

Pla de mobilitat urbana

Pineda de Mar

Document VI: Participació

Abril 2024



**Diputació
Barcelona**



Ajuntament
de Pineda de Mar



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

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Hugo Moreno Moreno

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Roger Torrell Domènech

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Pineda de Mar

Sílvia Biosca Estopa

Regidora de Presidència, Recursos Humans i Comunicació

Diego Sánchez

Regidor de Seguretat Ciutadana i Mobilitat

José María Ruiz Monreal

Gerent Via a Punt SL

Carles Santacreu

Inspector en cap de la Policia Local

Ivan Saseras

Caporal de la Policia Local de Pineda de Mar

Equip redactor

MCRIT SL

ÍNDEX

DOCUMENT VI. PARTICIPACIÓ	4
1. INTRODUCCIÓ	5
2. FASES DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA.....	6
2.1. CRONOGRAMA DE LA PARTICIPACIÓ	6
2.2. FASE PROPOSTES.....	7
2.2.1. <i>Celebració de 2 sessions de participació oberta a actors clau i a tota la ciutadania</i>	7
2.2.2. <i>Elaboració de l'informe d'aportacions i propostes ciutadanes</i>	8
3. INFORME DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ OBERTA A ACTORS CLAU I AL CONJUNT DE LA CIUTADANIA	9
3.1. OBJECTIUS	9
3.2. PROGRAMA DE LES SESSIONS.....	9
3.3. BENVINGUDA	10
3.4. PRESENTACIÓ DE LA SESSIÓ I FUNCIONAMENT DEL TALLER DE PARTICIPACIÓ I CREACIÓ DE GRUPS	10
3.5. RESUM DE LES PRINCIPALS PROPOSTES PRELIMINARS DEL PMUS PER ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....	11
3.6. DINÀMICA: EL NOU MODEL DE MOBILITAT DE LA CIUTAT PER ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....	11
3.7. PRESENTACIÓ DELS PRINCIPALS ELEMENTS RECOLLITS EN CADA GRUP PER TEMÀTICA.....	12
3.8. TORN DE DUBTES	13
3.9. CLOENDA I AGRAÏMENT PER L'ASSISTÈNCIA.....	13
3.10. RESULTATS DE LES SESSIONS.....	13
3.10.1. <i>DADES DE LA SESSIÓ DEL BARRI DEL POBLENOU</i>	13
3.10.2. <i>DADES DE LA SESSIÓ DEL BARRI DE PINEDA CENTRE</i>	15
4. RESULTATS DE LES DINÀMIQUES DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA	19
4.1.1. <i>OBJECTE</i>	19
5. ANNEX	24

DOCUMENT VI. PARTICIPACIÓ

1. INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de Pineda de Mar amb el suport de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària de la Diputació de Barcelona inicien els treballs de redacció de l'actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pineda de Mar (PMUS).

Paral·lelament a la redacció dels estudis tècnics, cal dissenyar i desenvolupar un procés de participació amb l'objectiu de sotmetre a debat, estudi i consens les propostes del PMUS entre els principals agents socioeconòmics de la ciutat i a la ciutadania en general.

La participació ciutadana s'entén com una peça fonamental del sistema democràtic, un eix d'unió entre l'acció de govern i les necessitats de la ciutadania que ha d'ajudar a la millora dels serveis i de la qualitat de vida de les persones, afavorint el diàleg i el consens.

El Programa de Participació ciutadana del PMUS de Pineda de Mar guiarà, dotarà de contingut i gestionarà tots els esdeveniments que es plantegen per tal de recollir i fer partícips a la població del procés de redacció del PMUS.

Així, les finalitats principals del Programa de participació ciutadana del PMUS són les següents:

- Implicar a la ciutadania i als agents socials en la reflexió sobre el model de mobilitat futur del municipi.
- Canalitzar les demandes, aportacions i necessitats socials envers als objectius i abast del PMUS. Obrir els canals per a recollir el coneixement popular i dels experts locals i poder tenir-los en compte en l'elaboració del PMUS.
- Garantir la difusió i comprensió del procés de redacció del PMUS i dels seus continguts.
- Fomentar i facilitar l'exercici dels drets d'informació, de participació i d'iniciativa dels ciutadans i ciutadanes del municipi.

2. FASES DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Per assolir els objectius del Programa de participació ciutadana s'aposta per metodologies de participació flexibles i obertes. D'aquesta manera s'aconseguirà integrar els diferents col·lectius presents al municipi i assolir una participació ciutadana que aportï i enriqueixi els treballs de redacció del PMUS.

El procés de participació ciutadana es centra en la fase de propostes del PMUS, ja que és en aquesta etapa on es prenen les decisions que fomentaran tot el desenvolupament posterior del PMUS.

2.1. CRONOGRAMA DE LA PARTICIPACIÓ

FASE PROPOSTES (novembre 2023)
· 2 sessions de participació (una al barri del Poblenou el dimecres 22 de novembre i l'altre a Pineda centre el dijous 23 de novembre) oberta a entitats i actors clau de la mobilitat així com a tota la ciutadania. · Informe d'aportacions i propostes ciutadanes

2.2. FASE PROPOSTES

Els objectius en aquesta fase de participació són:

- Donar a conèixer que el municipi està redactant el PMUS i, més concretament les característiques de la seva tramitació i especialment del Programa de participació ciutadana.
- Engrescar a la ciutadania a la participació en relació al nou PMUS.

Per a assolir aquests objectius es preveuen les accions que es descriuen en els següents punts.

2.2.1. Celebració de 2 sessions de participació oberta a actors clau i a tota la ciutadania

Per a la convocatòria dels assistents en aquestes sessions caldrà la realització de notes de premsa i la seva presència als mitjans de comunicació municipals (web, xarxes socials, etc.)

Es celebren dues sessions de participació, una al barri del Poblenou (dimecres 22 de novembre de 2023) i l'altre a Pineda centre (el dijous 23 de novembre de 2023)

Cal tenir en compte que la celebració de dues sessions té com objectiu apropar a la ciutadania el procés participatiu però les dues sessions són iguals en el seu procediment i informació.

En les sessions es realitzen les següents actuacions:

- Una exposició sintètica d'informació en que consideri necessari posar a disposició dels assistents per tal que aquests puguin opinar amb una base de coneixement suficient. Aquesta informació es basarà, principalment, en les conclusions i les propostes preliminars del PMUS. S'explicaran breument els següents aspectes
 - Per a què servei el Pla de Mobilitat Urbana
 - Desenvolupament i tramitació del PMUS
 - Àmbits d'actuació
 - Principals conclusions de la diagnosi del PMUS
 - Objectius del PMUS
 - Proposta de mesures genèriques per assolir els objectius
 - Anunciar el procés de participació ciutadana

Un cop presentada una primera proposta tècnica de continguts de les mesures del PMUS es planteja la realització d'un taller al conjunt dels assistents a cada una de les sessions.

Els objectiu d'aquests tallers seran:

- Validar les propostes tècniques plantejades, complementar-les i millorar-les.

- Plantejar noves actuacions i accions a partir dels objectius establerts en el PMUS.
- Promoure el debat entre els diferents participants.

El taller s'estructura en una dinàmica de participació activa en la que seran els assistents els que prendran el protagonisme. Es farà servir principalment el format de la tertúlia per tal d'assolir els objectius establerts en aquest procés de participació. En aquest procés s'alternaran blocs on es recollirà l'opinió personal dels assistents i d'altres en que es farà debat en grup, intentant arribar a situacions de consens.

Posteriorment, es farà una valoració final de les principals aportacions obtingudes al llarg de la sessió i s'obrirà un torn de paraula obert i de debat, en el que els assistents podran realitzar aquelles preguntes o demandes d'aclariment o concreció que considerin necessàries, així com realitzar les seves aportacions i propostes.

Finalment, un cop realitzades les sessions s'elaborarà un informe de retorn en el que es recolliran les conclusions, el qual es farà arribar als assistents.

2.2.2. Elaboració de l'informe d'aportacions i propostes ciutadanes

Una vegada finalitzat el procés de participació ciutadana en fase de propostes s'elaborarà un informe integrat que sintetitzi, de manera ponderada, totes les aportacions i propostes realitzades en el marc del procés d'informació pública en la fase propositiva del PMUS.

La seva funció serà principalment la de fer arribar als redactors del PMUS les aportacions i propostes realitzades per la ciutadania en base al document debatut, de manera que aquells puguin, si s'escau, incorporar-se i tenir-se en consideració en la concreció de les actuacions del PMUS.

3. INFORME DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ OBERTA A ACTORS CLAU I AL CONJUNT DE LA CIUTADANIA

Durant el procés de participació del PMUS en la fase de propostes es preveu realitzar dues sessions de participació dirigida a actors clau de la mobilitat i al conjunt de la ciutadania.

3.1. OBJECTIUS

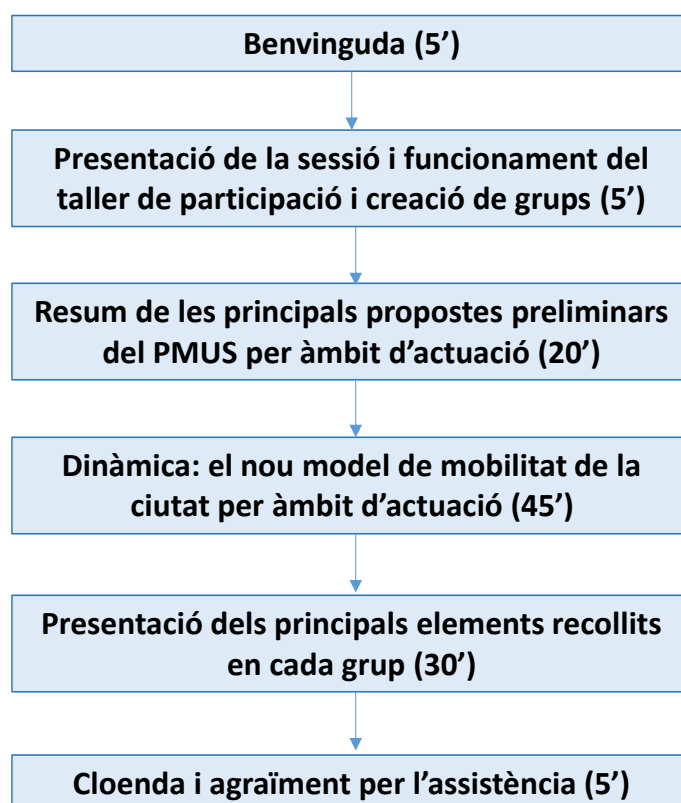
Els objectius d'aquests tallers seran:

- Validar les propostes tècniques plantejades, complementar-les i millorar-les.
- Plantejar noves actuacions i accions a partir dels objectius establerts en el PMUS.
- Promoure el debat entre el conjunt de la ciutadania.

3.2. PROGRAMA DE LES SESSIONS

A les sessions de participació dirigides als actors clau i al conjunt de la ciutadania es pretén presentar les principals propostes preliminars proposades en el PMUS agrupades per àmbit d'actuació.

L'esquema del desenvolupament de les dues sessions de participació és:



3.3. BENVINGUDA

La benvinguda anirà a càrrec de l'Ajuntament (salutació política o tècnica, com es consideri)

3.4. PRESENTACIÓ DE LA SESSIÓ I FUNCIONAMENT DEL TALLER DE PARTICIPACIÓ I CREACIÓ DE GRUPS

L'equip de dinamització (en aquest cas INDIC, iniciatives i dinàmiques comunitàries) realitzarà una presentació de la sessió de participació on es preveu:

- Explicació de l'objectiu de la convocatòria.
- Explicació de la dinàmica de la sessió i cronograma.
- Presentació de tots els membres que formen part de l'equip de dinamització, ajuntament i equip redactor.

3.5. RESUM DE LES PRINCIPALS PROPOSTES PRELIMINARS DEL PMUS PER ÀMBIT D'ACTUACIÓ

El representant de l'equip redactor del PMUS fa un resum breu de les principals conclusions del Pla per àmbit d'actuació i quines propostes preliminars es plantegen per assolir els objectius del PMUS.

Aquest resum breu té com a finalitat iniciar la dinàmica de debat i de propostes.

3.6. DINÀMICA: EL NOU MODEL DE MOBILITAT DE LA CIUTAT PER ÀMBIT D'ACTUACIÓ

- **Sistema**

Es distribueixen el conjunt d'assistents en aules virtuals diferents de 4-5 persones on es proposa reflexionar sobre les principals propostes del PMUS per àmbit d'actuació i agrupades per temes.

Abans d'exposar les conclusions al conjunt dels assistents es disposarà d'una persona encarregada de presentar els continguts a tractar.

- **Descripció**

Es proposa que cada grup discuteixi durant 30 minuts de les propostes per àmbit d'actuació.

Es proposa optar per una participació basada en la metodologia "Brainwritting" seguint el "Mètode Phillips 66". Aquesta tècnica consisteix en recollir idees en grups més petits de 6 persones que discuteixen les principals idees a tenir en compte.

- **Propostes per àmbit d'actuació**

- Mobilitat a peu

Es proposa que cada grup discuteixi sobre la xarxa principal de vianants que cal definir. Per això es facilita als assistents un plànol de proposta de xarxa principal de vianants i un PDF del resum del PMUS amb els objectius i propostes preliminars amb els criteris emprats en el seu disseny.

- Mobilitat en bicicleta

Es proposa que cada grup discuteixi sobre la xarxa ciclable principal que cal definir. Per això es facilita als assistents un plànol de proposta de xarxa ciclable i un PDF del resum del PMUS amb els objectius i propostes preliminars amb els criteris emprats en el seu disseny.

- Mobilitat en transport públic

Es proposa que cada grup discuteixi sobre millores en la xarxa de transport públic. Per això es facilita als assistents un plànol amb de les línies de tren i bus (urbà i interurbà) i un PDF del resum del PMUS amb els objectius i propostes preliminars.

- Mobilitat en vehicle privat

Es proposa que cada grup discuteixi sobre la jerarquia viària futura que cal definir. Per això es facilita als assistents un plànol de proposta de jerarquia viària i un PDF del resum del PMUS amb els objectius i propostes preliminars amb els criteris emprats en el seu disseny.

Així mateix s'adjunta un plànol de la proposta d'aparcament regulat a l'entorn de l'estació de Rodalies.

- **Material facilitat als participants**

- Plànol DIN A-3 on es representi:
 - Proposta de xarxa principal de vianants
 - Proposta de xarxa ciclable principal
 - Proposta de xarxa de transport públic
 - Proposta de jerarquia viària
 - Proposta d'aparcament regulat com a zona verda
- PDF resum de les principals conclusions del PMUS, els objectius i les propostes preliminars per assolir-los

- **Objectius de la dinàmica**

Conèixer els elements que els participants consideren necessàries per a la implantació d'un nou model de mobilitat basat en l'increment d'espai destinat als vianants i bicicletes, definir itinerari per a vianants i bicicletes, augmentar l'àrea pacificada del centre, incrementar l'oferta de transport públic o reordenar la circulació viària, entre d'altres.

3.7. PRESENTACIÓ DELS PRINCIPALS ELEMENTS RECOLLITS EN CADA GRUP PER TEMÀTICA

Un cop finalitzat el debat intern per grups, un representant de cada grup exposa les principals reflexions, propostes, suggeriments, etc. Per àmbit d'actuació, al conjunt dels assistents a la sessió.

El dinamitzador de la sessió dona pas al portaveu de cada grup i va anotant en una pissarra virtuals la informació exposada.

3.8. TORN DE DUBTES

Posteriorment, s'obre un torn de debat entre tots els assistents per debatre possibles discrepàncies entre les propostes indicades per un grup o altre.

En aquest punt, també es poden realitzar preguntes o dubtes a l'equip redactor del PMUS sobre algun element que no ha quedat clar o cal aprofundir.

3.9. CLOENDA I AGRAÏMENT PER L'ASSISTÈNCIA

L'equip dinamitzador i el polític de l'Ajuntament agraeixen la participació i donen per confluïda la sessió de participació.

3.10. RESULTATS DE LES SESSIONS

3.10.1. DADES DE LA SESSIÓ DEL BARRI DEL POBLENOU

Data: 22 / 11/ 2023

Lloc: Centre Cívic del Poblenou de Pineda de Mar

Nombre d'assistents: 2

Nombre de grups de treball: 1

Assistents:

- Maria Teresa Villanueva
- Manuel de la Huerta

RESULTATS DE LA DINÀMICA

Les aportacions per àmbit d'actuació són les següents:

1. Vianants

- **Cal millorar les voreres en general i fer-les accessibles a persones amb mobilitat reduïda, garantint que tenen l'amplada adequada i evitant les barreres arquitectòniques** (faroles, pals de la llum, etc.). Es destaca que si s'arreglen els carrers la gent camina més perquè és més agradable i còmode passejar.

- Amb relació a quina zona o carrers **són més prioritaris** s'assenyala que fora bo **començar pel centre de Pineda de Mar, perquè la zona de Poblenou està força bé.**
- Amb relació a la zona de Poblenou s'apunta que caldria **millorar la continuïtat dels accessos amb Calella**, perquè molts veïns i veïnes de la zona de Poblenou van caminant a Calella.
- **És important tenir en compte els equipaments que són pol d'atracció de persones que van a peu, com són els infants i joves quan es desplacen als seus centres educatius.** Això també implica planificar bé on s'ubiquen aquests equipaments i com es garanteix un bon accés a peu per a les persones que l'utilitzen. En especial es destaca que cal garantir la mobilitat segura dels infants a l'hora d'accedir als centres educatius.
- **Amb l'objectiu que la gent es desplaci més a peu i reduir el trànsit de vehicles pel centre es valora que fora bo fer aparcaments dissuasius a les entrades** del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments i després fer itineraris a peu agradables. La idea és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou.

2. Bicicletes

- La proposta de carrils bici que fa l'equip redactor sembla correcte, perquè es considera important promoure la mobilitat en bicicleta.
- **És important que els VMP també utilitzin els carrils bici per evitar la circulació incívica per voreres** que provoca problemes de seguretat pels vianants.

3. Transport públic

- La proposta de l'equip redactor sembla correcte.
- Només **es proposa millorar el transport públic de la zona de Can Carreres** perquè en aquesta zona funciona el transport a demanda a través d'un taxi cofinançat per l'ajuntament. Però s'observa que aquest transport a demanda té limitacions importants que caldria millorar, com són:
 - S'ha de demanar el dia abans (suposa molta antelació).
 - Només funciona de dilluns a divendres (caldrà ampliar-lo als caps de setmana).
 - Només el poden demanar els veïns i veïnes empadronats.

4. Vehicle privat

- La proposta de Zona de Baixes Emissions (ZBE) que realitza l'equip redactor sembla correcte, el futur ha d'anar en aquesta direcció.
- S'observa que l'aparcament va millorar molt al municipi amb la implementació de la zona verda.
- En tot cas, només s'observa que **caldria disposar d'algun aparcament dissuasiu més, perquè les persones no residents puguin aparcar**. Aquests aparcaments dissuasius haurien d'estar a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments. La proposta és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou.

3.10.2. DADES DE LA SESSIÓ DEL BARRI DE PINEDA CENTRE

Data: 23 / 11/ 2023

Lloc: Ajuntament de Pineda de Mar

Nombre d'assistents: 13

Nombre de grups de treball: 3

Assistents:

- Maria Arellano
- Habiba Mohamed
- Joaquim Noguera
- Antonio Luque
- Francesc Horta
- Rafaela Montalban
- Hermis Arbea
- Sonia Gomez
- Hugo Gufanzi
- Yolanda Arellano
- Francesc Gil
- Assumpcio Plaja
- Gràcia Crores



RESULTATS DE LA DINÀMICA

Les aportacions per àmbit d'actuació són les següents:

1. Vianants

- **Es destaca que hi ha moltes voreres a Pineda de Mar que no són transitables**, perquè són estretes, hi ha barreres arquitectòniques com faroles, senyals de trànsit, etc. que estan al mig i obstaculitzen el pas. Un carrer que es valora prioritari millorar és el carrer Àngel Guimerà cap a la zona nord.
- **Es proposa millorar la visibilitat de les cantonades i els encreuaments de carrers instal·lant aparcaments de bicicletes a les cruïlles**. D'aquesta manera l'estacionament de vehicles més grans, com els cotxes o furgonetes no reduirien la visibilitat de vianants i conductors/es.
- **Es proposa peatonalitzar el carrer Moragas i Barret des de la Plaça Espanya a l'Avinguda de Verge de Montserrat**.
- **Es proposa revisar i millorar el pas de vianants proper a la rotonda de l'estació perquè pot generar problemes de seguretat entre el pas dels vianants, els vehicles que volen passar el pas a nivell de les vies del tren, i el tren**. Cal senyalitzar i reordenar aquest encreuament entre els tres modes de transport per garantir que sigui segur.
- Finalment, **s'assenyala la importància de millorar la connexió entre el nucli i la xarxa de camins rurals que accedeixen a la muntanya**, de fet, s'observa que és important vetllar per l'accés i la seguretat dels tres modes d'accés a la zona muntanya, per vianants, bicicletes i vehicle privat.

2. Bicicletes

- En general sembla bé la proposta de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitja de transport no contaminant i més saludable. I en especial s'observa la necessitat de prioritzar el carril bici del Passeig Marítim.
- També sembla bé la proposta de carril bici, segregat de la calçada, que connecta el nucli urbà amb l'autopista. En aquesta mateixa línia, s'observa la necessitat de garantir la connexió entre el nucli urbà i els camins d'accés a la muntanya.
- **Es proposa promoure un servei de bicicletes de lloguer**, tipus bicing, mancomanat amb els municipis de l'entorn, com Calella.
- **Vetllar pel compliment de les normes de circulació de les bicicletes i els VMP.**

3. Transport públic

- **Es proposa millorar el recorregut del bus urbà, sobretot a les zones de Can Carreres, el Carme, Pineda Mar i Can Pelai.**
- **En el cas de Can Carreres es considera que el transport a demanda és molt restrictiu**, només funciona de dilluns a divendres, té un número limitat d'usos a la setmana, etc. **Caldria facilitar un bus escolar per als infants que van a l'escola.**
- **Cal vetllar perquè la distància entre les parades no estigui molt allunyades entre si**, perquè aleshores pot obligar a caminar molt als veïns i veïnes i que el faci menys atractiu. Per exemple, es proposa que la zona del Passeig Marítim hi hagi una nova parada, tal i com ja recull la proposta de l'equip redactor.
- **Es proposa que la línia 603**, de l'Aeroport del Prat a Blanes, que porta a l'Hospital de Blanes, també **tingui alguna parada més a l'entrada de Pineda de Mar.**
- També **caldria que totes les parades estiguin protegides de les inclemències del temps** (amb marquesines o altres sistemes).
- **Caldria coordinar millor els horaris del bus i el tren**, especialment amb l'horari d'inici, ja que el primer tren surt a les 6:00 del matí, i el primer autobús comença força més tard.
- Finalment, també cal que els i les conductores d'autobusos parin a les parades quan hi ha algú esperant perquè a vegades no el veuen i passen de llarg.
- Per últim, dos aspectes que van més enllà de l'àmbit del PMUS de Pineda de Mar:
 - Quan RENFE no funcioni doni bones alternatives de transport en autobús, per exemple, per connectar amb l'Hospital de Can Ruti o altres pobles.
 - I millorar els espigons per protegir les platges i preservar la sorra.

4. Vehicle privat

- **Es proposa una millor reordenació dels sentits de circulació del municipi i una millor senyalització.** Perquè per exemple, s'observa que el carrer de Mar baixa i a algú li pot semblar que arriba fins l'estació però just abans d'arribar quan accedeix a l'Avinguda Verge de Montserrat obliga a pujar. És important senyalitzar bé aquest tipus d'itineraris i pensar bé els sentits de circulació per evitar fer donar més voltes de les necessàries.
- **Es proposa canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol,** perquè actualment és de baixada i això provoca que molta gent l'utilitzi per baixar de la N-II cap el poble, i ho fa a força velocitat. Si es vol potenciar l'ús del carrer Illes Canàries com entrada i sortida al poble des de la N-II, és preferible canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol.
- **La Zona de Baixes Emissions (ZBE) proposada es considera una mica contradictòria en el sentit que no incorpora la zona de la N-II que és una carretera amb molta circulació i de pas.** En aquest sentit, hi ha qui no li troba sentit que hi hagi un semàfor que fa aturar i arrancar els vehicles i que per tant provoca més contaminació. Però també hi ha qui considera que aquest semàfor és molt necessari per regular els diferents modes de transport.
- **Es considera necessari facilitar l'estacionament a prop del centre per facilitar l'accés al petit comerç.** Per fer-ho es podria crear algun aparcament soterrat, per exemple a la Plaça Espanya.
- Amb relació a **les zones de carrega i descàrrega es proposa que totes es concentressin en horari de matí,** de 8:00 a 15:00 i a partir de les 15:00 tothom pogués aparcar.
- També hi ha qui **proposa no facilitar l'accés a zona verda als no residents encara que sigui pagant un preu per ella.** Però hi ha persones que consideren que això està bé, per a familiars o persones no empadronades però que van molt sovint a Pineda de Mar.
- **Millorar les places d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda (PMR), senyalitzant-les i pintant-les amb un color que no generi confusió** (el blau es confon amb les zones blaves). **També s'assenyala que fora bo col·locar-les a les parts finals dels carrers per facilitar l'accés al vehicle a les persones amb mobilitat reduïda.**
- Hi ha places de PMR que són genèriques i unes altres que estan vinculades a una matrícula i en aquell espai només pot aparcar aquell vehicle. **Amb relació a les places de persones amb mobilitat reduïda, també s'apunta que hi ha persones que fan un mal ús.**
- Finalment, també s'apunta que **cal realitzar un major control dels aparcaments indeguts, especialment en determinades zones i carrers on passa molt sovint, com en la N-II, al carrer Roig i Jalpi per sortir a la carretera els cotxes aparquen a la vorera de la N-II i això dificulta la visibilitat, o a la zona del Luna Park, que obliga als vianants a baixar a la calçada amb el problema de seguretat que això genera.**
- Per últim, tot i que excedeix les possibilitats del PMUS de Pineda de Mar, s'apunta que si Santa Susana tingués un accés directe a l'autopista s'evitaria molt de trànsit de pas per Pineda de Mar.

4. RESULTATS DE LES DINÀMIQUES DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

En aquest apartat es presenten totes les aportacions recollides a les sessions de participació ciutadana, amb una valoració tècnica realitzada per l'equip redactor del PMUS i el servei tècnic de l'Ajuntament de Pineda de Mar.

4.1.1. OBJECTE

L'objecte del present document és el de donar resposta a les esmenes i propostes presentades per la ciutadania durant el procés de participació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pineda de Mar.

RESPOSTA

A continuació es dona resposta a cada una de les esmenes o propostes presentades per la ciutadania. Aquestes s'han agrupat per mode de transport:

1. Vianants
2. Bicicletes
3. Transport públic
4. Vehicle privat

Des del Pla de Mobilitat es dona resposta a aquestes propostes, agrupades en:

- Incorporat: la proposta s'ha incorporat a les mesures del Pla.
- Contemplat: la proposta ja es tenia en compte en les mesures del Pla.
- Estudiar. Tenir en compte per la revisió futura del PMUS: no es contemplen pel present Pla però es tenen en compte per estudiar-les i incorporar-les en futurs plans de mobilitat.
- S'ha informat a l'Ajuntament: es tracta de propostes no relacionades amb el propi Pla de mobilitat, sinó relacionades amb un departament del consistori municipal.
- Descartat: no es contempla en el present Pla.

Complementàriament, s'adjunta un camp (observacions) on es detalla la resposta de cada proposta presentada.

1. Vianants

Xarxa de vianants		
Propostes	Resposta	Observació
Cal millorar les voreres en general i fer-les accessibles a persones amb mobilitat reduïda, garantint que tenen l'amplada adequada i evitant les barreres arquitectòniques (faroles, pals de la llum, etc.).	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , contempla aquestes observacions
Amb relació a quina zona o carrers són més prioritaris s'assenyala que fora bo començar pel centre de Pineda de Mar, perquè la zona de Poblenou està força bé.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , es fa una proposta per fases d'actuació on es prioritzen eixos situats majoritàriament a Pineda centre i els més destacats del Poblenou
Amb relació a la zona de Poblenou s'apunta que caldria millorar la continuïtat dels accessos amb Calella, perquè molts veïns i veïnes de la zona de Poblenou van caminant a Calella.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , es fa una proposta per fases d'actuació on es prioritzen eixos situats majoritàriament a Pineda centre i els més destacats del Poblenou
És important tenir en compte els equipaments que són pol d'atracció de persones que van a peu, com són els infants i joves quan es desplacen als seus centres educatius. Això també implica planificar bé on s'ubiquen aquests equipaments i com es garanteix un bon accés a peu per a les persones que l'utilitzen. En especial es destaca que cal garantir la mobilitat segura dels infants a l'hora d'accedir als centres educatius.	Incorporat	La proposta V.5 <i>Millorar de la mobilitat i accessibilitat als entorns educatius</i> , contempla aquestes observacions
Amb l'objectiu que la gent es desplaci més a peu i reduir el trànsit de vehicles pel centre es valora que fora bo fer aparcaments dissuasius a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments i després fer itineraris a peu agradables. La idea és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou.	Incorporat	La proposta A.3 <i>Promoció de les bosses d'aparcament</i> te com un dels objectius dirigir els vehicles interurbans a aquestes zones d'aparcament i realitzi a peu la resta del trajecte urbà
Es destaca que hi ha moltes voreres a Pineda de Mar que no són transitables, perquè són estretes, hi ha barreres arquitectòniques com faroles, senyals de trànsit, etc. que estan al mig i obstaculitzen el pas. Un carrer que es valora prioritari millorar és el carrer Àngel Guimerà cap a la zona nord.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , contempla el c. Àngel Guimerà a la zona sud i la connexió amb el carrer Tribala al Nord
Es proposa millorar la visibilitat de les cantonades i els encreuaments de carrers instal·lant aparcaments de bicicletes a les cruïlles. D'aquesta manera l'estacionament de vehicles més grans, com els cotxes o furgonetes no reduïrien la visibilitat de vianants i conductors/es.	Incorporat	La proposta V.3 <i>Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants</i> , contempla com a criteri la millora de la visibilitat de les cantonades i encreuaments
Es proposa peatonalitzar el carrer Moragas i Barrer des de la Plaça Espanya a l'avinguda de Verge de Montserrat	Incorporat	La proposta V.4 <i>Ampliar l'espai pacificar al centre històric de Pineda de Mar</i> , contempla pacificar aquest eix dins de la Zona de Baixes Emissions. Tenir en compte per la revisió del futur PMUS el perllongament fins a l'av. Verge de Montserrat
Es proposa revisar i millorar el pas de vianants proper a la rotonda de l'estació perquè pot generar problemes de seguretat entre el pas dels vianants, els vehicles que volen passar el pas a nivell de les vies del tren, i el tren. Cal senyalitzar i reordenar	Incorporat	La proposta V.4 <i>Ampliar l'espai pacificat del centre històric de Pineda de Mar</i> , contempla, entre d'altres actuacions, pacificar la plaça de l'estació per millorar l'accessibilitat a la plaça i la connexió amb l'estació. ADIF té previst un nou pas inferior a Santa

Xarxa de vianants		
Propostes	Resposta	Observació
aquest encreuament entre els tres modes de transport per garantir que sigui segur.		Susanna que implicarà l'eliminació del pas a nivell de l'estació de Pineda de Mar
Millorar la connexió entre el nucli i la xarxa de camins rurals que accedeixen a la muntanya	Incorporat	La xarxa principal de vianants s'ha definit tenint en compte la connexió amb la xarxa de camins rurals.

2. Bicicletes

Xarxa de bicicletes i VMPs		
Propostes	Resposta	Observació
És important que els VMP també utilitzin els carrils bici per evitar la circulació incívica per voreres que provoca problemes de seguretat pels vianants.	Incorporat	La proposta GM.2 <i>Adaptació de l'ordenança de circulació de vehicles i vianants</i> , haurà de regular la circulació de VMP
Es proposa promoure un servei de bicicletes de lloguer, tipus bicing, mancomunitat amb els municipis de l'entorn, com Calella.	Estudiar. Tenir en compte per la revisió futura del PMUS	Actualment no hi ha una xarxa ciclable a Pineda de Mar que fomenti els desplaçaments en bicicleta. En aquest PMUS es prioritza l'execució d'una xarxa ciclable en el municipi i en el proper PMUS es prioritzaran actuacions de foment de la bicicleta
Vetllar pel compliment de les normes de circulació de les bicicletes i els VMP.	S'ha informat a l'Ajuntament	

3. Transport públic

Xarxa de transport públic		
Propostes	Resposta	Observació
Es proposa millorar el transport públic de la zona de Can Carreres perquè en aquesta zona funciona el transport a demanda a través d'un taxi cofinançat per l'ajuntament	Incorporat	La proposta TP.5 <i>Estudiar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar</i> , indica que l'estudi analitzi la millora de la cobertura, la coordinació horària del bus urbà amb el tren i una millora de l'eficiència del TAD a Can Carreres.
En el cas de Can Carreres es considera que el transport a demanda és molt restrictiu, només funciona de dilluns a divendres, té un número limitat d'usos a la setmana, etc. Caldria facilitar un bus escolar per als infants que van a l'escola		
Es proposa millorar el recorregut del bus urbà, sobretot a les zones de Can Carreres, el Carme, Pinemar i Can Pelai.	Incorporat	La proposta TP.5 <i>Estudiar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar</i> , indica que l'estudi analitzi la millora de la cobertura, la coordinació horària del bus urbà amb el tren i una millora de l'eficiència del TAD a Can Carreres
Caldria coordinar millor els horaris del bus i el tren, especialment amb l'horari d'inici, ja que el primer tren surt a les 6:00 del matí, i el primer autobús comença força més tard.		
Cal vetllar perquè la distància entre les parades no estigui molt allunyades entre si, perquè aleshores pot obligar a caminar molt als veïns i veïnes i que el faci menys atractiu. Per exemple, es proposa que la zona del Passeig Marítim hi hagi una nova parada, tal i com ja recull la proposta de l'equip redactor.	Incorporat	

Xarxa de transport públic		
Propostes	Resposta	Observació
Es proposa que la línia 603, de l'Aeroport del Prat a Blanes, que porta a l'Hospital de Blanes, també tingui alguna parada més a l'entrada de Pineda de Mar.	Incorporat	Aquesta línia ja té parades a les entrades al municipi (el plànol emprat en la participació ciutadana es marcaven només les noves parades a fi de sintetitzar la informació)
Caldria que totes les parades estiguin protegides de les inclemències del temps (amb marquesines o altres sistemes).	Incorporat	La proposta TP.1 <i>Garantir l'accessibilitat de parades al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat</i> , contempla la millora de l'accessibilitat i la confortabilitat (banc i marquesina) sempre que les condicions de l'entorn ho permetin
Cal que els i les conductores d'autobusos parin a les parades quan hi ha algú esperant perquè a vegades no el veuen i passen de llarg.	S'ha informat a l'Ajuntament	
Quan RENFE no funcioni doni bones alternatives de transport en autobús, per exemple, per connectar amb l'Hospital de Can Ruti o altres pobles.	S'ha informat a l'Ajuntament	

4. Vehicle privat i aparcament

Xarxa de vehicle privat i aparcament		
Propostes	Resposta	Observació
Caldria disposar d'algun aparcament dissuasiu més, perquè les persones no residents puguin aparcar. Aquests aparcaments dissuasius haurien d'estar a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments. La proposta és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou	Incorporat	La proposta A.3 Promoció de les bosses d'aparcament (senyalització d'orientació) facilitarà l'aparcament als vehicles interurbans
Es proposa una millor reordenació dels sentits de circulació del municipi i una millor senyalització. Perquè per exemple, s'observa que el carrer de Mar baixa i a algú li pot semblar que arriba fins l'estació però just abans d'arribar quan accedeix a l'Avinguda Verge de Montserrat obliga a pujar. És important senyalitzar bé aquest tipus d'itineraris i pensar bé els sentits de circulació per evitar fer donar més voltes de les necessàries.	Incorporat	La proposta VP.6 <i>Reorganitzar els sentits de circulació</i> , contempla que la xarxa secundària veïnal la reconfiguració dels sentits de circulació proposats es basa en eliminar els itineraris de pas. El carrer del Mar i l'av. Verge de Montserrat ja no seran itineraris de pas
Es proposa canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol, perquè actualment és de baixada i això provoca que molta gent l'utilitzi per baixar de la N-II cap el poble, i ho fa a força velocitat. Si es vol potenciar l'ús del carrer Illes Canàries com entrada i sortida al poble des de la N-II, és preferible canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol.	Incorporat	La proposta VP.6 <i>Reorganitzar els sentits de circulació</i> , contempla el c. Santiago Rusiñol de pujada
La Zona de Baixes Emissions (ZBE) proposada es considera una mica contradictòria en el sentit que no incorpora la zona de la N-II que és una carretera amb molta circulació i de pas. En aquest sentit, hi ha qui no li troba sentit que hi hagi un semàfor que fa aturar i arrancar els vehicles i que per tant provoca més contaminació. Però també hi ha qui considera que aquest semàfor és molt necessari per regular els diferents modes de transport.	Descartat	La ZBE es defineix dins d'un àmbit d'eixos viaris locals on l'objectiu és que entrin només els veïns del sector. Els eixos perimetrals de la ZBE han de ser xarxa viària principal o secundària distribuïdor per garantir la mobilitat dels vehicles que no puguin entrar a la ZBE. El PMUS contempla la mesura V.7

Xarxa de vehicle privat i aparcament		
Propostes	Resposta	Observació
		<i>Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II.</i> Quan es desenvolupi aquesta actuació el nombre de vehicles que circulen per l'N-II es reduirà substancialment.
Es considera necessari facilitar l'estacionament a prop del centre per facilitar l'accés al petit comerç. Per fer-ho es podria crear algun aparcament soterrat, per exemple a la Plaça Espanya.	Descartat	La proposta es descarta per: - Costos molt elevats. - Aquesta proposta incentivaria la mobilitat en vehicle privat fins el centre del municipi i de la ZBE, és a dir, una estratègia de mobilitat contrària a la que proposa el PMUS
Amb relació a les zones de carrega i descàrrega es proposa que totes es concentrassin en horari de matí, de 8:00 a 15:00 i a partir de les 15:00 tothom pogués aparcar.	Estudiar. Tenir en compte per la revisió futura del PMUS	La proposta DUM.2 <i>Implantar sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les places per càrrega i descàrrega</i> , també permetrà tenir dades d'ús de cada punt de càrrega i descàrrega i, per tant, estudiar l'eficiència de cada punt.
No facilitar l'accés a zona verda als no residents encara que sigui pagant un preu per ella. Però hi ha persones que consideren que això està bé, per a familiars o persones no empadronades però que van molt sovint a Pineda de Mar.	Descartat	El model actual és acceptat per la major part dels participants de la participació ciutadana
Hi ha places de PMR que són genèriques i unes altres que estan vinculades a una matrícula i en aquell espai només pot aparcar aquell vehicle. Amb relació a les places de persones amb mobilitat reduïda, també s'apunta que hi ha persones que fan un mal ús.	S'ha informat a l'Ajuntament	
Millorar les places d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda (PMR), senyalitzant-les i pintant-les amb un color que no generi confusió (el blau es confon amb les zones blaves). També s'assenyala que fora bo col·locar-les a les parts finals dels carrers per facilitar l'accés al vehicle a les persones amb mobilitat reduïda.	Incorporat	La proposta A.4 Millorar l'accessibilitat a les places de persones de mobilitat reduïda (PMR), indica com a mesures redefinir el color de la senyalització horitzontal i apropar les places PMR als passos de vianants.
Cal realitzar un major control dels aparcaments indeguts, especialment en determinades zones i carrers on passa molt sovint, com en la N-II, al carrer Roig i Jalpi per sortir a la carretera els cotxes aparquen a la vorera de la N-II i això dificulta la visibilitat, o a la zona del Luna Park, que obliga als vianants a baixar a la calçada amb el problema de seguretat que això genera.	S'ha informat a l'Ajuntament	
S'apunta que si Santa Susana tingués un accés directe a l'autopista s'evitaria molt de trànsit de pas per Pineda de Mar.	S'ha informat a l'Ajuntament	El projecte de <i>Pacificació de l'N-II entre Montgat i Palafròlles</i> que està redactant la Generalitat, contempla dues accions principals: 1.- La pròpia pacificació de l'N-II amb la incorporació d'un carril bici bidireccional en calçada i reducció dels carrils del vehicle privat a 1+1. 2.- Incrementar el nombre d'accessos directes des de cada municipi a la carretera C-32 per facilitar que els desplaçaments interurbans en vehicle privat es realitzin per aquesta via.

5. ANNEX

Procés de participació per l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Pineda de Mar

Informe final programa de participació

Abril de 2024



1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Pineda de Mar, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el model i les estratègies de mobilitat del municipi, tot establint uns criteris de mobilitat compartits.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa dels agents socials del municipi, que potenciï la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i afavoreixi la generació de propostes per millorar-la. Per aquest motiu, l'Ajuntament, seguint el model impulsat des de la Diputació de Barcelona, inclou el Programa de participació del PMUS per incorporar els agents socials del municipi.

Les respostes de cada col·lectiu per millorar la situació actual poden ser molt diverses, a vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa l'elaboració del Pla de Mobilitat amb participació persegueix el debat d'arguments i l'assoliment d'un consens entre els agents implicats, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que, pretenen afavorir un correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, millorant la situació actual. Una de les característiques dels processos de participació és el seu caràcter pedagògic, ja que facilita la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat.

En aquest marc s'han impulsat diverses accions participatives amb un doble objectiu:

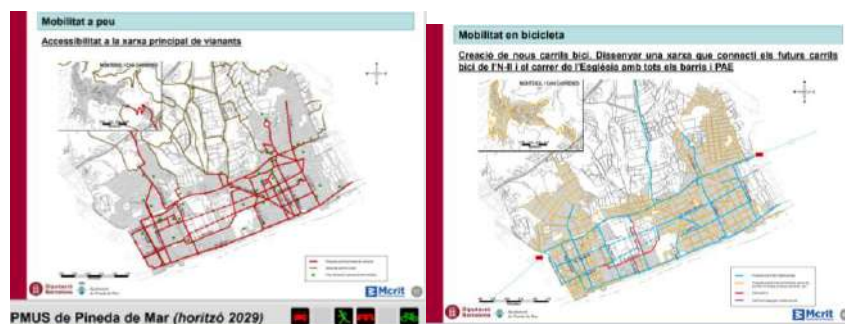
1. Explicar els elements clau de la proposta tècnica del PMUS als veïns i veïnes
2. Recollir suggeriments de millora i aportacions per part de la ciutadania

METODOLOGIA

El programa de participació ha inclòs diverses accions:

- **Sessió participativa al barri de Poblenou.** Es va fer el dia 22 de novembre de 2023 i van participar 4 persones.

La sessió es va iniciar amb l'explicació per part de l'equip redactor de les propostes del PMUS pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes, transport públic i vehicle privat respectivament a càrrec de Victor Agulló, tècnic de l'empresa Mcrit, responsable de redactar el Pla. Tot seguit es va obrir un torn d'intervencions on les persones participants van poder fer aportacions i suggeriments de millora a la proposta presentada.



- **Sessió participativa al centre:** Es va fer el dia 23 de novembre de 2023 i van participar una quinzena de persones.

La sessió es va iniciar amb l'explicació per part de l'equip redactor de les propostes del PMUS pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes, transport públic i vehicle privat respectivament a càrrec de Victor Agulló, tècnic de l'empresa Mcrit, responsable de redactar el Pla. Tot seguit es van organitzar grups reduïts per tal de facilitar la participació de les persones assistents que van debatre en grups i posteriorment van compartir les seves aportacions.



- **Sessió participativa de retorn.** Es va fer el passat 11 d'abril i van participar una dotzena de persones.

La sessió es va iniciar amb el retorn de les aportacions fetes pels participants al procés de participació tot explicant quin havia estat l'anàlisi tècnic realitzat tot diferenciant:

- o Si la proposta havia estat incorporada al PMUS
- o Si la proposta estava en estudi o s'havia traslladat a l'ajuntament
- o Si la proposta havia estat descartada tot especificant els motius.



1. Xarxa de vianants		
Proposta	Resposta	Observacions
Cal reduir les velocitats en general i fer més accessibles a persones amb mobilitat reduïda, generalment que tinguin l'espai adequat i reduir les barreres arquitectòniques (bancs, valls de la barana, etc.).	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes vigents de normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.

4. Xarxa de vehicle privat i aparcament		
Proposta	Resposta	Observacions
Cal reduir les velocitats en general i fer més accessibles a persones amb mobilitat reduïda, generalment que tinguin l'espai adequat i reduir les barreres arquitectòniques (bancs, valls de la barana, etc.).	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes vigents de normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.
Crear carrils a qualsevol carrer on hi hagi carril bici, però no a carrils que tinguin un carril bici a l'extrem de la via pública.	Incorporada	La proposta s'ha adaptat a les normes reglamentàries d'accessibilitat en el sector principal de l'edifici, contemplat en el projecte.

Tot seguit Victor Agulló, tècnic de l'empresa Mcrit va explicar com queda finalment el PMUS que es portarà a aprovació inicial al Ple de l'ajuntament.

3- APORTACIONS CIUTADANES AL PMUS

La mobilitat de vianants a peu



- Es destaca que hi ha moltes voreres a Pineda de Mar que no són transitables, perquè són estretes, hi ha barreres arquitectòniques com faroles, senyals de trànsit, etc. que estan al mig i obstaculitzen el pas. Un carrer que es valora prioritari millorar és el carrer Àngel Guimerà cap a la zona nord. Cal millorar les voreres en general i fer-les accessibles a persones amb mobilitat reduïda, garantint que tenen l'amplada adequada i evitant les barreres arquitectòniques (faroles, pals de la llum, etc.). Es destaca que si s'arreglen els carrers la gent camina més perquè és més agradable i còmode passejar.
- Es proposa millorar la visibilitat de les cantonades i els encreuaments de carrers instal·lant aparcaments de bicicletes a les cruïlles. D'aquesta manera l'estacionament de vehicles més grans, com els cotxes o furgonetes no reduirien la visibilitat de vianants i conductors/es.
- Es proposa peatonalitzar el carrer Moragas i Barret des de la Plaça Espanya a l'Avinguda de Verge de Montserrat.
- Es proposa revisar i millorar el pas de vianants proper a la rotonda de l'estació perquè pot generar problemes de seguretat entre el pas dels vianants, els vehicles que volen passar el pas a nivell de les vies del tren, i el tren. Cal senyalitzar i reordenar aquest encreuament entre els tres modes de transport per garantir que sigui segur.
- Amb relació a la zona de Poblenou s'apunta que caldria millorar la continuïtat dels accessos amb Calella, perquè molts veïns i veïnes de la zona de Poblenou van caminant a Calella.
- És important tenir en compte els equipaments que són pol d'atracció de persones que van a peu, com són els infants i joves quan es desplacen als seus centres educatius. Això

també implica planificar bé on s'ubiquen aquests equipaments i com es garanteix un bon accés a peu per a les persones que l'utilitzen. En especial es destaca que cal garantir la mobilitat segura dels infants a l'hora d'accedir als centres educatius.

- Amb l'objectiu que la gent es desplaci més a peu i reduir el trànsit de vehicles pel centre es valora que fora bo fer aparcaments dissuasius a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments i després fer itineraris a peu agradables. La idea és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou.
- Finalment, s'assenyala la importància de millorar la connexió entre el nucli i la xarxa de camins rurals que accedeixen a la muntanya, de fet, s'observa que és important vetllar per l'accés i la seguretat dels tres modes d'accés a la zona muntanya, per vianants, bicicletes i vehicle privat.

La mobilitat amb bicicleta



- En general sembla bé la proposta de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitja de transport no contaminant i més saludable. I en especial s'observa la necessitat de prioritzar el carril bici del Passeig Marítim.
- També sembla bé la proposta de carril bici segregat del camí del Pg. Hortsavinyà,. En aquesta mateixa línia, s'observa la necessitat de garantir la connexió entre el nucli urbà i els camins d'accés a la muntanya.
- Es proposa promoure un servei de bicicletes de lloguer, tipus bicig, mancomunat amb els municipis de l'entorn, com Calella.
- Vetllar pel compliment de les normes de circulació de les bicicletes i els VMP.
- És important que els VMP també utilitzin els carrils bici per evitar la circulació incívica per voreres que provoca problemes de seguretat pels vianants.

La mobilitat en transport públic



- Es proposa millorar el recorregut del bus urbà, sobretot a les zones de Can Carreres, el Carme, Pineda Mar i Can Pelai.
- Cal vetllar perquè la distància entre les parades no estigui molt allunyades entre si, perquè aleshores pot obligar a caminar molt als veïns i veïnes i que el faci menys atractiu. Per exemple, es proposa que la zona del Passeig Marítim hi hagi una nova parada, tal i com ja recull la proposta de l'equip redactor.
- També es proposa que la línia 603, de l'Aeroport del Prat a Blanes, que porta a l'Hospital de Blanes, també tingui alguna parada més a l'entrada de Pineda de Mar.
- També caldria que totes les parades estiguin protegides de les inclemències del temps (amb marquesines o altres sistemes).
- Caldria coordinar millor els horaris del bus i el tren, especialment amb l'horari d'inici, ja que el primer tren surt a les 6:00 del matí, i el primer autobús comença força més tard.
- Finalment, també cal que els i les conductores d'autobusos parin a les parades quan hi ha algú esperant perquè a vegades no el veuen i passen de llarg.
- Es proposa millorar el transport públic de la zona de Can Carreres perquè en aquesta zona funciona el transport a demanda a través d'un taxi cofinançat per l'ajuntament. Però s'observa que aquest transport a demanda té limitacions importants que caldria millorar, com són:
 - S'ha de demanar el dia abans (suposa molta antelació).
 - Només funciona de dilluns a divendres (caldrà ampliar-lo als caps de setmana).
 - Només el poden demanar els veïns i veïnes empadronats.

- Per últim, dos aspectes que van més enllà de l'àmbit del PMUS de Pineda de Mar:
 - Quan RENFE no funcioni doni bones alternatives de transport en autobús, per exemple, per connectar amb l'Hospital de Can Ruti o altres pobles.
 - I millorar els espigons per protegir les platges i preservar la sorra.

La mobilitat en vehicle privat



- Millorar l'Avinguda dels Tarongers perquè actualment hi passen diferents tipus de vehicles, des del bus, al vehicle privat, passant pels vianants i les bicicletes. S'observa que actualment amb l'amplada que té no hi cap tot. En aquest sentit, s'assenyala que és un carrer que està pendent del desenvolupament d'aquella zona i actualment és difícil intervenir-hi fins que no es reordeni. En tot cas, es valora que potser fins el moment seria preferible fer passar el bus per algun altre carrer.
- Es proposa una millor reordenació dels sentits de circulació del municipi i una millor senyalització. Perquè per exemple, s'observa que el carrer de Mar baixa i a algú li pot semblar que arriba fins l'estació però just abans d'arribar quan accedeix a l'Avinguda Verge de Montserrat obliga a pujar. És important senyalitzar bé aquest tipus d'itineraris i pensar bé els sentits de circulació per evitar fer donar més voltes de les necessàries.
- Es proposa canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol, perquè actualment és de baixada i això provoca que molta gent l'utilitzi per baixar de la N-II cap el poble, i ho fa a força velocitat. Si es vol potenciar l'ús del carrer Illes Canàries com entrada i sortida al poble des de la N-II, és preferible canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol.
- La Zona de Baixes Emissions (ZBE) proposada es considera una mica contradictòria en el sentit que no incorpora la zona de la N-II que és una carretera amb molta circulació i de

pas. En aquest sentit, hi ha qui no li troba sentit que hi hagi un semàfor que fa aturar i arrancar els vehicles i que per tant provoca més contaminació. Però també hi ha qui considera que aquest semàfor és molt necessari per regular els diferents modes de transport.

- Es considera necessari facilitar l'estacionament a prop del centre per facilitar l'accés al petit comerç. Per fer-ho es podria crear algun aparcament soterrat, per exemple a la Plaça Espanya.
- Amb relació a les zones de carrega i descàrrega es proposa que totes es concentrassin en horari de matí, de 8:00 a 15:00 i a partir de les 15:00 tothom pogués aparcar.
- També hi ha qui proposa no facilitar l'accés a zona verda als no residents encara que sigui pagant un preu per ella. Però hi ha persones que consideren que això està bé, per a familiars o persones no empadronades però que van molt sovint a Pineda de Mar.
- Millorar les places d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda (PMR), senyalitzant-les i pintant-les amb un color que no generi confusió (el blau es confon amb les zones blaves). També s'assenyala que fora bo col·locar-les a les parts finals dels carrers per facilitar l'accés al vehicle a les persones amb mobilitat reduïda.
- Hi ha places de PMR que són genèriques i unes altres que estan vinculades a una matrícula i en aquell espai només pot aparcar aquell vehicle. Amb relació a les places de persones amb mobilitat reduïda, també s'apunta que hi ha persones que fan un mal ús.
- Finalment, també s'apunta que cal realitzar un major control dels aparcaments indeguts, especialment en determinades zones i carrers on passa molt sovint, com en la N-II, al carrer Roig i Jalpi per sortir a la carretera els cotxes aparquen a la vorera de la N-II i això dificulta la visibilitat, o a la zona del Luna Park, que obliga als vianants a baixar a la calçada amb el problema de seguretat que això genera.
- Per últim, tot i que excedeix les possibilitats del PMUS de Pineda de Mar, s'apunta que si Santa Susana tingués un accés directe a l'autopista s'evitaria molt de trànsit de pas per Pineda de Mar.

4- ANÀLISI DE LES APORTACIONS CIUTADANES AL PMUS

Xarxa de vianants

Propostes	Resposta	Observació
Cal millorar les voreres en general i fer-les accessibles a persones amb mobilitat reduïda, garantint que tenen l'amplada adequada i evitant les barreres arquitectòniques (faroles, pals de la llum, etc.).	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , contempla aquestes observacions
Amb relació a quina zona o carrers són més prioritaris s'assenyala que fora bo començar pel centre de Pineda de Mar, perquè la zona de Poblenou està força bé.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , es fa una proposta per fases d'actuació on es prioritzen eixos situats majoritàriament a Pineda centre i els més destacats del Poblenou
Amb relació a la zona de Poblenou s'apunta que caldria millorar la continuïtat dels accessos amb Calella, perquè molts veïns i veïnes de la zona de Poblenou van caminant a Calella.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , es fa una proposta per fases d'actuació on es prioritzen eixos situats majoritàriament a Pineda centre i els més destacats del Poblenou
És important tenir en compte els equipaments que són pol d'atracció de persones que van a peu, com són els infants i joves quan es desplacen als seus centres educatius. Això també implica planificar bé on s'ubiquen aquests equipaments i com es garanteix un bon accés a peu per a les persones que l'utilitzen. En especial es destaca que cal garantir la mobilitat segura dels infants a l'hora d'accedir als centres educatius.	Incorporat	La proposta V.6 <i>Millorar l'accessibilitat per als vianants als principals pols de mobilitat (especial atenció a les llars d'infants, escoles i instituts)</i> , contempla aquestes observacions
Amb l'objectiu que la gent es desplaci més a peu i reduir el trànsit de vehicles pel centre es valora que fora bo fer aparcaments dissuasius a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments i després fer itineraris a peu agradables. La idea és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou.	Incorporat	

Es destaca que hi ha moltes voreres a Pineda de Mar que no són transitables, perquè són estretes, hi ha barreres arquitectòniques com faroles, senyals de trànsit, etc. que estan al mig i obstaculitzen el pas. Un carrer que es valora prioritari millorar és el carrer Àngel Guimerà cap a la zona nord.	Incorporat	La proposta V.2 <i>Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants</i> , contempla el c. Àngel Guimerà a la zona sud i la connexió amb el carrer Tribala al Nord
Es proposa millorar la visibilitat de les cantonades i els encreuaments de carrers instal·lant aparcaments de bicicletes a les cruïlles. D'aquesta manera l'estacionament de vehicles més grans, com els cotxes o furgonetes no reduirien la visibilitat de vianants i conductors/es.	Incorporat	La proposta V.3 <i>Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants</i> , contempla com a criteri la millora de la visibilitat de les cantonades i encreuaments
Es proposa peatonalitzar el carrer Moragas i Barrer des de la Plaça Espanya a l'avinguda de Verge de Montserrat	Incorporat	La proposta V.5 <i>Ampliar l'espai pacificar al centre històric de Pineda de Mar</i> , contempla pacificar aquest eix dins de la Zona de Baixes Emissions. Tenir en compte per la revisió del futur PMUS el perllongament fins a l'av. Verge de Montserrat
Es proposa revisar i millorar el pas de vianants proper a la rotonda de l'estació perquè pot generar problemes de seguretat entre el pas dels vianants, els vehicles que volen passar el pas a nivell de les vies del tren, i el tren. Cal senyalitzar i reordenar aquest encreuament entre els tres modes de transport per garantir que sigui segur.	Incorporat	La proposta V.4 <i>Ampliar l'espai pacificat del centre històric de Pineda de Mar</i> , contempla, entre d'altres actuacions, pacificar la plaça de l'estació per millorar l'accessibilitat a la plaça i la connexió amb l'estació. ADIF té previst un nou pas inferior a Santa Susanna que implicarà l'eliminació del pas a nivell de l'estació de Pineda de Mar
Millorar la connexió entre el nucli i la xarxa de camins rurals que accedeixen a la muntanya	Incorporat	La xarxa principal de vianants s'ha definit tenint en compte la connexió amb la xarxa de camins rurals.

Xarxa de bicicletes i VMP

Propostes	Resposta	Observació
És important que els VMP també utilitzin els carrils bici per evitar la circulació incívica per voreres que provoca problemes de seguretat pels vianants.	Incorporat	La proposta GM.2 <i>Adaptació de l'ordenança de circulació de vehicles i vianants</i> , haurà de regular la circulació de VMP
Es proposa promoure un servei de bicicletes de lloguer, tipus bicings, mancomunitat amb els municipis de l'entorn, com Calella.	Estudiar. Tenir en compte per la revisió futura del PMUS	Actualment no hi ha una xarxa ciclable a Pineda de Mar que fomenti els desplaçaments en bicicleta. En aquest PMUS es prioritza l'execució d'una xarxa ciclable en el municipi i en el proper PMUS es prioritzaran actuacions de foment de la bicicleta
Vetllar pel compliment de les normes de circulació de les bicicletes i els VMP.	S'ha informat a l'Ajuntament	

Xarxa de transport públic

Propostes	Resposta	Observació
Es proposa millorar el transport públic de la zona de Can Carreres perquè en aquesta zona funciona el transport a demanda a través d'un taxi cofinançat per l'ajuntament	Incorporat	La proposta TP.4 <i>Estudiar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar</i> , indica que l'estudi analitzi la millora de la cobertura, la coordinació horària del bus urbà amb el tren i una millora de l'eficiència del TAD a Can Carreres.
En el cas de Can Carreres es considera que el transport a demanda és molt restrictiu, només funciona de dilluns a divendres, té un número limitat d'usos a la setmana, etc. Caldria facilitar un bus escolar per als infants que van a l'escola		
Es proposa millorar el recorregut del bus urbà, sobretot a les zones de Can Carreres, el Carme, Pinemar i Can Pelai.	Incorporat	La proposta TP.4 <i>Estudiar millorar l'eficiència del bus urbà de Pineda de Mar</i> , indica que l'estudi analitzi la millora de la cobertura, la coordinació horària del bus urbà amb el tren i una millora de l'eficiència del TAD a Can Carreres
Caldria coordinar millor els horaris del bus i el tren, especialment amb l'horari d'inici, ja que el primer tren surt a les 6:00 del matí, i el primer autobús comença força més tard.		
Cal vetllar perquè la distància entre les parades no estigui molt allunyades entre si, perquè aleshores pot obligar a caminar molt als veïns i veïnes i que el faci menys atractiu. Per exemple, es proposa que la zona del Passeig Marítim hi hagi una nova parada, tal i com ja recull la proposta de l'equip redactor.	Incorporat	
Es proposa que la línia 603, de l'Aeroport del Prat a Blanes, que porta a l'Hospital de Blanes, també tingui alguna parada més a l'entrada de Pineda de Mar.		Aquesta línia ja té parades a les entrades al municipi (el plànol emprat en la participació ciutadana es marcaven només les noves parades a fi de sintetitzar la informació)
Caldria que totes les parades estiguin protegides de les inclemències del temps (amb marquesines o altres sistemes).	Incorporat	La proposta TP.1 <i>Garantir l'accessibilitat de parades al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat</i> , contempla la millora de l'accessibilitat i la confortabilitat (banc i marquesina) sempre que les condicions de l'entorn ho permetin
Cal que els i les conductores d'autobusos parin a les parades quan hi ha algú esperant perquè a vegades no el veuen i passen de llarg.	S'ha informat a l'Ajuntament	
Quan RENFE no funcioni doni bones alternatives de transport en autobús, per exemple, per connectar amb l'Hospital de Can Ruti o altres pobles.	S'ha informat a l'Ajuntament	

Xarxa de vehicle privat i aparcament

Propostes	Resposta	Observació
Caldria disposar d'algun aparcament dissuasiu més, perquè les persones no residents puguin aparcar. Aquests aparcaments dissuasius haurien d'estar a les entrades del municipi perquè la gent que ve de fora aparqui el vehicle i vagi caminant allà on vol anar, això implica ubicar adequadament aquests aparcaments. La proposta és fer altres aparcaments com el de la Mina per la zona de Poblenou	Incorporat	La proposta A.4 <i>Crear una nova bossa d'aparcament a l'entorn de Les Creus - la plaça del Rei</i> , contempla un nou espai per aparcament per vehicles a l'entrada a Pineda centre per donar resposta a la demanda d'aparcament de residents i forans que no puguin entrar a la Zona de Baixes Emissions.
Es proposa una millor reordenació dels sentits de circulació del municipi i una millor senyalització. Perquè per exemple, s'observa que el carrer de Mar baixa i a algú li pot semblar que arriba fins l'estació però just abans d'arribar quan accedeix a l'Avinguda Verge de Montserrat obliga a pujar. És important senyalitzar bé aquest tipus d'itineraris i pensar bé els sentits de circulació per evitar fer donar més voltes de les necessàries.		La proposta VP.5 <i>Reorganitzar els sentits de circulació</i> , contempla que la xarxa secundària veïnal la reconfiguració dels sentits de circulació proposats es basa en eliminar els itineraris de pas. El carrer del Mar i l'av. Verge de Montserrat ja no seran itineraris de pas
Es proposa canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol, perquè actualment és de baixada i això provoca que molta gent l'utilitzi per baixar de la N-II cap el poble, i ho fa a força velocitat. Si es vol potenciar l'ús del carrer Illes Canàries com entrada i sortida al poble des de la N-II, és preferible canviar el sentit de circulació del carrer Santiago Rusiñol.	Incorporat	La proposta VP.5 <i>Reorganitzar els sentits de circulació</i> , contempla el c. Santiago Rusiñol de pujada
La Zona de Baixes Emissions (ZBE) proposada es considera una mica contradictòria en el sentit que no incorpora la zona de la N-II que és una carretera amb molta circulació i de pas. En aquest sentit, hi ha qui no li troba sentit que hi hagi un semàfor que fa aturar i arrancar els vehicles i que per tant provoca més contaminació. Però també hi ha qui considera que aquest semàfor és molt necessari per regular els diferents modes de transport.	Descartat	La ZBE es defineix dins d'un àmbit d'eixos viaris locals on l'objectiu és que entrin només els veïns del sector. Els eixos perimetrals de la ZBE han de ser xarxa viària principal o secundària distribuïdor per garantir la mobilitat dels vehicles que no puguin entrar a la ZBE. El PMUS contempla la mesura V.7 <i>Sol·licitar a la Generalitat de Catalunya l'execució de la pacificació de l'N-II</i> . Quan es desenvolupi aquesta actuació el nombre de vehicles que circulen per l'N-II es reduirà substancialment.
Es considera necessari facilitar l'estacionament a prop del centre per facilitar l'accés al petit comerç. Per fer-ho es podria crear algun aparcament soterrat, per exemple a la Plaça Espanya.	Descartat	La proposta es descarta per: - Costos molt elevats. - Aquesta proposta incentivaria la mobilitat en vehicle privat fins el centre del municipi i de la ZBE, és a dir, una estratègia de mobilitat contrària a la que proposa el PMUS
Amb relació a les zones de carrega i descàrrega es proposa que totes es concentrassin en horari de matí, de 8:00 a 15:00 i a partir de les 15:00 tothom pogués aparcar.	Estudiar. Tenir en compte per la revisió futura del PMUS	La proposta DUM.2 <i>Implantar sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les places per càrrega i descàrrega</i> , també permetrà tenir dades d'ús de cada punt de càrrega i descàrrega i, per tant, estudiar l'eficiència de cada punt.
No facilitar l'accés a zona verda als no residents encara que sigui pagant un preu per ella. Però hi ha persones que consideren que això està bé, per a familiars o persones no empadronades però que van molt sovint a Pineda de Mar.	Descartat	El model actual és acceptat per la major part dels participants de la participació ciutadana
Hi ha places de PMR que són genèriques i unes altres que estan vinculades a una matrícula i en aquell espai només pot aparcar aquell vehicle. Amb relació a les places de persones amb mobilitat reduïda, també s'apunta que hi ha persones que fan un mal ús.	S'ha informat a l'Ajuntament	
Millorar les places d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda (PMR), senyalitzant-les i pintant-les amb un color que no generi confusió (el blau es confon amb les zones blaves). També s'assenyala que fora bo col·locar-les a les parts finals dels carrers per facilitar l'accés al vehicle a les persones amb mobilitat reduïda.	Incorporat	La proposta A.5 <i>Millorar l'accessibilitat a ls places de persones de mobilitat reduïda (PMR)</i> , indica com a mesures redefinir el color de la senyalització horitzontal i apropar les places PMR als passos de vianants.
Cal realitzar un major control dels aparcaments indeguts, especialment en determinades zones i carrers on passa molt sovint, com en la N-II, al carrer Roig i Jalpi per sortir a la carretera els cotxes aparquen a la vorera de la N-II i això dificulta la visibilitat, o a la zona del Luna Park, que obliga als vianants a baixar a la calçada amb el problema de seguretat que això genera.	S'ha informat a l'Ajuntament	
S'apunta que si Santa Susana tingués un accés directe a l'autopista s'evitaria molt de trànsit de pas per Pineda de Mar.	S'ha informat a l'Ajuntament	El projecte de <i>Pacificació de l'N-II entre Montgat i Palafròlles</i> que està redactant la Generalitat, contempla dues accions principals: 1.- La pròpia pacificació de l'N-II amb la incorporació d'un carril bici bidireccional en calçada i reducció dels carrils del vehicle privat a 1+1. 2.- Incrementar el nombre d'accessos directes des de cada municipi a la carretera C-32 per facilitar que els desplaçaments interurbans en vehicle privat es realitzin per aquesta via.