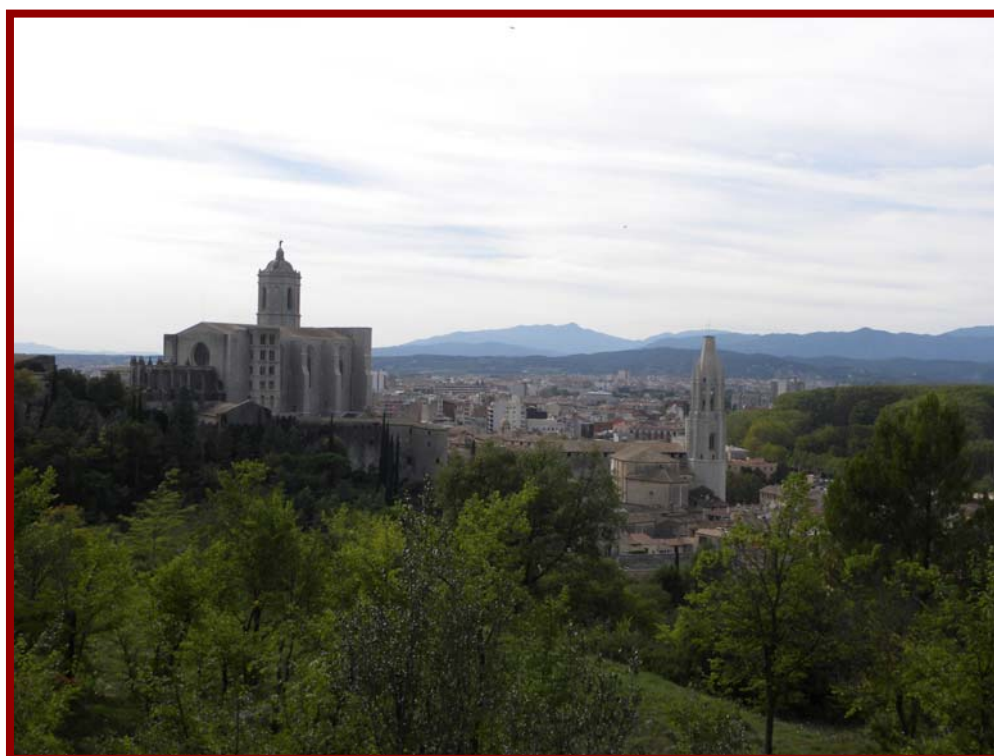
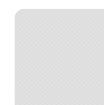
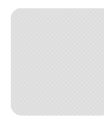


Pla de mobilitat urbana de Girona

Document I. Memòria Ambiental



Novembre de 2014

CRÈDITS

Direcció facultativa



M. Mercè Teixidor
Directora del Servei de Mobilitat

Sílvia Sancho
Tècnica de mobilitat

Pere Casas
Tècnic de mobilitat

Jordi Figueras
Tècnic de medi ambient

Equip de treball



Gran Via de les Corts Catalanes 774, sobreàtic 1a

08013 Barcelona. Tel: 932 320 880

www.aimsl.com



Salvador Espriu, 83

08005 Barcelona Tel: 93 225 03 13

www.mcrit.com

ACRÒNIMS

ATM	Autoritat Territorial de la Mobilitat
DNM	Directrius Nacionals de Mobilitat
DTES	Departament de Territori i Sostenibilitat
DUM	Distribució Urbana de Mercaderies
GEH	Gasos d'Efecte Hivernacle
ISA	Informe de Sostenibilitat Ambiental
PDM	Pla Director de Mobilitat
PMU	Pla de Mobilitat Urbana
XVPCA	Xarxa de Vigilància i Previsió de Contaminació Atmosfèrica

ÍNDEX

DOCUMENT V. MEMÒRIA AMBIENTAL	5
1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA	7
1.1. INTRODUCCIÓ	7
1.2. OBJECTIUS DEL PMU DE GIRONA	7
1.3. PRINCIPALS PROPOSTES DEL PMU DE GIRONA	8
1.3.1. <i>Mobilitat a peu</i>	8
1.3.2. <i>Mobilitat en bicicleta</i>	8
1.3.3. <i>Mobilitat en transport públic</i>	8
1.3.4. <i>Mobilitat en vehicle privat</i>	9
1.3.5. <i>Aparcament</i>	9
1.3.6. <i>Seguretat viària</i>	9
1.3.7. <i>Actuacions ambientals</i>	10
1.3.8. <i>Accés a zones comercials, industrials i centres de treball</i>	10
1.3.9. <i>Promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles</i>	10
1.3.10. <i>Una mobilitat intel·ligent</i>	10
2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	11
3. ABAST DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA	12
4. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	13
4.1. INCORPORACIÓ DEL CONTINGUT DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA	13
4.2. ABAST DELS CONTINGUTS DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	14
4.3. SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	15
5. AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I A LA PROPOSTA DEL PLA	18
5.1. APORTACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA DEL DTES	18
5.2. APORTACIONS DE DIRECCIÓ GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL	19
5.3. APORTACIONS DE PARTICULARS	20
5.4. APORTACIONS D'ENTITATS	21
5.5. INFORME DEL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT	27
6. CONCLUSIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	28
6.1. INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS EN EL PMU	28
6.2. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL	29
6.3. ANÀLISIS DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS DE L'APLICACIÓ DEL PMU	29
7. DETERMINACIONS FINALS QUE HAURAN D'INCORPORAR-SE A LA PROPOSTA DEL PLA	31
7.1. INDICACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL PELS PLANS I PROJECTES DERIVATS DEL PMU	31
7.2. MESURES DE SEGUIMENT	31

DOCUMENT V. MEMÒRIA AMBIENTAL

1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA

1.1. Introducció

Els Plans de Mobilitat Urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat del seu àmbit.

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

Per tant, a Girona és obligatòria la redacció del PMU del municipi, establint-se el 2019 com a any horitzó del Pla. Aquest pla té una vigència de sis anys, i segons la Llei 9/2003 de 13 de juny de la mobilitat, aquest PMU haurà de ser revisat cada sis anys.

1.2. Objectius del PMU de Girona

La missió del sistema de mobilitat és contribuir a assolir els objectius globals de la ciutat i que les persones usin els modes de transport més sostenibles possibles per cada desplaçament per contribuir a la qualitat del medi ambient del nostre entorn.

Per assolir aquesta missió durant els propers 6 anys de vigència del PMU es seguiran les següents línies estratègiques:

- 1)) Afavorir els **desplaçaments a peu**, fent els itineraris i espais d'estada amples, còmodes, atractius, segurs, adaptats i ràpids a totes les necessitats de les persones.
- 2)) Dotar a la ciutat de les infraestructures per a circulació i estacionament segurs en **bicicleta** sense detriment d'altres modes de mobilitat sostenible.
- 3)) Garantir la fiabilitat, velocitat, confortabilitat i una cobertura i freqüència del **transport públic** que constitueixi una alternativa "guanyadora" al vehicle privat.
- 4)) Fomentar l'ús de **vehicles elèctrics i de combustible menys contaminants**.
- 5)) Oferir l'**aparcament** per a vehicles adient per dinamitzar els diferents sectors treball, comercial, d'oci i culturals. Apostar per els aparcaments dissuasius.
- 6)) Regular una **distribució urbana de mercaderies** amb un mínim impacte i que garanteixi el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.
- 7)) Implementar el Pla local de **seguretat** viària de Girona incidint de manera especial en la disminució de la velocitat de circulació dels vehicles.
- 8)) Mesurar i donar a conèixer i **conscienciar a la ciutadania** de la despesa energètica i l'impacte ambiental que provoquem quan ens movem especialment en la salut pública i el canvi climàtic.
- 9)) **Treballar conjuntament** amb els altres municipis i administracions a favor d'una millor mobilitat intermunicipal.
- 10)) Utilitzar les **noves tecnologies** en el sistema de mobilitat donant la màxima informació als usuaris per prendre les seves decisions.

1.3. Principals propostes del PMU de Girona

Les propostes contemplades en aquests apartats engloben tant les propostes originades per l'equip tècnic de redacció del Pla com les propostes generades per la ciutadania en les jornades de participació ciutadana.

A continuació es presenten les propostes per a cada àmbit d'actuació. En el "Document II – Programa d'Actuacions" es poden consultar les fitxes completes per a cada proposta.

1.3.1. Mobilitat a peu

Mobilitat a peu	
P-1	Ampliar les voreres de la xarxa bàsica de vianants l'ample establert per la normativa d'accessibilitat
P-2	Supressió de totes les barreres arquitectòniques de la xarxa bàsica de vianants
P-3	Enllaçar els eixos comercials
P-4	Fent barri: anem a la plaça
P-5	Estudis de millora de les seccions dels carrers de barris
P-6	Pla de camins segurs a les escoles
P-7	Xarxa d'itineraris de natura, salut i lleure
P-8	Mapa municipal de desplaçaments a peu

1.3.2. Mobilitat en bicicleta

Mobilitat en bicicleta	
B-1	Aprovació de la xarxa bàsica ciclable
B-2	Disseny, senyalització i construcció 10,9 km de la xarxa ciclable
B-3	Ampliació de la xarxa d'estacionaments de la Girocleta
B-4	Ampliació de la xarxa d'estacionament de bicicleta
B-5	Plànol d'estacionaments i itineraris recomanats per a bicicletes
B-6	Potenciar el repartiment de mercaderies en bicicleta

1.3.3. Mobilitat en transport públic

Mobilitat en transport públic	
TP-1	Millora de les línies de transport urbà
TP-2	Creació de punts de connexió
TP-3	Pla de comunicació
TP-4	Política tarifaria
TP-5	Serveis a aparcaments dissuasoris
TP-6	Millora de les infraestructures i els autobusos

TP-7	Millora de les parades de transport públic
TP-8	Transport interurbà: autobusos i tren
TP-9	Taxis
TP-10	Normativa i legislació

1.3.4. Mobilitat en vehicle privat

Mobilitat en vehicle privat	
VP-1	Implantació dels criteris de gestió de la xarxa viària jerarquitzada
VP-2	Equilibri de fluxos motoritzats a l'Eixample
VP-3	Pacificació del trànsit
VP-4	Pla d'impuls del vehicle elèctric
VP-5	Pla d'incentivació de l'ús del cotxe compartit
VP-6	Modelització de la xarxa d'intensitat i origen–destinació

1.3.5. Aparcament

Aparcament	
A-1	Disminució de places d'aparcament a la via pública
A-2	Pla d'aparcaments
A-3	Aparcaments per a càrrega i descàrrega
A-4	Aparcaments per a usos específics
A-5	Millorar la informació dels aparcaments per disminuir el trànsit d'agitació
A-6	Elaborar reglament per a aparcaments públics en concessió municipal

1.3.6. Seguretat viària

Seguretat viària	
SV-1	Pla de seguretat viària
SV-2	Millora de la convivència vianant–ciclista
SV-3	Pla especial diagnòstic i millora de les interseccions dels carrils bicis amb la xarxa bàsica i secundària

1.3.7. Actuacions ambientals

Actuacions ambientals	
AM-1	Xarxa de vigilància soroll via pública
AM-2	Actualització del Mapa de Soroll de la ciutat
AM-3	Xarxa semi-permanent de control qualitat aire
AM-4	Xarxa de vigilància automàtica de la qualitat de l'aire

1.3.8. Accés a zones comercials, industrials i centres de treball

Accés a zones comercials, industrials i centres de treball	
AC-1	Potenciar la relacions amb els gestors de mobilitat dels principals generadors de mobilitat
AC-2	Estudi per millorar el transport sostenible als polígons industrials
AC-3	Reunions periòdiques amb els Ajuntaments propers per tractar la mobilitat de forma conjunta

1.3.9. Promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles

Promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles	
MS-1	Revisar i actualitzar els programes d'educació en mobilitat de l'Ajuntament
MS-2	Campanyes per al foment de la bicicleta

1.3.10. Una mobilitat intel·ligent

Una mobilitat intel·ligent	
MI-1	Informació de transport públic, mobilitat i estacionaments mitjançant smartphone
MI-2	Pagament de l'estacionament regulat en superfície i del transport públic mitjançant smartphone
MI-3	Recull de dades de circulació i estacionament de vehicles
MI-4	Control dels vehicles (accés, semàfors, ITV, assegurances) mitjançant càmeres de lectura de matricules
MI-5	Control de velocitat mitjançant sistemes de detecció

2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

L'elaboració del PMU Girona ha seguit les fases de l'avaluació ambiental de plans i programes fixades per la llei 9/2006.

A continuació es presenta una taula resum del procés d'elaboració, on es detallen les fases i els documents generats en cadascuna d'elles:

PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMU					
Data	Fases PMU	Fases d'avaluació ambiental	Documents generats	Òrgan responsable	Data d'emissió
Setembre 2012 a Juny de 2014	Redacció PMU	Inici de treballs d'avaluació ambiental del PMU	ISA preliminar	Ajuntament de Girona	30/09/2013
		Període de consultes per a l'elaboració del Document de referència	Document de referència	Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del DTES	13/12/2013
Juny de 2014	Aprovació inicial PMU	Avaluació ambiental del PMU	PMU i ISA	Ajuntament de Girona	09/06/2014
Juliol i Agost de 2014	Informació Pública	Consultes sobre PMU i ISA	Informe d'al·legacions al PMU i l'ISA	Ajuntament de Girona, DTES	03/07/2014 al 27/08/2014
Pendent	Aprovació definitiva	Elaboració de la memòria ambiental	Vist-i-plau de la memòria ambiental	Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del DTES	Pendent
		Presentació del PMU + memòria ambiental	Aprovació definitiva del PMU	DTES	Pendent

Taula 2.1 – Procés d'avaluació ambiental del PMU.

Font: AIM, elaboració pròpia

3. ABAST DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

Amb data 13 de desembre de 2013, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va emetre el document de referència per a l'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Girona amb l'objecte de determinar, d'acord amb l'article 9 de la Llei 9/2006 de 28 d'abril, l'amplitud, el nivell de detall de l'informe de sostenibilitat ambiental i els criteris ambientals estratègics i els indicadors dels objectius ambientals i principis de sostenibilitat aplicables a cada cas.

El document de referència va ser emès un cop identificades i consultades les administracions públiques afectades i el públic interessat.

Les principals determinacions del document de referència són:

- Esbós del contingut i objectius principals del pla: es demana que en l'ISA hi hagi una síntesi dels aspectes més rellevants del PMU.
- Relació amb altres plans i programes: l'ISA ha de contenir una recopilació d'aquells plans i actuacions significatives que afectin l'àmbit del Pla.
- Diagnosi: L'ISA ha de contenir els aspectes més rellevants de la diagnosi del document del PMU.
- Definició dels objectius i indicadors ambientals: cal definir en l'ISA la quantificació dels objectius ambientals del Pla.
- Descripció i avaluació de les alternatives: s'ha de reflectir en l'ISA les diferents alternatives de futur considerades en l'elaboració del PMU, incloent com a mínim l'alternativa zero (que correspon a la de l'escenari tendencial de futur).
- Descripció i avaluació dels efectes ambientals de l'alternativa escollida: En l'ISA caldrà avaluar de forma quantitativa els indicadors de seguiment relacionats amb els objectius ambientals.
- Mesures de seguiment i supervisió: en l'ISA caldrà incloure els mecanismes que permetin verificar periòdicament l'eficàcia de l'avaluació ambiental duta a terme.
- Avaluació global del Pla: on caldrà verificar el compliment dels objectius ambientals, realitzant a la vegada una síntesi dels resultats assolits.
- Síntesi: Finalment, l'ISA ha de contenir un resum, en termes fàcilment comprensibles, de tota la informació anteriorment facilitada.

4. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

4.1. Incorporació del contingut de les determinacions del document de referència

L'Informe de Sostenibilitat Ambiental entrat per registre a la Subdirecció General de d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en data 30 de setembre de 2013 adequa la seva estructura als apartats indicats en el "Document de referència per a l'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Girona" emès per la mateixa Subdirecció General d'Avaluació Ambiental.

El document de l'ISA s'estructura de la manera següent, d'acord amb el proposat en el document de referència:

1. INTRODUCCIÓ A L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
 - 1.1. OBJECTIU DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
 - 1.2. LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE
2. CONTINGUTS I OBJECTIUS PRINCIPALS DEL PLA
 - 2.1. ÀMBITS I CONTINGUTS DEL PLA
 - 2.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES
 - 2.3. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA
3. DIAGNOSI AMBIENTAL VINCULADA A LA MOBILITAT
 - 3.1. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT
 - 3.2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A PEU
 - 3.3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA
 - 3.4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU
 - 3.5. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT
 - 3.6. DIAGNOSI DE L'APARCAMENT
 - 3.7. DIAGNOSI DE FLUXOS
 - 3.8. DIAGNOSI DE LA SEGURETAT VIÀRIA
 - 3.9. DIAGNOSI MEDIOAMBIENTAL
 - 3.9. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL
4. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 4.1. OBJECTIUS AMBIENTALS DE PLANS RELACIONATS
 - 4.2. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU DE GIRONA
5. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

- 5.1. ALTERNATIVA ZERO: ESCENARI TENDENCIAL
- 5.2. ALTERNATIVES 1 (ESCENARI SOSTENIBLE)
- 5.3. ALTERNATIVES 2 (ESCENARI OPTIMISTA)
- 5.4. ALTERNATIVA ESCOLLIDA
- 5.5. LES PROPOSTES DEL PMU
- 6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA
 - 6.1. REPARTIMENT MODAL
 - 6.2. PARC MÒBIL
 - 6.3. AVALUACIÓ DE PARÀMETRES
 - 6.4. COMPARATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA AMB L'ESCENARI TENDENCIAL
- 7. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA
 - 7.1. AVALUACIÓ DEL GRAU D'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS
 - 7.2. CONTRIBUTIÓ AL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 7.3. PRIORITAT AMBIENTAL DE LES MESURES DEL PLA
 - 7.4. CONTRIBUTIÓ DE CADA MESURA ALS PRINCIPALS FLUXOS DE MOBILITAT
- 8. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ
 - 8.1. INDICADORS DE SEGUIMENT
- 9. SÍNTESI
 - 9.1. INTRODUCCIÓ A L'INFORME DE SOSTENIBILITAT PRELIMINARS
 - 9.2. EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE GIRONA
 - 9.3. OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 9.4. ALTERNATIVES ESTUDIADES
 - 9.5. CONCLUSIONS

4.2. Abast dels continguts de l'informe de sostenibilitat ambiental

A l'ISA del PMU es proposa el compliment d'una sèrie d'objectius ambientals, que es plantegen a partir dels objectius descrits als document de referència.

A continuació s'exposen els objectius ambientals de l'ISA:

COST UNITARI	Actual	Objectiu
Cost mitjà del desplaçament (€/desplaçament)	2,09	2,03
COBERTURA TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT	Actual	Objectiu
Persones amb transport públic adaptat disponible (%)	96,7	100
TEMPS MITJÀ DE DESPLAÇAMENT	Actual	Objectiu
Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport públic (min)	21,7	19,8
Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport privat motoritzat (min)	12,7	11,6
POTENCIAR EL CANVI MODAL	Actual	Objectiu
Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta	65,1%	69,1%min.
ACCIDENTALITAT	Actual	Objectiu
Víctimes mortals en accidents	2	1
Nombre de morts i de ferits greus	22	16
Accidents anuals amb víctimes	416	270
Accidents anuals amb víctimes per cada 1.000.000 veh-km	1,1611	N/A
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	Actual	Objectiu
Emissions de NO _x (en t/any)	319,87	258,31
Emissions de PM ₁₀ (en t/any)	54,44	43,96
CONSUM ENERGÈTIC	Actual	Objectiu
Consum d'energia destinada al transport (en tep/any)	22.361	18.057
EMISSIONS DE GEH	Actual	Objectiu
Emissions de CO ₂ (en t/any)	66.703	53.365
OCUPACIÓ DELS TURISMES	Actual	Objectiu
Ocupació mitjana dels turismes (persones/vehicle)	1,32	1,42
QUALITAT ACÚSTICA	Actual	Objectiu
Percentatge de població exposada a més de 65 dBA durant el dia	38%	30%
Percentatge de població exposada a més de 55 dBA durant la nit	41%	33%

Taula 4.2.1 – Valors dels objectius ambientals per a l'any 2017.

Font: AIM, elaboració pròpia

4.3. Síntesi de l'avaluació d'alternatives

L'ISA va incloure el desenvolupament de diferents alternatives de futur amb la finalitat de assolir els objectius marcats en el PMU:

- "Alternativa Zero" o escenari tendencial: equival a l'opció de no realitzar cap actuació addicional de millora i promoció de la mobilitat sostenible al municipi de Girona. Aquest escenari és el resultat del manteniment de les tendències demogràfiques i de mobilitat que han portat a la situació actual.
- Alternativa 1: Per al desenvolupament de l'escenari sostenible s'han considerat un conjunt d'estratègies que poden donar lloc a una modificació dels hàbits en la mobilitat del municipi de Girona:



- Creació de vies ciclistes, tant a nivell municipal com intermunicipal per tal d'augmentar la quota modal en aquest mode de transport.
 - Increment de la continuïtat i connectivitat de les vies ciclistes.
 - Creació de dos nous eixos ciclables.
- Millora de l'oferta de la xarxa de vianants.
 - Augment de l'amplada de voreres i millora de l'accessibilitat en guals en els principals itineraris de vianants de connexió amb el centre i als eixos comercials.
 - Pintat de passos de vianants en cruïlles de la xarxa principal que actualment no en disposen.
- Augment de l'oferta dels serveis de transport públic per tal d'esdevenir una alternativa guanyadora al vehicle privat.
 - Mitjançant actuacions com la millora de freqüències, modificacions de línies, millora de la informació a l'usuari, etc...
 - Creació d'una nova línia de bus urbà.
- Polítiques de gestió de l'aparcament en destinació al centre, per afavorir el traspàs modal del vehicle privat a la resta de modes de transport.
 - Creació d'aparcaments dissuasoris.
- Reducció del transport de mercaderies per carretera i millora dels sistemes de distribució urbana de mercaderies.
 - Increment de l'ocupació dels vehicles de mercaderies, regulació dels vehicles comercials, restriccions d'accés...
- Increment de l'ocupació del vehicle privat per tal de disminuir el nombre de vehicles en circulació.
 - Foment del car-sharing i car-pooling.
- Alternativa 2: aquest nou escenari presenta unes exigències majors i és més exigent que l'alternativa 1, amb la necessitat d'incrementar la mobilitat en modes no motoritzats en els desplaçaments interns. Les estratègies per al desenvolupament d'aquest escenari que han de donar lloc a una modificació dels hàbits en la mobilitat són les mateixes que els recollides en l'escenari anterior reforçant aquelles que han d'afavorir un traspàs modal cap a la bicicleta i els desplaçaments a peu (en negreta):
 - Creació de vies ciclistes, tant a nivell municipal com intermunicipal per tal d'augmentar la quota modal en aquest mode de transport.
 - Increment de la continuïtat i connectivitat de les vies ciclistes.
 - Creació de tres nous eixos ciclables.
 - Millora de l'oferta de la xarxa de vianants.
 - Augment de l'amplada de voreres i millora de l'accessibilitat en guals en els principals itineraris de vianants de connexió amb el centre i als eixos comercials.
 - Pintat de passos de vianants en cruïlles de la xarxa principal que actualment no en disposen.

- Inici de la primera fase del Pla de reforma de l'Eixample històric (delimitat per les places de Pompeu Fabra i Hospital, i els carrers de Barcelona, Emili Grahit i el riu Onyar) de millora de connectivitat de vianants i reducció de l'espai al vehicle privat motoritzat.
- Augment de l'oferta dels serveis de transport públic per ta d'esdevenir una alternativa guanyadora al vehicle privat.
 - Mitjançant actuacions com la millora de freqüències, modificacions de línies, millora de la informació a l'usuari, etc...
 - Creació d'una nova línia de bus urbà.
- Polítiques de gestió de l'aparcament en destinació al centre, per afavorir el traspàs modal del vehicle privat a la resta de modes de transport.
 - Creació d'aparcaments dissuasoris.
- Reducció del transport de mercaderies per carretera i millora dels sistemes de distribució urbana de mercaderies.
 - Increment de l'ocupació dels vehicles de mercaderies, regulació dels vehicles comercials, restriccions d'accés...
- Increment de l'ocupació del vehicle privat per tal de disminuir el nombre de vehicles en circulació.
 - Foment del car-sharing i car-pooling.
- Reducció de la mobilitat en vehicle privat motoritzat.
 - Reducció de l'aparcament per al vehicle privat en via pública al centre.

De totes les alternatives, l'alternativa zero o tendencial queda descartada per no aconseguir els objectius del PMU. De la mateixa manera no es pot plantejar de desenvolupar l'alternativa 1 doncs l'escenari de futur que desenvolupava no complia varis dels objectius demanats. **L'alternativa 2 va ser l'alternativa escollida** per a desenvolupar-se en el PMU per mitjà de les propostes d'actuació.

5. AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS A L'AVAUACIÓ AMBIENTAL I A LA PROPOSTA DEL PLA

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona, des dels inici de treballs d'avaluació ambiental fins la seva aprovació inicial ha garantit la participació ciutadana en les diferents fases de redacció.

En aquest apartat es presenta com s'han pres en consideració les al·legacions rebudes durant el període d'informació pública tant del PMU. Es valoren les aportacions que tenen com a objecte directe l'ISA com les modificacions sofertes pel PMU sotmès a aprovació inicial.

5.1. Aportacions del document de referència del DTES

Per tal d'elaborar el document de referència del PMU de Girona, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va dur a terme una sèrie de consultes a entitats municipals, intermunicipals i d'organismes de la Generalitat de Catalunya durant el període d'informació pública de l'ISA. Les aportacions es van recollir en el propi document de referència:

Aportacions	Grau d'incorporació al PMU
Explicitar més clarament quins són els fluxos els principals fluxos de mobilitat intra i intermunicipals amb un potencial de canvi modal més rellevant.	S'han identificat i analitzat els fluxos de mobilitat d'acord amb el contingut de l'annex 1 de la Circular 1/2010 per la qual es determinen els continguts mínims dels documents que causen l'inici del procés d'avaluació ambiental.
Incorporar les determinacions del Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020.	S'ha incorporat a l'apartat de relacions amb plans i programes
Incorporar la situació de la xarxa d'intercanviadors actual	S'ha incorporat la diagnosi de la xarxa d'intercanviadors
Cal establir una prioritització de les mesures d'acord amb criteris exclusivament ambientals.	S'ha realitzat la prioritització d'aquestes mesures.
Definir els objectius que es pretenen assolir per a cada un dels principals fluxos de mobilitat	S'han definit l'objectiu de canvi modal per a aquests fluxos
Preveure la realització d'un informe de seguiment als tres anys i als sis anys que s'han de remetre a la Direcció General de Polítiques Ambiental	S'han indicat la necessitat de realitzar els esmentats informes.
Cal incorporar la contribució dels objectius ambientals de cada mesura.	S'ha incorporat una matriu indicant la contribució de cada mesura en l'assoliment dels objectius ambientals.
Vincular els principals fluxos de mobilitat urbans i interurbans amb les mesures previstes	S'ha incorporat la contribució de cada mesura als principals fluxos de mobilitat
Indicar quin percentatge representen les emissions derivades de la mobilitat local respecte les emissions del sector transport a Catalunya	S'ha incorporat la dada sol·licitada.

5.2. Aportacions de Direcció General de Qualitat Ambiental

La direcció General de Qualitat Ambiental ha remés tres informes relatius a la qualitat de l'aire, el vector de contaminació acústica i el vector llum.

Informe relatiu a l'avaluació ambiental pel que fa a la qualitat acústica

El següents punts són les aportacions que realitza el "Informe relatiu a l'avaluació ambiental pel que fa a la qualitat acústica":

- *Es demana actualitzar correctament la normativa.*
 - o S'ha actualitzat la legislació tal com es demana a l'informe.
- *Es demana avaluar l'estat de la qualitat de l'aire en els últims 5 anys en els punts que pertanyen a la XVPCA.*
 - o S'inclou l'anàlisi en el PMU de la qualitat de l'aire en funció de les dades de les estacions de mesurament de la XVPCA en els darrers 5 anys (2009-2013).
- *Es demana afegir al seguiment del PMU l'estimació de la reducció en emissions que representa la implantació de les mesures.*
 - o En les mesures de seguiment del PMU de Girona ja s'incorporen indicadors per poder estimar la reducció en emissions que representa la implantació de les mesures.
- *Referent a les mesures AM-3 i AM-4 del PMU, es demana tenir en compte que els dades resultats d'aquesta xarxa que esmenten no es consideren com a dades oficials per a l'avaluació de la qualitat de l'aire ja que no són punts de mesurament integrats a la XVPCA. El seu ús ha de ser orientatiu per a la determinació de mesures i consells per a la població.*
 - o S'ha incorporat aquesta observació a les mesures AM-3 i AM-4. Adicionalment es proposa Es negociarà amb la Direcció General de Contaminació Atmosfèrica el integrar els punts de mesurament d'aquesta xarxa a la XVPCA.

Informe relatiu al vector contaminació acústica

El següents punts són les aportacions que realitza el "Informe relatiu al vector contaminació acústica":

- Es demana que es tingui en compte els objectius de qualitat acústica d'acord amb les zones de sensibilitat i els usos del sòl del mapa de capacitat acústica aprovat i adequat amb el que estableix la disposició final i l'Annex A del Decret 176/2009, de 10 de novembre.
 - o S'inclou aquesta informació a l'apartat d'objectius del PMU.
- Es demana esmentar l'obligació de l'ajuntament de l'adequació de l'ordenança sobre sorolls i vibracions al Decret 176/2009. De 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament del a Llei 16/2002 del 22 de juny.
 - o No s'inclou aquest recordatori al PMU perquè l'Ordenança de l'Ajuntament ja està adequada.

Informe relatiu al vector llum

El següents punts són les aportacions que realitza el "Informe relatiu al vector contaminació acústica":

- Es demana tenir en compte el Mapa de la protecció envers la contaminació lluminosa a Catalunya i complir, durant les fases de construcció i/o explotació, amb les prescripcions de la Llei 6/2001, de 31 de Maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, i les prescripcions del Reial

Decret 1890/2008, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el reglament d'eficiència energètica ens instal·lacions d'enllumenat exterior i les seves instruccions tècniques complementaries EA-01 a EA-07.

- o Les consideracions d'aquest informe es troben fora de l'àmbit d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana de Girona i per aquest motiu no ha estat incloses al document del PMU.

5.3. Aportacions de particulars

S'han realitzat tres al·legacions o peticions al PMU a nivell particular durant el període d'exposició pública posterior a l'aprovació inicial del Pla.

AL-LEGACIÓ 1	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Continuar la traçada del carril bici de l'avinguda Lluís Pericot per damunt de la rambla central i convertir-lo en carril seguretat (més segur). Restituir i replantar el parterre que s'hagi vist afectat per l'obra del carril bici i en altres punts de la rambla central.	El Plànol 8.2 Proposta de xarxa ciclable mostra una proposta de construcció de la xarxa ciclable que pot servir com a guia però no és la solució definitiva i per tant es valorarà en el moment de fer el projecte executiu de cada carril bicicleta. Per tant cal especificar en la redacció de la proposta B1 que la tipologia de carril bicicleta que es mostra al plànol 8.2 és una guia d'actuació. En aquest sentit tampoc és convenient estimar l'al·legació en els termes formulats per proposar una solució concreta de xarxa ciclable.
Reduir la velocitat màxima de l'avinguda Lluís Pericot i fixar-la per sota de 50 km/h.	La taula 8.4.1.2 estableix els criteris de gestió de la xarxa, tot i que poden ser modificables. La proposta és concreta per una via i el Pla de Mobilitat no entra en aquest detall.
Preveure sistemes de control de velocitat a l'avinguda Lluís pericot	L'al·legació especifica un carrer on posar els sistemes de detecció de la velocitat. No és convenient incloure els carrers en el PMU perquè la proposta s'ha de basar en un estudi tècnic que es fonamentarà en el Pla de seguretat viària i dades d'infraccions i accidentalitat de la Policia Municipal.
Més vigilància per part de la Policia Municipal per evitar aparcament en doble fila i el respecte a les senyals de tràfic i indicacions dels semàfors.	Aquesta al·legació no té cabuda dins del PMU atès que el redactat del PMU no detalla aquestes actuacions.

AL-LEGACIÓ 2	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Prolongació del carril bicicleta sobre el nou pont de Pont Major i la senyalització horitzontal en l'avinguda Tarradellas de forma que es connecti amb els carrils bici actuals que arriben des del centre fins la rotonda del pavelló de Fontajau	El programa elaborat d'execució planteja una dotació el més equilibrada possible en els diferents sectors de la ciutat. Atès que el PMU ja preveu tres grans intervencions en el sector nord de la ciutat, la resta d'adequacions de la xarxa ciclable es realitzen en diferents àmbits. Tanmateix el calendari d'execució ha analitzat la viabilitat d'execució a nivell de càrrega de treball i no es pot programar més actuacions per als anys sense treure res del que està previst.
Prolongació a l'avinguda Tarradellas del carril bicicleta davant dels maristes	Aquest carril bici sol·licitat ja està inclòs a la xarxa bàsica ciclable però no està programada la seva actuació dins del termini del PMU.
La comprovació de la senyalització de l'eix de l'avinguda Tarradellas	Aquesta al·legació no té cabuda dins del PMU atès que el redactat del PMU no detalla aquestes actuacions.
Que s'afegeixin a la memòria els carrils bici que hi han d'haver sobre el nou pont de Pont Major.	A la taula 8.2.2.1 a la tercera fila s'especifica el carril bici en el nou pont sobre el riu Ter i a la rotonda del passeig Sant Joan Bosco, i en el 8.2 també hi consta.

AL·LEGACIÓ 3	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Continuar la traçada del carril bici de l'avinguda Lluís Pericot per damunt de la rambla central i convertir-lo en carril seguretat (mes segur). Restituir i replantar el parterre que s'hagi vist afectat per l'obra del carril bici i en altres punts de la rambla central.	El Plànol 8.2 Proposta de xarxa ciclable mostra una proposta de construcció de la xarxa ciclable que pot servir com a guia però no és la solució definitiva i per tant es valorarà en el moment de fer el projecte executiu de cada carril bicicleta. Per tant cal especificar en la redacció de la proposta B1 que la tipologia de carril bicicleta que es mostra al plànol 8.2 és una guia d'actuació. En aquest sentit tampoc és convenient estimar l'al·legació en els termes formulats per proposar una solució concreta de xarxa ciclable.
Reduir la velocitat màxima de l'avinguda Lluís Pericot i fixar-la per sota de 50 km/h	La taula 8.4.1.2 estableix els criteris de gestió de la xarxa, tot i que poden ser modificables. La proposta és concreta per una via i el Pla de Mobilitat no entra en aquest detall.
Preveure sistemes de control de velocitat a l'avinguda Lluís Pericot	L'al·legació especifica un carrer on posar els sistemes de detecció de la velocitat. No és convenient incloure els carrers en el PMU perquè la proposta s'ha de basar en un estudi tècnic que es fonamentarà en el Pla de seguretat viària i dades d'infraccions i accidentalitat de la Policia Municipal.

5.4. Aportacions d'entitats

S'han realitzat dos al·legacions o peticions al PMU a nivell particular durant el període d'exposició pública posterior a l'aprovació inicial del Pla.

Entitat: CUP	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Es proposa "Incrementar el rebaixat de les voreres (...)"	Tot i que l'al·legació s'esmenta per l'apartat P1, l'apartat P2 precisament fa referència a la supressió de barreres arquitectòniques. Per tant pel que fa al rebaixat, ja està inclòs i és objecte del punt P2 en un sentit més ampli, perquè suprimir barreres arquitectòniques inclou totes les solucions urbanístiques, tant rebaixar voreres, com plataforma única en tot el carrer.
Es proposa "(...) fer vies d'un sol nivell, tot afavorint al mobilitat a peu".	Pel que fa a la proposta de fer vies d'un sol nivell és un criteri tècnic que cal estudiar la seva idoneïtat en cada cas i a més és aplicable a totes les actuacions de la Mobilitat a peu. Tanmateix cal fer constar que la taula 8.4.1.2 estableix els criteris de gestió de la xarxa, entre ells els sistemes de pacificació. A la taula es preveu per als carrers de circulació restringida, el sistema de pacificació de plataforma única. Per als carrers veïnals no ho preveu. S'hi afegirà perquè en determinades configuracions pot ser aconsellable.
Es proposa integrar un itinerari entre la zona de la Devesa i l'hospital Trueta a través de l'avinguda de França, passant pels centres que hi ha al sector.	Tot i que l'al·legació s'esmenta per l'apartat P3, l'apartat P1 precisament fa referència a l'ampliació de la xarxa bàsica de vianants i l'apartat P2 a la supressió de barreres arquitectòniques.
Es proposa que el pla de camins segurs a les escoles vagi acompanyat de mesures potents per a reduir el trànsit al voltant de les escoles.	Aquesta al·legació seria resultat dels propis estudis que es realitzen quan es fan els projectes de camins segurs a cada escola. Es pot posar com a criteri perquè es valori a l'hora de fer cada projecte.

Entitat: CUP	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Que es facin setmanes especials de sensibilització que convidin a la comunitat educativa (alumnat, AMPA, PAS, professorat, lleure ...) a prescindir del vehicle privat motoritzat per accedir a les escoles. Acompanyar aquest projecte de mesures de sensibilització ambiental, d'estalvi energètic i de qualitat de vida.	Aquesta al·legació seria resultat dels propis estudis que es realitzen quan es fan els projectes de camins segurs a cada escola. Es pot posar com a criteri perquè es valori a l'hora de fer cada projecte.
Ampliar llista d'escoles: CEIP Taialà, Escola Bressol la Baldufa i CEIP Eiximenis	El PMU proposa fer una escola a l'any a la vista de la complexitat i amplitud d'actuacions que cal realitzar per a cada projecte de Camí segur a l'escola (experiència de la prova pilot feta a l'escola Mare de Déu del Mont). La llista d'escoles incloses en el PMU s'ha confeccionat a partir dels informes de la Policia Municipal i educació.
Es proposa afegir al mapa aspectes relacionats amb l'estalvi energètic, la reducció d'elements contaminants i de CO ₂ , així com els beneficis derivats de la lluita contra el canvi climàtic.	La proposta enriqueix la informació del mapa
Fer edicions especials per a col·lectius concrets: gent gran, estudiants, treballadors, d'oferta d'oci.	No hi ha suficients trets diferenciats en aquest tipus d'usuaris per fer edicions especials.
Es proposa implantar mesures de bonificació fiscal per als usuaris de la bicicleta que acreditin que fan els seus desplaçaments urbans en bicicleta.	És una proposta que discrimina les persones que van a peu, que són les més respectuoses amb el medi ambient així com les que per raons de mobilitat reduïda necessiten desplaçar-se amb transport urbà o vehicle a motor privat. El PMU ja presenta propostes que penalitzen els usuaris del vehicle privat.
Es proposa que hi hagi mesures més actives en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible i Segura, com per exemple talls importants de trànsit en zones importants i centríques de la ciutat. Restringir el trànsit a la zona centre i del barri Vell excepte emergències i repartiment de mercaderies en franges molt restringides.	En les primeres edicions de la SMSS es van realitzar actuacions de talls importants que no van tenir els efectes educatius de reflexió a la ciutadania desitjats. Més aviat el contrari. Les propostes que fa la Comissió de la Setmana de Mobilitat Sostenible i Segura de Catalunya van encaminades a fer actes per promocionar la mobilitat sostenible i a mesures permanents com per exemple la construcció de carrils bicicleta.
Es proposa convertir la bicicleta en la protagonista de la Mobilitat Sostenible i Segura, creant incentius com ara regalar bicicletes o incentivant als empleats de l'ajuntament a prescindir del cotxe i apostar per a la bicicleta. Cal que els electes del municipi donin exemple, especialment l'alcalde.	És una proposta que discrimina els altres modes de transport sostenibles.
Programar per a 2015 un carril bici de la zona centre al sector Est realitzat amb elements de protecció i senyalització	El carril està planificat per a 2017. El PMU ha prioritzat l'execució dels carrils bicicleta en funció del nombre d'usuaris reals/potencials i la categoria de la xarxa. El calendari elaborat ha analitzat la viabilitat d'execució a nivell de càrrega de treball i no es pot programar més actuacions per als anys sense treure res del que està previst. Respecte als elements de protecció és un aspecte tècnic que s'ha de valorar en el projecte, tot i que l'estudi previ realitzat ja ha detectat que l'amplada de la via no permet fer carril segregat en varis trams de la via.

Entitat: CUP	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Recuperar el carril bici que enllaça el passeig d'Olot amb Salt sobre la calçada, ben delimitat i protegit. Es proposa retirar l'antic carril bici de la vorera i reubicar-lo a la calçada, tot reduint l'espai per a cotxes.	Ja es va treure la senyalització del carril bici per damunt la vorera nord del passeig d'Olot fa uns anys per la perillositat que oferia als vianants i es va senyalitzar un carril segregat a la vorera Sud fins al carrer Montnegre i a continuació pel carrer Montfalgars fins arribar a Salt. La solució de carril bici segregat a nivell de vorera és l'aplicada en tot l'eix Emili Grahit, plaça Europa i passeig d'Olot i no genera conflictes amb els vianants i ofereix seguretat als ciclistes. El passeig d'Olot és una via primària, atesa l'elevada IMD de vehicles aquesta proposta no és viable en el termini d'aquest PMU. La taula 8.4.1.2 estableix els criteris de gestió de la xarxa, entre ells com ha de ser la xarxa ciclable en funció de la categoria de la via.
Es proposa un nou termini del carril bici de Jaume I no més enllà del 2016.	El carril bici està planificat per al 2018. L'any 2014 està planificat el carril sota el viaducte que pràcticament és paral·lel i és una via alternativa molt potent per a les bicicletes. El calendari elaborat ha analitzat la viabilitat d'execució a nivell de càrrega de treball i no es pot programar més actuacions per als anys sense treure res del que està previst.
Es proposa una estació pel sector EST	La proposta d'instal·lació d'estacions de Girocleta del PMU respon a 7 criteris tècnics. El segon criteri és que la distància entre dues estacions hauria de ser com a màxim de 300 metres, ja que si una estació està plena o avariada, l'usuari ha de deixar/cercar la Girocleta a la més propera. Seguint aquest criteri les estacions es van col·locant de forma concèntrica des del centre de la ciutat. Atès que la proposta no coincideix amb els criteris tècnics d'implantació d'estacions exposats en el pla de mobilitat urbana i per tant no es podria garantir un bon servei, no es pot estimar.
Es proposa instal·lar aparcaments de bicicletes (un mínim de 100) als aparcaments soterranis de propietat i concessió municipal i negociar-ho amb els privats	Mesura que pot afavorir que més persones utilitzin la bicicleta si no disposen de lloc a casa per guardar-la.
Mantenir i garantir el recorregut de la L11 introduint els canvis i millores que siguin necessaris.	La Taula de Mobilitat en la sessió del 30/09/14 ha acordat l'alternança de la L-11 els dies feiners de dilluns a divendres pel Barri vell per garantir una bona cobertura a tots els barris del seu recorregut.
Creació de la tarja 20/30 que ofereixi la possibilitat de fer 20 viatges en 30 dies a preus competitiu o bé la creació de la tarja 30/60 que ofereixi fer 30 viatges en 60 dies a preus més rebaxats. Adreçat especialment a famílies de classe treballadora amb rendes ajustades	L'ATM, que és l'òrgan responsable de la política tarifària a tot Catalunya i de fixar-ne els preus. Es viable transmetre la proposta a l'ATM perquè adapti les tarifes a les necessitats dels usuaris del transport públic.
Que els 30 viatges gratuïts mensuals que inclou la tarja T+70 s'ampliïn a 50 viatges tant per TMG com per TEISA. Especialment a les línies 3,4 i 6.	Segons els dades que es disposen els 30 viatges mensuals gratuïts cobreixen la mobilitat habitual entre els barris. Actualment ja s'ampliïen per motius mèdics.
Instal·lació de pantalles amb informació digital a rambla Xavier Cugat, avinguda Sant Narcís, Barril Vell, carretera Barcelona, i santa Eugènia	Aquesta proposta és coincident amb la redacció del PMU, simplement especifica les parades.
Impulsar una política de revisió de tarifes del tren convencional (mitja distància i rodalies) que permeti competir amb el TAV i que esdevingui un servei competitiu i atractiu per fer front al vehicle privat.	Coincident amb els criteris del PMU

Entitat: CUP	
Contingut de l'al·legació	Resposta
L'últim tren de sortida de Girona direcció Barcelona i Figueres ha de sortir més tard de les 23 hores i els caps de setmana més enllà de les 12.00 de la nit.	Coincident amb els criteris del PMU
L'últim tren amb origen Barcelona i destinació Girona ha de sortir més tard que les 00 hores i els caps de setmana s'ha d'incrementar aquesta franja horària fins a la matinada.	En la mateixa línia que el punt anterior.
Cal crear una xarxa de trens de rodalies que permetin connexions atractives amb Figueres i Barcelona i que alhora serveixin per estructurar el territori i millorar l'accessibilitat.	La primera part de la frase és idèntica que la del PMU, la segona la complementa.
Cal impulsar polítiques d'intermodalitat i potenciar més el binomi tren-bicicletes.	Favorable per a la mobilitat sostenible
Es proposa pacificar el carrer Santa Eugènia (tot). Un tractament especial entre Can Ninetes i la rodona. Proposen mesures com més regulació semafòrica, ressalts, reducció de carrils o instal·lació de radars.	El carrer Santa Eugènia és una de les vies amb un mix de modes de transport més complex: a peu, bicicletes, bus urbà (5 línies) i vehicle privat. El seu tractament ha de ser compatible amb tots aquests modes de transport. En el termini d'aquest pla de Mobilitat que és de 6 anys, es considera que les actuacions previstes són suficients. El PMU preveu carril bici entre el parc Central i el carrer Nou (una mesura molt potent de pacificació atès que eliminarà un carril de circulació de vehicles). El PMU també preveu radars i altres mesures que no especifica el lloc indicat perquè cal una valoració tècnica més detallada que es farà en el moment de la inversió. En vies on passa el transport urbà no es construeixen elements reductors de velocitat en calçada.
Recuperar les barreres físiques a la velocitat dels vehicles. Instal·lacions de ressalts en les vies més conflictives. Apostar per models intel·ligents que contribueixin a reduir la velocitat.	El PMU aposta per altres eines de control de la velocitat que no castiguin a tots els conductors. Atès que en el termini de 6 anys poden anar sorgint eines fiables a aplicar per pacificar el trànsit és aconsellable incloure un redactat que permeti implantar aquestes noves mesures efectives per a la pacificació.
Instal·lar ressalt al carrer Torrent del sector Est.	Aquesta al·legació no té cabuda dins del PMU atès que el redactat del PMU no detalla aquestes actuacions.
Desplegar un pla de convivència entre vianants i ciclistes. Edició de plànols i guies per fomentar l'ús responsable de la bicicleta i màxim respecte als vianants. Incrementar la senyalització vertical i horitzontal, campanyes,i altres propostes	Coincideix amb el que preveu el PMU. L'al·legació detalla possibilitats de les campanyes que s'estudiarà pels tècnics en el seu moment.
Treballar per crear reserves de silenci a la ciutat, tot definint espais exclosos del soroll que genera el trànsit rodat de vehicles a motor. Focalitzar els esforços a les zones amb més soroll, com pot ser les rodalies de la carretera Barcelona, l'avinguda de Sant Narcís, la rambla Xavier Cugat, la ronda Pedret o Jaume I.	D'acord amb la normativa vigent, i més concretament la llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, les "reserves de silenci" a que fa esment l'al·legació correspondrien al que s'anomena "Zones d'especial protecció de la qualitat acústica" (ZEPOA), i que tenen una definició i procés d'aprovació específic i reglamentat (articles 21 i 22 del Decret 176/2009 i article 6 de l'Ordenança municipal reguladora del soroll i les vibracions de Girona). Per tal de definir certs sectors de la ciutat com a ZEPOA cal primer que aquestes compleixin una sèrie de requisits. Entre altres que en les zones a declarar no es sobrepassa entre les 8h i les 21 h un valor límit d'emissió LAr de 50 dBA, i entre les 21 i les 8 h un valor de 40 dBA. Aquestes condicions no es compleixen en la majoria de sectors indicats. En qualsevol cas, un cop finalitzada l'actualització del mapa de sorolls de la ciutat, prevista per finals de 2014, en funció dels resultats obtinguts es pot estudiar la conveniència de declarar zones ZEPOA alguns sectors de la ciutat, com Sant Narcís.

Entitat: CUP	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Instal·lació de controls de qualitat de l'aire a les rodalies de la nova estació de busos i a la rampa d'accés a l'estació. Implementar-ho en el mateix moment d'obertura de l'estació de busos i l'aparcament per a vehicles privats.	En l'actualitat, el Pla de Vigilància Ambiental de l'Ajuntament de Girona, ja inclou un punt de mesura de contaminació atmosfèrica, com a part de la xarxa semi-permanent de mesura de la contaminació atmosfèrica, al Passeig d'Olot just en el punt de les rampa esmentades.
Impulsar mesures per a corresponsabilitzar les empreses en el desplaçament obligat de les plantilles de persones treballadores.	Aquesta al·legació és coincident amb l'actuació AC1 de Potenciar les relacions amb els gestors de mobilitat dels principals generadors de Mobilitat. Atès que en l'exposició de l'actuació és convenient expressar el seu objectiu, cal incloure el text en el redactat.
Creació de carrils bici als polígons industrials i zones comercials i centres de treball més densos del municipi.	Aquesta al·legació fa referència al paquet d'actuacions B1, xarxa bàsica ciclable. L'estudi efectuat ja va analitzar els centres de generació i atracció de desplaçaments identificats a la diagnosi i, per tant, els itineraris definits de la xarxa ja preveuen aquests accessos.
Creació d'un òrgan estable i orgànic que planifiqui i analitzi la mobilitat amb caràcter metropolità. És clau que els diferents municipis treballin amb perspectiva global i en sentit de potenciar la mobilitat sostenible, tot marcant com a objectiu l'eficiència, l'estalvi, la reducció Aquesta taula ha de tenir una periodicitat no inferior a una reunió trimestral i ha de ser itinerant	L'Ajuntament de Girona va constituir la Taula de Mobilitat el 23 de desembre de 2011 i en ella hi formen part representants de la Generalitat, ATM, Consell comarcal del Gironès, Mossos d'esquadra i ajuntaments de Salt, Sarrià de Ter, Vilablareix, Fornells de la Selva i Quart. Es considera que en el termini de 6 anys del PMU la Taula de Mobilitat pot realitzar aquesta funció.
Que s'incorporin punts de control al passeig d'Olot, al carrer de Santa Eugènia, avinguda Lluís Pericot, carrer de Barcelona i rambla Xavier Cugat.	L'al·legació especifica carrers on posar el sistema de detecció de la velocitat. No és convenient incloure els carrers en el PMU perquè la proposta s'ha de basar en un estudi tècnic que es fonamentarà en el Pla de seguretat viària i dades d'infraccions i accidentalitat de la Policia Municipal.

Entitat: ICV-EUiA	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Definir itineraris habituals segurs i prioritats donant prioritat a bicicletes i vianants en aquests itineraris a llocs concorreguts (Generalitat, Ajuntament, escoles ...)	El PMU ha definit la xarxa bàsica de vianants que es mostra en el plànol 8.1 com a resultat de l'anàlisi de les intensitats de vianants i els principals centres de generació i atracció de viatges a peu. L'actuació P1 d'ampliar aquestes voreres i l'actuació P2 de suprimir les barreres arquitectòniques en aquesta xarxa estan encaminades a potenciar aquests itineraris per als vianants.
La xarxa ciclable ha de preveure els itineraris en carril bici segur per la ciutat. Els trams compartits no s'hi poden incloure, per inseguretat, així com els carrils marcats a terra sense separació física.	El PMU preveu carrils segregats en les vies de la xarxa primària de la ciutat. Tanmateix en les altres vies, i per raons de manca d'espai físic (secció de carrer), es proposen solucions de compartir espai que són aconsellades en dossiers tècnics i aplicades amb èxit a moltes ciutats. La taula 8.4.1.2 estableix els criteris de gestió de la xarxa.

Entitat: ICV-EUiA	
Contingut de l'al·legació	Resposta
Aquesta xarxa hauria de preveure la creació de carrils que connectin els barris dels sectors Est amb parades de Girocleta al sector de Trueta i Est	La xarxa bàsica ciclable ja preveu un itinerari al sector Est i l'accés a l'hospital Trueta ja estava previst en el PMU i ja està executat des de l'agost d'aquest any. Al barri Sant Ponç, el PMU preveu una estació de Girocleta. Respecte a la proposta d'una estació al sector Est. La proposta d'instal·lació d'estacions de Girocleta del PMU respon a 7 criteris tècnics. El segon criteri és que la distància entre dues estacions hauria de ser com a màxim de 300 metres, ja que si una estació està plena o avariada, l'usuari ha de deixar/cercar la Girocleta a la més propera. Atès que la proposta no coincideix amb els criteris tècnics d'implantació d'estacions exposats en el pla de mobilitat urbana no es pot estimar per no garantir un bon servei.
Resoldre el conflicte de la L-11 desdoblant la línia permetent pas pel barri Vell i una altra directe amb més capacitat	Aquesta proposta es debatrà en el punt 1 de la Taula de Mobilitat
Ampliar l'horari de la línia L6 més enllà de les 15 hores per anar a Sant Daniel i a Font de la Pólvora. La demanda d'aquests barris és unànime.	Els serveis de la L-11 que van a Sant Daniel no van al Cap Güell atès que el temps no ho permet. Incrementar el número d'expedicions a Sant Daniel seria en detriment dels usuaris del CAP que són més nombrosos i molts amb mobilitat reduïda. Incrementar els itineraris per Font de la Pólvora és viable tècnicament.
Equiparar TMG a TEISA compensant el cost als barris perifèrics	Aquesta proposta posa de manifest algunes diferències del transport urbà i el de naturalesa interurbana però que té caràcter urbà (línies 3,4 i 6). La competència del transport interurbà correspon a la Generalitat de Catalunya. Per aquest motiu es pot incloure en el PMU la intenció de treballar per equiparar els dos tipus de transport per oferir el mateix nivell de servei.
Incloure el compromís de fer un grup de treball per oferir servei de taxi a preu d'altres transports públics per a persones amb mobilitat reduïda	Aquesta proposta enriqueix el servei d'aquest mitjà de transport públic
Calen mesures de pacificació del trànsit al voltant de les places identificades com a espais de barri	Aquesta al·legació fa referència a l'actuació P4. Fent barri: anem a la plaça que ja especifica que es faran actuacions de pacificació o eliminació de trànsit en aquestes places.
Preveure zona d'aparcaments dissuasius a Santa Eugènia	Aquesta al·legació fa referència a l'actuació A2. Pla d'aparcaments. D'acord amb l'estudi realitzat per l'equip redactor del PMU al barri de Santa Eugènia és convenient la implantació de zona verda.
Incloure sinistres en bicicleta	La proposta incrementa l'àmbit del Pla de seguretat viària
Afegir la millora dels automobilistes - ciclistes	Aquesta al·legació fa referència a l'actuació SV3, que tot i que està formulada en l'anàlisi de les cruïlles perquè és el punt més conflictiu entre automobilistes i ciclistes l'objectiu és millorar la convivència entre aquests dos modes de transport. Es considera convenient afegir l'objectiu de convivència en el redactat de la SV3.
Establir indicadors i criteris objectius per valorar si aquest pla de mobilitat contribueix a complir el pla de mitigació del canvi climàtic i en quina mesura	A l'apartat 7 del PMU es defineixen els indicadors i els valors objectiu del PMU que inclouen paràmetres de contaminació, consum energètic, emissions GEH, qualitat acústica, entre altres.
Les 1000 places d'aparcament de la nova estació del TAV no queden recollides en un pla que ha de servir per a un cert temps i això provocarà major trànsit i contaminació a la zona, caldria preveure'ls.	L'aparcament a què fa referència l'al·legació s'ha fet constar a la Taula 8.5.2.2. Escenari final d'aparcaments a Girona i al pla 8.5. No obstant, davant de la manca de confirmació de la seva obertura en el termini del PMU no s'ha valorat la seva influència.

5.5. Informe del Departament de Territori i Sostenibilitat

D'acord amb l'article 9.5 de la Llei de mobilitat 9/2003, per a l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat Urbana de Girona es necessària la resolució favorable de departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, per mitjà d'un informe que s'emetrà quan es faci arribar al departament el Pla en aprovació provisional.

6. CONCLUSIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

6.1. Integració dels aspectes ambientals en el PMU

Atesa la naturalesa ambiental dels plans de mobilitat urbana, totes les fases del pla i les actuacions que n'han resultat s'han enfocat amb la finalitat de garantir els principis de la mobilitat sostenible recollits a les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya (competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat).

En conseqüència i com s'ha vist al llarg de la memòria ambiental, els objectius ambientals han esdevingut també els objectius del pla, de manera que es garanteix plenament la integració dels aspectes ambientals en el PMU.

Per tot això, totes les actuacions que inclou el pla, incloent les modificacions i ampliacions incloses després del període d'informació pública, s'han redactat des de la concepció d'acomplir aquests objectius.

A continuació es presenta el grau d'assoliment dels objectius de l'escenari de futur proposat pel PMU (alternativa 2 "escenari optimista"):

COST UNITARI	Alt-2	Objectiu
Cost mitjà del desplaçament (€/desplaçament)	1,85	2,09
COBERTURA TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT	Alt-2	Objectiu
Persones amb transport públic adaptat disponible (%)	100	100
TEMPS MITJÀ DE DESPLAÇAMENT	Alt-2	Objectiu
Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport públic (min)	<19,8	19,8
Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport privat motoritzat (min)	<11,6	11,6
POTENCIAR EL CANVI MODAL	Alt-2	Objectiu
Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta	69,2%	69,1%min.
ACCIDENTALITAT	Alt-2	Objectiu
Víctimes mortals en accidents	1	1
Nombre de morts i de ferits greus	<16	16
Accidents anuals amb víctimes	<270	270
Accidents anuals amb víctimes per cada 1.000.000 veh-km	<0,799	N/A
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	Alt-2	Objectiu
Emissions de NO _x (en t/any)	211,35	258,31
Emissions de PM ₁₀ (en t/any)	41,10	43,96
CONSUM ENERGÈTIC	Alt-2	Objectiu
Consum d'energia destinada al transport (en tep/any)	17.733	18.057
EMISSIONS DE GEH	Alt-2	Objectiu
Emissions de CO ₂ (en t/any)	52.796*	53.365
OCUPACIÓ DELS TURISMES	Alt-2	Objectiu
Ocupació mitjana dels turismes (persones/vehicle)	1,43	1,42

QUALITAT ACÚSTICA	Alt-2	Objectiu
Percentatge de població exposada a més de 65 dBA durant el dia	<30%	30%
Percentatge de població exposada a més de 55 dBA durant la nit	<33%	33%
*Suposa un 0,41% de les emissions del sector transport a Catalunya.		

Taula 6.1.1.- Valors objectiu dels indicadors i valors assolits pels indicadors en l'alternativa 2 (any 2019)

Font: AIM, elaboració pròpia

6.2. Dificultats sorgides durant l'avaluació ambiental

Durant l'elaboració del PMU s'han identificat diverses dificultats que no han permès assolir el nivell màxim de detall en l'avaluació ambiental del Pla.

- Dades de base:
 - o No es disposava de les distàncies mitjanes de desplaçaments i per tant s'han hagut d'estimar.
 - o No es disposava de les dades de parc de vehicles en funció del combustible utilitzat i s'ha hagut d'estimar mitjançant l'eina AMBIMOB.
 - o El plantejament dels escenaris de futur necessiten un elevat grau d'estimacions que no permeten assegurar un alt nivell de precisió en el càlcul indicadors de futur.
- Objectius:
 - o El fet que el PMU hagi d'assolir els mateixos percentatges de millora que proposa el PDM (d'acord amb la mesura EA1.7 del PDM) implica una dificultat afegida a l'hora de complir amb els objectius, ja que el caràcter municipal del PMU limita la tipologia de mesures que es poden plantejar per actuar cap a l'assoliment dels d'objectius (les actuacions del PMU són de caràcter local mentre que el PDM pot disposar d'un marge d'aplicació de mesures molt més elevat, de competència supramunicipal).
 - o No és possible avaluar quantitativament l'efecte de cada una de les mesures que es proposen en el pla amb els objectius ambientals. L'efectivitat en cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles, de la percepció de l'usuari potencial i del context en què es desenvolupi la mesura.

6.3. Anàlisis dels impactes significatius de l'aplicació del PMU

Per a cada mesura proposada en el pla, s'ha avaluat la seva capacitat de contribució al compliment dels diferents objectius ambientals:

		OBJECTIUS AMBIENTALS									
		Reducció del cost unitari	Cobertura TPU adaptat	Disminució del temps de desplaçament	Potenciar el canvi modal	Reducció de l'accidentalitat	Reduir la contaminació atmosfèrica	Reduir el consum energètic	Reduir emissions de GEH	Augment de l'ocupació	Millora de la qualitat acústica
Mobilitat a peu											
P-1	Ampliar les voreres de la xarxa bàsica de vianants l'ample establert per la normativa d'accessibilitat				x						
P-2	Supressió de totes les barreres arquitectòniques de la xarxa bàsica de vianants			x	x						
P-3	Enllaçar els eixos comercials			x	x						
P-4	Fent barris: anem a la plaça				x						
P-5	Estudis de millora de les seccions dels carrers de barris				x						
P-6	Pla de camins segurs a les escoles				x	x					
P-7	Xarxa d'itineraris de natura, salut i lleure				x						
P-8	Mapa municipal de desplaçaments a peu			x	x						
Mobilitat en bicicleta											
B-1	Aprovació de la xarxa bàsica ciclable				x						
B-2	Disseny, senyalització i construcció 10,9 km de la xarxa ciclable				x	x					
B-3	Ampliació de la xarxa d'estacionaments de la Girocleta			x	x						
B-4	Ampliació de la xarxa d'estacionament de bicicleta			x	x						
B-5	Plànol d'estacionaments i itineraris recomanats per a bicicletes			x							
B-6	Potenciar el repartiment de mercaderies en bicicleta						x	x	x		x
Mobilitat en transport públic											
TP-1	Millora de les línies de transport urbà	x	x		x						
TP-2	Creació de punts de connexió			x	x						
TP-3	Pla de comunicació				x						
TP-4	Política tarifària	x									
TP-5	Serveis a aparcaments dissuasoris				x						
TP-6	Millora de les infraestructures i els autobusos		x		x						
TP-7	Millora de les parades de transport públic		x		x						
TP-8	Transport interurbà: autobusos i tren			x	x						
TP-9	Taxis	x	x		x		x				
TP-10	Normativa i legislació		x		x						
Mobilitat en vehicle privat											
VP-1	Implantació dels criteris de gestió de la xarxa viària jerarquizada	x									
VP-2	Equilibri de fluxos motoritzats a l'Eixample										x
VP-3	Pacificació del trànsit				x	x	x	x	x		x
VP-4	Pla d'impuls del vehicle elèctric						x	x	x		x
VP-5	Pla d'incentivació de l'ús del cotxe compartit									x	
VP-6	Modelització de la xarxa d'intensitat i origen-destinació	x		x							
Aparcament											
A-1	Disminució de places d'aparcament a la via pública				x					x	
A-2	Pla d'aparcaments	x		x	x						
A-3	Aparcaments per a càrrega i descàrrega	x									
A-4	Aparcaments per a usos específics	x									
A-5	Millorar la informació dels aparcaments per disminuir el trànsit d'agitació			x			x	x	x		x
A-6	Elaborar reglament per a aparcaments públics en concessió municipal	x									
Seguretat viària											
SV-1	Pla de seguretat viària					x					
SV-2	Millora de la convivència vianant-ciclista					x					
SV-3	Pla especial diagnòstic i millora de les interseccions dels carrils bicis amb la xarxa bàsica i secundària					x					
Actuacions ambientals											
AM-1	Xarxa de vigilància soroll via pública										x
AM-2	Actualització del Mapa de Soroll de la ciutat										x
AM-3	Xarxa semi-permanent de control qualitat aire						x	x	x		
AM-4	Xarxa de vigilància automàtica de la qualitat de l'aire						x	x	x		
Accés a zones comercials, industrials i centres de treball											
AC-1	Potenciar la relacions amb els gestors de mobilitat dels principals generadors de mobilitat				x						
AC-2	Estudi per millorar el transport sostenible als polígons industrials				x					x	
AC-3	Reunions periòdiques amb els Ajuntaments propers per tractar la mobilitat de forma conjunta	x			x						
Promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles											
MS-1	Revisar i actualitzar els programes d'educació en mobilitat de l'Ajuntament	x			x						
MS-2	Campanyes per al foment de la bicicleta				x		x	x	x		x
Una mobilitat intel·ligent											
MI-1	Informació de transport públic, mobilitat i estacionaments mitjançant smartphone			x	x						
MI-2	Pagament de l'estacionament regulat en superfície i del transport públic mitjançant smartphone	x		x							
MI-3	Recull de dades de circulació i estacionament de vehicles	x									
MI-4	Control dels vehicles (accés, semàfors, ITV, assegurances) mitjançant càmeres de lectura de matricules	x									
MI-5	Control de velocitat mitjançant sistemes de detecció					x					

Taula 6.3.1 – Contribució al compliment dels objectius ambientals

Font: AIM, elaboració pròpia

7. DETERMINACIONS FINALS QUE HAURAN D'INCORPORAR-SE A LA PROPOSTA DEL PLA

Aquest apartat incorpora unes determinacions en relació al seguiment que caldrà que siguin incorporades a la proposta del Pla. Es tracta del sistema de seguiment des del punt de vista de l'avaluació ambiental i que garanteix que l'òrgan ambiental competent pugui fer la seva valoració fins i tot, durant la fase d'implantació del Pla.

També es fa esment de les indicacions per a l'avaluació ambiental pels plans i projectes derivats del pla.

7.1. Indicacions per a l'avaluació ambiental pels plans i projectes derivats del PMU

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona ha incorporat els objectius ambientals com a part fonamental del pla. De la mateixa manera, els plans derivats del PMU hauran de seguir les indicacions realitzades per l'avaluació ambiental.

També cal seguir el canvi modal proposat per a l'escenari de futur escollit en el PMU. Aquest canvi modal ha de garantir els objectius ambientals del PMU per a cada estudi, projecte o pla derivat. És a dir els objectius ambientals del PMU els ha de complir, en la seva justa mesura i en la proporcionalitat que correspongui, qualsevol planejament derivat en matèria de mobilitat.

Els plans que es proposen desenvolupar arran de l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana de Girona, d'acord amb les propostes del PMU, són:

- Diferents projectes d'execució per a l'ampliació de voreres de la xarxa bàsica de vianants
- Pla de camins segurs a les escoles.
- Estudi de diagnòsi i propostes per a la xarxa d'itineraris de natura, salut i lleure.
- Diferents projectes d'execució de xarxa ciclable.
- Pla d'impuls del vehicle elèctric.
- Pla d'incentivació de l'ús del cotxe compartit.
- Pla d'aparcaments.
- Pla de seguretat viària.
- Pla especial diagnòsi i millora de les interseccions dels carrils bicis amb la xarxa bàsica i secundària.
- Estudi per millorar el transport sostenible als polígons industrials.

7.2. Mesures de seguiment

El Pla de Mobilitat Urbana de Girona inclou un llistat d'indicadors destinats a controlar el seguiment dels objectius.

A més, és necessària la redacció d'un informe als tres anys i als sis anys de termini del PMU que han de ser remesos a la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat (Subdirecció General Avaluació Ambiental; Av. Josep Tarradellas 40 Entresòl, 08029 Barcelona).

L'òrgan responsable de la remissió de l'informe de seguiment és l'àrea de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona (plaça del Vi, 1 - 17004 Girona; tel. 972-41-90-00 / 972-41-90-10).

Aquests informes han de constar com a mínim de la següent informació:

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert i la prioritització ambiental establerta per l'ISA.
- Informació sobre l'evolució real de les variables emprades en les hipòtesis de prognosi.
- En cas que, com a resultat del seguiment es plantegin noves mesures, se n'eliminïn o es plantegin canvis en la programació, cal que aquestes explicitin a l'informe de seguiment amb una breu exposició dels efectes ambientals d'aquestes modificacions.

A continuació es presenten el conjunt d'indicadors del PMU de Girona:

Mode	Codi	Nom indicador	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMU	Font informació	Responsable
Global	1011	Repartiment modal intern (a peu)	Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals	%	62,79	72,32	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1012	Repartiment modal intern (en bicicleta)	Desplaçaments interns en bicicleta / desplaçaments interns totals	%	2,29	2,64	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1013	Repartiment modal intern (en TP)	Desplaçaments interns en TP / desplaçaments interns totals	%	3,51	4,04	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1014	Repartiment modal intern (en VP)	Desplaçaments interns en VP / desplaçaments interns totals	%	31,41	21,00	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1041	Repartiment modal de connexió (a peu)	Desplaçaments de connexió a peu / desplaçaments de connexió totals	%	4,96	5,24	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1042	Repartiment modal de connexió (en bicicleta)	Desplaçaments de connexió en bicicleta / desplaçaments de connexió totals	%	1,13	1,19	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1043	Repartiment modal de connexió (en TP)	Desplaçaments de connexió en TP / desplaçaments de connexió totals	%	1,30	20,35	Ajuntament	EMQ, enquestes
Global	1044	Repartiment modal de connexió (en VP)	Desplaçaments de connexió en VP / desplaçaments de connexió totals	%	80,94	73,21	Ajuntament	EMQ, enquestes
Vianants	201	Prioritat per a vianants	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) / xarxa total (km)	%	4,00	5,00	Ajuntament	PMU
Vianants	202	Dèficit per a vianants	Longitud de voreres <1,80 m. útils (km) / longitud voreres (km)	%	45,00	43,20	Ajuntament	PMU
Vianants	205	Passos de vianants adaptats	Passos de vianants adaptats / passos de vianants senyalitzats	%	66,10	73,40	Ajuntament	PMU
Bicicleta	302	Xarxa ciclable	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total	%	46,02	53,37	Ajuntament	PMU
Bicicleta	303	Aparcaments per a bicicletes	% Places d'aparcament bicicletes / població total	‰ (places/hab)	18,18	> Vini	Ajuntament	PMU
Bicicleta	304	Estacions de Girocleta	Número d'estacions de Girocleta	estacions	12,00	20,00	Ajuntament	Ajuntament
Transport públic	401	Adaptació PMR autobusos	Vehicles adaptats / Total vehicles	%	82,00	> Vini	Ajuntament	DGTPT, ATM, TMG
Transport públic	403	Velocitat comercial TP urbà	Km útils / Hores útils	km/h (útils)	15,00	> Vini	Ajuntament	DGTPT, ATM, TMG

Mode	Codi	Nom indicador	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMU	Font informació	Responsable
Transport públic	406	Cobertura territorial de TP	Població amb parada d'autobús urbà a menys de 250 m / població total	%	96,70	100,00	Ajuntament	PMU
Transport públic	407	Productivitat TP urbà	Viatgers anuals / km útils anuals	viatgers/km (útils)	2,43	2,62	Ajuntament	DGTPT, ATM, AMTU
Transport públic	408	Freqüència mitjana de pas	temps de servei / expedicions dia	min/expedició	22,00	< Vini	Ajuntament	DGTPT, ATM, AMTU
Transport públic	409	Parades amb marquesina	Parades bus amb marquesina / Parades bus totals	%	32,96	34,44	Ajuntament	TMG
Vehicle motoritzat	503	Saturació xarxa viària	Xarxa primària en servei E o F en hora punta (km) / xarxa primària total	%	4,00	3,00	Ajuntament	PMU
Vehicle motoritzat	504	Xarxa primària o bàsica	Xarxa viària bàsica (km) / xarxa viària total	%	20,52	19,70	Ajuntament	PMU
Vehicle motoritzat	505	Zones 30	Xarxa viària zona 30 (km) / xarxa viària total	%	18,00	27,00	Ajuntament	PMU
Aparcament	601	Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades / places d'aparcament en via pública	%	10,16	12,25	Ajuntament	PMU
Aparcament	602	Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública / turismes censats	places/turismes x100	67,25	52,59	Ajuntament	PMU
Aparcament	604	Cobertura aparcament fora via pública	Places d'aparcament fora via pública / turismes censats	places/turismes x100	84,03	71,02	Ajuntament	PMU
Mercaderies	702	Espai viari distribució urbana de mercaderies	‰ Places aparcament C/D / població total	places/pob x 1000	7,96	> Vini	Ajuntament	PMU
Mercaderies	703	Zones de C/D	Places aparcament C/D / places d'aparcament	%	2,56	> Vini	Ajuntament	PMU
Seguretat	801	Víctimes mortals en accidents de trànsit	Víctimes mortals àmbit urbà / població total	morts/pob x 1000	0,02	0,00	Ajuntament	SCT, Policia Municipal, PLSV
Seguretat	802	Accidents amb víctimes	Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total	accidents/pob x 1000	4,28	2,35	Ajuntament	SCT, Policia Municipal, PLSV
PDM	901	Reducció cost unitari viatge	costos mitjà del desplaçament (€/desplaçament)	€/desplaçament	2,09	1,85	Ajuntament	ATM
PDM	9021	Minimitzar temps mitjà desplaçaments en TP	Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport públic (min)	min	21,70	19,80	Ajuntament	Enquestes, model de trànsit
PDM	9022	Minimitzar temps mitjà desplaçaments en VP	Temps mitjà de desplaçament intraurbà amb transport privat motoritzat (min)	min	12,70	11,60	Ajuntament	Enquestes, model de trànsit
PDM	903	Potenciar canvi modal	Quota de transport intramunicipal a peu i en bicicleta	%	65,10	69,20	Ajuntament	Enquestes
PDM	904	Reduir consum i intensitat energ. del transport a RMB	Consum final d'energia destinada al transport (tep/any)	tep/any	22.361,00	17.733,00	Ajuntament	AMBIMOB

Mode	Codi	Nom indicador	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMU	Font informació	Responsable
PDM	905	Reduir contribució al canvi climàtic	Emissions CO2 (tn/any)	tn/any	66.703,00	52.796,00	Ajuntament	AMBIMOB
PDM	9061	Reduir contaminació atmosfèrica (PM10)	Emissions de PM10 (tn/any)	tn/any	54,44	41,10	Ajuntament	AMBIMOB
PDM	9062	Reduir contaminació atmosfèrica (NOx)	Emissions de NOx (tn/any)	tn/any	318,87	211,35	Ajuntament	AMBIMOB
PDM	9071	Reduir contaminació acústica (dia)	Percentatge de població exposada a més de 65 dB durant el dia	%	38,00	30,00	Ajuntament	Mapa Acústic
PDM	9072	Reduir contaminació acústica (nit)	Percentatge de població exposada a més de 55 dB durant la nit	%	41,00	33,00	Ajuntament	Mapa Acústic
PDM	908	Ocupació mitjana dels turismes	persones/turismes	persones/turisme	1,32	1,43	Ajuntament	Enquestes, model de trànsit
PDM	909	Reduir accidentalitat	Nº accidents amb víctimes x 10 ⁶ / veh-km / any	accidents x 10 ⁶ veh-km/any	1,16	0,80	Ajuntament	SCT, Policia Municipal, PLSV
<p>NOTA: El terme "V_{ini}" correspon a "Valor inicial de l'indicador". S'empra aquesta terminologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per indicar valors futurs superiors al valor actual (> V_{ini}) - Per indicar valors futurs inferiors al valor actual (< V_{ini}) 								

