

FASE IV: PROPOSTES

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi d'Olot és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han de permetre derivar des de la situació actual cap a l'escenari objectiu anteriorment descrit.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 8 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

1. Mobilitat a peu
2. Mobilitat en bicicleta
3. Mobilitats en transport col·lectiu
4. Ordenació i pacificació del trànsit
5. Millora de la seguretat viària
6. Qualitat ambiental i estalvi energètic
7. Mobilitat i educació
8. Normativa i nous instruments de planificació

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 21. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Línies d'actuació	Mesures
Mobilitat a peu	<ul style="list-style-type: none"> Ampliar l'actual zona d'estar del centre urbà Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat Senyalització dels itineraris Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants Millorar la seguretat a les cruïlles Actualitzar i coordinar les actuacions realitzades a la via pública amb el Pla d'Accessibilitat Municipal Millora i arranjament de voreres Adequació i implantació de nous passos de vianants Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat Establir convenis entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat
Mobilitat en bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes Promoció del registre municipal de bicicletes Estudiar la viabilitat d'establir un servei de transport públic individual de bicicletes Pla de promoció de la bicicleta
Mobilitat en transport col·lectiu	<ul style="list-style-type: none"> Adaptar els itineraris als nous desenvolupaments urbanístics Augmentar les freqüències de pas

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Línies d'actuació	Mesures
	<p>Actuacions per a la millora de la velocitat comercial</p> <p>Millora de les parades d'autobús</p> <p>Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives</p> <p>Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi</p>
Ordenació i pacificació del trànsit	<p>Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió</p> <p>Definir la jerarquització viària: Pla de circulació</p> <p>Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament</p> <p>Pla de sentits únics de circulació</p> <p>Estudi de la gestió integral de l'aparcament</p> <p>Redacció d'un estudi complementari d'aparcaments</p> <p>Incrementar l'oferta d'aparcament per a motos</p> <p>Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública</p> <p>Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda</p> <p>Millorar la distribució urbana de mercaderies</p>
Seguretat viària	<p>Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat</p> <p>Seguiment de l'actualització del Pla local de Seguretat Viària</p>
Qualitat ambiental i estalvi energètic	<p>Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2</p> <p>Promoció de combustibles alternatius per al transport</p> <p>Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics</p> <p>Foment de la conducció eficient</p> <p>Millors sobre la contaminació acústica</p>
Mobilitat i educació	<p>Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars</p> <p>Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars</p> <p>Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles</p> <p>Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres</p> <p>Promoció de la mobilitat sostenible</p> <p>Promoció del cotxe compartit</p> <p>Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura</p> <p>Edició i publicació de la guia de la mobilitat d'Olot</p> <p>Impulsar l'Oficina de Mobilitat d'Olot</p> <p>Millora de la Web de mobilitat i del transport d'Olot</p> <p>Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta</p> <p>Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats</p> <p>Potenciar la figura de l'agent cívic</p>
Normativa i nous instruments de planificació	<p>Modificació de l'ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes</p> <p>Seguiment de la ordenança municipal de regulació del soroll</p>

Font: Elaboració pròpia

1. MOBILITAT A PEU

Les dimensions i l'estructura urbana d'Olot la converteixen en una ciutat idònia per a desplaçar-se a peu. En contrapartida les molèsties causades pel trànsit motoritzat i les dimensions de les voreres d'alguns dels seus carrers dificulten la seva pràctica.

El PMUS d'Olot ha d'establir les condicions necessàries per d'assolir un entorn pacificat i integrat, prioritant la comoditat dels vianants i eliminant les barreres arquitectòniques, que canviï l'actual disseny dels espais de la ciutat on els cotxes ocupen la major part dels carrers.

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants.

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar ha de ser còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar el elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

A les zones urbanitzades s'han d'identificar les principals xarxes a peu i treballar per què aquestes rutes siguin segures, accessibles, ben senyalitzades, il·luminades. El Nucli Antic és la principal zona de prioritat per a vianants d'Olot.

1.1. AMPLIAR L'ACTUAL ZONA D'ESTAR DEL MUNICIPI

En els darrers anys, l'Ajuntament d'Olot ha realitzat actuacions per millorar i potenciar la mobilitat dels modes no motoritzats. Al centre, al qual hi ha la zona d'estar, es comptabilitzen, aproximadament, 23.000 desplaçaments/dia a peu (el que representa el 48% dels desplaçaments a peu a Olot), fet que demostra l'èxit de les actuacions realitzades.

No obstant, part del viari d'Olot està dissenyat en funció de les necessitats del vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com l'aparcament. En aquest últim cas, el cost que suposa l'aparcament del vehicle privat l'assumeix la col·lectivitat i es tradueix en l'ocupació gratuïta de l'espai públic. Aquest model de ciutat, dissenyat en pro del vehicle privat va en detriment de l'ús de la ciutat per als vianants i la bicicleta.

Pla de mobilitat urbana sostenible

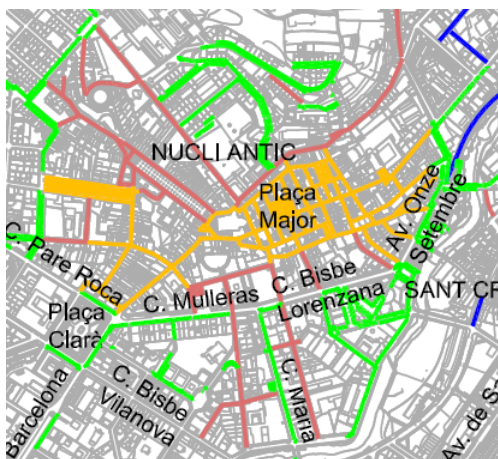
Olot

Les zones de preferència per a vianants, a més de suposar un entorn amable i segur per a totes les persones, revitalitzen la vida comercial, aporten nous espais públics per l'animació i la convivència, disminueixen la contaminació acústica i pacifiquen el trànsit.

La urbanització de la zona d'estar ha de respondre a uns criteris d'unitat i d'homogeneïtat que doti a l'espai d'una imatge pròpia però que alhora, respongui a criteris de funcionalitat. El disseny d'aquest espai ha d'atendre al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

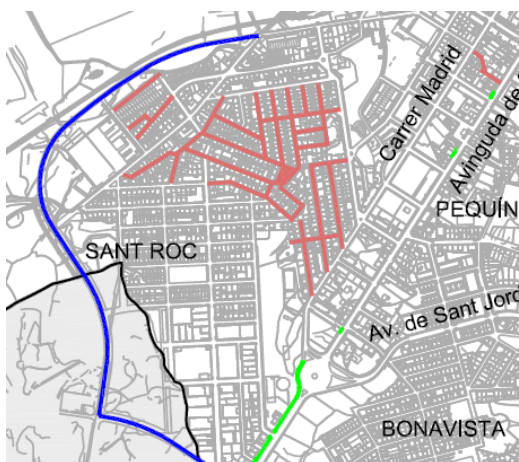
Les actuacions proposades contempen la possible l'ampliació de la zona de paviment únic existent a l'entorn del Centre d'Olot, la creació d'un nou espai amb paviment únic al barri de Sant Roc i algun tram de carrer. Es considera ampliar les zones amb paviment únic en aquells carrers d'amplada inferior a 6 metres i amb una tipologia de carrer funcional, ja sigui amb comerços o centres d'atracció (veure plànol 2).

Imatge 26. Ampliació de paviment únic al Casc Antic. Detall plànol 2.



Font: Intra SL

Imatge 27. Nou paviment únic al barri de Sant Roc. Detall plànol 2.



Font: Intra SL

Actuacions:

- La proposta contemplaria la possibilitat d'ampliar 54.530 m² de superfície amb paviment únic (veure plànol 2).

1.2. MILLORAR L'OFERTA PELS DESPLAÇAMENTS A PEU ENTRE ELS PRINCIPALS PUNTS DE LA CIUTAT.

La xarxa bàsica de vianants ha de permetre creuar la ciutat de nord a sud i d'est a oest, així com facilitar l'accés als punts d'interès de la ciutat i al Casc Antic. La xarxa està concebuda per connectar els barris amb el centre de la ciutat i per connectar-los entre ells de forma mallada (veure plànol Xarxa principal d'itineraris per a vianants).

El centres generadors de mobilitat i punts d'interès de la ciutat són; l'estació d'autobusos, els centres educatius d'ensenyament, la biblioteca municipal, policia local, Ajuntament, Museus, instal·lacions esportives, comissaria dels mossos d'esquadra i els eixos comercials i d'oci entre altres.

Aquesta estructura permet relacionar tots els punts de la ciutat d'una manera eficaç, pràctica i entenedora pels ciutadans. Com a resultat dona una xarxa d'itineraris que travessa Olot per tots els nivells.

S'ha seleccionat els trams incorporats a la xarxa bàsica de vianants a partir d'una sèrie de criteris fonamentals que es basen en característiques de difícil canvi, com per exemple si el carrer comunica llocs de molta concurrència de gent, si passa per molts parcs o si és una via molt important per al trànsit de cotxes.

Els criteris són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Zones verdes
- Paisatge urbà
- Espais oberts
- Qualitat ambiental

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

La Xarxa de Vianants (plànol 1) és sobretot una xarxa de connexió entre els centres d'interès principals del municipi. Al plànol s'hi observen, també, els itineraris saludables. No només

s'ha considerat la situació actual, sinó que també s'ha anticipat a les noves àrees de centralitat projectades.

El plànol de la demanda de la mobilitat de vianants (diagnosi) ofereix un esquema d'aquelles itineraris més utilitats pels vianants i també serveix per definir la xarxa d'itineraris.

Continuïtat: Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs, directes i sense esperes excessives per als vianants.

Això no implica que cal establir semàfors i refugis tot arreu - depèn de l'amplada de la via a creuar i del seu trànsit rodat. Implica, en canvi, que no es pot pretendre que un eix de la xarxa bàsica de vianants passi per una ampla via principal amb torns d'espera per als vianants de més d'un minut o per una estreta franja entre dos carrils de trànsit rodat.

Zones verdes: Les zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

Un criteri fonamental per escollir la xarxa de vianants ha estat seleccionar vies arbrades, o amb possibilitats de ser-ho, i que, a més, passen per parcs o altres zones verdes.

Paisatge urbà: Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

Espais oberts: Un eix guanya un valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

Per la Xarxa Bàsica de Vianants s'han seleccionat especialment trams on existeixen aquests espais oberts, fins i tot si estan en mal estat. Es considera que és molt més fàcil i barat renovar un espai existent que guanyar-ne un de nou.

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll li provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Els tres inconvenients tenen la mateixa font, el trànsit motoritzat, i per això són proporcionals. Si per exemple, els índex de soroll d'un carrer han pujat durant els tres últims anys, es fa evident que també hi ha hagut un augment del trànsit, acompanyat d'una pujada proporcional de la contaminació atmosfèrica.

Aquesta proporcionalitat implica que només cal un indicador, per exemple l'IMD, per a revelar si un carrer és apte o no per als vianants respecte a la contaminació atmosfèrica, soroll i volum de trànsit.

La Intensitat Mitjana Diària (IMD) és el nombre total de vehicles que passen durant un any per una secció transversal de la via en qüestió, dividit pel nombre de dies del any. La IMD no indica directament si un carrer té un nivell de contaminació, soroll i volum de trànsit motoritzat desagradable per als vianants, ja que el grau de molèstia no depèn només de la IMD, sinó també de l'amplada de la via i les barreres que hi poden haver entre la vorera i la calçada en forma de parterres, cotxes aparcats, carril de bicicletes, etc. No obstant, proporciona uns indicis força clars.

Un conjunt de criteris complementaris, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'acabar sent els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** La llei d'accessibilitat dictamina una amplada mínima de 0,9 metres de les voreres. Els itineraris seleccionats hauran de tenir, com a mínim aquesta amplada. No obstant, es potencia aquells carrers amb voreres de 1,70m lliures d'obstacles (faroles, terrasses, papereres, contenidors de brossa, etc).

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim.

- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament ni impliqui esperes exagerades. Per exemple, un minut sencer amb el semàfor en vermell és massa temps. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.

A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada. Convindria establir semàfors sonors perquè les persones amb visibilitat reduïda puguin creuar el carrer amb seguretat. Ara bé, cal assegurar-se que el so utilitzat no resulta pesat pels altres usuaris.

- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carril de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.

- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.
- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.
- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atractiu d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.
- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.
- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de *graffitis*, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu a la ciutat.
- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

Els principals itineraris de la ciutat d'Olot formen la xarxa primària en trama urbana i garanteixen la connexió del municipi a través de 9 eixos per a vianants, d'aquests hi ha 26,6 km d'eixos principals i 17,5 km d'eixos secundaris. A la proposta s'afegeixen els itineraris saludables ja existents.

El present document aporta els criteris necessaris i eines suficients perquè el consistori desenvolupi cada un dels itineraris proposats.

Els 9 eixos principals d'Olot proposats són:

- E1: Plaça d'Esteve Ferrer – Carretera de les Feixes
- E2: Plaça d'Esteve Ferrer – Carretera de la Canya
- E3: Plaça d'Esteve Ferrer – Parc de Canet
- E4: Plaça d'Esteve Ferrer – Carretera de Batet
- E5: Plaça d'Esteve Ferrer – Carretera de Santa Coloma de Farners
- E6: Plaça de Josep Clarà / Avinguda Reis Catòlics – Parc de Sant Roc

- E7: Plaça d'Esteve Ferrer – Les Planotas
- E8: Plaça d'Esteve Ferrer – Carretera de les Feixes
- E9: Ronda Sant Bernat – L'Hostal del Sol

Pel que fa a les connexions intermunicipals, els principals itineraris per realitzar desplaçaments a peu seran a través de l'itinerari 3 que connecta Olot amb La Fageda, l'itinerari 17 al llarg del Volcà de Montsacopa, el GR-83 que connecta Olot amb Can Blanc i Santa Pau al sud i La Canya i Sant Joan Les Fonts al nord, la xarxa de senders a Olot té 31,7 km.

Actuacions:

- Es recomana la realització d'un estudi detallat de cada un d'ells per tal d'aprofitar al màxim les peculiaritats de cada entorn per on transcórrer l'eix i desenvolupar així un pla d'acció més detallat en funció de les prioritats de la ciutat d'Olot.
- Implementar actuacions de millora en els 26,6 km de recorregut de la xarxa de vianants.

1.3. SENYALITZACIÓ DELS ITINERARIS

Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat, tant pels itineraris descrits anteriorment com els itineraris saludables. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre un mercat i els seus entorns (plànol 3).

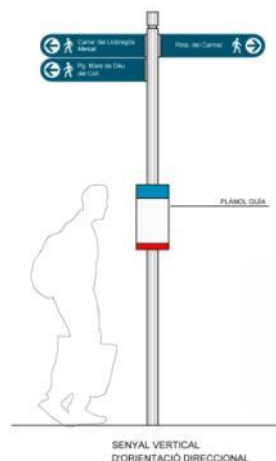
- **Senyalització vertical d'orientació direccional**

S'aprofitarà els mateixos models de senyals verticals de l'Ajuntament ja presents actualment en molts carrers de la ciutat. Es completarà la informació i revisarà que cada senyal dispondgui de:

Un plànol guia: . Situat a una altura de 1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquest senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos.



Font: Intra SL

- **Tòtems verticals informatius**

Els tòtems informatius estan compostos pels següents elements:

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i barris i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Això l'ajuda i dona confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més aflluència.

Imatge 29.

Exemple de tòtem vertical informatiu



Font: Intra SL

- **Senyalització horitzontal**

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

Es situaran al llarg de tots els itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants, cargolats a terra.

Actuacions:

- Instal·lació de 43 senyals verticals d'orientació direccionals.
- Instal·lar 1 tòtem vertical informatiu
- Habilitar 100 unitats de senyalització horitzontal

Al plànol de la Proposta de Xarxa de Vianants (plànol 1) apareix cartografiada la ubicació dels diferents tipus de senyals.

1.4. PERMEABILITZAR LES TRAVESSERES URBANES PER ALS VIANANTS

La discontinuïtat en les infraestructures és la principal problemàtica en l'accessibilitat per a vianants. La presència d'infraestructures de comunicació de llarg abast (Passeig de Barcelona, Avinguda Reis Catòlics, Avinguda de Sant Jordi i carrers Mulleras, Bisbe Lorenza i Avinguda Onze de Setembre), ha provocat que alguns itineraris estiguin incomplets i que els vianants hagin d'augmentar el seu recorregut per a superar aquestes infraestructures. L'Ajuntament ha realitzat diferents actuacions amb l'objectiu de disminuir la fragmentació d'Olot. Tot i així, aquesta situació dificulta la connectivitat nord-sud i est-oest entre els barris de la ciutat.

La freqüència de passos de vianants recomanable és un pas de vianants cada 100-150 metres, fet que garanteix els desplaçaments longitudinals i transversals a peu.

Al Passeig de Barcelona la freqüència de passos es considera acceptable ja que a totes les interseccions existeix la possibilitat de creuar la via. Però caldria millorar-ne l'accessibilitat de tots aquesta passos.

A l'Avinguda dels Reis Catòlics la freqüència de passos de vianants es considera acceptable però es creu necessari augmentar el nombre de passos, ja que no existeix la possibilitat de creuar en alguna intersecció i caldria millorar-ne l'accessibilitat de tots aquesta passos.

Al l'Avinguda de Sant Jordi la freqüència de passos es considera acceptable ja que a totes les interseccions existeix la possibilitat de creuar la via. Però caldria millorar-ne l'accessibilitat de tots aquesta passos.

A l'eix format pels carrers Mulleras, Bisbe Lorenza i Avinguda Onze de Setembre la freqüència de passos es considera acceptable ja que a totes les interseccions existeix la possibilitat de creuar la via. Però caldria millorar-ne l'accessibilitat de tots aquesta passos.

Actuacions:

- Reforçar l'accessibilitat dels passos de vianants situats en el Passeig de Barcelona, Avinguda dels Reis Catòlics, Avinguda 11 de Setembre i eix format pels carrers Mulleras, Bisbe Lorenza i Avinguda Onze de Setembre, per tal de millorar la permeabilitat d'aquestes infraestructures.

1.5. MILLORAR LA SEGURETAT A LES CRUÏLLES

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa.

El PMU proposa aplicar el PLSV i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident, especialment en la intersecció de vies ciclistes i els carrers amb regulacions especials. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es tindrà en compte els següents criteris:

- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments

culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.

- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

Actuacions:

- Augment de passos de vianants i millora de la senyalització horitzontal a la intersecció del carrer Bisbe Serra amb el carrer Guifré el Pilós.
- Redefinició del traçat a la intersecció entre la carretera de Riudaura i el carrer de la Masia

1.6. ELABORAR EL PLA D'ACCESSIBILITAT MUNICIPAL

El Pla d'Accessibilitat municipal, és una eina de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal per tal de poder assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de la població com són la via pública i el transport.

Actuacions:

- Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal
- És aconsellable tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública. Així com també treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.

1.7. MILLORA I ARRANJAMENT DE VORERES

Tal com s'indica al *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. Per altra banda l'ordre VIV-2010 del Ministeri de Foment, indica 1,8 metres d'amplada lliure de pas i 2,20 metres d'alçada.

Aquest any, s'ha aprovat la nova Llei d'Accessibilitat de Catalunya, que redactarà el nou Codi d'Accessibilitat que entrarà en funcionament l'any 2016. Està previst que aquest nou codi contempli una amplada lliure de pas d'entre 1,5 i 1,8 metres. En el present estudi es contempla l'actuació sobre aquelles voreres de la xarxa de vianants inferiors a 0,9 metres i d'entre 0,9 i 1,4 metres, que s'ampliaran fins a 2 metres per poder garantir 1,5 metres

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

d'amplada lliure de pas. També es contempla habilitar 2 metres de voreres a cada cantó en aquells trams de la xarxa de vianants que no disposen de vorera i en totes les vies de nova construcció dins la ciutat.

Les ampliacions de vorera queden distribuïdes entre els 9 eixos de la xarxa de vianants de la següent manera:

Taula 22. Metres segons amplada de vorera i eix de vianants.

Eixos	Metres lineals <0,9 m	Metres lineals 0,9-1,4
E1	846	93
E2	80	380
E3	335	209
E4	462	800
E5	240	0
E6	371	0
E7	667	638
E8	905	250
E9	255	0
TOTAL	4161	2370

Font: Intra SL

En el cas del municipi d'Olot es proposa la millora i arranament de voreres de forma gradual, seguint les recomanacions exposades i prenent com a punt de partida la informació de la situació actual de l'amplada de les voreres, elaborat en la diagnosi del PMUS. Aquests criteris s'han tingut en consideració en els nous projectes i desenvolupaments contemplats en el planejament urbanístic municipal per a la definició estratègica de les diferents xarxes de mobilitat, ja que el PMUS es desenvolupa en coordinació amb el POUM.

L'objectiu d'aquesta actuació (plànol 2), conjuntament amb la resta d'aquest apartat, és garantir que tota la superfície del casc urbà estigui connectat amb suficients garanties per els desplaçaments a peu (voreres de mínim 1,5 d'amplada lliure de pas o plataforma única). Les dimensions del casc urbà (3,2 x 2km aproximadament) permet connectar els diferents barris amb un temps inferior a 20-25 minuts amb el casc antic.

Actuacions:

- Ampliar 6.800 m² de vorera
- Habilitar 54.200 m² de superfície nova per a vianants

1.8. ADEQUACIÓ I IMPLANTACIÓ DE NOUS PASSOS DE VIANANTS

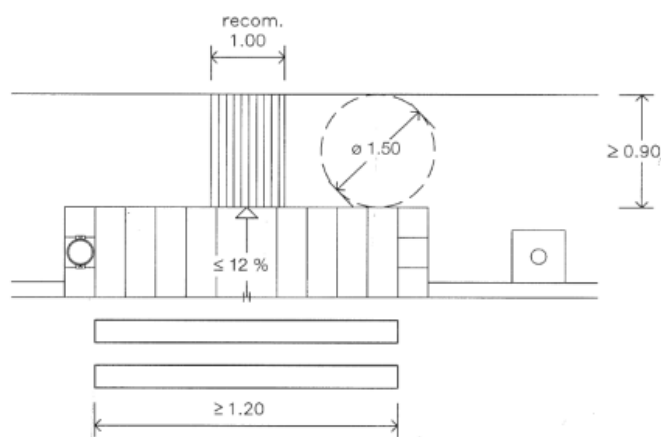
L'ús de la ciutat ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Cal tenir en compte, que recentment ha estat aprovada la nova Llei d'Accessibilitat, el codi de la qual es troba en el·laboració.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Imatge 30. Dimensions recomanades per gual per a vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya

A causa de les limitacions pressupostàries per la millora i arranament dels passos de vianants. El PMUS recomana una prioritització en l'actuació dels passos de vianants. Es proposa adaptar tots aquells passos ubicats a la xarxa principal de vianants. No obstant, el PMUS aconsella que cap pas de vianants a Olot tingui mancances d'accessibilitat, i aquest ha de ser l'objectiu del consistori.

Aquests criteris s'han tingut en consideració també en els nous passos de vianants inclosos en els projectes i desenvolupaments contemplats en el planejament urbanístic municipal per a la definició estratègica de les diferents xarxes de mobilitat, ja que el PMUS es desenvolupa en coordinació amb el POUM.

Paral·lelament, al llarg del període d'aplicació del PMUS, es proposa habilitar nous passos de vianants al conjunt de la ciutat. Aquesta mesura no només afecta a la xarxa principal de vianants (plànol 3).

Actuacions:

- Adaptar 278 passos de vianants no adaptats.
- Adaptar 199 passos de vianants practicables.
- Estudiar la implementació de 565 nous passos de vianants en totes les interseccions desproveïdes.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, bicicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

1.9. INCREMENTAR LES CRUÏLLES AMB SEMÀFORS SONORS A TOTA LA CIUTAT

Les cruïlles pel fet de ser lloc de confluència de diferents mitjans són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més afectada. Hi ha col·lectius concrets amb una visió més compromesa que la de la resta de vianants. Una de les mesures per dotar a les cruïlles de més elements de seguretat és adaptar els semàfors a les necessitats d'aquests col·lectius.

Adaptar les cruïlles semaforitzades per tal que els col·lectius amb dificultats de mobilitat puguin creuar-les amb seguretat. De forma general, és recomanable (si cal) incrementar el temps de pas dels vianants, perquè els col·lectius amb mobilitat reduïda i deficiències visuals disposin de temps de creuar la calçada amb seguretat.

Actualment a Olot hi ha 39 cruïlles semaforitzades. Moltes d'aquestes cruïlles estan actualment adaptades per a persones amb visió reduïda.

Actuacions:

- Incrementar en un 20% el nombre de cruïlles amb semàfors sonors en tota la ciutat, prioritzant les cruïlles del Casc Antic i de les zones amb una mobilitat a peu més elevada.

1.10. ESTABLIR CRITERIS PER ADEQUAR I REUBICAR EL MOBILIARI URBÀ SEGONS ELS CRITERIS D'ACCESSIBILITAT

El mobiliari urbà, a part del seu ús funcional, dota a l'espai públic d'una certa imatge de ciutat. El mobiliari urbà serveix també per guiar els usuaris de l'espai públic, separant espais, fent itineraris, tal com succeeix en els carrers de convivència. La funcionalitat del mobiliari urbà es pot veure compromesa si els criteris de selecció i ubicació no han tingut en compte l'accessibilitat dels vianants.

Tal com s'indica al Codi d'Accessibilitat de Catalunya, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Pel que fa als canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle de 1,5 metres de diàmetre. L'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, assenyala que la ubicació de tot element de mobiliari urbà no envairà l'itinerari de vianants accessible. Hi haurà d'haver un itinerari lliure d'obstacles fins a una alçada de 2,2m i es col·locaran preferiblement a un mínim de 0,40m respecte la vorada. Els elements no tindran sortints de més de 10cm i es detectaran a una alçada mínima de 15 cm. A més, tots els elements transparents estaran senyalitzats. La Guia de recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya, fixa l'amplada lliure de vorera a 2 metres.

De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura del possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferentment amb els caires arrodonits.

Actuacions:

- El present PMU proposa dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.

1.11. ESTABLIR CONVENIS ENTRE L'AJUNTAMENT D'OLOT I LES ENTITATS I ASSOCIACIONS DE PERSONES AMB DISCAPACITAT PER COORDINAR ACTUACIONS QUE PROMOQUIN L'ACCESSIBILITAT.

Per poder parlar de mobilitat universal cal garantir la mobilitat a tothom i posar especial atenció a tots aquells col·lectius que, d'una manera o altra, tenen majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's. La possibilitat d'establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.

Actuacions:

- Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat de la ciutat amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.

1.12. PROMOCIÓ DE LA XARXA DE VIANANTS

La xarxa de vianants i totes les actuacions de millora en aquesta xarxa juguen el paper més important de la millora del desplaçament a peu. Per tal de potenciar aquesta xarxa i fomentar-ne l'ús entre els residents i visitants de la ciutat d'Olot, es proposa implementar i promocionar l'esquema "A peu per Olot".

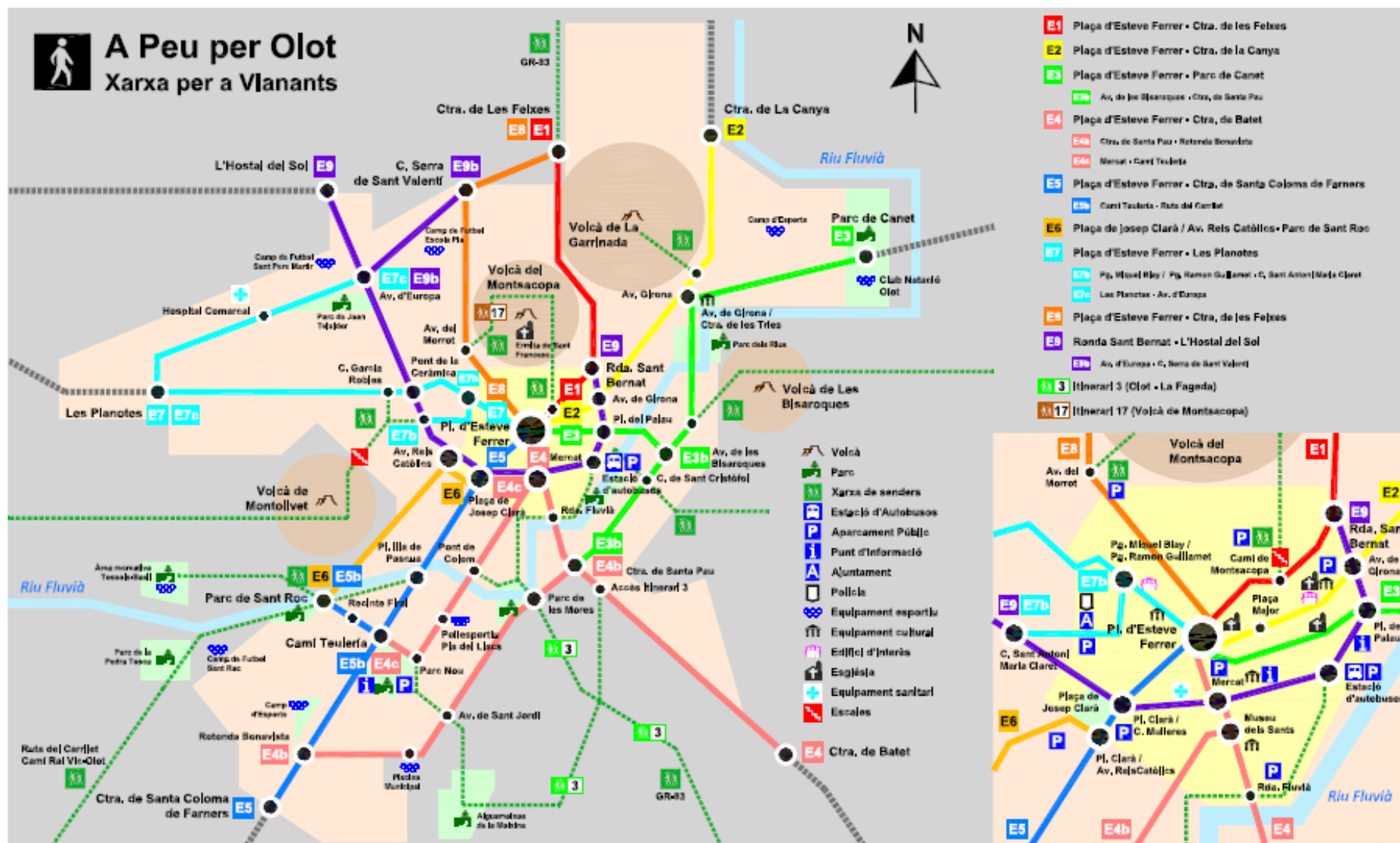
D'aquesta manera, cada eix principal de la xarxa de vianants d'Olot definida en la proposta 1.2. representa una línia de metro, com s'observa en la següent figura.

Actuacions:

- Potenciar la xarxa de vianants a través del Metro a Peu

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot



2. MOBILITAT EN BICICLETA

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dóna prioritat a la bicicleta, així com al transport públic o a l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclistes.

Per la seva caracterització urbana, amb un nucli dens i compacte, on tot és a prop, amb un clima mediterrani i un relleu pel general suau, Olot es configura com una ciutat amb un gran potencial ciclista, també per els turistes.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrautilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, als municipis mitjans de Catalunya però, els desplaçaments amb bicicleta representen menys d'un 1%. No obstant, per les seves característiques (ciutat mitjana, distàncies curtes, infraestructures existents,...) Olot es configura com una ciutat amb un clar potencial ciclista.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

En matèria de transport amb bicicleta, mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització, són les eines fonamentals per fomentar l'ús. En aquest sentit, és indispensable desenvolupar i aplicar les directrius i propostes del Pla Estratègic de la Bicicleta.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu, cal augmentar els desplaçaments amb bicicleta i d'aquesta forma reduir la contaminació, guanyant en salut i qualitat de vida dels ciutadans.

Les accions proposades en aquest àmbit són:

- Ampliar la xarxa d'itineraris ciclistes.
- Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes
- Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes
- Promocionar el registre municipal de bicicletes
- Estudiar la possibilitat de posar en funcionament un servei de transport públic individual de bicicletes.
- Establir un pla de promoció de la bicicleta.

2.1. AMPLIAR LA XARXA D'ITINERARIS CICLISTES

Per promoure l'ús d'aquest mode de transport és imprescindible disposar d'una xarxa d'itineraris racional de carrils bicicleta amb espais protegits i ben senyalitzats.

Criteris de traçat i definició de la xarxa

- **Connectivitat/continuitat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, rapidesa i comoditat entre les diferents àrees ambientals a partir dels itineraris ja existents.
- **Jerarquització viària/delimitació d'àrees pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una visió global del funcionament del trànsit a la ciutat. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.
- **Cobertura dels principals centres d'atracció.** La xarxa de bicicletes ha de cobrir els principals centres d'atracció de la ciutat: equipaments esportius, centres culturals, mercats, centres d'ensenyament, estacions de transport col·lectiu, edificis públics de l'administració, centres d'atenció primària, hospitals, edificis sindicals i polígons industrials.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compatir aquest espai.

La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

A partir dels itineraris de bicicletes existents, de la jerarquitització viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció de la ciutat, al plànol 4 es defineix la xarxa bàsica de carrils bici.

Les vies ciclistes queden definides en la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

70. Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

71. Carril bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.

72. Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.

73. Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.

74. Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.

75. Camí pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al "Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya" editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

<p>VIES CICLISTES INTERURBANES</p>	<p>Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viària. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes.</p> <p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p>
<p>VIES CICLISTES URBANES</p>	<p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p> <p>Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques vials. Amplada mínima 1,5 m.</p> <p>Carrer zona 30: via no segregada amb limitació a 30 km/h</p> <p>Vorera bici: Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais.</p> <p>Carrer de convivència: via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants. La configuració de la ciutat d'Olot, tant pel que fa a la trama urbana, a la jerarquitització viària i a les seccions de carrers fa que es considerin com a tipologies més adequades els carrils bici protegit i les zones pacificades. Per altra banda es desaconsella la instal·lació de voreres bici per evitar el conflicte entre vianants i bicicletes, excepte en el cas que les voreres tinguin una amplada mínima útil de 4 metres.</p>

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

	L'actual xarxa ciclista d'Olot compta amb aquesta tipologia de via que la present proposta insta a eliminar en aquelles voreres inferiors a 4 metres d'amplada d'espai útil.
INTERSECCIONS	Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la caçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues

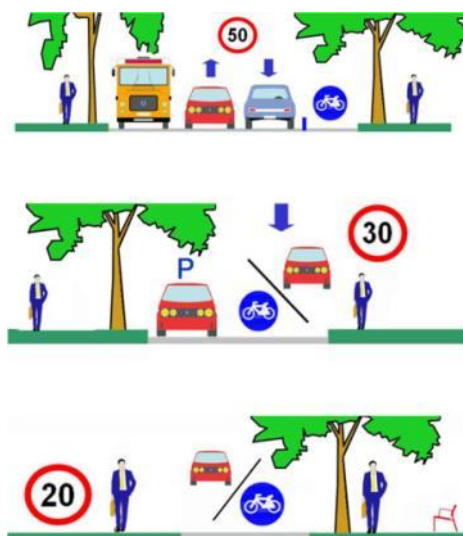
La malla d'itineraris ciclistes proposada (plànol 4) complementa l'actual i l'amplia dibuixant una xarxa que uneix els diferents barris i sectors del municipi amb el centre urbà a través d'itineraris segregats i itineraris compartits amb vehicles o vianants.

Actualment Olot disposa de 9.760 metres de xarxa ciclista que es proposa augmentar gairebé en 31km fins arribar a un total de 40.772 metres de vies ciclables. Aquestes noves vies de xarxa ciclista queden repartides en:

- 11.856 metres de carril bici segregat
- 11.898 metres de carril bici compartit
- 7.258 metres de carril bici intermunicipal

La tipologia de la via ciclista és en funció de la jerarquitització viària (proposta desenvolupada en l'apartat de vehicle privat motoritzat) tal i com es mostra a la següent imatge en forma d'esquema.

Imatge 31. Tipologies de via ciclista



Font: Intra SL

Els carrils bicis requereixen una amplada mínima d'1 metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

Pel que fa a les característiques de la tipologia proposa al present PMUS. El manual estableix que els carrils segregats monodireccionals en zona urbana han de disposar d'una amplada mínima d'1,5m. I de 2 metres si és bidireccional. En cas de carril en sentit contrari, l'amplada mínima serà d'1,75 metres. Els separadors recomanats són peces de cautxú.

Actuacions:

- Habilitar 11.856 metres de carril bici segregat. Aquesta tipologia de carril transcórrer per la calçada de forma segregada i amb separadors físics de cautxú. El carril pot ser tant unidireccional com bidireccional.
- Habilitar 11.898 metres d'itineraris urbans compartits amb vianants o amb vehicles motoritzats. Aquests itineraris hauran d'estar degudament senyalitzats i en el cas de la convivència amb vehicles motoritzats, aquests no podran excedir els 30 km/h.

2.2. INCENTIVAR LA CONNEXIÓ INTERMUNICIPAL DE VIES CICLISTES

Segons el PDM de les comarques Gironines i el Pla Estratègic de la Bicicleta, una de les principals mancances de la xarxa de carrils bicicleta del país, es la falta d'una malla que connecti les poblacions a una distància inferior a 12 quilòmetres amb uns fluxos de mobilitat superiors a 500 desplaçaments diaris garantint la connexió amb les xarxes urbanes i els aparcaments segurs. Aquesta mesura pretén pal·liar aquesta mancança a través de la instal·lació de vies ciclistes protegides del trànsit rodat que fomentin els desplaçaments de connexió amb bicicleta, tant de caràcter lúdic com laboral.

Per tal d'assolir l'objectiu, és del tot necessari disposar d'una xarxa d'infraestructures viàries dedicades a la bicicleta que sigui ràpida i segura. En aquest sentit és indispensable connectar la malla de carrils bicicleta d'Olot amb les malles dels municipis de l'entorn, amb qui manté estretes relacions com Castellfollit de la Roca, Riudaura, Les Preses, Can Blau/Santa Pau...

El PMUS proposa incentivar la cooperació municipal per a la construcció de vies ciclistes intermunicipals amb aquells municipis veïns on els fluxos de mobilitat són més importants i que encara no compten amb connexió (plànol 4) i seguir promocionant aquells itineraris intermunicipals que actualment ja compten amb vies ciclistes, com es el cas de la Ruta del Carrilet que connecta Olot amb Girona i forma part de la xarxa de Vies Verdes de Girona.

Actuacions:

- Estudiar la viabilitat per connectar la xarxa ciclista d'Olot amb els municipis veïns (Castellfollit de la Roca, Riudaura, el Mallol, Can Blanc/Santa Pau) a través d'un carril bici bidireccional segregat en calçada (es comptabilitza que a la ciutat d'Olot això representaria 7.258 metres d'itinerari ciclable).

2.3. INCREMENTAR LA DOTACIÓ D'APARCAMENTS PER A BICICLETES

Els aparcaments de bicicleta s'han de garantir en els principals equipaments i en les proximitats de les parades de transport públic interurbà.

Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta tot i ja estar present a Olot encara pot desenvolupar-se molt més. Cal considerar-lo com a una actuació prioritària i prevenir-ne els robatoris.

La necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal garantir que als edificis d'habitatges o a llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes. Per això, és necessari estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes. En destí, és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció de la ciutat que encara no compten amb aquest servei (centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals...). Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Per altra banda, caldria fer l'esforç per reservar més places als pàrquings públics de la ciutat, ja que es tracta dels aparcaments que millor garanteixen la seguretat i vigilància per a les bicicletes. Això no vol dir que no siguin útils les barres d'aparcament de bicicletes que es van col·locant a la via pública. La seva funció és una altra: serveixen principalment per als estacionaments de curta durada: per exemple, per fer una gestió administrativa o per anar de compres.

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta es la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.

En l'actualitat existeixen aparcaments en superfície a la majoria dels centres d'atracció d'Olot, tot i això, encara no estan tots coberts.

Actuacions:

- Es proposa la implantació de 12 nous aparcaments als següents centres d'atracció (plànol 4):
 - CEIP Lluís Ma Mestres
 - Parc de bombers
 - Càmping les Tries

- Club Natació Olot
- Camp de futbol la Garrotxa
- Comissaria dels Mossos d'Esquadra
- Camp municipal d'esports
- Camp de futbol Escola Pia
- CEIP EL Morrot
- Cementeri
- IES Garrotxa
- IES Cosc de la Coma

Tots els aparcaments, actuals i nous, hauran d'anar acompanyats de la senyalització corresponent.

Per establir la dotació de places es recomana seguir el criteri d'implantació d'aparcaments marcat pel Decret d'avaluació de la mobilitat generada, que estableix les places mínimes per a nous desenvolupaments urbanístics.

Taula 23. Espai mínim d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge (màx. de 2 places/habitatge)	2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml. de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Pla Director de la Bicicleta.

- A l'estació d'autobusos d'Olot es considera insuficient la col·locació d'un suport físic per lligar les bicicletes; ja que pel general comptarà amb estacionaments de llarga durada, fruit dels desplaçaments intermodals pel que es requereix una major protecció front als robatoris i les inclemències del temps.

Així, es proposa la instal·lació d'un aparcament tancat o vigilat, com per exemple les estacions Bicibox, que són un sistema d'aparcaments tancat i segur per a bicicletes privades distribuït per diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

2.4. PROMOCIÓ DEL REGISTRE MUNICIPAL DE BICICLETES

L'existència del Registre municipal de bicicletes permet a l'Ajuntament obtenir una bona base de dades de propietaris i bicicletes i així avançar cap a la gestió i la planificació de polítiques de mobilitat sostenible, potenciant els modes de transport més dèbils. S'ha de fer arribar al ciutadà la utilitat i l'eficiència d'aquesta eina i conscienciar-lo dels beneficis que comporta el registre del seu vehicle en cas de robatori.

Actuacions:

- Promocionar el "Registre municipal de bicicletes" per donar-lo a conèixer a la ciutadania a través de mesures com:
 - Editar tríptics explicatius i distribuir-los en centres públics i comerços
 - Publicitar el registre a través del web de la mobilitat de l'Ajuntament
 - Promocionar un registre comarcal de bicicletes

2.5. PLA DE PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

En la majoria d'exemples que es troben a Catalunya hi ha hagut una inversió en infraestructures ciclistes sense que s'hagi experimentat un augment en la demanda d'aquest mode. Per això, cal difondre els beneficis i les potencialitats del seu ús mitjançant un pla de promoció. A continuació es descriuen alguns dels instruments que poden compondre aquest pla.

Educació, Cultura i Promoció.

L'objectiu del procés educatiu és establir un nou marc de valoració social de l'ús de la bicicleta. Es tracta de garantir el coneixement dels avantatges individuals i col·lectius de la bicicleta com a mitjà de transport urbà, enfrontant-los amb els perjudicis també individuals i col·lectius que suposa l'ús inadequat de l'automòbil. Cal canviar la idea que la bici és un vehicle exclusivament per a l'oci o l'esport, per a les criatures o per a les persones amb un baix nivell econòmic.

Pel que fa a l'educació viària en l'ús de la bicicleta, cal tenir present que no ha d'estar dirigida exclusivament al col·lectiu de ciclistes, sinó a la població en general, encara que en cada grup (automobilistes, vianants, ciclistes, infants, gent gran, etcètera) s'han de recalcar aspectes diferents.

És important que les campanyes de promoció no ho siguin "en buit", han d'anar acompanyades de mesures concretes que els atorguin versemblança. Per exemple, fer-les coincidir amb la posada en servei de trams de via ciclista, posada en marxa d'altres actuacions de promoció, aprovació de normes municipals al respecte, etc. Alguns exemples de campanyes de promoció són:

- Exposicions interactives.

- "Compres amb bici": campanya de promoció per animar a fer les compres amb bicicleta.
- Operació Ring-Ring: campanya per animar a anar a la feina amb bicicleta.
- Escola de circulació amb bicicleta per a nens i adults.
- Concurs de fotografia: combinar l'art de la fotografia amb la temàtica de la bicicleta.
- L'elaboració d'una guia de la bicicleta: amb els itineraris recomanats, consells pràctics, calendari d'esdeveniments, adreces d'interès...
- La celebració dels dies festius de la bicicleta, amb una bicicletada popular i activitats lúdiques al seu voltant.

Coordinador/a d'actuacions.

Per a coordinar totes les actuacions en matèria de promoció de la bicicleta és imprescindible un/una responsable dins de l'ajuntament. La seva tasca serà recordar els beneficis d'anar amb bicicleta i actuar com a persona a qui recórrer des de tots els nivells de la municipalitat (formulació de polítiques, presa de decisions, execució, i seguiment) i des de tots els departaments que tenen alguna relació amb la qüestió de la mobilitat dels ciclistes (urbanisme, medi ambient, obres públiques, finançament, educació i joventut, policia local, transports, etc).

Actuacions:

- Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.
- Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.

3. MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Tal i com es posa de manifest a la diagnosi del PMUS d'Olot, dos particularitats condicionen en gran mesura l'actual sistema de transport urbà del municipi:

- Dependència del TPO al transport escolar
- Pèrdua de passatgers

La diagnosi del PMUS remarca com a punts forts de l'actual sistema de transport públic urbà d'Olot: a) que la velocitat comercial dels vehicles, que és de 13,1 km/hora (12,7 km/h la mitjana catalana), i b) Bon a cobertura. En canvi, considera com a punts febles: a) Accessibilitat a les parades, b) que les freqüències de pas dels vehicles són baixes, i c) que hi ha una certa manca d'informació als usuaris.

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per tal d'assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d'una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s'ha d'augmentar l'atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents variables a través de les propostes d'actuació:

- Adaptar els itineraris als nous desenvolupament urbanístics.
- Augmentar la freqüència de pas
- Millorar la velocitat comercial
- Millorar l'accessibilitat de les parades
- Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic
- Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa
- Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives
- Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat
- Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà
- Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Olot
- Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport

Tot i que aquestes poden ser actuacions que millorin la situació actual, per tal d'augmentar la demanda en aquest mode es recomana elaborar un Pla Estratègic del Transport Públic Urbà d'Olot.

3.1. ADAPTAR ELS ITINERARIS ALS NOUS DESENVOLUPAMENTS URBANÍSTICS

Les xarxes de transport públic urbà s'han d'anar adaptant tant als petits canvis de les ciutats de manera progressiva més o menys diferida en el temps, com a aquells que suposen una modificació dels hàbits d'una part important de la mobilitat dels ciutadans amb màxima immediatesa possible.

Amb la inauguració del nou hospital comarcal es proposa habilitar una línia nova entre el centre d'Olot i l'Hospital.

Al plànol 5 es mostra la xarxa actual de transport públic urbà una vegada adaptada a l'entrada en funcionament del nou hospital.

Actuacions:

- Habilitar una nova línia (E) entre el centre d'Olot i el nou Hospital que funcioni com a servei discrecional. L'origen serà l'estació d'autobusos, d'aquesta manera s'afavoreix la intermodalitat entre els autobusos urbans i interurbans.

3.2. AUGMENTAR LES FREQÜÈNCIES DE PAS

Les freqüències de pas de l'actual sistema de transport públic urbà d'Olot són molt baixes (pel general inferiors a 1 bus/hora), fet que fa que aquest mode de transport sigui poc competitiu i utilitzat bàsicament pel públic captiu, és a dir, per aquells que no tenen opció d'utilitzar cap altre tipus de mitjà.

Per aconseguir més competitivitat es considera que caldria assolir una freqüència de pas mínima de 30 minuts en les línies A, B, C i D de 30 minuts. La línia D es proposa estudiar la possibilitat d'oferir un servei de TPD (actuació 3.12).

Taula 24. Freqüències proposades línies d'autobusos urbans

Línia i itinerari	Freqüència (hivern)
LA Les Tries – Bonavista	30 minuts
LB Sant Miquel – Pla de Dalt	30 minuts
LC Les Tries – Hostal del Sol	30 minuts
LD Estació d'Autobusos – St. Pere Màrtir	30 minuts

Font: Ajuntament d'Olot

Actuacions:

- Millorar la freqüència de pas fins a 30 minuts en les línies LA, LB, LC i LD.

3.3. ACTUACIONS PER A LA MILLORA DE LA VELOCITAT COMERCIAL

El PMUS té per objectiu mantenir aquesta velocitat comercial. No obstant, es recomana la possibilitat d'aplicar un conjunt de mesures que augmentarien la competitivitat del TPO.

A continuació es presenten un seguit de possibles actuacions que millorarien, encara més, la velocitat comercial dels vehicles de transport públic d'Olot:

Propostes relacionades amb la circulació

- Infraestructura
 - Carril bus
- Semàfors
 - Prioritat semafòrica

Propostes relacionades amb les parades

- Cobrament
 - Pagament anticipat (6% del temps de recorregut)
 - Targetes sense contacte
 - Endarrerir les validadores respecte la porta d'entrada
- Situació de la parada
 - Interseccions
 - Semàfors
 - Parada carril de circulació o apartador.
 - Disseny de la parada.
- Informació
 - A la parada
 - Al vehicle (àudio línia, parada i destinació)

Actuacions:

- Valorar la implantació d'actuacions per millorar la velocitat comercial del vehicles de transport públic.

3.4. MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES D'AUTOBÚS

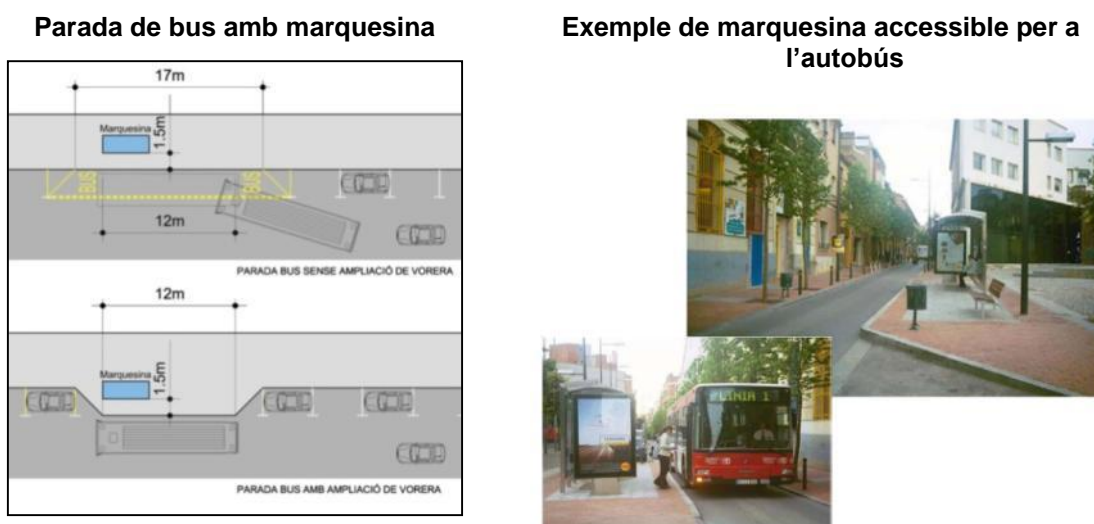
D'altra banda, la potenciació del transport públic urbà inclou la millora de les parades d'autobús, així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit, tot i que en conjunt les parades de transport públic d'Olot es troben ben equipades i pel general adaptades, es detecten certes mancances.

Hi ha 4 parades (4,9%) amb barreres arquitectòniques que dificulten o impedeixen l'accessibilitat a les PMR (Persones amb mobilitat reduïda). Per tal d'habilitar aquestes parades per a les PMR es considera necessari fer accessible l'entorn més immediat de la parada, en aquest cas es considera una superfície estàndard de 8 metres de longitud per 2 metres d'amplada per a cada parada amb barreres arquitectòniques.

Hi ha 3 parades (3,7%) que no compten ni amb marquesina ni amb pal identificador o de localització.

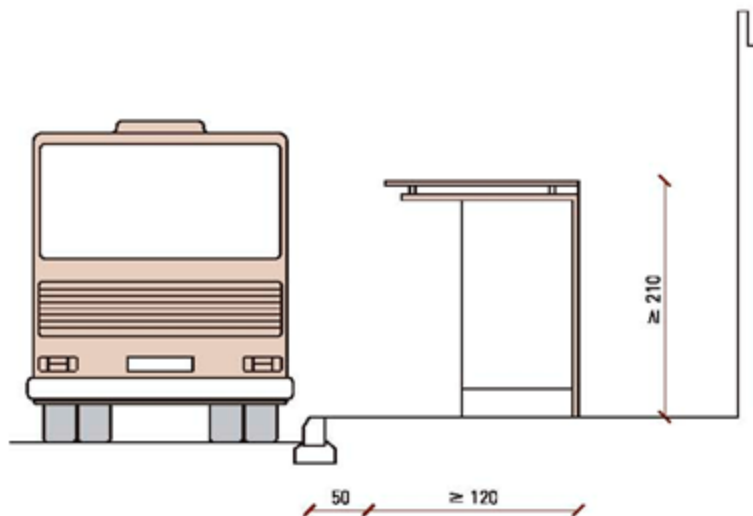
La instal·lació de marquesines ofereix protecció als usuaris davant de les condicions climatològiques, a més de gaudir de la comoditat de poder seure durant el temps d'espera. La marquesina serà tancada per un sol costat, a l'alçada del qual es parerà el conductor del bus. Les parets de tancament no podran ser completament transparents, a menys que es senyalitzi la superfície amb elements opacs, per tal d'afavorir-ne la percepció per part de les persones amb disminució visual (Recomanacions de mobilitat per al disseny de Catalunya, DPTOP).

Imatge 32. Millora de les parades d'autobús.



Font: INTRA SL.

Imatge 33. Ubicació i gàlib de les marquesines



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà, DPTOP

Hi ha 16 parades (19,5%) que no compten amb informació referent als horaris o a les freqüències dels serveis.

La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

A nivell gràfic, la informació que ha de figurar a totes les parades de transport públic és:

- Identificació clara de les rutes que passen per la parada.
- Itineraris i freqüències de pas de les rutes.
- Horari aproximat de pas, en les rutes amb baixa freqüència.
- Coordinació amb altres modes i transbordaments.
- Mapes de situació i de la xarxa.
- Tarifes i títols, i forma d'adquirir-los.
- Canvis d'horari i itineraris del servei.
- Telèfon i web d'informació.

En aquelles parades més concorregudes és recomanable complementar la informació estàtica és pot complementar amb informació dinàmica per informar del temps d'arribada del proper bus d'una ruta concreta, destí del proper bus que passarà, hora de sortida de la pròxima ruta i incidències i avisos.

Tota la informació ha de complir el codi d'Accessibilitat de Catalunya i per tant s'han d'incorporar senyals tàctils i sistema Braille per a persones amb deficiències visuals.

L'aplicació de les noves tecnologies per millorar els desplaçaments diaris és una realitat. En aquest sentit, el desenvolupament d'aplicacions per *smartphones* poden contribuir a millorar la informació a l'usuari i, a conseqüència, fer el transport públic més atractiu.

Actuacions:

- Adaptar les parades de transport públic amb barreres arquitectòniques: 6, 12, 30 i 48.
- Habilitar marquesina del transport públic urbà a les parades: 6, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 27, 30, 38, 40, 48, 52, 67, 71, 82, 84.
- Habilitar pal identificador del transport públic urbà a les parades: 6, 66.
- Habilitar informació horària i de freqüències a les parades: 6, 12, 16, 25, 28, 34, 40, 52, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 70.

Les parades venen referenciades al plànol 5.

3.5. MILLORA DE LA INFORMACIÓ A L'USUARI

Per millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries pels usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

A nivell gràfic, la informació que ha de figurar a totes les parades de transport públic és:

- Identificació clara de les rutes que passen per la parada.
- Itineraris i freqüències de pas de les rutes.
- Horari aproximat de pas, en les rutes amb baixa freqüència.
- Coordinació amb altres modes i transbordaments.
- Mapes de situació i de la xarxa.
- Tarifes i títols, i forma d'adquirir-los.
- Canvis d'horari i itineraris del servei.
- Telèfon i web d'informació.

En aquelles parades més concorregudes és recomanable complementar la informació estàtica és pot complementar amb informació dinàmica per informar del temps d'arribada del proper bus d'una ruta concreta, destí del proper bus que passarà, hora de sortida de la pròxima ruta i incidències i avisos.

Tota la informació ha de complir el codi d'Accessibilitat de Catalunya i per tant s'han d'incorporar senyals tàctils i sistema Braille per a persones amb deficiències visuals.

L'aplicació de les noves tecnologies per millorar els desplaçaments diaris és una realitat. En aquest sentit, el desenvolupament d'aplicacions per *smartphones* poden contribuir a millorar la informació a l'usuari i, a conseqüència, fer el transport públic més atractiu.

Actuacions:

- Informació al web de l'Ajuntament. Es proposa facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal. D'aquesta manera es poden conèixer incidències, canvis de recorregut, horaris dels serveis, etc.
- Habilitar informació gràfica accessible a totes les parades.
- Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per a *smartphones* d'informació dinàmica del sistema de transport públic urbà d'Olot.

3.6. PROMOURE ACCIONS PER MILLORAR LA SEGURETAT DELS USUARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC

Sentir-se segur alhora de fer ús del transport públic, ja sigui a l'interior del mitjà o a les estacions i parades en les esperes, és un factor clau per decidir-se a utilitzar el transport públic.

La col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament i les forces de seguretat és essencial per garantir la seguretat a l'estació i parades d'autobús.

Actuacions:

- Especialment s'haurà de potenciar la vigilància a l'entorn de l'estació d'autobusos.

3.7. COORDINAR LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC PER FACILITAR LA INTERMODALITAT I LA OPTIMITZACIÓ DE LA XARXA

La intermodalitat és un element bàsic per l'eficiència del transport públic en una ciutat. Així doncs, la coordinació física horària entre les xarxes de transport públic facilita l'intercanvi modal i un valor positiu en l'ús d'aquest servei.

El PTVC 2008-2012 (Pla de Transports de Viatgers de Catalunya), defineix les pautes per implantar una bona coordinació de la xarxa:

- El intercanviadors es consideren els espais més idonis per garantir una coordinació adequada entre mitjans. Si aquesta infraestructura no és possible, l'accés entre les parades s'ha de facilitar en temps de recorregut, itinerari i informació.

- Pel que fa a la localització de les parades de l'autobús es determina una distància màxima de 250 metres entre la parada de bus i l'estació. En les línies urbanes aquesta distància s'hauria de reduir.
- Es considera òptim un temps d'espera bus-bus interurbà, inferior als 10 minuts (inclòs el temps de compra del bitllet), als quals cal sumar-hi els de l'itinerari entre la parada i l'estació. Cal garantir les mateixes oportunitats de coordinació horària en tots dos sentits de circulació, i maximitzar-les en les hores punta.
- Integració de la informació. La senyalització s'ha de fer en un doble sentit: indicació de localització de la parada del bus i de l'estació (recorregut més curt). La instal·lació de panells SAE és la solució òptima per una informació precisa en temps real.
- Creació d'aparcaments Park&Ride. Aquest tipus d'aparcaments es defineixen com aparcaments de dissuasió o intercanvi per automòbils situats en la perifèria de les ciutats i vinculades a una estació de transport públic. L'objectiu és encoratjar als conductors a aparcar el seu vehicle privat i accedir al centre de les ciutats mitjançant el transbord al transport públic. En el cas de Olot, l'habilitació d'aquest tipus d'aparcament hauria d'estar condicionada a l'estudi previ de demanda d'aquesta tipologia específica d'estacionament.
- Correcta gestió d'aparcaments per a bicicletes a les estacions i la facilitat del transport a l'interior dels vehicles.

Reforçar l'estació d'autobusos d'Olot. Hauria de ser el punt de referència de transport d'Olot. Com l'estació intermodal.

Pel que fa a la coordinació horària cal assegurar la possibilitat de canviar de mitjà, bus urbà o interurbà, especialment en les hores punta de matí i de tarda; recomanant un temps d'espera òptim entre bus urbà-interurbà, i viceversa, inferior als 15 minuts en les hores punta. També cal garantir les mateixes oportunitats de coordinació horària en tots els sentits de circulació i intentar maximitzar-los en les hores punta.

Actuacions:

- Coordinar els horaris entre els diferents mitjans de transport urbà i interurbà; recomanant un temps d'espera òptim inferior a 15 minuts en les hores punta.
- Millorar l'accessibilitat a la parada del TPO a l'estació d'Autobusos.
- Millorar la informació del TPO a l'estació d'autobusos
- Sol·licitar millores a les empreses que ofereixen els serveis i a les administracions competents.

3.8. PROMOURE I INTRODUIR L'ÚS DE VEHICLES DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ QUE FUNCIONIN AMB ENERGIES ALTERNATIVES

En el marc de treballar per una mobilitat sostenible, cal garantir l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat i sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans, millorant així la qualitat de l'aire d'Olot.

La flota actual de l'empresa concessionària del servei de transport urbà, compta amb 5 vehicles, que funcionen amb gasoil tradicional.

Actuacions:

- Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual, amb vehicles híbrids (combinats amb electricitat).
- La nova línia entre el centre d'Olot i l'Hospital servir-la amb un vehicle híbrid.

3.9. REALITZAR EL SEGUIMENT DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBANA PER CARRETERA PER MILLORAR LES CONNEXIONS AMB MUNICIPIS PROPERS I ZONES GENERADORES DE MOBILITAT

En els desplaçaments de connexió dels residents a Olot predomina l'ús del vehicle privat, amb un 93%, mentre que l'ús del transport públic és del 5% .

Aquesta proposta pretén que el consistori participi amb la millora del servei de transport públic amb autobús interurbà. L'objectiu del PMUS és augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa. Aquesta mesura també ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i urbans

Per poder donar resposta a les directrius que el PITC estableix quant a cobertura territorial dels serveis regulars d'autobús que connecten amb Barcelona i les capitals de demarcació (o principals de mobilitat de cada àrea funcional de planificació), el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (amb període 2008-2012) proposa actuacions concretes:

- Actualment el servei entre Olot i Girona compta amb 32 expedicions diàries que es proposa ampliar a 4 expedicions en hora punta.
- També es contempen les millores de les relacions entre Ripoll, Olot i Girona, establir serveis directes entre Olot i Barcelona pel túnel de Bracons, Olot i Vic i intensificar i coordinar la línia d'autobús Olot – Ripoll, per millorar la connexió de Camprodon, Sant Pau de Segúries, Sant Joan de les Abadesses, Vallfogona de Ripollès, les Lloses, Castellar de n'Hig, Gombrèn i Campdevànol amb l'estació de ferrocarril.

Actuacions:

- Promoure la participació de l'Ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera

3.10. REALITZAR EL SEGUIMENT DEL COMPLIMENT DEL PLA D'INNOVACIÓ I MILLORA DE LA QUALITAT DEL TRANSPORT INTERURBÀ

La Generalitat de Catalunya, a través del Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat de la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers a Catalunya, oferia la possibilitat d'allargar el període de concessió a les empreses operadores del servei d'autobús interurbà que presentessin un pla d'innovació i millora de les seves flotes; amb l'objectiu de regenerar la xarxa i reforçar l'oferta de transport públic interurbana a Catalunya. Els plans contenen: millores en la flota del material mòbil, mesures d'accessibilitat per a PMR, innovacions tecnològiques, etc.

L'execució d'aquests plans d'innovació i millora per part de les empreses operadores ha de permetre:

- La renovació i accessibilitat dels vehicles, fins assolir una edat mitjana de la flota no superior a set anys.
- La certificació de la qualitat de les empreses d'acord amb normes ISO o equivalents.
- La incorporació generalitzada de sistemes automàtics de validació i venda de títols de transport i sistemes d'ajuda a l'explotació (SAE)
- La incorporació de dispositius enregistradors de dades d'accidents a tots els vehicles.
- Estructures tarifàries que incorporin una àmplia oferta de títols bonificats.
- L'aplicació de programes de gestió mediambientals amb obtenció de la certificació corresponent.
- La incorporació de mesures específiques de suport a les PMR.
- La millora de la xarxa mitjançant la incorporació de nous serveis.

Les 68 empreses que gestionen les 166 concessions de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera de Catalunya van presentar el seu pla de millora. Així, les empreses que donen servei al municipi d'Olot hi són incloses.

3.11. MILLORAR LA QUALITAT DEL SERVEI QUE ACTUALMENT OFEREIX EL SECTOR DEL TAXI

Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment a Olot passa per potenciar la qualitat del servei, i ajustar-lo a les noves necessitats de la ciutadania.

Actuacions:

- Incrementar la dotació de taxis accessibles a les persones amb mobilitat reduïda. Revisar el sistema d'ajudes actual, bonificacions fiscals o subvencions per aquells taxistes que optin per comprar un vehicle accessible a PMR.
- Millorar la informació disponible i l'accessibilitat a les parades de taxi (tarifes, telèfons, ubicació de les diferents parades a tot el municipi, etc.)
- Promoure la renovació de la flota de taxis amb vehicles eficients a nivell ambiental i energètic.
- Promoure la implementació de sistemes tecnològics i informàtics que permetin el pagament de les tarifes amb el telèfon mòbil, reserva de taxi per internet, etc.
- Realitzar un estudi i elaborar propostes de mesures sobre noves potencialitats i noves prestacions de serveis com:
 - Transport nocturn
 - Taxi a demanda en col·lectius específics com poden ser PMR, gent gran o visites mèdiques, i en aquelles zones amb urbanisme dispers o amb baixa densitat de població que no fa rentables altres mitjans de transport públic col·lectiu.
 - Taxi compartit entre diverses persones.
 - Tarifa fixa per servei / Sistema de tarifes: establiment d'una ruta fixa.

3.12. ESTUDIAR LA VIABILITAT D'ALTRES MODES DE TRANSPORT

Per tal d'augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure, per tant, un major ús d'aquests modes, es promouran els estudis i projectes per implantar nous possibles mitjans per donar servei a la mobilitat interna i de connexió d'Olot.

Actuacions:

- Estudiar la implementació d'un sistema de Transport a la Demanda (TPD) per tal de flexibilitzar el servei actual del TPO en les extensions de les línies amb menys demanda (per exemple Sant Pere Màrtir).

4. ORDENACIÓ I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps, la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat, a banda de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius a la ciutat d'Olot.

4.1. PARTICIPAR EN LA DEFINICIÓ DE LA XARXA VIÀRIA TERRITORIAL I DE CONNEXIÓ

La xarxa de connexió d'Olot està estructurada per la confluència al nucli urbà de cinc eixos viaris provinents de Castellfollit de la Roca, de la Vall de Bianya, de Vallfogona de Ripollès, de les Preses i de Santa Pau. Aquests eixos en bona part constitueixen també les vies bàsiques de mobilitat interna del municipi.

S'ha definit la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques de caràcter supramunicipal previstes a Catalunya en l'horitzó temporal de 2026. Algunes d'elles corren a càrrec de la Generalitat (Departament de Territori i Sostenibilitat) i altres, les de major envergadura, a càrrec de l'administració central (Ministeri de Foment).

La crisi econòmica està alterant els terminis previstos d'execució de les actuacions del PITC, i per tant, és difícil saber amb exactitud quan es procedirà a la execució efectiva de les mateixes.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

A continuació es detallen les actuacions viàries previstes a la zona d'influència del terme municipal d'Olot:

Actuació	"C-26": Condicionament entre Ripoll i Olot. Inclou variant nord de Ripoll, la de Sant Joan de les Abadesses i la Canya
Administració titular	Estat
Tipus d'actuació	Nova carretera
Tipus de via	Via per automòbils
Tipus d'eix	Eix Pirinenc (N-260/ N-152: Pont de Suert – Figueres)
Pressupost MIFO	58M€
Fase d'execució	Fase 1 (2006-2026)
Actuació	"C-63": Olot - Olot
Administració titular	Generalitat
Tipus d'actuació	Condicionament i nova carretera
Tipus de via	Convencional amb control d'accidents
Pressupost	125M€
Fase d'execució	Fase 1 (2006-2026)

Actuacions:

- Realitzar el seguiment del desenvolupament i construcció d'aquesta infraestructura per tal que sigui coherent amb les directrius del PMUS i cohesionada amb el POUM i el model de circulació proposat.

4.2. DEFINIR LA JERARQUITZACIÓ VIÀRIA: PLA DE CIRCULACIÓ

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil, ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos - nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota Olot d'una nova jerarquitzaació de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquitzaació és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluïda possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al

vianant i al ciclista. La jerarquització viària persegueix aquests objectius, per tant es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos i vies interurbanes:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn;
- **Xarxa arterial:** configura el suport pels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns).
- **Xarxa col·lectora:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones del nucli.
- **Xarxa veïnal:** Són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.
- **Xarxa veïnal de preferència de vianants:** La prioritat s'inverteix a favor dels vianants i ciclistes.
- **Xarxa de vianants:** Són les illes de vianants, formades per places, paviments únics i altres tipus d'infraestructura on el vianant és el protagonista.

El disseny de **la xarxa viària arterial** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, amb semàfors i passos de vianants.
- No es recomanable l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels elements definidors de l'espai públic.

La **xarxa col·lectora** tenen la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors d'Olot. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacífics amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) tenen la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h als barris residencial, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical

La **xarxa de vianants** (zona amb paviment únic): Acció desenvolupada al bloc d'augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.

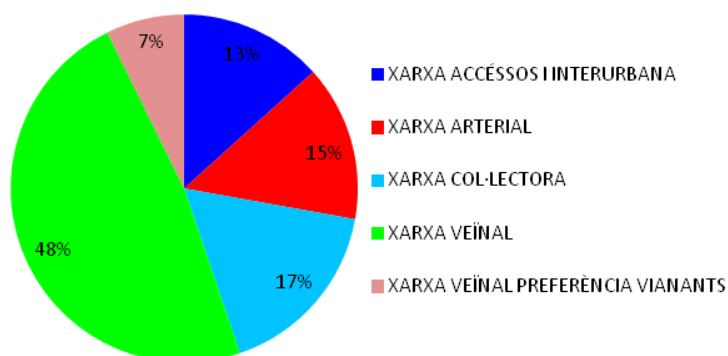
- Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 20 km/h.
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

Per l'elaboració de la proposta de jerarquització viària s'ha tingut en compte les noves infraestructures previstes al POUM. No obstant, el desenvolupament d'aquestes està subjecte a la situació de cada moment, fet que li atorga un caràcter orientador de les possibles noves infraestructures a desenvolupar-se en els pròxims 12 anys (període de vigència del PMUS).

En el Plànol 6 es mostra en detall la nova jerarquització viària i les algunes propostes de canvis de sentits de circulació en la xarxa col·lectora i la xarxa veïnal. El PMUS planteja un conjunt d'actuacions referents a la jerarquització de la xarxa viària. La longitud de les noves infraestructures viàries a Olot és de 22.092 metres.

En el gràfic següent s'observa com queda la longitud del viari per tipus de xarxa segons la distribució proposada.

Imatge 34. Distribució de la jerarquització del viari proposada tenint en compte els vials de paviment únic.



Font: INTRA SL.

Actuacions:

- Es preveu la construcció d'un nou vial de la xarxa primària que connecti el final del Carrer Doctor Bartrina amb la carretera Riudaura. Es preveu l'habilitació de dues noves rotondes en la intersecció d'aquest nou vial amb l'Avinguda Joan Deu i amb la carretera Riudaura.
- Es preveu prolongar la jerarquia de la carretera GIP-5233 fins l'entrada a la trama urbana d'Olot.
- Es preveu la construcció d'un nou vial de la xarxa primària d'Olot que voregi el riu Fluvià en els districtes 2-4 i 2-5 del municipi i alliberi de gran part del trànsit de l'Avinguda Santa Coloma a l'entrada de la ciutat pel 2025.
- Es preveu la construcció d'un nou vial de la xarxa secundària d'Olot al límit est del municipi paral·lel a l'Avinguda de Sant Jordi.
- Es preveu la construcció de la variant d'Olot.

4.2.1. Modelització de la xarxa futura

Actualment, la connexió entre la A-26 (al nord de la ciutat) i la C-152 (al sud de la ciutat, i procedent del túnel de Bracons) es realitza per l'interior d'Olot, generant un fort impacte ambiental i acústic, però sobretot, afectant als nivells de servei de trànsit.

En un futur, es proposa **construir una variant** a l'oest del municipi, que comportarà una reducció important del trànsit de pas per l'interior de la ciutat.

Mitjançant el programa de macro simulació **TransCAD** s'ha fet una modelització de la xarxa viària, analitzant els nivells de servei i la intensitat mitjana diària (IMD) d'un escenari 1 de la situació actual (2013) i d'un escenari 2 de la situació futura (2019).

En l'escenari 1 (situació actual) s'ha cartografiat el trànsit amb dades procedents d'aforaments automàtics de 24h a 20 seccions del municipi, d'aforaments manuals a 25 interseccions i d'aforaments automàtics realitzats per l'empresa Bonal i facilitats per l'Ajuntament (diagnosi PMUS). S'observa uns eixos amb nivells de servei D (circulació inestable), com l'avinguda Sant Jordi o el passeig de Barcelona.

En l'escenari 2 (situació futura, 2019) s'ha analitzat el trànsit futur tenint en compte la incidència en el trànsit de la construcció de la **nova variant d'Olot** i de la implantació de les mesures del PMU d'Olot. Es considera que aquesta nova infraestructura comportarà...

- Un transvasament del trànsit de pas entre la C-152 i la N-260a per la variant.
- Un transvasament del trànsit de pas entre la C-152 i la A-26 per la variant.
- Un transvasament del trànsit de pas entre la C-152 i la N-260 per la variant.
- Un nou trànsit induït de pas per la variant d'Olot.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

- Una modificació de la sortida Nord de la variant d'Olot.
- Una modificació de l'itinerari d'accés al nucli antic d'Olot dels vehicles procedents de la C-152, que d'ara endavant ho faran per la sortida Nord de la variant
- Una modificació de l'itinerari d'accés al barri de Sant Miquel dels vehicles procedents de la C-152, que d'ara endavant ho faran per la sortida Nord-est de la variant.

S'observa una millora del nivell de servei de l'eix avinguda Sant Jordi i carrer Portbou, i també de l'eix avinguda de Santa Coloma i passeig Barcelona. Contràriament, hi ha una disminució del nivell de servei de l'eix carretera Sant Joan de les Abadesses i avinguda Reis Catòlics.

Taula 25. Evolució dels veh*km*any entre l'escenari actual i l'escenari futur

Nivell de Servei	Escenari Actual (2013)		Escenari Futur (2019)	
	Veh*km*any	%	Veh*km*any	%
A	39.095.409	41 %	59.165.629	55 %
B	27.605.337	28 %	38.906.075	36 %
C	22.362.558	23 %	9.545.250	9 %
D	7.853.767	8 %	0	0 %
TOTAL	96.917.072	100 %	107.616.954	100%

Pel que fa als veh*km*any recorreguts hi ha una millora general dels nivells de servei. Disminueixen aquells nivells amb índexs de saturació més elevat, com el C i el D, i augmenten aquells amb índexs de saturació més baix, A i B.

Als plànols 9 i 10 es mostra la simulació de la IMD i els nivells de servei pels dos escenaris.

Actuacions:

- Es preveu la construcció de la variant d'Olot.

4.2.2. Cruïlles semaforitzades

Un element bàsic per la correcta gestió del trànsit són les cruïlles semaforitzades. És un element bàsic ja que afecta directament al trànsit viari així com als vianants i ciclistes. Per a la regulació es disposa o bé de senyalització, la implantació de rotondes i la semaforització.

La taula següent exposa clarament els avantatges i inconvenients d'utilitzar un tipus de regulació o un altre:

Taula 26. Comparació entre regulació per rotonda o senyalització semafòrica

	AVANTATGES	INCONVENIENTS
ROTONDES	<ul style="list-style-type: none"> • Permeten una circulació fluida • Permeten la rectificació de l'itinerari • Són efectives per limitar la velocitat i controlar les prioritats del tràfic • Manteniment escàs 	<ul style="list-style-type: none"> • Provoquen retencions importants en IMD de més de 25.000 vehicles/dia • Les rotondes grans perjudiquen els vianants
REGULACIÓ SEMAFÒRICA	<ul style="list-style-type: none"> • Protegeixen el pas de vianants • Permet una millor gestió de la cruïlla gràcies a la coordinació semafòrica, l'adequació del temps en verd al volum de trànsit (senyalització dinàmica) i la prioritització del transport públic. 	<ul style="list-style-type: none"> • Temps d'espera innecessaris en cruïlles amb poc volum de trànsit i semàfors estàtics. • Necessitat d'un manteniment periòdic • Les conseqüències de passar el semàfor en vermell poden ser molt greus

Actuacions:

- Es preveu la semaforització de dues cruïlles al carrer Madrid. Les interseccions amb el carrer Teuleria i carrer Puig-Roig (plànol 6).

4.3. DEFINIR ZONES SUSCEPTIBLES A PACIFICAR EL TRÀNSIT I PROMOURE'N EL SEU DESENVOLUPAMENT

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquitització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit.

El concepte d'àrea ambiental consisteix en àmbits composts per conjunts de carrers en els què es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de sentits únics de circulació, creació de carrers sense sortida, girs obligatoris, etc de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i es redueix al mínim l'impacte ambiental de la motorització.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea per aconseguir bons nivells de qualitat ambiental.

Les àrees circumscrites dins de la xarxa bàsica han de rebre el següent tractament en funció de la seva capacitat ambiental:

- **Àrea Vianants. Prioritat vianants i accés regulat:** En aquesta zona la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 10 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris

motoritzats i no motoritzats. L'entrada en aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

Imatge 35. Senyalització prioritat per a vianants i accés restringit (S-28 i R-100).



- **Àrea de convivència. Prioritat vianants:** Com l'anterior, la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 20 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.

Imatge 36. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



SENYAL D'ENTRADA A ZONA DE PRIORITAT PER A VIANANTS



SENYAL DE SORTIDA DE ZONA DE PRIORITAT PER A VIANANTS

- **Àrea pacificada de vianants. Vehicles segregats zona 30:** Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.

Imatge 37. Senyalització àrea pacificada (S-30)



- **Àrea d'activitats:** Està associada als polígons industrials. Es limita la velocitat a 40 km/h i es prenen mesures per facilitar la utilització de les vies bàsiques de l'àmbit per

part dels vehicles pesants: carrils de circulació de 3,25-3,5 metres d'amplada i aparcaments per a camions. Es recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 2 metres.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d'aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

Taula 27. Classificació dels elements moderadors de trànsit

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals	
	Obstacles a les cruïlles	
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada	<ul style="list-style-type: none"> • Illots centrals (mitgeres o refugis) • Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada xicana	<ul style="list-style-type: none"> • Desplaçament de l'eix de la trajectòria • Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places les places d'aparcament • Desplaçament de l'eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla
	Elevació de la calçada	<ul style="list-style-type: none"> • Passos de vianants amb ressalts o sobreelevats • Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera) • Cruïlles sobreelevades
	Coixins berlinesos	

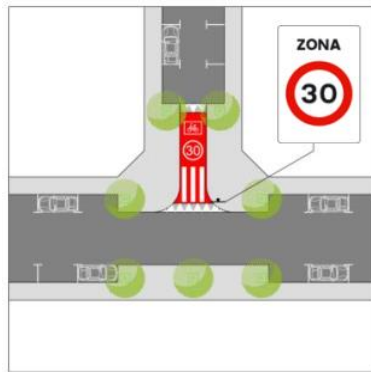
Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

Es recomanen els següents elements reductors de velocitat: coixí berlinès bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Pla de mobilitat urbana sostenible

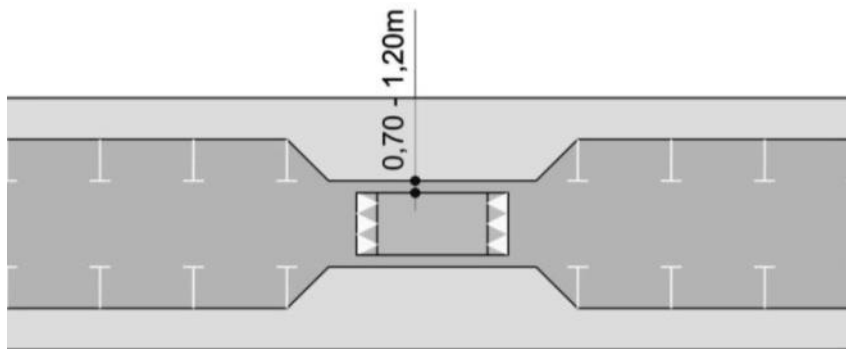
Olot

Imatge 38. Entrada zona 30.



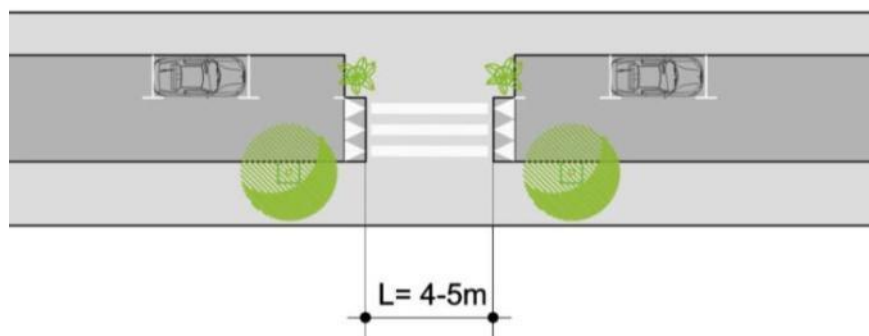
Font: INTRA SL.

Imatge 39. Coixí berlínès



Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo

Imatge 40. Pas de vianant elevat

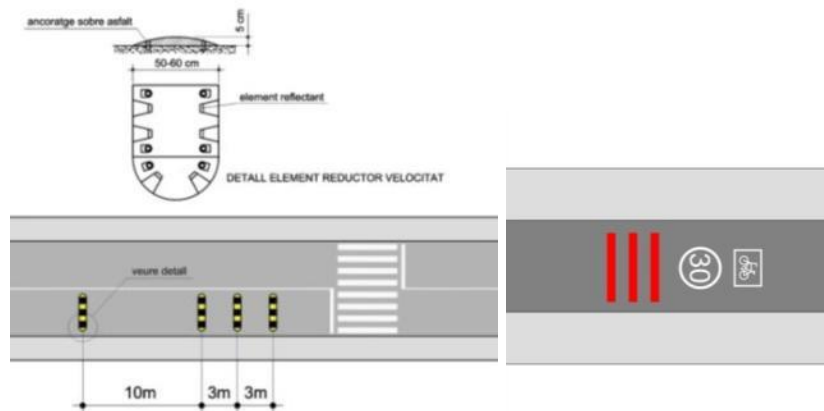


Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo

Pla de mobilitat urbana sostenible

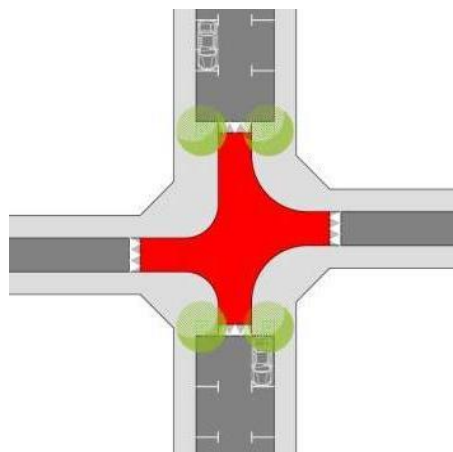
Olot

Imatge 41. Elements transversals de reducció de velocitat



Font: Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo) i INTRA SL

Imatge 42. Plataforma a la cruïlla



Font: INTRA SL

Imatge 43. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

Les àrees ambientals proposades al municipi d'Olot (veure plànol 7), es distribueixen amb una proporció diferent dins nuclis d'Olot. L'àrea amb prioritat per a vianants i accés regulat ocupa 32,24 ha, l'àrea ambiental de convivència 12,70 ha. L'àrea ambiental amb una superfície més gran és la de zona 30, amb 361,12 ha i per últim l'àrea ambiental d'activitats que ocupa 94,33 ha.

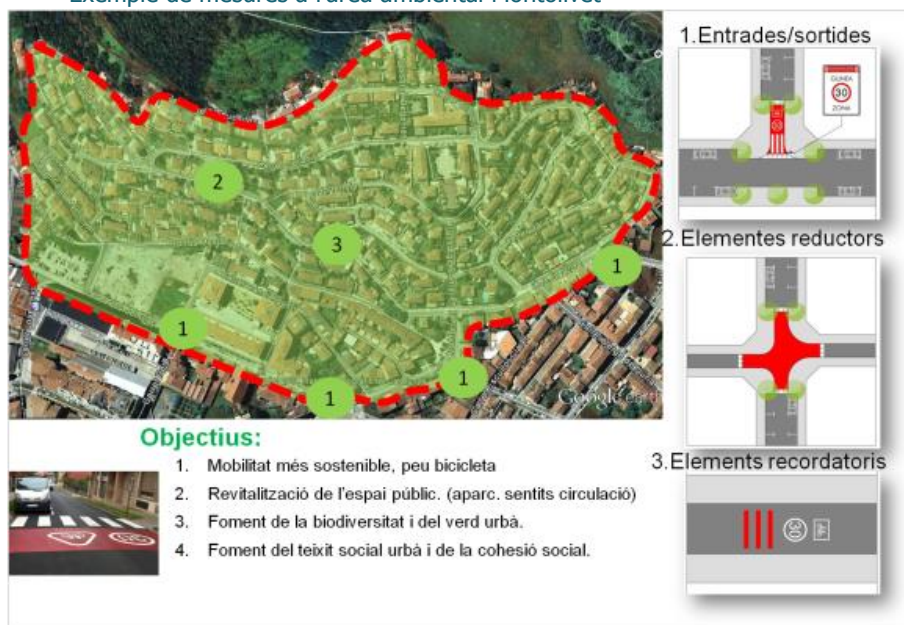
Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

La distribució d'àrees és heterogènia. Així doncs: el Casc Antic concentra les àrees ambientals de prioritat per a vianants i de convivència. Les zones 30 es distribueixen majorment pels barris de Les Planotes, Pla de Dalt, Morrot i Pla de Baix, Eixample Poopular, Sant Cristòfol i Mas Bernat, La Caixa, Desamparats, Sant Roc, Bonavista i Les Fonts. Per últim les àrees ambientals d'activitats es concentren al PI del Pla d'Abaix, al sector industrial de la carretera de les Canyes i al PI Les Mates.

Exemple de mesures a l'àrea ambiental Montolivet:

Imatge 44. Exemple de mesures a l'àrea ambiental Montolivet



Font: Elaboració pròpia

Actuacions:

- Definir 32,2 ha d'àrea de prioritat de vianants amb accés regulat
- Definir 12,7 ha d'àrea de convivència
- Definir 94,3 ha d'àrea d'activitats
- Definir 361,1 ha d'àrea de zona 30

4.4. PLA DE SENTITS ÚNICS DE CIRCULACIÓ

La qualitat de l'entorn urbà ve determinat per l'ordenació de l'espai i la qualitat d'aquest. Per tal d'augmentar la qualitat de vida dels ciutadans és determinant ordenar l'espai de convivència, l'espai públic. Els ciutadans no cuidaran o s'identificaran amb un entorn descuidat i/o desendregat. És d'obligació dels Ens municipals garantir el manteniment de la via pública, i d'obligació del present pla de realitzar propostes per millorar-lo. El municipi

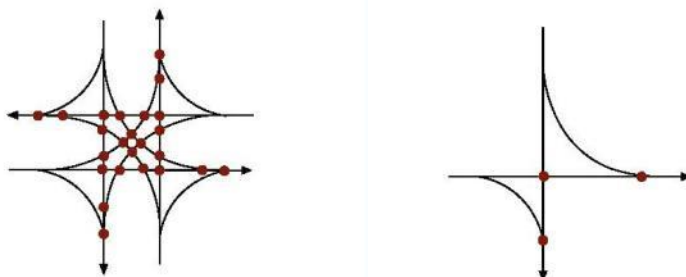
d'Olot presenta unes bones condicions, amb un espai públic agradable amb alta qualitat ambiental.

Actualment l'amplada de gran part de vials d'Olot permetria el doble sentit de circulació. Per tant, cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa bàsica municipal), més inconvenients que no avantatges. Però les actuacions de millora de l'espai i de la seva mobilitat no contempen solament el desplaçament i la mobilitat amb transport privat.

Olot vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes. En aquesta línia una actuació cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació i els girs a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles). Així mateix, quan hi ha més d'un carril de circulació augmenten les possibilitats d'estacionaments indeguts, de manera que amb sentits únics aquests es podrien reduir.

Imatge 45. Intervencions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments permesos amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTO*

En primer lloc, establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Actuacions:

- A curt termini es proposa aplicar sentit únic de circulació en alguns carrers o trams de carrers de la xarxa veïnal (veure plànol 6).

4.5. ESTUDI I EXECUCIÓ DE LA GESTIÓ INTEGRAL DE L'APARCAMENT

La gestió de l'aparcament de vehicles privats és un repte complex que han d'abordar els ajuntaments. Tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l'aparcament és un element d'importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

La zona comercial d'Olot actualment hi ha 1.517 places d'aparcament en calçada, la meitat de les quals són d'aparcament lliure en calçada.

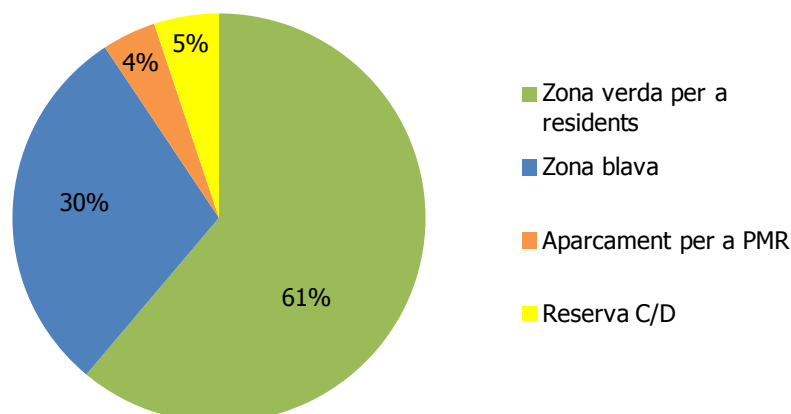
L'alta demanda d'aparcament generada per la població estacional d'Olot observada a l'anàlisi i diagnòstic de mobilitat, fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l'aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi i ajudant a augmentar la rotació en aquells punts on és necessari.

El principal problema de dèficit d'aparcament residencial es troba al centre, especialment al Casc Antic.

Es proposa la possibilitat que tot l'aparcament en calçada de Casc Antic quedi configurat com a possible aparcament regulat segons quatre tipus:

- **Places de zona blava.** Places d'estacionament breus obertes a tothom, l'objectiu de les quals és facilitar les gestions i compres de curta durada, afavorint la disponibilitat de places en espais d'alta demanda d'estacionament. Es proposa que l'àrea de zona blava a tota la zona del centre urbà la configurin un total de 400 places aproximadament.
- **Places de zona verda per a residents.** Places exclusives per a residents, on podran aparcar els residents de la zona, amb el distintiu. Els no residents no podran utilitzar-les. Es proposa l'habilitació de 750-810 places de zona verda per a residents (aquelles que no estiguin regulades com a zona blava, PMR o C/D).
- **Places per a PMR.** Per donar resposta a les indicacions que demana el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, es proposa augmenta el nombre de places per a persones amb mobilitat reduïda en la zona del casc antic (ampliar en 5, actualment 33), on es concentra el major nombre de centre d'atracció o bé per demanda.
- **Reserva de càrrega i descàrrega.** Es proposa augmentar el nombre de places.

Imatge 46. Nou repartiment de l'aparcament al Casc Antic



Font: INTRA SL

TEMPS MÀXIM I HORARIS

El pagament de les tarifes s'efectuarà a través de parquímetres.

- **Places zona blava**

Destinades a garantir la rotació per a la realització de gestions o compres de curta durada durant tot l'any. A l'estiu de dilluns a diumenge de 9.00 a 20.00 hores, la resta de l'any de dilluns a divendres de 9.00 a 14.00 i de 16.00 a 20.00 hores .

- **Places zona verda**

Cada dia de 9.00 a 20.00 hores.

RESIDENTS EN ZONA VERDA

Per tenir **dret al distintiu** caldrà estar empadronat a Olot, dins els límits de cada zona i acomplir un dels requisits següents:

- Ser titular o conductor principal d'un vehicle donat d'alta de l'IVTM (Impost sobre vehicles de tracció mecànica) al municipi d'Olot.
- Disposar d'un vehicle en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom d'un particular.
- Constar com a conductor principal d'un vehicle propietat de l'empresa on treballa o en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom de l'empresa.
- En tots els casos, els vehicles no han de superar les 9 places, els 6 metres de longitud i els 3.500 quilograms de PMA (pes màxim autoritzat).

La targeta de resident o distintiu és l'element que ha de permetre aparcar com a persona resident en les places destinades a la zona verda. La targeta adhesiu ha d'indicar la zona a la qual pertany la persona, i el número de matrícula del vehicle.

Actuacions:

- Incrementar l'oferta d'aparcament regulat en calçada a la zona comercial d'Olot.
 - Mantenir la zona blava en 400 places aproximadament
 - Ampliar la zona verda exclusiva per a residents

4.6. REDACCIÓ D'UN ESTUDI COMPLEMENTARI D'APARCAMENTS

La regulació de l'oferta d'aparcament fora de calçada és una eina clau per tal de promoure els desplaçaments en modes més sostenibles i incideix directament en la reducció del trànsit d'agitació de la ciutat.

Actuacions:

- Realització d'un estudi en profunditat del comportament actual de l'estacionament fora de calçada per tal de promoure noves figures d'abonaments i tarifes que incideixin positivament en l'augment de l'ús d'aquests espais públics. Es creu necessari l'estudi de viabilitat d'aparcament públic d'autocars. Així mateix també es creu necessari la revisió, adequació i actualització de les ordenances relacionades amb l'estacionament.

4.7. INCREMENTAR L'OFERTA D'APARCAMENT PER A MOTOS

La moto és un vehicle cada vegada més usat a Catalunya, especialment per a l'ús urbà. Olot no n'és una excepció. L'índex de motorització de motocicletes ha augmentat 6 punts percentuals en els últims 5 anys a diferència dels altres modes de transport que decauen a Olot.

Una pràctica massa habitual per part del conductors de motocicletes és aparcar a sobre les voreres. Aquesta pràctica suposa un trencament de l'harmonia del mobiliari urbà, una reducció de l'espai pels vianants, així com un trencament de l'estètica global del carrer i de la zona, sobretot en els carrers comercials.

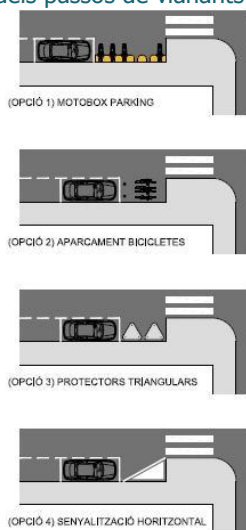
Una de les mesures que s'aplica en alguns municipis, especialment en entorns escolars, és el de substituir les places d'aparcament contigües al pas de vianants per aparcament de motos o bicicletes. D'aquesta manera, augmenta el nombre de places d'aparcament per aquests modes de transport i es millora la seguretat a les cruïlles, ja que desapareixen els obstacles visuals per als conductors als passos de vianants.

Actuacions:

- Habilitar aparcaments per a motos en les places contigües als passos de vianants. Prioritzar les interseccions no semaforitzades i les interseccions properes a centres educatius o centres d'atracció.

En aquells punts on la demanda d'aquest mode de transport no és tant latent, es proposen 4 alternatives:

Imatge 47. Alternatives per l'entorn dels passos de vianants



Font: INTRA SL

4.8. CONTROL DE LA INDISCIPLINA DE L'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica bastant freqüent però que s'ha de corregir. Si existeix un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per a exigir que no s'aparqui són molt més grans. Per bé que la zona comercial d'Olot és on més s'evidencia aquesta indisciplina, és fàcil trobar vehicles aparcats a la calçada en les zones comercials i, en general, en els espai destinats als vianants i ciclistes.

Actuacions:

El PMU proposa l'establiment de mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants i, per tant, no només aquella que afecta a les zones de pagament:

- La indisciplina a les zones d'aparcament reservades (taxi, càrrega i descàrrega, guals privats, bus, equipaments públics, hotels, etc.)
- La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants.

- La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (horari o tarifa) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

4.9. MANTENIR EL COMPLIMENT DEL CODI D'ACCESSIBILITAT DE CATALUNYA PER SEGUIR GARANTINT L'OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA ADAPTADA PER A PERSONES DE MOBILITAT REDUÏDA

L'oferta de places d'aparcament per a PMR a Olot és de 153 places. Segons l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, en les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tant a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

- Fins a 200 places: 1 plaça adaptada cada 40 places o fracció
- De 201 a 1.000 places: 1 plaça adaptada més cada 100 places o fracció.
- De 1.001 a 2.000 places: 1 plaça adaptada més cada 200 places o fracció

Paral·lelament, i per tal de regular les modalitats de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, també s'ha de considerar els requeriments que la Generalitat va fer sobre aquestes qüestions mitjançant el Decret, 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament amb persones de mobilitat reduïda.

Es recomana incrementar el nombre de places a la via pública adreçades als vehicles que portin persones titulars d'una targeta d'aparcament per aquestes persones allà on sigui necessari (especialment a les zones de públic concurrent) d'acord amb el que estableix a l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

D'altra banda i, pel que respecta a l'ús de l'estacionament que en fan de les persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, es redactarà una ordenança que reguli l'ús de les reserves d'aparcament, tenint com a referència les disposicions establertes a l'article 5 del Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. En concret, inclourà l'ús que en poden fer de les zones blaves, de les zones de càrrega i descàrrega, de les zones d'estar, entre d'altres, per tal de

facilitar el desplaçament de les persones titulars de la targeta garantint sempre la màxima tolerància i permissibilitat en el règim de parada i estacionament del vehicle. L'Ajuntament també haurà de vetllar perquè es respectin les reserves d'aparcament, públiques i privades, establint i executant les corresponents mesures sancionadores.

4.10. MILLORAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen de nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte el total en la cadena de distribució sol ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el municipi disposa de 151 places de càrrega i descàrrega.

Amb l'objectiu d'agilitzar la distribució de petites mercaderies al centre d'Olot es proposa crear zones de càrrega i descàrrega de 15 minuts. Es tracta de punts on els vehicles de distribució de mercaderies poden estacionar durant un temps limitat (15 minuts) per realitzar les operacions de càrrega i descàrrega. La limitació de temps es pot aplicar a totes les zones de C/D, no obstant es poden realitzar proves pilot a les zones amb més demanda (més cèntriques).

El PMU proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'agilitzar la distribució urbana de mercaderies.

Actuacions:

- Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.
- Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.
- Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.

5. SEGURETAT VIÀRIA

5.1. DEFINIR CRITERIS PER LA INSTAL·LACIÓ D'ELEMENTS PER AL CONTROL DE LA VELOCITAT

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avís de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i així, es requereix del compliment d'un conjunt de regles quan a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usuals són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlinès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avís de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que compregui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Actuacions:

- Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:
 - Bandes rugoses
 - Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30
 - Coixins berlinesos
 - Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles

- Trencament de la trajectòria

5.2. SEGUIMENT DE L'ACTUALITZACIÓ DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA

L'equip redactor del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Olot entén que en matèria de seguretat viària, és el PLSV el document competent per fer les propostes específiques. Tot i això, moltes de les propostes d'altres línies estratègiques del PMUS, tindran un efecte positiu sobre els indicadors de sinistralitat.

El Pla local de seguretat viària d'Olot, es va redactar l'any 2006, i es va actualitzar l'any 2011 amb l'horitzó 2012-2015 amb l'informe d'avaluació, proposant les següents mesures estratègiques per reduir l'accidentalitat i augmentar el nivell de seguretat viària del municipi:

A- Mesures físiques

- Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions assignades en la jerarquització de la xarxa viària desenvolupada pel municipi.
- Aplicar mesures de seguretat orientades a la protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments.
 - Consolidar la xarxa existent de carrers per a vianants o de prioritat invertida al nucli antic.
 - Establir com a criteri habitual la regulació amb semàfor o l'establiment de refugis físics als passos de vianants per a creuar les vies bàsiques.
 - Aplicar els criteris dictats pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya en la configuració dels espais per a vianants. Ampliar les voreres a amplades mínimes transitables. Adaptar la xarxa per a persones amb mobilitat reduïda.
 - Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc, mitjançant accions contra l'estacionament indegut: amb mesures físiques, o eliminant l'aparcament de cotxes o substituir-lo per aparcament de motos i/o bicicletes on perjudica la visibilitat.
- Consolidar la xarxa bàsica de carrils de bicicleta del municipi aplicant criteris de seguretat viària en la seva configuració i traçat.
- Millorar el disseny i la disposició dels elements reductors de velocitat.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles: espais urbans amb activitats socials amb diversitat d'usos de la via pública, com centres d'ensenyament, residències de gent gran, centres de salut, àrees comercials...

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

- Actuar sobre els punts de concentració d'accidents, millorant la configuració dels indrets més conflictius per tal de reduir el nombre d'accidents.

B- Mesures de gestió

- Mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes per assolir un sistema de gestió àgil i que permeti l'anàlisi més completa possible dels accidents registrats. Unificar els criteris de registre de la base de dades municipal amb els camps del programari SIDAT del Servei Català de Trànsit. Transmetre anualment la totalitat de les dades d'accidents amb víctimes al SCT.
- Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema.

C- Campanyes preventives de control

- Fer un seguiment continu del Pla municipal de controls preventius.
- Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies
- Augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.

D- Educació per a la mobilitat segura

- Crear un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura, mantenint o augmentant la bona difusió actual de les activitats.
- Promoure cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.

Actuacions:

- Seguiment de l'actualització del PLSV

6. QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considerada necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO².
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

6.1. PROMOCIÓ DE VEHICLES EFICIENTS, BAIX CONSUM ENERGÈTIC I REDUÏDES EMISSIONS DE CO₂

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO₂ causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO_x, les partícules en suspensió i el CO₂.

Actuacions:

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament d'Olot promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- Modificar l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'ímpost de matriculació per a aquells vehicles catalogats com a classe A i B (veure Guia de vehicles de turismes nous amb indicació de consums i emissions de CO₂), així com també aquells que garanteixen l'ús dels biocarburants, el GN, GLP o els vehicles híbrids i elèctrics.
- Incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.

6.2. PROMOCIÓ DE COMBUSTIBLES ALTERNATIUS PER AL TRANSPORT

La Unió Europea en el llibre verd "Cap a una estratègia europea de seguretat de l'abastament energètic" fixa els objectius de diversificació energètica del sector transport fins al 20% l'any 2020.

La política d'introducció dels biocarburants possiblement és la que està incidint amb més força a la UE a través de la Directiva 2003/30/CE relativa al foment dels biocarburants o altres combustibles renovables en el transport.

Per la seva part, el Pla de l'energia de Catalunya 2015 fixa l'objectiu de substitució del 18% de gas-oil per biodièsel i estableix que el 5% de les benzines sigui ETBE i etanol d'origen renovable de cara al 2015.

Actuacions:

En aquest sentit l'Ajuntament hauria de promocionar els biocarburants (biodièsel i/o bioetanol) aplicant les següents mesures:

- Bonificant els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.
- Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.
- Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

6.3. CREACIÓ D'UN PUNT DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics o híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels propers anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Actuacions:

- Es proposa establir dues places d'aparcament pels vehicles elèctrics, en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat.

En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones de la ciutat.

6.4. FOMENT DE LA CONDUCCIÓ EFICIENT

Altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de que el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embrague, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

Actuacions:

- Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles de la ciutat.

Imatge 48. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: ICAEN

6.5. MILLORES SOBRE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

La contaminació acústica pertorba les distintes activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

A Olot en l'actualitat, en 2012 es va aprovar el mapa de capacitat acústica. Posteriorment, caldrà elaborar un mapa de situació acústica existent. Amb aquestes dues eines serà possible traçar uns mapes de desviacions diürnes i nocturnes que representen els punts on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica. La Llei de protecció contra la contaminació acústica recomana com a nivell acceptable d'exposició 65 dB (A).

Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Tot i això, caldrà prendre mesures específiques si els resultats dels mapes esmentats localitzen zones que incompleixin els nivells acceptats.

Actuacions:

Entre les mesures específiques més comunes es troben les següents:

- La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.
- La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.

Imatge 49. Models de pantalles acústiques



Font: Arxiu fotogràfic iINTRA i Multisersomar.com

7. MOBILITAT I EDUCACIÓ

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions encaminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

7.1. IMPLANTAR ACTUACIONS DE MILLORA D'ITINERARIS DE CAMINS ESCOLARS

Desplaçar-se a peu és el més habitual a Olot. De fet, el 52% dels desplaçaments interns són en mode no motoritzat, dels quals el 96% es realitzen a peu. Els majors d'edat, juntament amb es estudiants són els grups d'edat que més utilitzen el mode a peu.

Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per cada centre escolar així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, pares i mares i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Actuacions:

- El PMU proposa estendre progressivament el projecte de camins escolars al màxim nombre de centres educatius, tant públics com concertats, per tal de promoure l'accés en mitjans de transport sostenibles, bàsicament a peu. Es proposa realitzar els estudis de camins escolar als 8 centres d'educació infantil i primària i secundària i els 3 Instituts d'educació Secundària. Les mesures contemplades als camins escolars van més enllà de l'ordenació de l'entrada i sortida d'alumnes del centre, establint unes línies estratègiques i proposades a tot l'entorn d'influència del centre i promocionant la mobilitat segura i sostenible.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

7.2. MODERACIÓ DEL TRÀNSIT I LA VELOCITAT DELS VEHICLES A MOTOR ALS ENTORNS ESCOLARS

Per tal de millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres
- Ampliació de les voreres
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)
- Millorar el temps dels semàfors per a vianants en els itineraris escolars allà on sigui possible.

Actuacions:

- Aplicar mesures de moderació del trànsit i velocitats dels vehicles a motor als entorns escolars.

Imatge 50. Recreació de vorera continua davant de zona escolar (exemple)



Font: Estudi Camí escolar Vilassar de Mar, INTRA.

7.3. CREACIÓ D'UNA COMISSIÓ MIXTA DE TREBALL PER A DESENVOLUPAR LÍNIES D'ACTUACIÓ EN L'ÀMBIT DE MOBILITAT A LES ESCOLES

Davant la diversitat d'agents implicats en la mobilitat generada pels centres escolars, es considera necessari la creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb aquest àmbit.

Actuacions:

- Constitució d'una comissió de treball mixta formada per representants del servei de mobilitat de l'Ajuntament d'Olot, de la regidoria d'Educació, de la policia municipal, de les AMPAS, dels barris, de les direccions de centres escolars, Associacions de Veïns, etc. Aquesta comissió treballaria sobre aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars: camins i itineraris escolars, el bus a peu, reducció del número d'escolars que accedeixen als centres en vehicle privat, cursos de seguretat viària, etc.
- Col·laborar amb el programa Olot Projecte Educatiu de Ciutat.

7.4. REALITZAR CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ ADREÇADES A LA COMUNITAT EDUCATIVA PER PROMOURE UN ACCÉS SOSTENIBLE ALS CENTRES

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són modes adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest

motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dona aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

Actuacions:

- Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible entre els membres de la comunitat educativa, tant per accedir a peu als centres escolars com en bicicleta, principalment als instituts.
 - INTRA ha realitzat a diferents centres educatius l'activitat "Observem i aprenem: el camí a l'escola a peu". Es proposa una sortida amb un màxim de 25 alumnes d'edats compreses entre els 7 i els 8 anys per un itinerari definit i amb una durada d'una hora i mitja aproximadament, amb la finalitat de realitzar tasques de conscienciació de la mobilitat per accedir a l'escola a peu.

7.5. PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és requerida la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

A més a més, l'any 2015 s'aprova el Decret 5314/2015 que obliga a tots els aparcament de nova creació a disposar del 2,5% de les places amb punts de càrrega elèctrica.

Actuacions:

- Organització i promoció de campanyes relacionades amb:
 - El transport públic
 - L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
 - L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
 - Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
 - Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
 - Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment

7.6. CONSOLIDAR LA SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Actuacions:

- Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:
 - Cursa dels transports
 - Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
 - Campanya de multes simbòliques
 - Habilitar únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers de la ciutat
 - Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
 - Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
 - Bicicletada popular
 - Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
 - Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
 - Promocions escolars per institucions superiors

7.7. EDICIÓ I PUBLICACIÓ DE LA GUIA DE LA MOBILITAT D'OLOT

Per tal de donar a conèixer a la ciutadania d'Olot totes les opcions referents a la mobilitat es proposa editar una guia sobre la mobilitat on es reculli tota la informació relacionada amb aquest àmbit.

Actuacions:

- Es proposa editar i publicar guies on es recullin totes les qüestions referides a la mobilitat d'Olot:
 - Xarxa d'autobusos urbans i interurbans amb informació sobre els operadors, les línies i els recorreguts, els horaris, les tarifes, els diferents bitllets disponibles i els temps de recorregut aproximat entre diferents punts de la ciutat.

- Informació sobre el registre de bicicletes que promou l'Ajuntament o els establiments de venda de bicicletes i accessoris de la ciutat.
 - Ubicació de les parades de taxi al municipi, les tarifes vigents i els telèfons de les emissores.
 - Localització dels aparcaments públics i de les zones blaves del municipi, amb les tarifes i els horaris de funcionament.
 - Explicació del sistema de funcionament del cotxe multiusuari i del cotxe compartit, tarifes i opcions disponibles.
 - Xarxa d'estacions de ferrocarril d'Olot, horaris de funcionament, bitllets i tarifes, línies de bus que arriben a cada estació, telèfon de contacte, etc.
 - Xarxa d'itineraris a peu, zones de vianants del municipi i el temps de recorregut entre diferents punts de la ciutat.
- Presentar tota la informació en un plànol de la ciutat
 - Informar sobre les tasques que realitza l'Oficina de la Mobilitat i les tasques que desenvolupa
 - Informar sobre la localització de la seu de la policia municipal, dipòsit de vehicles, com donar de baixa un vehicle, renovació del carnet de conduir, etc.
 - Donar a conèixer les bonificacions fiscals per la compra d'un vehicle híbrid/elèctric.
 - Facilitar informació i recomanacions a l'hora de desplaçar-se en els diferents mitjans.

7.8. IMPULSAR L'OFICINA DE MOBILITAT D'OLOT

El PMU proposa disposar d'un espai físic i cèntric on poder adreçar-se per consultar informació relacionada amb la mobilitat (obres en execució com les rondes de circumval·lació, canvis de circulació per les obres a la xarxa viària, etc.), formular queixes i suggeriments o comprar bitllets de transport públic és una manera de donar visibilitat a les qüestions relacionades amb la mobilitat. A més, pot ser un espai de referència per aquells col·lectius que no estan habituats a consultar la informació per internet, o que comencen a desplaçar-se de forma autònoma per la ciutat (infants i adolescents, o persones nouvingudes).

Actuacions:

- Impulsar l'Oficina de la Mobilitat d'Olot tot ampliant-ne les seves competències i fer-la més present en el dia a dia de la ciutat. Cal que es converteixi en un espai més d'atenció al ciutadà en matèria de mobilitat.

7.9. MILLORA DE LA WEB DE MOBILITAT I DEL TRANSPORT D'OLOT

En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Olot ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Actuacions:

- Millorar la web actual de l'Ajuntament d'Olot dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat (actuació 7.5.2.4) i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:
 - Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
 - Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
 - Informació sobre el desenvolupament de la Taula de Mobilitat (actes, comissions, documents de treball, etc)
 - Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt d'Olot a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
 - Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat
 - Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
 - Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

7.10. PROMOURE L'ORGANITZACIÓ DE CURSOS DE CONDUCCIÓ EFICIENT I SEGURA EN BICICLETA

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb més potencial en els propers anys per a la ciutat d'Olot. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació de carrils i espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, sistema de bicicletes públiques, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en sí mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment.

Actuacions:

- El present PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.
- Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per la ciutat d'Olot, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

7.11. DIFUSIÓ DE L'OFERTA DELS MODES NO MOTORITZATS

Amb la intenció d'augmentar el número de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Actuacions:

- Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Olot, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

7.12. POTENCIAR LA FIGURA DE L'AGENT CÍVIC

Olot disposa per les temporades d'estiu (6 mesos l'any) d'una plantilla d'agents cívics, la principal funció dels quals és la d'informar, sensibilitzar i difondre actituds cíviques per tal de fomentar accions de bona convivència i respecte entre la ciutadania, així com vetllar pel bon ús dels béns públics i privats de la ciutat. Un dels àmbits d'actuació de la figura de l'agent cívic és en la mobilitat. Per exemple, que no es facin aparcaments indeguts o es respectin les zones de vianants.

Una altra de les tasques encomanades és la d'atendre els dubtes, queixes i suggeriments dels ciutadans així com participar en l'organització i desenvolupament de les campanyes sobre temes concrets de la normativa.

Finalment, han de notificar i descriure les accions poc respectuoses detectades i transcriure-ho als documents elaborats a tal efecte. En cap cas, els agents tenen capacitat sancionadora.

Actuacions:

- El PMU proposa fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.

8. NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ

En els Plans de Mobilitat Urbana una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres normatives municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMU proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són els polígons industrials o centres educatius i sanitaris. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona, ATM Girona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat d'Olot.

8.1. MODIFICACIÓ ORDENANÇA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ, VIANANTS I BICICLETES

La normativa aplicable a Olot és el propi Reglament general de circulació, amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del Reglamento General de Circulación para la aplicació y desenvolupament del text articulat de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprovat per el Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març)

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Ordenança reguladora de l'ús de la via pública d'Olot i Ordenança municipal de circulació d'Olot). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Actuacions:

- Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:
 - Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació
 - Nous mitjans de transport
 - Circulació dels vianants
 - Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals

Per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats, l'Ajuntament propiciarà diferents mecanismes per tal que els membres de la Taula de la Mobilitat d'Olot puguin participar en la modificació de l'ordenança.

8.2. SEGUIMENT DE LA ORDENANÇA MUNICIPAL DE REGULACIÓ DEL SOROLL

El Ple de l'Ajuntament d'Olot, en la sessió ordinària celebrada el dia 23 de febrer de 2012, va acordar, entre d'altres, aprovar definitivament el Mapa de Capacitat Acústica

Els mapes de capacitat acústica estableixen la zonificació acústica del territori i els valors límit d'immissió d'acord amb les zones de sensibilitat acústica. Fixen el nivell d'immissió màxim permès a cada zona durant un període de temps determinat, i, per tant, la qualitat acústica del territori. És un instrument bàsic de gestió mediambiental per a qualsevol població, ja que la informació que conté és aplicable als camps d'urbanisme, manteniment, transports i circulació, neteja, medi ambient, cultura i esbarjo, etc.

Posteriorment, caldrà que el municipi elabori un **mapa de situació acústica existent** (representen gràficament el nivell sonor en un moment donat, dissenyat per a avaluar globalment l'exposició produïda per diferents fonts de soroll en una zona determinada).

De tots els impactes acústics el trànsit motoritzat sol ser el més rellevant dins els nuclis urbans, al tractar-se d'una font de contaminació mòbil i difusa de complexa solució, essent el responsable del 80% de les emissions de soroll d'un municipi.

Amb aquestes dues eines (el mapa de capacitat acústica i el mapa de soroll) serà possible traçar uns **mapes de desviacions diürnes i nocturnes**, que representen on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica de la zona.

Actuacions:

- El PMU proposa realitzar els mapes de desviacions diürnes i nocturnes a més de realitzar un seguiment de l'ordenança per tal que es complexi i es continuï treballant per a la millora de la contaminació acústica d'Olot.

9. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors ens permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials aprovats per la Taula de mobilitat.

Es tracta de 31 indicadors, molts d'ells recomanats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMUS.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment i possibilitar la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2019 coincidint en el període de vigència del PMUS, tot i que la visió estratègia es fixa amb valors per al 2025.

Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (+6)	Valor Objectiu (+6)	Valor Tendencial (+12)	Valor Objectiu (+12)
1. Global					
1.1. Repartiment modal total					
1.1.1. A peu i en bicicleta	30%	28%	30%	27%	31%
1.1.2. En transport públic	3%	2%	4%	1%	6%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	67%	70%	66%	72%	63%
1.2. Repartiment modal intern					
1.2.1. A peu i en bicicleta	50%	49%	52%	48%	55%
1.2.2. En transport públic	1%	1%	1%	0%	1%
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	49%	50%	47%	52%	44%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta)					
1.3.1. A peu i en bicicleta	2%	1%	2%	1%	2%
1.3.2. En transport públic	5%	3%	8%	2%	11%
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	93%	96%	90%	97%	87%
2. Vianants					

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (+6)	Valor Objectiu (+6)	Valor Tendencial (+12)	Valor Objectiu (+12)
2.1 Espais per a vianants	30,3%	30,3%	32,6%	30,3%	34,8%
2.2 Passos vianants adaptats	13%	13%	44%	13%	75%
2.3 Vorereres amb amplada útil no accessible	49%	49%	46%	49%	43%
3. Bicycletes					
3.1. Longitud d'itineraris per a bicicletes	9,8km	9,8km	25,3km	9,8km	40,8km
3.2. Nombre d'aparcaments per a bicicletes	72	72	79	72	85
4. Transport Públic					
4.1. Nombre de viatgers anuals de les línies de transport públic urbà	160.416	82.410	196-800	45.800	260.760
4.2. Cobertura territorial del transport públic	93%	93%	93%	93%	93%
4.3. Freqüència mitjana de pas (min hora punta)	30-60	30-60	20-30	30-60	20-30
4.4. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	13,3 km/h	13,3 km/h	13,3km/h	13,3 km/h	15km/h
4.5. Quilòmetres d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en hora punta	0,5km	0,5km	0km	0,5km	0km
5. Vehicle Privat Motoritzat					
5.1 % d'aparcament regulat en calçada	1,8%	1,8%	3,9%	1,8%	6,1%
5.2. % d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)	69,7%	69,7%	67,4%	69,7%	65,2%
5.3. Superfície urbana pacificada	0km²	0km ²	2,5 km²	0 km ²	5km²
5.4. Nivell d'autocontenció dels desplaçaments	59,8%	59,8%	59,8%	59,8%	59,8%
5.5. Distància mitjana dels desplaçaments interns en vehicle privat	4 km	4 km	4 km	4 km	4 km
5.6. Ràtio d'ocupació dels cotxes (dies feiners)	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
5.7. Flota de vehicles municipals híbrids o elèctrics	0%	0%	5%	0%	10%
6. Seguretat viària					
6.1 Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)	2,3	2,3	2,1	2,3	2,1

Pla de mobilitat urbana sostenible

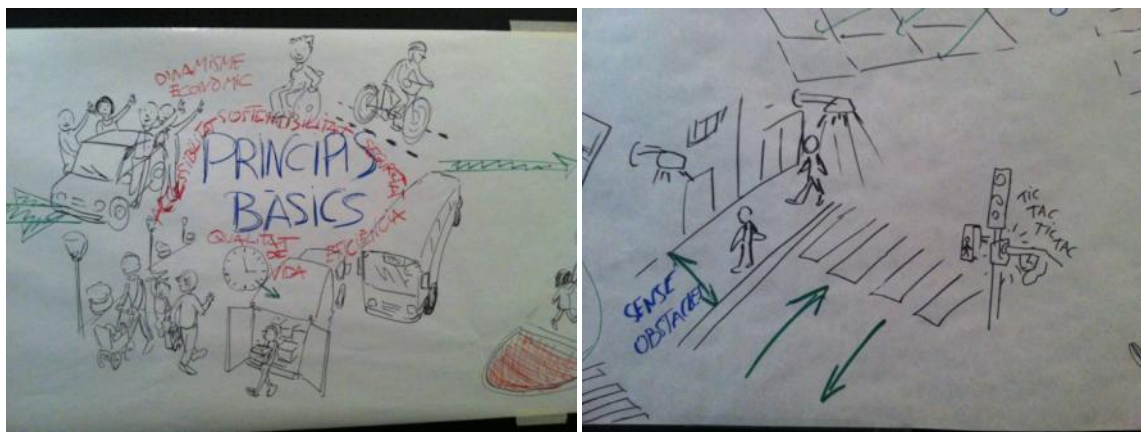
Olot

Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (+6)	Valor Objectiu (+6)	Valor Tendencial (+12)	Valor Objectiu (+12)
7. Fluxos ambientals					
7.1. Consum energètic del transport (tep/any)	31.394	36.988	35.307	41.661	37.813
8.2. Emissió de gasos d'efecte hivernacle (t/any)	96.047	111.299	106.154	125.541	113.57
9.3. Emissió PM10 (t/any)	94	114	108	123	108
9.4. Emissions NOx (t/any)	645	560	537	511	533
8. Costos unitaris del transport					
8.1 Cost mitjà del desplaçament (€/dspl)	12	12	12	13	11

10. EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Per a definir unes bones estratègies és essencial tenir en compte les propostes de les entitats del territori, del consell ciutadà de mobilitat, partits polítics, ciutadans i d'altres agents que treballen diàriament en ressonància amb els aspectes de mobilitat d'Olot.

L'any 2014 s'han dut a terme dues sessions de participació ciutadana, els dies 8 de juliol i 10 de novembre. Es recullen les principals propostes.



Sessió 1. 8 de juliol de 2014. 9 participants

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

1. Augmentar el pàrquing gratuït a la perifèria.
2. Establir una tarifa escalonada de l'aparcament segons el temps d'estada.
3. Augmentar el preu de la zona blava i rebaixar la tarifa dels aparcaments soterranis.
4. Fomentar l'educació viària, realitzar campanyes a la via pública enfocades als vianants i aplicar mesures coercitives per tal de fomentar la seguretat i reduir els accidents i atropellaments.

MOBILITAT EN BICICLETA

1. Crear una xarxa bàsica de carrils bicicleta, amb rutes alternatives i zones lentes.
2. Ampliar la xarxa de zones 20/30 ja que es considera que no hi ha prou seguretat en els desplaçaments en bici.
3. Modificar la normativa amb la finalitat d'equiparar els usuaris de la bicicleta amb els vianants.
4. Realitzar campanyes educatives que serveixen per impulsar l'ús de la bicicleta a la ciutat.

MOBILITAT A PEU

1. Augmentar els espais de convivència de la ciutat.
2. Restringir el pas de vehicles al Nucli Antic.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

3. Millorar els passos de vianants i voreres deficientes i il·luminar aquells carrers dels barris perimetrals que ho requereixin.
4. Fer campanyes que vinculin la salut i els desplaçaments a peu i una aplicació per marcar itineraris més curts, amb l'objectiu de fer complir la normativa i millorar la seguretat dels desplaçaments a peu.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

1. Connectar els aparcaments públics dels afores amb el centre amb transport públic.
2. Reordenar el Transport Públic.
3. Intentar adaptar la dimensió dels autobusos a la demanda.
4. Fomentar el transport públic cap a les escoles i instituts.
5. Implementar un Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) per a controlar el compliment dels horaris dels autobusos.
6. Construir un carril bus en llocs concrets, com a l'actual Hospital.
7. Estudiar alguna prioritat semafòrica per a millorar la velocitat comercial.
8. Integrar la tarifa del TPO en la mobilitat intercomarcal.

LEMES PER UNA CAMPANYA DE MOBILITAT

En aquest jornada també es va pensar possibles lemes per a promocionar la mobilitat sostenible a Olot:

- Per Olot, t'hi mouràs bé!
- A Olot, viu naturalment.
- Per Olot, mou les cames!

Sessió 2. 10 de novembre. 60 participants

GENERAL

1. Fer seguiment del pla de mobilitat.
2. Fer servir les escoles i associacions per conscienciar dels diferents aspectes del pla de mobilitat.
3. Obrir els centres educatius a tres quarts de nou amb la finalitat de poder deixar els nens a temps.

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

1. Fer un aparcament per autocaravanes.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

2. Tancar l'accés pels cotxes al barri vell a mig matí i potenciar nous espais peatonals. Es considera que hi ha massa trànsit i circulació de cotxes i camions i que tenen un horari molt llarg per a fer-lo servir. Es proposa reduir l'horari d'accés de vehicles.

3. Informar al veïns de les activitats mensuals que es realitzen al centre amb l'objectiu que els veïns no es trobin bloquejades les pilones quan no ho haurien d'estar.

4. Protegir les zones escolars dels vehicles mitjançant un agent cívic que reguli l'ús del cotxe i amb elements reductors de velocitat.

5. Millorar la senyalització informativa a la ciutat augmentant el nombre de cartells i indicadors.

6. Augmentar el nombre de semàfors, elements reductors de velocitat i radars per a millorar la seguretat dels vianants, sobretot a la carretera La Canya i carretera Les Tries.

7. Crear un aparcament gratuït a sota de Montolivet i prohibir aparcar als carrers.

8. Crear zones verdes per a residents.

9. Pintar les línies dels aparcaments perquè els cotxes aparquin de forma correcta.

10. Adaptar les tarifes d'aparcament i crear-ne de diferents opcions per a fomentar un bon ús de la zona blava, complementat amb un augment de l'oferta d'aparcament al centre de la ciutat. Es proposa fer una oferta cada 10 tiquets i fer més fàcil l'ús de la zona blava.

MOBILITAT EN BICICLETA

1. Crear una xarxa de carrils bici per als desplaçaments diaris. Es proposa un eix troncal per comunicar el carril bici amb els barris de la ciutat.

2. Realitzar campanyes de sensibilització per a fomentar els desplaçaments en bici en les gestions diàries i enfocada a que les bicis respectin les zones peatonals.

3. Millorar els aparcaments per a bicicleta a la ciutat.

4. Canviar la normativa municipal amb l'objectiu de no considerar la bicicleta com un vehicle a motor.

MOBILITAT A PEU

1. Impulsar campanyes de sensibilització a conductors i ciutadans.

2. Posar escales mecàniques al barri de Montolivet (no a totes les escales actuals).

3. Incidir en el transvasament modal del vehicle privat als desplaçaments a peu amb una campanya que doni dades sobre l'estalvi de desplaçar-se a peu (en temps i diners) i combinar-ho amb una campanya potent que fomenti l'ús del transport públic.

4. Posar més il·luminació als passos de vianants.

5. Tenir més cura de la conservació de la pintura als passos de vianants i als senyals.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

6. Evitar passos de vianants sense semàfors als carrers de doble carril i que van en un mateix sentit.
7. Posar polsadors als semàfors que funcionin i no facin esperar eternament als vianants.
8. Ampliar els temps de regulació dels semàfors que prioritzin al vianant i no als conductors.
9. Revisar les voreres perquè siguin més accessibles (controlar les cotxes que aparquen malament i fan ús de les voreres i evitar posar pals elèctrics que no deixen passar a les persones amb mobilitat reduïda).
10. Impulsar campanyes de sensibilització a conductors i ciutadans.
11. Reordenar els entorns escolars per tal de fomentar que els infants vagin a peu a l'escola mitjançant una campanya de conscienciació per a les famílies i creant espais verds als entorns escolars.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

1. Crear una tarifa assequible que permeti a la ciutadania moure's els caps de setmana en bus o taxi.
2. Fer reunions amb associacions per posar en comú idees que puguin fer més atractiu l'ús del transport públic.
3. Revisar i millorar la freqüència de pas del transport públic i la informació que té la ciutadania dels horaris i línies.
4. Crear una aplicació mòbil per informar sobre la localització real i els horaris dels autobusos.

11. FITXES DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ

1.1 Ampliar l'actual zona d'estar del municipi		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Millorar la mobilitat dels modes no motoritzats, la seguretat i la qualitat ambiental		
3. Descripció de l'actuació		
Ampliar l'àrea de preferència per a veïns i serveis (54.530m ²).		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc antic	Construir 54.530 m ² de plataforma única i senyalització x 215€/m ² : 11.724.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 2 de millora de la superfície de vianants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de superfície destinada a vianants.

1.2		Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
La xarxa de vianants ha de permetre creuar la ciutat de nord a sud i d'est a oest, així com facilitar l'accés als punts d'interès de la ciutat i el Nucli Antic.			
3. Descripció de l'actuació			
Millorar les condicions d'accessibilitat en els 26.600 metres d'eixos principals per a vianants Realització d'un estudi pel desenvolupament de la xarxa de vianants.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi.		Cost imputat a l'actuació 1.7	
5. Documentació gràfica de referència		Estudi desenvolupament de la xarxa de vianants de 11 itineraris x 1.200€/itinerari: 13.200€.	
Plànol 1 de Proposta de xarxa de vianants			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de l'espai destinat a vianants % de voreres accessibles % de passos accessibles Desplaçaments no motoritzats	

1.3 Senyalització dels itineraris	
1. Àmbit d'actuació	
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants	
2. Objectius	
Fomentar els desplaçaments a peu a través d'una xarxa d'itineraris per a vianants eficient, útil, pràctica i còmode.	
3. Descripció de l'actuació	
Habilitar 43 senyals verticals d'orientació direccional	
Habilitar 1 tòtem vertical informatiu	
Habilitar 100 unitats de senyalització horitzontal	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el municipi	43 senyals vertical amb suport x 215€/senyal: 9.245€
5. Documentació gràfica de referència	1 tòtem vertical informatiu x 750€/tòtem: 750€
Plànol 1 de Proposta de xarxa de vianants	100 unitats de senyalització horitzontal x 30€/senyal horitzontal: 3.000€
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.	Número de desplaçaments de vianants Metres d'itinerari de vianants

1.4 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants

1. Àmbit d'actuació

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Reduir al màxim l'afecta barrera que provoca el pas d'algunes infraestructures pel centre urbà, tot millorant la seguretat i comoditat dels trajectes dels vianants.

3. Descripció de l'actuació

Reforçar l'accessibilitat dels passos de vianants situats en el Passeig de Barcelona, Avinguda dels Reis Catòlics, Avinguda 11 de Setembre i eix format pels carrers Mulleras, Bisbe Lorenza i Avinguda Onze de Setembre, per tal de millorar la permeabilitat d'aquestes infraestructures.

4. Zona d'actuació

Àmbit urbà

8. Cost (€)

Cost inclòs dins la proposta 1.8.

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Velocitat mitjana dels vehicles a les travesseres urbanes
Aforament dels vianants a les cruïlles de les travesseres

1.5 Millorar la seguretat a les cruïlles		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident		
3. Descripció de l'actuació		
Augment de passos de vianants i millora de la senyalització horitzontal a la intersecció del carrer Bisbe Serra amb el carrer Guifré el Pilós.		
Redefinició del traçat a la intersecció entre la carretera de Riudaura i el carrer de la Masia		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc urbà	Cost imputat dins el PLSV	
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Accidents de trànsit registrats en cruïlles segons tipus d'usuari implicat Víctimes d'accidents de trànsit registrats en cruïlles, segons gravetat dels danys.

1.6 Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de població com són la via pública i el transport		
3. Descripció de l'actuació		
Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal.		
Tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública i treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc urbà	Estudi d'elaboració del PAM: 15.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Evolució de les queixes/incidències sobre problemes d'accessibilitat a la via pública Número de barreres arquitectòniques (existents i eliminades)

1.7 Millora i arranament de voreres

1. Àmbit d'actuació

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques i millorar l'accessibilitat de l'espai públic.

3. Descripció de l'actuació

Ampliar 6.800 m² de vorera

Habilitar 54.200 m² de superfície nova per a vianants

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Ampliació de 6.800 m² vorera x 125€/m² (vorera panot, vorada granítica): **850.000€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 2 de millora de la superfície de vianants

Habilitar 54.200 m² de superfície nova per a vianants x 125€/m²: **6.775.000€**

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Percentatge i número de passos de vianants adaptats

1.8 Adequació i implantació de nous passos de vianants

1. Àmbit d'actuació

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Ajustar a un criteri únic qualsevol actuació que es realitzi en el procés d'adaptació dels passos de vianants

3. Descripció de l'actuació

Aplicar els criteris tècnics i normatius de l'Ordre VIV-361, de 2010, en les actuacions als passos de vianants.

Adaptar el 278 passos de vianants no adaptats.

Adaptar 199 passos actualment practicables.

Estudiar la implementació de 565 nous passos de vianants segons prioritats dels tècnics municipals.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Millora 199 passos practicables x 750€/millora: **149.250€**

Adaptar 278 passos de vianants x 2.000€/reforma: **556.000€**

Implementar 565 nous passos de vianants segons prioritat: **cost indefinit**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 3 d'adequació i implantació de passos de vianants

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Percentatge i número de passos de vianants adaptats

1.9		Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Adaptar les cruïlles semaforitzades per tal que els col·lectius amb dificultats de mobilitat puguin creuar-les amb seguretat.			
3. Descripció de l'actuació			
Incrementar en un 20% el nombre de cruïlles amb semàfors sonors en tota la ciutat, prioritzant les cruïlles del Casc Antic i de les zones amb una mobilitat a peu més elevada.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Casc urbà		8 semàfors x 342€/semàfor sonor: 2.736€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
		9. Responsable	
		Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme ONCE IMSERSO	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE.		Nombre de cruïlles semaforitzades	

1.10		Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Millorar l'accessibilitat de la via pública per a PMR			
3. Descripció de l'actuació			
Dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys		Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Mobiliari urbà adaptat als criteris d'accessibilitat.	

1.11			Establir convenis entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.		
1. Àmbit d'actuació					
Vianants, Barreres i Accessibilitat					
2. Objectius					
Millorar l'accessibilitat del municipi					
3. Descripció de l'actuació					
Establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i les entitats i associacions de persones amb discapacitat ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat..					
Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat de la ciutat amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Municipal			Cost imputats als serveis de l'ajuntament		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
De 0-6 anys		Alta		Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		

1.12 Promoció de la xarxa de vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Vianants, Barreres i Accessibilitat		
2. Objectius		
Millorar l'accessibilitat del municipi		
3. Descripció de l'actuació		
Potenciar la xarxa de vianants a través del Metro a Peu		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Cost contemplat en la mesura 7.5
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Mitja	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Nombre de desplaçaments a peu a Olot.

2.1 Ampliar la xarxa de vies ciclistes	
1. Àmbit d'actuació	
Ciclistes	
2. Objectius	
Establir unes condicions per fer els desplaçaments en bicicleta siguin més segurs, continus i còmodes. I dotar la ciutat de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta	
3. Descripció de l'actuació	
Habilitar 11.856 metres de carril bici segregat. Habilitar 11.898 metres d'itinerari compartits amb vianants o vehicles motoritzats (no segregat).	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Municipal	Habilitar 11.856m carril bici segregat x 150€/m: 1.778.400€
5. Documentació gràfica de referència	Habilitar 11.898m d'itinerari no segregat x 23€/m: 273.654€
Plànol 4 de proposta de xarxa de transport públic	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS...	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians interns. m/1.000 habitants de malla ciclable.

2.2 Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes

1. Àmbit d'actuació

Ciclistes

2. Objectius

Fomentar l'ús de la bicicleta per els desplaçaments quotidians intermunicipals

3. Descripció de l'actuació

Estudiar la viabilitat per connectar la xarxa ciclista d'Olot amb els municipis veïns (Castellfollit de la Roca, Riudaura, el Mallol, Can Blanc/Santa Pau) a través d'un carril bici bidireccional segregat en calçada (es comptabilitza que a la ciutat d'Olot això representaria 7.258 metres d'itinerari ciclable).

4. Zona d'actuació

Terme municipal i municipis veïns

8. Cost (€)

7.258m de carril bidireccional segregat x 175€/m: **1.270.150€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 4 de proposta de xarxa de transport públic

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Generalitat de Catalunya:
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Diputació de Girona
 Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
 Ajuntament d'Olot:
 Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments de connexió quotidians
 Km de vies ciclistes interurbanes de connexió amb Olot.

2.3 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes

1. Àmbit d'actuació

Ciclistes

2. Objectius

Millorar les condicions i la seguretat de la infraestructura per ciclistes, dotar la ciutat de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta i així incrementar el nombre d'usuaris d'aquest mode de transport menys contaminant.

3. Descripció de l'actuació

Habilitar 12 nous aparcaments

Habilitar 1 aparcament tancat i vigilat a l'estació d'autobusos

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

12 aparcaments x 575€/aparcament: **6.900€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 4 de proposta de xarxa de transport públic

1 aparcament tancat x 15.000€: **15.000€**

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians
Ocupació dels aparcaments de bicicletes

2.4 Promoció del Registre municipal de bicicletes	
1. Àmbit d'actuació	
Ciclistes	
2. Objectius	
Obtenir una base de dades de propietaris i bicicletes i així avançar cap a la gestió i la planificació de polítiques de mobilitat sostenible, potenciant els modes de transport més dèbils.	
3. Descripció de l'actuació	
Promocionar el "registre municipal de Bicicletes per donar-lo a conèixer a la ciutadania a través de mesures com: Editar tríptics explicatius i distribuir-los Publicar el registre a través de la web de la mobilitat de l'Ajuntament. Promocionar un registre comarcal de bicicletes.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	Edició de tríptics. 1.500€
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...	Número de bicicletes censades al registre Número de denúncies per robatori de bicicletes Número de bicicletes recuperades

2.5 | **Pla de promoció de la bicicleta**

1. Àmbit d'actuació

Ciclistes

2. Objectius

Incentivar l'ús de modes de transport més sostenibles

3. Descripció de l'actuació

Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.

Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost de campanyes indefinits

Cost imputat als serveis de l'Ajuntament

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0 a 12 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot

10. Possibles fonts de finançament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians

3.1

Adaptar els itineraris als nous desenvolupaments urbanístics

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Habilitar una nova línia entre el centre d'Olot i el nou Hospital que funcioni com a servei discrecional. L'origen serà l'estació d'autobusos, d'aquesta manera s'afavoreix la intermodalitat entre els autobusos urbans i interurbans.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Imputat a la concessió del TPO

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 5 de proposta de xarxa de transport públic

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà
Quota d'ús del transport públic urbà
Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.2 Augmentar la freqüència de pas

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Millorar la freqüència de pas mínima: de 30 minuts en les línies A, B, C i D.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost en la concessió del TPO

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 5 de proposta de xarxa de transport públic

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Transport Públic d'Olot (TPO)

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà
Quota d'ús del transport públic urbà
Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.3 Actuacions per a la millora de la velocitat comercial

1. Àmbit d'actuació

Transport públic i passatgers

2. Objectius

Facilitar l'intercanvi modal millorant la coordinació física i horària entre les xarxes de transport públic.

3. Descripció de l'actuació

Valorar la implementació d'actuacions per millorar la velocitat comercial dels vehicles de transport públic (carrils bus)

4. Zona d'actuació

Entorn de l'estació d'Olot

8. Cost (€)

Cost d'actuacions indefinit

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Elaboració de l'estudi de coordinació física i horària dels mitjans de transport públic.
Reunions entre ajuntament, els operadors de transport i altres administracions competents
Parades de transport públic amb serveis urbans i interurbans

3.4 Millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Adaptar les parades de transport públic amb barreres arquitectòniques: 6, 12, 30 i 48.

Habilitar marquesina del transport públic urbà en les parades que actualment no compten ni amb una cosa ni amb l'altra: 6, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 27, 30, 38, 40, 48, 52, 67, 71, 82, 84 i pal identificador a les parades: 6, 66.

Habilitar informació horària i de freqüències a les parades: 6, 12, 16, 25, 28, 34, 40, 52, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 70.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 5 de proposta de xarxa de transport públic

8. Cost (€)

Adaptar entorn de les parades amb barreres arquitectòniques en 16m²/parada x 140€/m²: **8.960€**

Habilitar 17 marquesines noves x 8.000€/parada amb marquesina: **136.000€**

Habilitar 2 pals identificadors x 400€/parada: **800€**

Habilitar 15 actualitzacions d'informació a les parades x 90€/parada: **1.350€**

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Transport Públic d'Olot (TPO)

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà
Quota d'ús del transport públic urbà

Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.5 Millora de la informació a l'usuari

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat i qualitat del servei de l'autobús urbà, tot millorant la informació a les parades i internet a temps real.

3. Descripció de l'actuació

Facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal.

Estudiar la possibilitat d'implementar sistemes d'informació dinàmica a les parades més concorregudes.

Habilitar informació gràfica a totes les parades

Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per smartphone.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Programar i manteniment de la web: **Cost imputat als serveis municipals**

Desenvolupament d'aplicació per smartphone: **Cost indefinit**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Transport Públic d'Olot (TPO)

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número d'incidències
Número de visites a la web

3.6 Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	
1. Àmbit d'actuació	
Transport públic i passatgers	
2. Objectius	
Garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic de la ciutat i a qualsevol hora del dia.	
3. 3. Descripció de l'actuació	
Potenciar la col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament per garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic de la ciutat i a qualsevol hora del dia.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Estacions autobús urbà i interurbà.	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament.
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea de Protecció Civil	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
	Denúncies localitzades en serveis de transport públic

3.7		Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intemodalitat i la optimització de la xarxa	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i passatgers			
2. Objectius			
Facilitar l'intercanvi modal millorant la coordinació física i horària entre les xarxes de transport públic.			
3. Descripció de l'actuació			
Coordinar els horaris entre els diferents mitjans de transport urbà i interurbà; recomanant un temps d'espera òptim inferior a 15 minuts en les hores punta.			
Millorar l'accessibilitat a la parada del TPO a l'estació d'Autobusos.			
Millorar la informació del TPO a l'estació d'autobusos			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Estudi sobre la coordinació física i horària entre autobús urbà i interurbà: 10.000 €.	
5. Documentació gràfica de referència		Estudiar l'elaboració d'acords de col·laboració per facilitar coordinació entre el transport de viatgers per carretera urbà i interurbà: Cost indefinit	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Elaboració de l'estudi de coordinació física i horària dels mitjans de transport públic.	
		Reunions entre ajuntament, els operadors de transport i altres administracions competents	
		Parades de transport públic amb serveis urbans i interurbans	

3.8 Promoure i introduir l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	
1. Àmbit d'actuació	
Transport públic i els passatgers	
2. Objectius	
Millorar la qualitat de l'aire d'Olot, reduint les emissions GEH i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans.	
3. Descripció de l'actuació	
Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual, amb vehicles elèctrics, híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural. La nova línia entre el centre d'Olot i l'Hospital servir-la amb un vehicle híbrid.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Flota d'autobusos TPO	Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Mitja
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Transport Públic d'Olot (TPO)	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...	Proporció de vehicles de la flota d'autobusos urbans que utilitzen combustibles i sistemes de tracció més sostenibles i saludables pel medi ambient. Contaminació atmosfèrica

3.9		Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Millorar el servei de transport públic amb autobús interurbà i així augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis.			
3. Descripció de l'actuació			
Promoure la participació de l'Ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal i entorn metropolità		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Reunions entre l'Ajuntament , els operadors de transport i altres administracions complementaries.	

3.10		Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Regenerar la xarxa i reforçar l'oferta del transport públic interurbà.			
3. Descripció de l'actuació			
Fer el seguiment, des de l'Ajuntament d'Olot, del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Flota d'autobusos i estació de transport públic.		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Percentatge de vehicles i línies adaptades a PMR, amb SAE i amb certificació ISO Edat mitjana de la flota	

3.11 Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Olot		
1. Àmbit d'actuació		
Transport públic i els passatgers		
2. Objectius		
Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment		
3. Descripció de l'actuació		
Incrementar la dotació de taxis accessibles a PMR i revisar el sistema d'ajudes actual		
Millorar la informació disponible a les parades de taxi		
Promoure la renovació de la flota de taxis amb vehicles eficients a nivell ambiental i energètic		
Promoure la implementació de sistemes tecnològics i informàtics		
Realitzar un estudi i elaborar propostes de mesures sobre noves potencialitats i noves prestacions de serveis		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Taxis i parades de taxi d'Olot, Col·lectiu de taxistes d'Olot	Millorar la informació de les parades, implantació de sistemes tecnològics i promoure la renovació de la flota de taxis: 20.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 6-12 anys	Mitja	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		<p>Percentatge i número de vehicles de la flota accessibles a PMR</p> <p>Percentatge i número de les parades que disposin de la informació necessària</p> <p>Percentatge i número de vehicles de la flota híbrids, elèctrics o amb baixos consums</p> <p>Percentatge i número de vehicles de la flota que disposen del servei de pagament amb targeta o telèfon mòbil.</p>

3.12 | Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport

1. Àmbit d'actuació

Transport públic i de passatgers

2. Objectius

Augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure un major ús d'aquests modes.

3. Descripció de l'actuació

Així doncs, es proposa que el municipi d'Olot participi en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic. Es pot estudiar la implementació d'un sistema de Transport a la Demanda (TPD) per tal de flexibilitzar el servei actual del TPO.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost imputat als serveis municipals

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 6-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Diputació de Girona
Autoritat del Transport Metropolità

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número de noves iniciatives plantejades
Quota d'ús del transport públic

4.1 Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	
1. Àmbit d'actuació	
Vehicle privat, aparcament i mercaderies	
2. Objectius	
Garantir la connexió eficient entre les infraestructures viàries del seu entorn més immediat amb la xarxa bàsica local. L'objectiu és alliberar de trànsit de pas els grans eixos urbans.	
3. Descripció de l'actuació	
Realitzar el seguiment del desenvolupament i construcció d'aquesta infraestructura per tal que sigui coherent amb les directrius del PMUS i cohesionada amb el POUM i el model de circulació proposat.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència	
Plànol 6 de proposta de jerarquitització de la xarxa viària	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Alta-Baixa
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.	Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians

4.2 Definir la jerarquització viària: Pla de circulació

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura.

El desenvolupament de les noves infraestructures projectades al plànol 6 d'aquest document dependrà de les circumstàncies de cada moment a 12 anys vista.

Semaforització cruïlla carrer Madrid amb Teuleria i carrer Madrid amb carrer Puig-Roig.

3. Descripció de l'actuació

Construcció de 22.092 metres de noves infraestructures viàries.

Creació de 3 rotondes.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost d'infraestructures indefinit.

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 6 de proposta de jerarquització de la xarxa viària

Semaforització d'una cruïlla de 4 ramals
48.000€/ut x 2 ut= **96.000€**

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians
IMD mitjana de la xarxa viària bàsica

4.3 Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament	
1. Àmbit d'actuació	
Vehicle privat, aparcament i mercaderies	
2. Objectius	
L'actuació consisteix en considerar els carrers que no s'integrin a la xarxa viària bàsica de circulació de la ciutat, com a carrers pacificats, es a dir, integrats en zones 30 i carrers amb prioritat per a vianants.	
3. Descripció de l'actuació	
Definir 32,2 ha d'àrea de prioritat de vianants amb accés regulat	
Definir 12,7 ha d'àrea de convivència	
Definir 94,3 ha d'àrea d'activitats	
Definir 361,1 ha d'àrea de zona 30	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	Implantació de senyalització horitzontal d'entrada. Senyalització horitzontal de simbologia: 28€/m2 x 30 m2/entrada x 25 entrades = 21.000€
5. Documentació gràfica de referència	Coixins Berlinesos + senyalització 5.500€/ut x 3 ut: 16.500€
Plànol 7 d'àrees ambientals i pacificació del trànsit	Senyalització vertical 218€/senyal x 25 senyals: 5.450€
6. Fase	7. Prioritat
0- 12 anys	Alta
9. Responsable	
Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.	Superfície pacificada.

4.4 Pla de sentits de circulació

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Augmentar la seguretat viària i augmentar l'espai destinat als vianants o gestió de l'estacionament.

3. Descripció de l'actuació

A curt termini es proposa aplicar sentit únic de circulació en alguns carrers o trams de la xarxa veïnal (veure plànol 6).

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Senyalització vertical: 218€ x 33 ut.= **7.194€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 6 de proposta de jerarquització de la xarxa viària

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

% vials de sentit únic

4.5 | Estudi i execució de la gestió integral de l'aparcament.

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament, en el que es considerarà una política d'estacionament que doni resposta a cada segment de la demanda: gestions-compres, pàrquings residents, pàrquings de dissuasió, etc.

3. Descripció de l'actuació

Mantenir la zona blava en 400 places aproximadament

Ampliar la zona verda exclusiva per a residents

Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Senyalització horitzontal i vertical per a aparcaments en filera a la calçada existent: 8€ x m lineal x 4.100 m = **32.800€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 8 de pla de gestió de l'aparcament

Personal control i vigilància: Cost imputat a l'actual explotació de la zona blava

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Rati turismes per places d'aparcament en calçada

Ocupació de les places reservades per residents

Variació en l'ús de les places en pàrquings públics fora de la calçada

4.6 Redacció d'un estudi complementari d'aparcament

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Augmentar l'ocupació dels aparcaments públics fora de calçada i reduir el trànsit d'agitació de la ciutat d'Olot.

3. Descripció de l'actuació

Realització d'un estudi en profunditat del comportament actual de l'estacionament fora de calçada per tal de promoure noves figures d'abonaments i tarifes que incideixin positivament en l'augment de l'ús d'aquests espais públics.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Realització de l'estudi: **11.900€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 8 de pla de gestió de l'aparcament

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Rati turismes per places d'aparcament en calçada

Ocupació de les places reservades per residents

Variació en l'ús de les places en pàrquings públics fora de la calçada

4.7 Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Creació de places d'aparcament per a motos suficients per a evitar l'aparcament a sobre de les voreres als carrers

3. Descripció de l'actuació

Habilitar nous aparcaments per a motos en les places contigües als passos de vianants, prioritzant els entorns escolars.

4. Zona d'actuació

Nucli antic i centres d'atracció

8. Cost (€)

Cost indefinit.

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Àrea d'Urbanisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Relació entre places d'aparcament per a motos i índex de motorització
Infraccions d'aparcament de les motos
Infraccions dels cotxes en aparcaments de motos.

4.8		Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.	
1. Àmbit d'actuació			
Vehicle privat, aparcament i mercaderies			
2. Objectius			
Establir mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants.			
3. Descripció de l'actuació			
Mesures per reduir la indisciplina des de diferents vessants <ul style="list-style-type: none"> • La indisciplina a les zones d'aparcament reservades • La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants • La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (horari o tarifa) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Policia Local	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Aparcament il·legal segons tipus d'usuari implicat	
		Aparcament il·legal segons tipus d'espai afectat	

4.9	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	
1. Àmbit d'actuació		
Vehicle privat, aparcament i mercaderies		
2. Objectius		
Garantir un mobilitat còmode a PMR		
3. Descripció de l'actuació		
Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya en les zones d'aparcament destinades als equipaments i espais d'ús públic.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Ràtio de places per a PMR en equipaments i espais d'ús públic.

4.10 Millorar la distribució urbana de mercaderies

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Millorar la gestió de la distribució urbana de mercaderies

3. Descripció de l'actuació

Increment de les places reservades per C/D
 Establir els millors itineraris pels vehicles pesants
 Establir microplataformes logístiques de distribució

4. Zona d'actuació

Casc Urbà

8. Cost (€)

Cost indefinit

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
 Àrea Infraestructura i Obra Pública
 Àrea d'Urbanisme
 Oficina de turisme

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre de places de càrrega i descàrrega per districte
 Operacions fora de la zona reservada de càrrega i descàrrega (il·legals).

5.1		Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	
1. Àmbit d'actuació			
Seguretat viària			
2. Objectius			
Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres			
3. Descripció de l'actuació			
Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:			
<ul style="list-style-type: none"> • Bandes rugoses • Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30 • Coixins berlinesos • Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles • Trencament de la trajectòria 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Àrees ambientals		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
		9. Responsable	
		Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		% de carrers pacificats	

5.2 Seguint del Pla Local de Seguretat Viària		
1. Àmbit d'actuació		
Seguretat viària		
2. Objectius		
Reduir les infraccions i així augmentar la seguretat viària.		
3. Descripció de l'actuació		
Seguint del PLSV i aplicació de les mesures proposades al Pla.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc urbà	Cost imputat al PLSV	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Àrea d'Urbanisme Generalitat de Catalunya: Servei Català del Trànsit
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Servei Català de Trànsit		Indicadors del PLSV

6.1		Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Modificació de l'ordenança que contempli la bonificació de l'impost de matriculació de vehicles de classe A i B.</p> <p>Renovació de la flota municipal seguint criteris de baix consum energètic i reducció emissions de CO₂</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% vehicles classe A i B respecte el total del parc de vehicles.

6.2 Promoció de combustibles alternatius per al transport

1. Àmbit d'actuació

Qualitat ambiental i estalvi energètic

2. Objectius

Promoure l'ús d'ènergies menys contaminants per reduir les emissions de CO₂

3. Descripció de l'actuació

Bonificar els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.

Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.

Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

4. Zona d'actuació

Municipi

8. Cost (€)

Cost imputat als serveis municipals

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

% vehicles que utilitzin bioetanol i biodièsel.

6.3 Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics

1. Àmbit d'actuació

Qualitat ambiental i estalvi energètic

2. Objectius

Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO₂

3. Descripció de l'actuació

Implementar una prova pilot d'instal·lació de punts de recàrrega per a cotxes elèctrics

Instal·lació de punts als pàrquings i centres comercials

4. Zona d'actuació

Pàrquings i Casc antic

8. Cost (€)

Instal·lació de punts de recàrrega a la via pública prova pilot: **15.000€.**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, ICAEN, IDAE i Ajuntament

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número de punts de càrrega de vehicles elèctrics.

6.4 Foment de la conducció eficient		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Reduir les emissions de CO2		
3. Descripció de l'actuació		
Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles de la ciutat.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Municipal	Promoció de cursos de conducció eficient: Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE, RACC...		Número de participants als cursos realitzats

6.5 Millores sobre la contaminació acústica		
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Reduir la contaminació acústica		
3. Descripció de l'actuació		
La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.		
La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Nous vials	Costos a imputar als projectes de les noves infraestructures.	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% zones exposades >65dB

7.1		Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols.			
3. Descripció de l'actuació			
Estendre progressivament el projecte de camins escolars al màxim número de centres educatius.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Centres educatius		Projecte de camins escolars als centres d'educació infantil, primària i secundària i instituts del municipi (11) x 8.000€/centre: 88.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Institut Municipal d'Educació i Joventut AMPA's Diputació de Girona	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució del número de centres escolars que tenen definits itineraris escolars Evolució del número d'escolars que accedeixen a peu fins a l'escola.	

7.2		Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola			
3. Descripció de l'actuació			
Aplicar mesures de moderació del trànsit i velocitats dels vehicles a motor als entorns escolars.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Camins escolars		Imputat als estudis d'entorns escolars	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Institut Municipal d'Educació i Joventut AMPA's Diputació de Girona	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució de l'índex d'accidentalitat i d'atropellaments Evolució de l'índex del soroll vinculat als vehicles a motor Reducció de la velocitat mitjana en els trams intervinguts	

7.3		Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb la mobilitat als centres escolars			
3. Descripció de l'actuació			
Creació d'una comissió mixta de treball que treballi aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars			
Col·laborar amb el programa Olot Projecte Educatiu de Ciutat.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Centres escolars		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Institut Municipal d'Educació i Joventut AMPA's Departament de Protecció Civil Consell Municipal de Cooperació i Solidaritat. Ajuntament d'Olot. Centres educatius Diputació de Girona	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Constitució de la comissió Número de reunions celebrades	

7.4		Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Donar a conèixer les possibilitats i beneficis d'anar a peu als centres escolars així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.			
3. Descripció de l'actuació			
Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Centres escolars		Realització de campanyes: Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Institut Municipal d'Educació i Joventut Departament de Protecció Civil	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Alumnes que accedeixen a peu a les escoles i instituts Alumnes que accedeixen en bicicleta als instituts Places d'aparcament per bicicletes instal·lades en els diferents equipaments i centres educatius Accidentalitat als entorns dels centres escolars Distribució modal de viatges a l'escola	

7.5 Promoció de la mobilitat sostenible

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població

3. Descripció de l'actuació

Organització i promoció de campanyes relacionades amb:

- El transport públic
- L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
- L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
- Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
- Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
- Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. I tenir especial cura en el seu compliment

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Organització i promoció de campanyes: **Cost indefinit**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Evolució de les xifres d'IMD en diferents punts de mesura a Olot

Evolució del número d'usuaris del transport públic

Evolució del número d'usuaris de la bicicleta

Evolució dels índexs de qualitat de l'aire

Evolució de l'índex d'accidents

Distribució modal

7.6 Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, de manera que s'adoptin canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat

3. Descripció de l'actuació

Celebració al llarg d'una setmana de diferents activitats de sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:

- Cursa dels transports
- Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
- Campanya de multes simbòliques
- Habilitar l'accés únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers de la ciutat
- Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
- Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
- Bicicletada popular
- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenibles
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

4. Zona d'actuació

Terme Municipal

8. Cost (€)

Organització i promoció: **Cost indefinit**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Evolució de la intensitat mitjana de vehicles al llarg de la setmana i comparació amb altres setmanes

Préstec de bicicletes realitzats

Usuaris del transport públic urbà a les setmanes següents a la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura

Participants en les diferents activitats programades

7.7 Edició i publicació de la guia de la mobilitat d'Olot

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Donar a conèixer a la ciutadania d'Olot totes les opcions referents a la mobilitat

3. Descripció de l'actuació

Edició i publicació de guies on es recullin totes les qüestions referides a la mobilitat d'Olot
Presentació de tota la informació en un plànol de la ciutat.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Publicació guia de la mobilitat: **10.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Guies publicades sobre mobilitat a la ciutat i distribuïdes entre els ciutadans

7.8 | Impulsar l'Oficina de la Mobilitat d'Olot

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Disposar d'un espai físic i cèntric on poder adreçar-se per consultar informació relacionada amb la mobilitat, formular queixes i suggeriments o comprar bitllets de transport públic.

3. Descripció de l'actuació

S'impulsarà l'Oficina de la Mobilitat d'Olot tot ampliant-ne les seves competències i fer-la més present en el dia a dia de la ciutat. Cal que es converteixi en un espai més d'atenció al ciutadà en matèria de mobilitat.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Oficina de la Mobilitat d'Olot: **50.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número de visites a la oficina

7.9 Millorar la web de la mobilitat i del transport d'Olot

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Que el ciutadà disposi d'una manera clara i entenedora de la millor informació possible

3. Descripció de l'actuació

Millorar la web actual de l'Ajuntament d'Olot dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat (actuació 7.5.2.4) i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:

- Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
- Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
- Informació sobre el desenvolupament de la Taula de Mobilitat (actes, comissions, documents de treball, etc)
- Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt d'Olot a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
- Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat
- Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
- Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Millora de la web: **Cost indefinit**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre de visites a la pàgina web

7.10		Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Donar a conèixer les normes bàsiques de circulació als ciclistes potencials perquè guanyin en confiança i seguretat en sí mateixos			
3. Descripció de l'actuació			
Organitzar cursos de circulació en bicicleta			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Realització de cursos: Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys		Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Departament de Protecció Civil
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Número de persones inscrites en els cursos Evolució de l'accidentalitat associada a la mobilitat ciclista	

7.11 Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat i educació		
2. Objectius		
Augmentar el nombre de desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats		
3. Descripció de l'actuació		
Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Olot etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Promoció: Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Quota de desplaçaments interns amb modes no motoritzats

7.12 Potenciar la figura de l'agent cívic

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

L'objectiu és millorar la informació, augmentar la sensibilització i difondre actituds cíviqes per tal de fomentar accions de bona convivència i respecte entre la ciutadania, així com promoure el bon ús dels béns públics i privats de la ciutat. Així com també, vetllar pel compliment de la normativa de mobilitat d'Olot.

3. Descripció de l'actuació

Fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Agent cívic: **60.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Ajuntament d'Olot:
Àrea Infraestructura i Obra Pública
Oficina d'Atenció al Ciutadà
Departament d'Acció Social de la Garrotxa
Departament de Protecció Civil

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Actuacions relacionades amb la mobilitat realitzades pels agents cíviqs.

8.1		Modificació de l'ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	
1. Àmbit d'actuació			
Ordenances municipals			
2. Objectius			
Afavorir la creació d'un marc normatiu municipal per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats			
3. Descripció de l'actuació			
Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació ○ Nous mitjans de transport ○ Circulació dels vianants ○ Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública Departament de Protecció Civil	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament			

8.2		Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll	
1. Àmbit d'actuació			
Ordenances municipals			
2. Objectius			
Reduir la contaminació acústica produïda pel trànsit rodat			
3. Descripció de l'actuació			
Realitzar el seguiment de l'ordenança per tal d'assegurar el compliment de la normativa i la continuïtat de les mesures proposades			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Alta	Ajuntament d'Olot: Àrea Infraestructura i Obra Pública	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		% de població que viu en espais amb >65 dba	

12. PRIORITZACIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS

En aquest capítol s'efectua una avaluació qualitativa de les mesures que tenen un efecte directe sobre el sistema de mobilitat d'Olot, establint una prioritació de les actuacions en relació als principals fluxos de mobilitat (intramunicipals i intermunicipals) on el potencial de canvi modal vers modes sostenibles sigui més significatiu.

Els principals fluxos de mobilitat on el potencial de canvi modal vers modes sostenibles és més significatiu, i per tant on les mesures especificades que afecten aquests han estat catalogades amb prioritat alta, són els següents:

- Desplaçaments interns realitzats amb vehicle privat motoritzat (47% dels desplaçaments interns). D'aquest es considera que una part important (dependrà de les característiques específiques de cada un dels desplaçaments i condicions del moment) és susceptible a canvi modal.

Taula 28. Fluxos interns potencials de canvi modal

<i>Desplaçaments interns en trama urbana i trama no urbana amb vehicle privat</i>	Percentatge de la tipologia dels desplaçaments respecte el total del flux intern	Mode actual	Mode potencial de canvi modal per una part del flux
De 0,5 km a 1,9km	7,4%	Vehicle privat motoritzat	Mode a peu
De 2 a 5 km	64,5%	Vehicle privat motoritzat	Mode a peu i bicicleta
De 6 a 10 km	18,1%	Vehicle privat motoritzat	Bicicleta i Transport públic
Més d'11 km	10%	Vehicle privat motoritzat	Transport públic

Font: Elaboració pròpia

Els fluxos descrits representen el 58% dels vehicles-km en trama urbana i el 21% dels veh-km en trama no urbana.

- Desplaçaments de connexió realitzats amb vehicle privat motoritzat (92% dels desplaçaments de connexió). D'aquest es considera que una part (dependrà de les característiques específiques de cada un dels desplaçaments i condicions del moment) és susceptible a canvi modal.

Taula 29. Fluxos interns potencials de canvi modal

<i>Desplaçaments de connexió en trama urbana, trama no urbana i fora del terme municipal amb vehicle privat</i>	Percentatge de la tipologia dels desplaçaments respecte el total del flux	Mode actual	Mode potencial de canvi modal per una part del flux
De 3 km a 12km	31,1%	Vehicle privat motoritzat	Bicicleta i Transport públic
Més de 12 km	68,9%	Vehicle privat motoritzat	Transport públic

Font: Elaboració pròpia

Els fluxos descrits representen el 42% dels veh-km en trama urbana, el 78% dels veh-km en trama no urbana i el 100% dels veh-km comptabilitzats fora del terme municipal. Les **mesures de competència municipal** reduiran, en primer moment, la dependència del vehicle privat en els desplaçaments interns. Aquests representen aproximadament el 58% del consum i de les emissions que es produeixen a la trama urbana d'Olot i el 42% de la trama no urbana. No obstant, mesures municipals també afecten la mobilitat de connexió que representa entorn al 58% de les emissions i consums que es produeixen a la trama no urbana d'Olot.

S'ha estudiat per cada mesura l'efecte potencial sobre els fluxos intramunicipals i intermunicipals, així com quins dels fluxos principals beneficia. En relació en aquesta anàlisi, es determina una prioritat ambiental de les actuacions, amb la següent escala:

Prioritat ambiental baixa	Prioritat ambiental mitjana	Prioritat ambiental alta
---------------------------	-----------------------------	--------------------------

Algunes de les mesures prioritàries del Pla es descriuen amb major detall a continuació de la taula, per a una millor comprensió dels principals efectes del PMUS.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Taula 30. Priorització de les mesures en relació als efectes sobre els fluxos de mobilitat

Mesures		Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
1	Mobilitat a peu				
1.1	Ampliar l'actual zona d'estar del municipi			Transvasament a modes no motoritzats de part dels fluxos intramunicipals amb destinació el centre.	Alta
1.2	Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat			La creació d'eixos principals per a vianants, facilitarà l'accés als punts d'interès de la ciutat i al centre.	Alta
1.3	Senyalització d'itineraris			(Mesures que milloren el confort dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
1.4	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants			Transvasament a modes no motoritzats de desplaçaments actualment deficitaris per manca de permeabilitat a peu (amb destinació el centre)	Alta
1.5	Millorar la seguretat a les cruïlles			(Mesures que milloren la seguretat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
1.6	Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
1.7	Millora i arranament de voreres			(Mesures que milloren la connectivitat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Alta
1.8	Adequació i implantació de nous passos de vianants			(Mesures que milloren la connectivitat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Alta
1.9	Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat			(Mesures que milloren el confort i la seguretat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
1.10	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
1.11	Establir convenis entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes directes en l'augment de la mobilitat a peu).	Mitja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
2 ELS CICLISTES				
2.1 Ampliar la xarxa ciclista			Increment dels ciclistes en els fluxos entre la zona centre i barris situats a distàncies entre 1,5 i 3 km.	Alta
2.2 Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes			Increment dels ciclistes en els fluxos intermunicipals.	Alta
2.3 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes			(La seguretat davant de robatoris resol una de les preocupacions dels ciclistes potencials, incrementant l'ús d'aquest mitjà).	Alta
2.4 Promoció del registre municipal de bicicletes			(La seguretat davant de robatoris resol una de les preocupacions dels ciclistes potencials, incrementant l'ús d'aquest mitjà).	Baixa
2.5 Pla de promoció de la bicicleta			(Les mesures de promoció i difusió poden incrementar l'ús d'aquest mitjà, en combinació amb mesures de millora de la xarxa).	Mitja
3 TRANSPORT COL·LECTIU				
Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà				
3.1 Adaptar els itineraris als nous desenvolupaments urbanístics.			Transvasament al transport públic de part dels fluxos interns per la millora de la cobertura.	Alta
3.2 Augmentar les freqüències de pas			Transvasament d'usuaris per millora de la freqüència de connexió entre els diferents barris d'Olot.	Alta
3.3 Actuacions per la millora de la velocitat comercial			Transvasament d'usuaris per millora de la competitivitat del servei.	Mitja
3.4 Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús			(Mesures que milloren l'accessibilitat i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat i d'ampliació dels usuaris potencials)	Alta
3.5 Millora de la informació a l'usuari			(Mesures que milloren la informació i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat)	Mitja
Seguretat				
3.6 Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic			(La seguretat dels usuaris resol una de les preocupacions dels usuaris potencials, incrementant l'ús d'aquest mitjà).	Mitja
Intermodalitat				

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Mesures		Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
3.7	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa			Transvasament al transport públic de part dels fluxos intramunicipals (atrets/generats per l'estació d'autobusos) i intermunicipals per millora de la intermodalitat.	Alta
Sostenibilitat					
3.8	Promoure i introduir l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives			(No té efectes sobre el nombre de desplaçaments, però es realitzen els mateixos desplaçaments amb menor impacte ambiental)	Alta
Reestructuració de la xarxa de transport públic interurbà					
3.9	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat			(Millora dels fluxos intermunicipals, segons estableixi l'estudi).	Mitja
3.10	Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			(Mesures que milloren l'accessibilitat i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat i d'ampliació dels usuaris potencials)	Baixa
3.11	Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Olot			Millora dels desplaçaments en transport nocturn, o com a taxi a demanda o taxi compartit (afavorint el transvasament de desplaçaments des del vehicle privat particular)	Mitja
3.12	Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport			Augment potencial de desplaçaments en transport públic, segons resultats de l'estudi.	Mitja
4	VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES				
4.1	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió			Disminució dels efectes del trànsit de pas sobre la mobilitat del municipi.	Alta
4.2	Definir la jerarquització viària: Pla de circulació			Millora de la connectivitat urbana, entre fluxos intermunicipals	Alta
4.3	Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament			Redistribució de la mobilitat motoritzada i pacificació del trànsit.	Alta
4.4	Pla de sentits de circulació			Redistribució de la mobilitat motoritzada (xarxa d'accessos) i pacificació del trànsit a la trama urbana limítrof al centre ("primera corona")	Alta
4.5	Estudi i execució de la gestió integral de l'aparcament.			Mesures de transvasament de desplaçaments del vehicle privat per regulació de l'estacionament, i eliminació de trànsit d'agitació.	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Mesures		Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
4.6	Redacció d'un estudi complementari d'aparcament			(Ampliació dels efectes de la mesura anterior, orientada a la gestió de l'aparcament fora de calçada. Impacte fonamentalment sobre la mobilitat dels residents).	Mitja
4.7	Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos			Mesura sense efectes en la mobilitat, orientada a millorar l'ordenació urbana a la zona centre de la ciutat.	Baixa
4.8	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.				Alta
4.9	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda			(Mesura que indirectament millora la circulació de vianants i vehicles).	Baixa
4.10	Millora de la distribució urbana de mercaderies			(Mesura que milloren la circulació en la distribució de mercaderies).	Mitja
5	MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA				
5.1	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...).	Baixa
5.2	Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...).	Baixa
6	QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC				
6.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions).	Alta
6.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions).	Alta
6.3	Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions).	Mitja
6.4	Foment de la conducció eficient			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però en milloren l'eficiència, reduint el consum energètic i les emissions).	Mitja
6.5	Millores sobre la contaminació acústica			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però en milloren l'eficiència, reduint el consum energètic i les emissions).	Mitja
7	MOBILITAT I EDUCACIÓ				
7.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars			Mesures que poden incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
7.2 Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...).	Mitja
7.3 Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles			(Mesures que treballen dins del programa d'incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola).	Baixa
7.4 Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars			(Mesures que treballen dins del programa d'incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola).	Mitja
7.5 Promoció de la mobilitat sostenible			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Mitja
7.6 Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Baixa
7.7 Edició i publicació de la guia de la mobilitat d'Olot			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Baixa
7.8 Impulsar l'Oficina de la Mobilitat d'Olot			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Baixa
7.9 Millorar la web de la mobilitat i del transport d'Olot			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Mitja
7.10 Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta			(Mesures que milloren la seguretat, augmentant els usuaris potencials d'aquest mitjà).	Baixa
7.11 Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits).	Baixa
7.12 Potenciar la figura de l'agent cívic			(Mesures que milloren la seguretat).	Baixa
8 NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ				
8.1 Modificació de l'ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes			(Base legal per gestionar la nova mobilitat).	Alta
8.2 Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll			(Base legal per gestionar la nova mobilitat amb criteris de contaminació acústica).	Mitja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Taula 31. Resum de la prioritació temporal de mesures en relació als fluxos

Prioritat ambiental	Mesures				
Alta	1.1	2.1	3.3	4.2	6.1
	1.2	2.2	3.4	4.3	6.2
	1.4	2.3	3.7	4.4	7.1
	1.7	3.1	3.8	4.5	8.1
	1.8	3.2	4.1	4.8	
Mitja	1.3	1.11	3.11	6.4	7.9
	1.5	2.7	3.12	6.5	8.2
	1.6	3.5	4.6	7.2	
	1.9	3.6	4.10	7.4	
	1.10	3.9	6.3	7.5	
Baixa	3.10	7.3	7.11		
	4.7	7.6	7.12		
	4.9	7.7			
	5.1	7.8			
	5.2	7.10			

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

13. VALORACIÓ I CALANDERITZACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ

A continuació es presenta el resum del cost de les actuacions descrites al PMUS i la programació d'aquestes segons triennis. L'assoliment de les actuacions dependrà del finançament possible de cada any.

Nº	Mesures	Valoració econòmica	any 1	any 2	any 3	1er trienni	any 4	any 5	any 6	2n trienni	3er trienni	4rt trienni
1	Mobilitat a peu	20.098.181,00 €	1.676.009,33 €	1.676.009,33 €	1.691.009,33 €	5.043.028,00 €	1.676.009,33 €	1.676.009,33 €	1.676.009,33 €	5.028.028,00 €	5.013.562,50 €	5.013.562,50 €
1.1	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà	11.724.000,00 €	977.000,00 €	977.000,00 €	977.000,00 €		977.000,00 €	977.000,00 €	977.000,00 €			
1.2	Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat	13.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €		2.200,00 €	2.200,00 €	2.200,00 €			
1.3	Senyalització d'itineraris	12.995,00 €	2.165,83 €	2.165,83 €	2.165,83 €		2.165,83 €	2.165,83 €	2.165,83 €			
1.4	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	Cost imputat actuació 1.8										
1.5	Millorar la seguretat a les cruïlles	Cost previst al PLSV										
1.6	Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal	15.000,00 €			15.000,00 €							
1.7	Millora i arranjament de voreres	7.625.000,00 €	635.416,67 €	635.416,67 €	635.416,67 €		635.416,67 €	635.416,67 €	635.416,67 €			
1.8	Adequació i implantació de nous passos de vianants	705.250,00 €	58.770,83 €	58.770,83 €	58.770,83 €		58.770,83 €	58.770,83 €	58.770,83 €			
1.9	Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat	2.736,00 €	456,00 €	456,00 €	456,00 €		456,00 €	456,00 €	456,00 €			
1.10	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	Cost imputat als serveis de l'ajuntament										
1.11	Establir convenis entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.	Cost imputat als serveis de l'ajuntament										
1.12	Promoció de la xarxa de vianants	Cost contemplat a la mesura 7.5										
2	ELS CICLISTES	3.345.604,00 €	280.750,33 €	280.750,33 €	280.750,33 €	842.251,00 €	280.750,33 €	280.750,33 €	280.750,33 €	842.251,00 €	830.551,00 €	830.551,00 €
2.1	Ampliar la xarxa ciclista	2.052.054,00 €	171.004,50 €	171.004,50 €	171.004,50 €		171.004,50 €	171.004,50 €	171.004,50 €			
2.2	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes	1.270.150,00 €	105.845,83 €	105.845,83 €	105.845,83 €		105.845,83 €	105.845,83 €	105.845,83 €			
2.3	Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes	21.900,00 €	3.650,00 €	3.650,00 €	3.650,00 €		3.650,00 €	3.650,00 €	3.650,00 €			
2.4	Promoció del registre municipal de bicicletes	1.500,00 €	250,00 €	250,00 €	250,00 €		250,00 €	250,00 €	250,00 €			

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Nº	Mesures	Valoració econòmica	any 1	any 2	any 3	1er trienni	any 4	any 5	any 6	2n trienni	3er trienni	4rt trienni
2.5	Pla de promoció de la bicicleta	Cost de campanya indefinit										
3	TRANSPORT COL·LECTIU	177.110,00 €	26.185,00 €	26.185,00 €	26.185,00 €	78.555,00 €	26.185,00 €	26.185,00 €	26.185,00 €	78.555,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
	Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà											
3.1	Adaptar els itineraris als nous desenvolupaments urbanístics.	Cost imputat a l'exploració del TPO										
3.2	Augmentar les freqüències de pas	Cost imputat a l'exploració del TPO										
3.3	Actuacions per la millora de la velocitat comercial	Cost indefinit										
3.4	Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús	147.110,00 €	24.518,33 €	24.518,33 €	24.518,33 €		24.518,33 €	24.518,33 €	24.518,33 €			
3.5	Millora de la informació a l'usuari	Cost imputat als serveis de l'ajuntament										
	Seguretat											
3.6	Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	Cost imputat als serveis de l'ajuntament										
	Intermodalitat											
3.7	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa	10.000,00 €	1.666,67 €	1.666,67 €	1.666,67 €		1.666,67 €	1.666,67 €	1.666,67 €			
	Sostenibilitat											
3.8	Promoure i introduir l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	Cost indefinit										
	Reestructuració de la xarxa de transport públic interurbà											
3.9	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	Cost imputat als serveis municipals										
3.10	Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	Cost imputat als serveis municipals										
3.11	Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Olot	20.000,00 €										
3.12	Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport	Cost imputat als serveis municipals										
4	VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES	190.844,00 €	9.645,33 €	9.645,33 €	9.645,33 €	28.936,00 €	21.545,33 €	9.645,33 €	9.645,33 €	81.672,00 €	25.072,00 €	25.072,00 €

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Nº	Mesures	Valoració econòmica	any 1	any 2	any 3	1er trienni	any 4	any 5	any 6	2n trienni	3er trienni	4rt trienni
4.1	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	Cost imputat als serveis municipals										
4.2	Definir la jerarquització viària: Pla de circulació	96.000,00 €										
4.3	Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament	42.950,00 €	3.579,17 €	3.579,17 €	3.579,17 €		3.579,17 €	3.579,17 €	3.579,17 €			
4.4	Pla de sentits de circulació	7.194,00 €	599,50 €	599,50 €	599,50 €		599,50 €	599,50 €	599,50 €			
4.5	Estudi i execució de la gestió integral de l'aparcament.	32.800,00 €	5.466,67 €	5.466,67 €	5.466,67 €		5.466,67 €	5.466,67 €	5.466,67 €			
4.6	Redacció d'un estudi complementari d'aparcament	11.900,00 €					11.900,00 €					
4.7	Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos	Cost indefinit										
4.8	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament										
4.9	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament										
4.10	Millora de la distribució urbana de mercaderies	Cost indefinit										
5	MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA											
5.1	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament										
5.2	Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació	Cost imputat PLSV										
6	QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC	15.000,00 €			15.000,00 €	15.000,00 €						
6.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament										
6.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport	Cost imputat als serveis municipals										
6.3	Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics	15.000,00 €			15.000,00 €							
6.4	Foment de la conducció eficient	Cost indefinit										
6.5	Millores sobre la contaminació acústica	Cost imputat a les noves infraestructures										
7	MOBILITAT I EDUCACIÓ	208.000,00 €	12.333,33 €	12.333,33 €	12.333,33 €	37.000,00 €	12.333,33 €	22.333,33 €	12.333,33 €	47.000,00 €	62.000,00 €	62.000,00 €
7.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	88.000,00 €	7.333,33 €	7.333,33 €	7.333,33 €		7.333,33 €	7.333,33 €	7.333,33 €			

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

Nº	Mesures	Valoració econòmica	any 1	any 2	any 3	1er trienni	any 4	any 5	any 6	2n trienni	3er trienni	4rt trienni
7.2	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	Imputat als estudis d'entorns escolars										
7.3	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	Imputat als serveis municipals										
7.4	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	Cost indefinit										
7.5	Promoció de la mobilitat sostenible	Cost indefinit										
7.6	Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible	Cost indefinit										
7.7	Edició i publicació de la guia de la mobilitat d'Olot	10.000,00 €						10.000,00 €				
7.8	Impulsar l'Oficina de la Mobilitat d'Olot	50.000,00 €										
7.9	Millorar la web de la mobilitat i del transport d'Olot	Cost indefinit										
7.10	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	Cost indefinit										
7.11	Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats	Cost indefinit										
7.12	Potenciar la figura de l'agent cívic	60.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €		5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €			
8	NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ											
8.1	Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament			Cost imputat als serveis de l'Ajuntament							
8.2	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament										
	TOTAL	24.034.739,00 €	2.004.923,33 €	2.004.923,33 €	2.034.923,33 €	6.044.770,00 €	2.016.823,33 €	2.014.923,33 €	2.004.923,33 €	6.036.670,00 €	5.928.649,50 €	5.928.649,50 €

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

La següent taula mostra la valoració econòmica del PMUS i la inversió municipal al primer trienni del Pla. El PMUS representa el marc de referència al qual el municipi s'esforça per assolir els objectius marcats. No obstant, la inversió real municipal pot divergir de la quantitat pressupostada pel PMUS, ja sigui perquè l'import mostrat pel Pla és un import aproximat (no és objecte del PMUS assolir el detall de projecte executiu en les actuacions que impliquen obra). El valor exacte de cada actuació dependrà de les circumstàncies i paràmetres de cada moment, així com els agents que afrontin la inversió.

7	Mesures	Valoració econòmica total	Previsió PMUS any 1	Inversió municipal	Previsió PMUS any 2	Inversió municipal	Previsió PMUS any 3	Inversió municipal
1	Mobilitat a peu	20.098.181,00 €	1.676.009,33 €	859.204,12 €	1.676.009,33 €	579.582,81 €	1.691.009,33 €	562.389,67 €
1.1	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà	11.724.000,00 €	977.000,00 €	370.040,09 €	977.000,00 €	158.913,59 €	977.000,00 €	128.340,85 €
1.2	Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat	13.200,00 €	2.200,00 €	37.098,37 €	2.200,00 €	285,54 €	2.200,00 €	50.000,00 €
1.3	Senyalització d'itineraris	12.995,00 €	2.165,83 €	14.901,70 €	2.165,83 €	2.461,61 €	2.165,83 €	2.461,61 €
1.4	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	Cost imputat actuació 1.8		823,88 €				
1.5	Millorar la seguretat a les cruïlles	Cost previst al PLSV		24.636,43 €		59.229,61 €		59.229,61 €
1.6	Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal	15.000,00 €				13.448,00 €	15.000,00 €	
1.7	Millora i arranjamant de voreres	7.625.000,00 €	635.416,67 €	235.899,94 €	635.416,67 €	278.549,98 €	635.416,67 €	250.000,00 €
1.8	Adequació i implantació de nous passos de vianants	705.250,00 €	58.770,83 €	55.814,20 €	58.770,83 €	66.694,48 €	58.770,83 €	66.694,48 €
1.9	Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat	2.736,00 €	456,00 €	82.048,30 €	456,00 €		456,00 €	
1.10	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	Cost imputat als serveis de l'ajuntament		37.941,21 €		5.663,12 €		5.663,12 €
1.11	Establir convenis entre l'Ajuntament d'Olot i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.	Cost imputat als serveis de l'ajuntament						
1.12	Promoció de la xarxa de vianants	Cost contemplat a la mesura 7.5						
2	ELS CICLISTES	3.345.604,00 €	280.750,33 €	5.665,88 €	280.750,33 €	4.415,82 €	280.750,33 €	
2.1	Ampliar la xarxa ciclista	2.052.054,00 €	171.004,50 €	250,00 €	171.004,50 €		171.004,50 €	
2.2	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes	1.270.150,00 €	105.845,83 €		105.845,83 €		105.845,83 €	
2.3	Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes	21.900,00 €	3.650,00 €	5.415,88 €	3.650,00 €	4.415,82 €	3.650,00 €	
2.4	Promoció del registre municipal de bicicletes	1.500,00 €	250,00 €		250,00 €		250,00 €	
2.5	Pla de promoció de la bicicleta	Cost de campanya indefinit						
3	TRANSPORT COL·LECTIU	177.110,00 €	26.185,00 €	348.182,94 €	26.185,00 €	397.433,78 €	26.185,00 €	
	Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà							
3.1	Adaptar els itineraris als nous desenvolupaments urbanístics.	Cost imputat a l'explotació del TPO		347.382,94 €		388.532,34 €		
3.2	Augmentar les freqüències de pas	Cost imputat a l'explotació del TPO						
3.3	Actuacions per la millora de la velocitat comercial	Cost indefinit				2.500,00 €		
3.4	Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús	147.110,00 €	24.518,33 €	800,00 €	24.518,33 €	5.401,44 €	24.518,33 €	
3.5	Millora de la informació a l'usuari	Cost imputat als serveis de l'ajuntament						
	Seguretat							
3.6	Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	Cost imputat als serveis de l'ajuntament						
	Intermodalitat							

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

7	Mesures	Valoració econòmica total	Previsió PMUS any 1	Inversió municipal	Previsió PMUS any 2	Inversió municipal	Previsió PMUS any 3	Inversió municipal
3.7	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa	10.000,00 €	1.666,67 €		1.666,67 €		1.666,67 €	
	Sostenibilitat							
3.8	Promoure i introduir l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	Cost indefinit						
	Reestructuració de la xarxa de transport públic interurbà							
3.9	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	Cost imputat als serveis municipals				1.000,00 €		
3.10	Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	Cost imputat als serveis municipals						
3.11	Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Olot	20.000,00 €						
3.12	Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport	Cost imputat als serveis municipals						
4	VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES	190.844,00 €	9.645,33 €	97.344,02 €	9.645,33 €	213.721,80 €	9.645,33 €	3.955,76 €
4.1	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	Cost imputat als serveis municipals						
4.2	Definir la jerarquització viària: Pla de circulació	96.000,00 €		91.691,36 €		11.028,15 €		
4.3	Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament	42.950,00 €	3.579,17 €	1.500,00 €	3.579,17 €	19.865,65 €	3.579,17 €	
4.4	Pla de sentits de circulació	7.194,00 €	599,50 €	584,97 €	599,50 €	3.657,20 €	599,50 €	
4.5	Estudi de la gestió integral de l'aparcament.	32.800,00 €	5.466,67 €	973,51 €	5.466,67 €	174.358,68 €	5.466,67 €	
4.6	Redacció d'un estudi complementari d'aparcament	11.900,00 €						
4.7	Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos	Cost indefinit		646,18 €		519,47 €		519,47 €
4.8	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament						
4.9	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament		1.948,00 €		3.436,29 €		3.436,29 €
4.10	Millora de la distribució urbana de mercaderies	Cost indefinit				856,36 €		
5	MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA			44.370,02 €		3.233,84 €		3.233,84 €
5.1	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament		356,58 €		3.233,84 €		3.233,84 €
5.2	Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació	Cost imputat PLSV		44.013,44 €				
6	QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC	15.000,00 €					15.000,00 €	
6.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament						
6.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport	Cost imputat als serveis municipals						
6.3	Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics	15.000,00 €					15.000,00 €	
6.4	Foment de la conducció eficient	Cost indefinit						
6.5	Millores sobre la contaminació acústica	Cost imputat a les noves infraestructures						
7	MOBILITAT I EDUCACIÓ	208.000,00 €	12.333,33 €		12.333,33 €	21.167,97 €	12.333,33 €	
7.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	88.000,00 €	7.333,33 €		7.333,33 €	21.167,97 €	7.333,33 €	
7.2	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	Imputat als estudis d'entorns escolars						

Pla de mobilitat urbana sostenible

Olot

7	Mesures	Valoració econòmica total	Previsió PMUS any 1	Inversió municipal	Previsió PMUS any 2	Inversió municipal	Previsió PMUS any 3	Inversió municipal
7.3	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	Imputat als serveis municipals						
7.4	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	Cost indefinit						
7.5	Promoció de la mobilitat sostenible	Cost indefinit						
7.6	Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible	Cost indefinit						
7.7	Edició i publicació de la guia de la mobilitat d'Olot	10.000,00 €						
7.8	Impulsar l'Oficina de la Mobilitat d'Olot	50.000,00 €						
7.9	Millorar la web de la mobilitat i del transport d'Olot	Cost indefinit						
7.10	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	Cost indefinit						
7.11	Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats	Cost indefinit						
7.12	Potenciar la figura de l'agent cívic	60.000,00 €	5.000,00 €		5.000,00 €		5.000,00 €	
8	NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ							
8.1	Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament					Cost imputat als serveis de l'Ajuntament	
8.2	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament						
	TOTAL	24.034.739,00 €	2.004.923,33 €	1.354.766,98 €	2.004.923,33 €	1.219.556,02 €	2.034.923,33 €	569.579,27 €