



Estudi per a la implantació d'una prova pilot de zona regulada d'estacionament integral al Masnou

24 de març de 2022



Ajuntament del Masnou

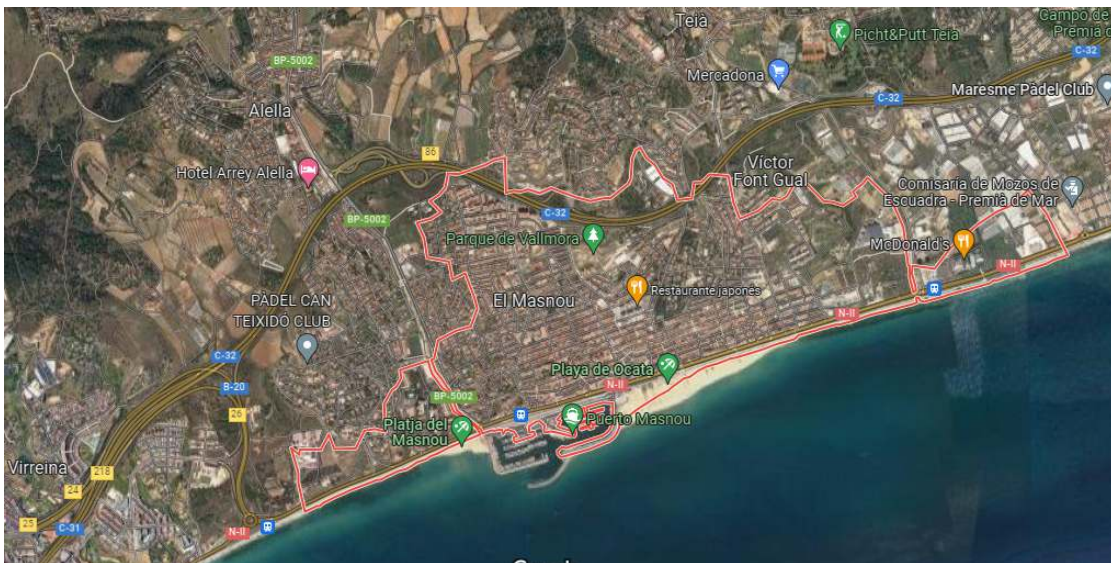


1. LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA

CONDICIONANTS de diferent tipologia duen a molts municipis a regular l'estacionament a la calçada. Inicialment, per a la distribució urbana de mercaderies, després per augmentar les possibilitats d'aparcar dels clients de l'activitat comercial i en els últims anys per protegir l'estacionament residencial.

TERRITORIALS I SOCIO-ECONÒMICS

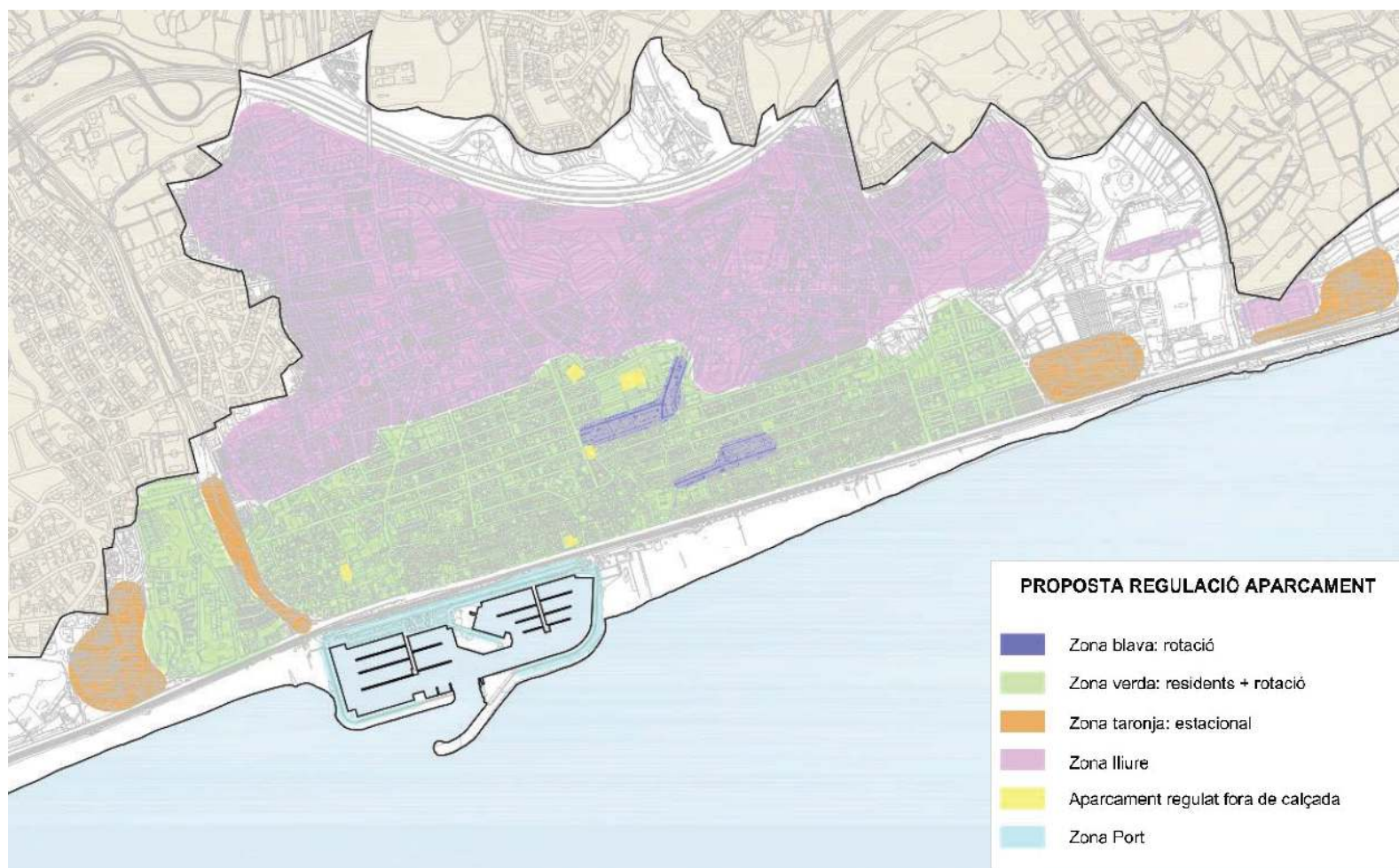
- Tothom vol aparcar el més a prop possible de la seva destinació. El problema arriba quan la demanda supera l'oferta. L'espai no és infinit.
- La mobilitat en vehicle privat s'incrementa amb:
 - L'existència de pendents.
 - La dispersió urbanística



- Augment anual de la venda de vehicles.
- Les platges generen un important factor d'estacionalitat de la demanda que requereixen de solucions variables en un mateix espai.

L'APARCAMENT COM A EINA DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT

- Diversos estudis tècnics realitzats ens els últims anys han detectat la necessitat de regular l'estacionament a la calçada:
 - A l'estudi d'aparcament de l'any 2013 s'identificaven tres àmbits prioritaris on canviar la gestió de l'aparcament: Ocata, Masnou Renfe i Masnou Centre.
 - Al PMUS 2016 es proposa 6.5.1. *Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà.*
 - A l'estudi de l'aparcament regulat al municipi del Masnou 2020, es concreten 3 zones on aplicar la regulació, places, tarifes, etc.



Plànol proposta PMUS

REDUIR LA CONTAMINACIÓ

- L'expansió de l'espai per a vianants i la protecció dels entorns escolars han anat reduint l'espai per aparcar en superfície a favor d'una mobilitat activa.
- La possibilitat d'estacionar gratuïtament a places molt centrals genera la circulació de vehicles que busquen places molt demandades i molt ocupades. Aquest trànsit és molt contaminant per les revolucions a les que va el vehicle, les constants parades del vehicle i el temps destinat a aparcar.
- El PMUS va fer una aposta clara pel compliment dels Objectius de Desenvolupament Sostenible i la regulació de l'estacionament a la calçada és una proposta molt eficaç en aquest sentit.
- La superació dels llindars de contaminació establerts a Barcelona i el seu entorn ja estan suposant una regulació sobre l'estacionament en destinació:
 - Zones de Baixes Emissions,
 - Augments de preu a la zona blava i verda
 - Restriccions a vehicles més contaminants



AFAVORIR L'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL

- Existència de dèficit històric d'aparcament a la zona més cèntrica del Masnou.

Els veïns del Masnou assenyalen la falta d'aparcament i la neteja com els principals problemes del poble

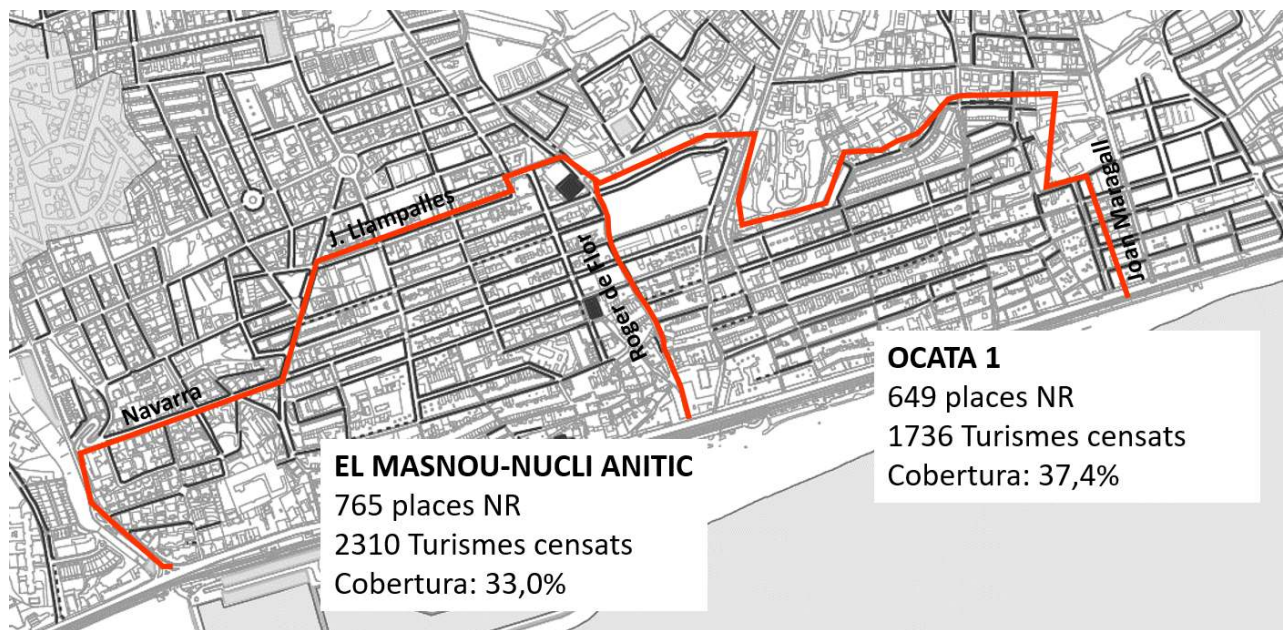
- Un 82% estan satisfets de viure al municipi, però la majoria no participen en la vida local

- Al PMUS s'assenyala que Ocata és l'àmbit amb més saturació de l'aparcament i el més favorable a la implantació d'una àrea verda. En una enquesta residencial realitzada al conjunt del municipi, més de la meitat dels residents es van mostrar a favor de la implantació de l'àrea verda.
- Diverses demandes afecten els hàbits d'estacionaments dels residents de la zona més cèntrica:
 - Persones usuàries de les estacions de Renfe al llarg de l'any: Teià, Alella
 - Els banyistes a l'estiu i també clients de guinguetes i restaurants a la platja
 - Masnovins que es desplacen en cotxe dins el municipi
 - La demanda generada per les diverses activitats econòmiques
- Fruit de la situació, al Masnou així com a d'altres municipis, s'està detectant la presència de vehicles immòbils en places d'aparcament centrals quan el carrer no hauria de ser un "dipòsit de vehicles".
- Reduir la indisciplina mitjançant una millor vigilància d'aquesta part del municipi

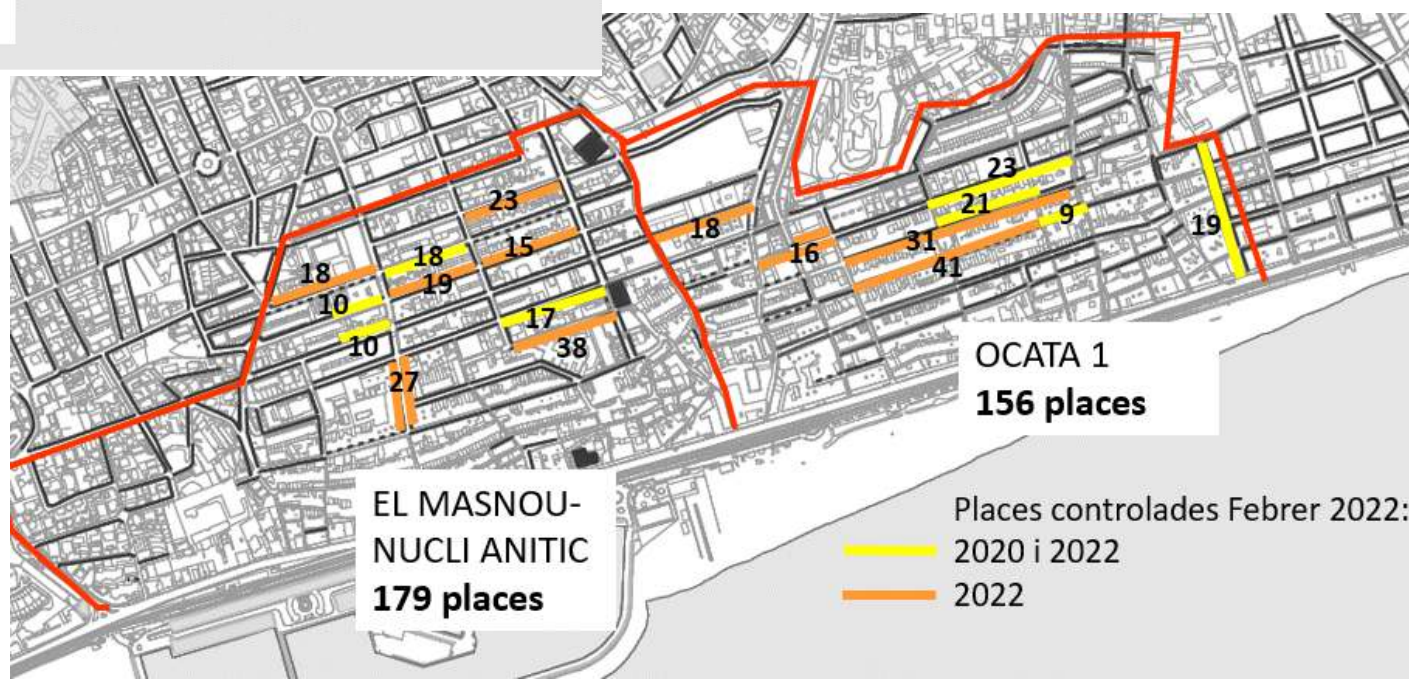
2. CARACTERITZACIÓ DE L'ESTACIONAMENT NO REGULAT

La implantació de la prova pilot s'ha focalitzat inicialment en les dues zones amb major presència de residents i proximitat amb les estacions de RENFE.

Les places d'aparcament no regulades cobreixen un % semblant de les necessitats d'estacionament a la calçada dels turismes censats, a l'entorn del 35%



S'ha analitzat una mostra significativa de places no regulades (335: 24%) per caracteritzar els estacionaments que s'hi produeixen

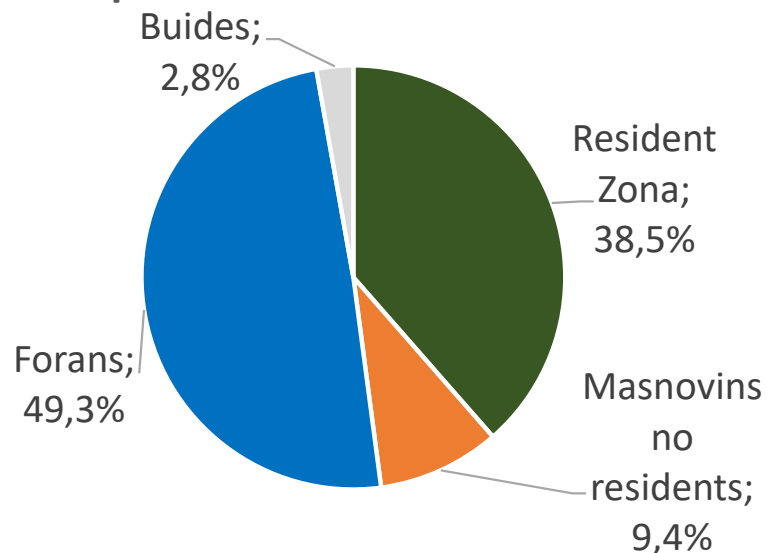


OCUPACIÓ

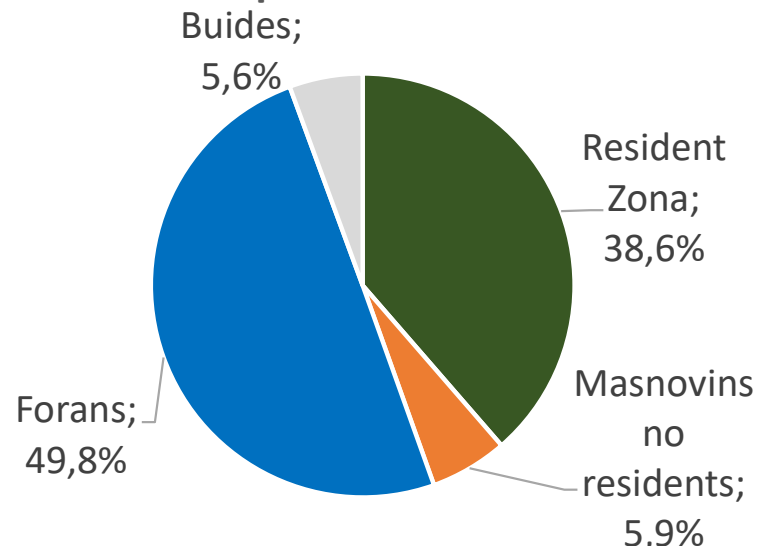
Les places no regulades es troben molt saturades, tant de dia com de nit a ambdues zones.

La meitat de la seva ocupació es deu a vehicles no censats al municipi (forans), mentre que la presència de Masnovins no residents és molt baixa. A la nit, la presència de residents de la zona augmenta molt lleugerament.

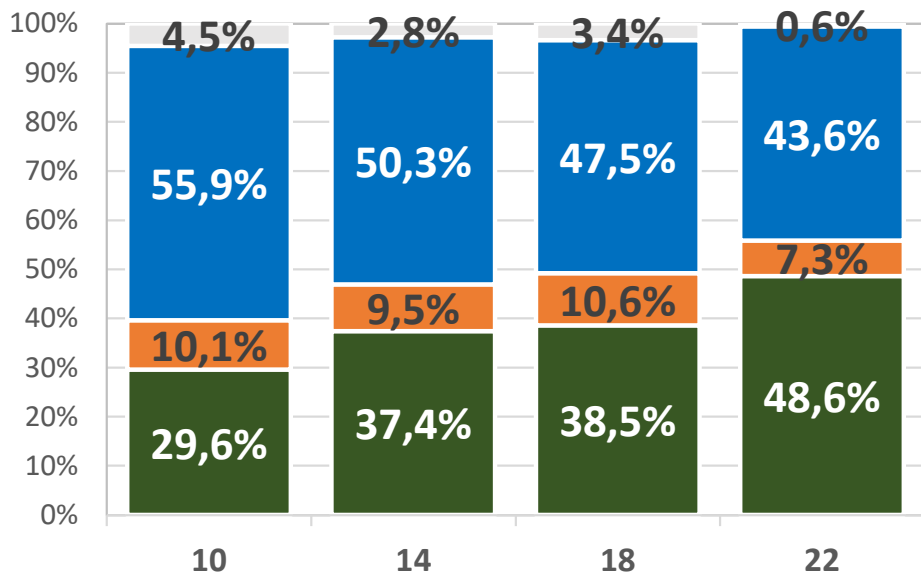
Ocupació EL MASNOU-NUCLI ANTIC



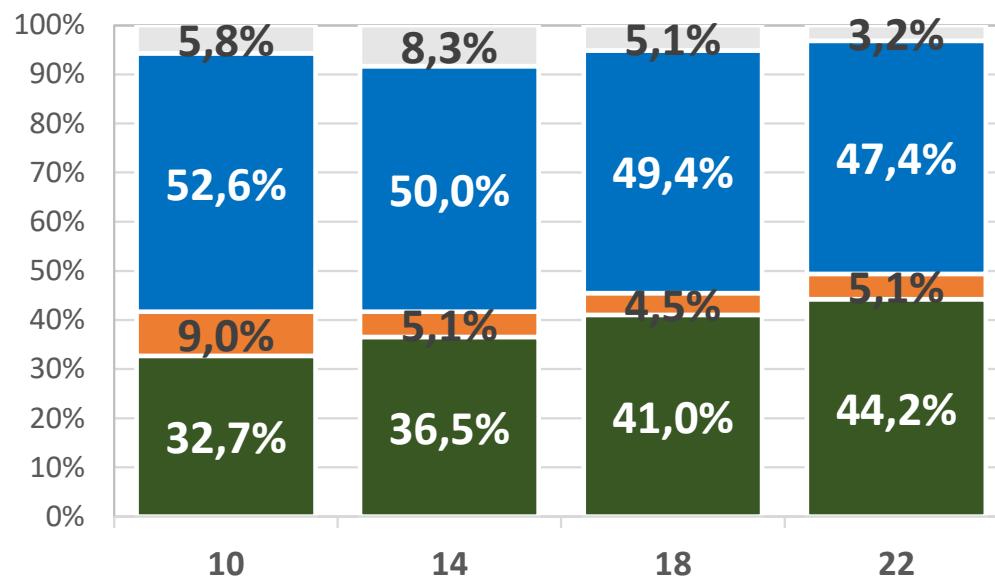
Ocupació OCATA 1



Ocupació EL MASNOU-NUCLI ANTIC



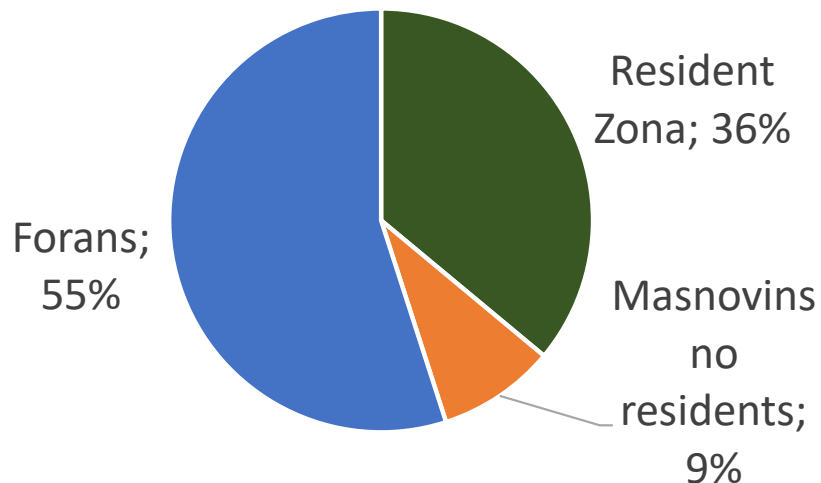
Ocupació OCATA 1



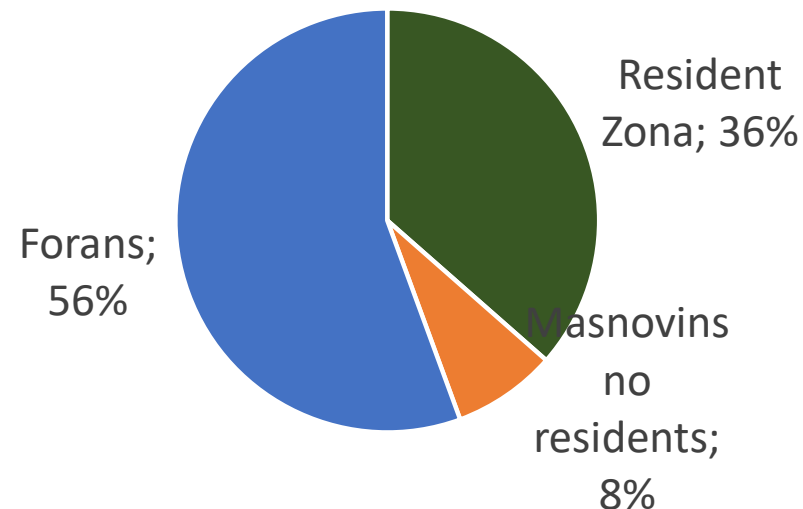
USUARIS

Al Masnou-Nucli antic es realitzen 1.375 estacionaments dia, mentre que a Ocata 1, 1.150. El 55% dels usuaris que estacionen en ambdues zones són forans

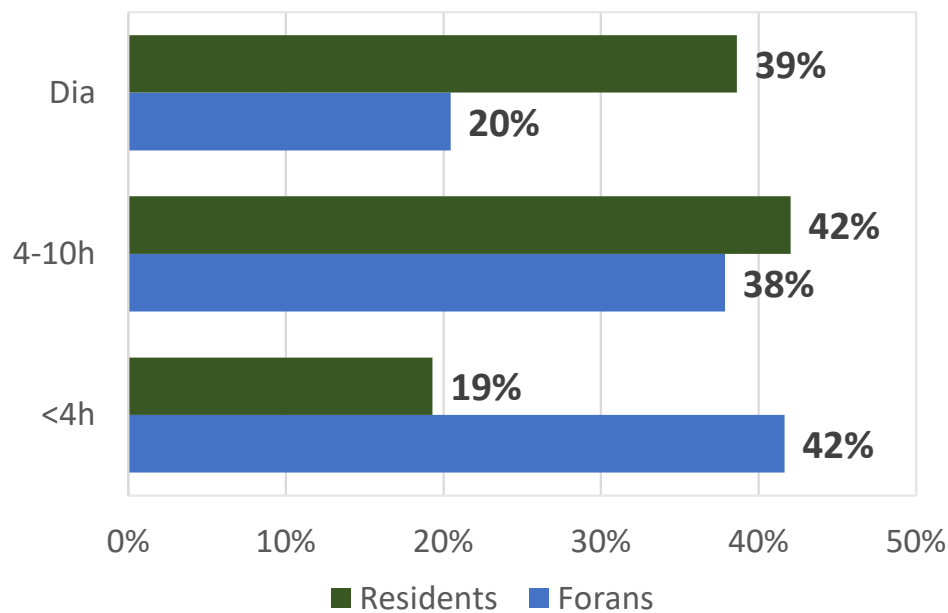
Usuaris EL MASNOU-NUCLI ANTIC



Usuaris OCATA 1



Períodes d'estacionament

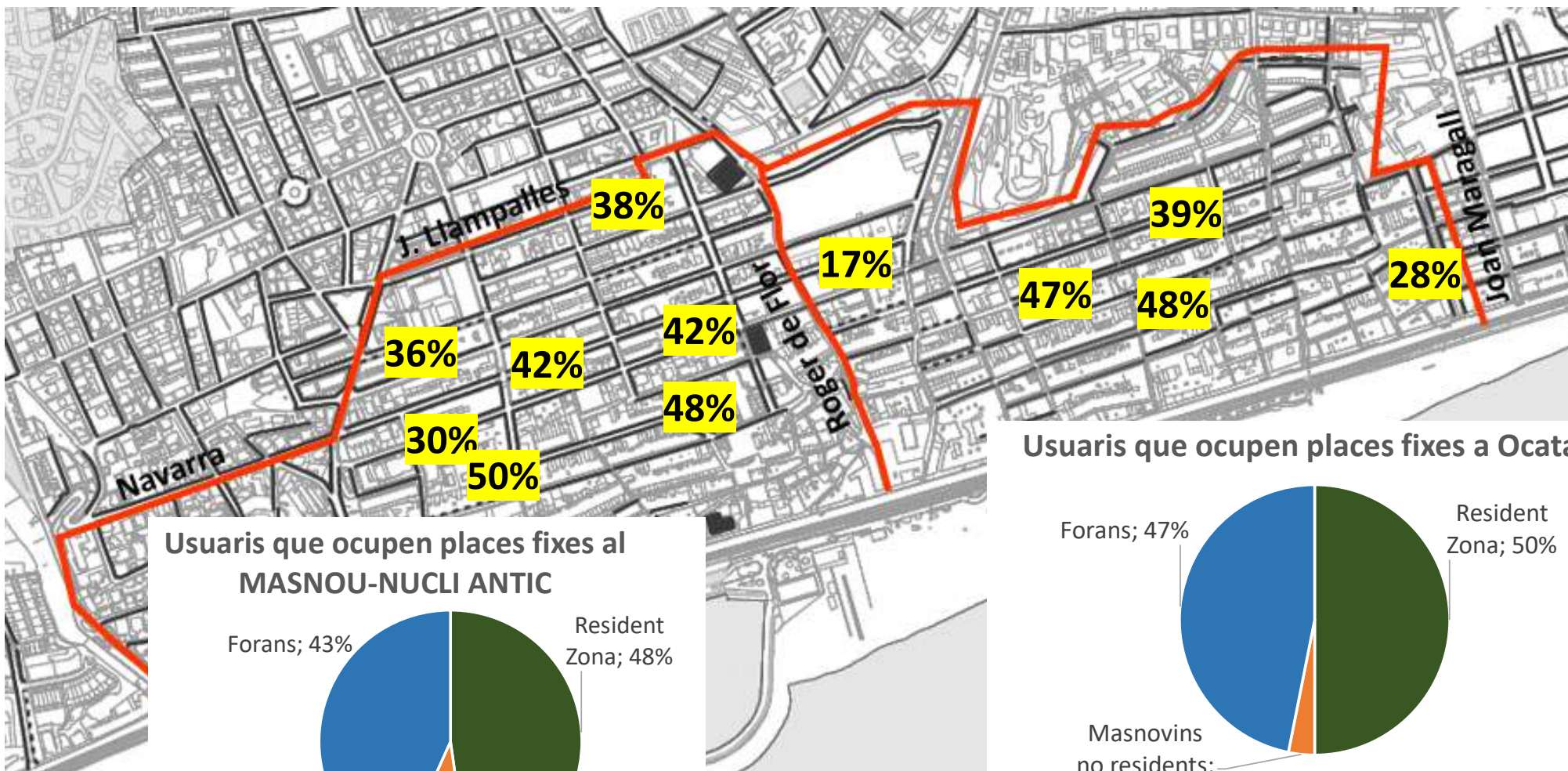


Els forans tenen una major mobilitat que els residents, però hi ha un 20% que no es mou al llarg del dia. Una part important d'aquests, són susceptibles d'inscriure's al cens de vehicles municipals davant la implantació d'una àrea verda.

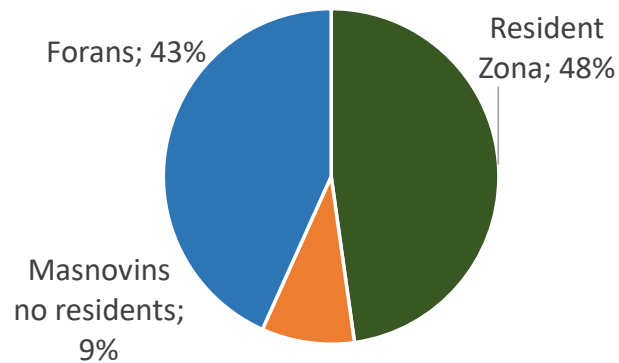
PLACES FIXES

La mobilitat dels vehicles estacionats és MOLT BAIXA en ambdues zones. Al Masnou-Nucli antic un 37% de les places no regulades estan ocupades per vehicles immòbils, mentre que a Ocata 1 és del 41%. Aquests valors, són significativament superiors que els detectats al 2020 propers al 10-15%.

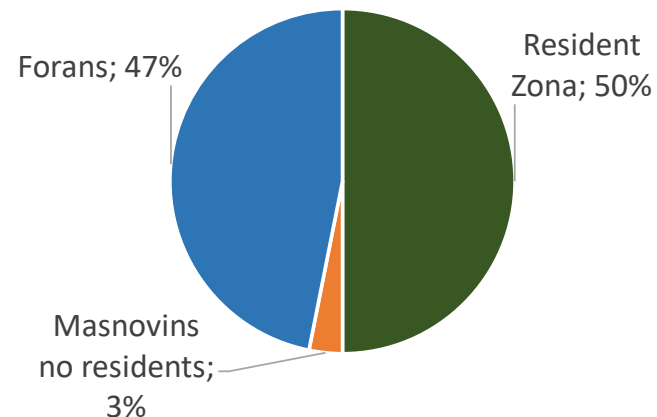
Gairebé la meitat dels usuaris que no es mouen al llarg del dia són forans



Usuaris que ocupen places fixes al MASNOU-NUCLI ANTIC



Usuaris que ocupen places fixes a Ocata 1



3. ACTUACIONS D'ALTRES MUNICIPIS

Fruit de la situació anterior, **molts municipis estan aplicant mesures concretes** en les zones més afectades dels seus centres, però **sense seguir una estratègia conjunta** que faci de la regulació un eina de gestió de la mobilitat.

Aquesta estratègia hauria de passar per **adaptar un sistema d'ordenació integral de l'estacionament a la calçada** en què tot l'espai d'aparcament dins la zona de regulació es distribueix d'acord amb unes prioritats i es regula a través d'unes normes i unes tarifes.

Aquest concepte integral de la regulació té l'efecte de dissuadir viatges que tenen com a destí l'àmbit de la zona regulada i reduir, així, les tensions sobre el trànsit. Com que la regulació es fa essencialment en horari diürn, aquest efecte dissuasiu es produeix solament de dia.

Dins aquesta estratègia es configuren diferents tipus de places: blaves, verdes, exclusives per a residents, distribució urbana de mercaderies, motos, autocars i altres (reserves especials, etc.).

Municipis de major grandària estan adoptant estratègies conjuntes de la regulació de l'estacionament a la calçada per fer front als objectius fixats en els seus Plans de Mobilitat Urbana Sostenibles, i més amb l'entrada en vigor de la Llei de Transició del Canvi Climàtic.

A febrer de 2022, la Generalitat de Catalunya està instant a municipis de més de 20.000 habitants a la implantació de Zones de Baixes Emissions, que comporten la regulació de l'estacionament integral

TARIFES D'ÀREA VERDA DINS EL PERÍODE REGULAT

	RESIDENT ZONA				ALTRES RES.	NO RES.
	1 DIA	1 SET.	1 TRIM.	1 ANY	€/h	€/h
VIC	0,20	1,00				
GIRONA	0,25	1,50	19,50		0,55	1,05
BCN (1) (2)	0,20	1,40	NO	NO	3,00	3,00
ST- JOAN DESPÍ	Gratuïta. Adhesiu: 3,35€					
VILASSAR DE MAR	0,20	1,00			Sense zones	2,00
PREMIÀ DE MAR (3)		2,00			1,50	1,50
MONTGAT				50,00	Sense zones	2,00
ST. CUGAT V.	0,20	1,40	12,00	40,00	0,70	2,20
TARRAGONA (4)	0,40	NO	NO	NO	1,10	1,10

(1) Si tens més d'un vehicle: recàrrec de 0,05€

(2) Bonificació de 0,2€ si no tens multes

(3) El preu és per setmana sencera de dilluns a divendres

(4) Màxim 2 dies

Municipis com Granollers, Mataró, Sant Joan Despí tenen zones verdes gratuïtes molt concentrades en barris ben delimitats i /o en petits trams de carrers.

La gratuïtat es compensa amb una zona blava extensa a preus hora superiors a 1,75€/h

TARIFES ZONA BLAVA

	€/H
EL MASNOU	0,75
MONTGAT	1,00
VILASSAR DE MAR	0,90
PREMIÀ DE MAR	0,70
MATARÓ	1,80
BADALONA	1,40

4. PROPOSTA DE REGULACIÓ D'ESTACIONAMENT AL MASNOU

L'estudi d'aparcament del 2020, que concreta la proposta d'implantació del PMUS, estableix la implantació de **2.872 places d'aparcament regulades, que suposa multiplicar per 3,5** la oferta regulada actual.

Aquest increment es deu fonamentalment per la implantació de la zona verda exclusiva per a residents. Aquesta opció es va adoptar per:

- Reduir els costos d'implantació (parquímetres i vigilància).
- Claredat del nou sistema de regulació a la calçada (verd pels residents i blaus pels forans)
- L'existència d'alternatives més barates pels forans.

	Situació actual	Proposta 2020
Zona verda exclusiva	0	1.730
Zona blava	206	395
Zona taronja	594	747
TOTAL	800	2.872

Dos anys després de la proposta, l'elevat nombre de places a regular alhora i l'impacte que suposa per al municipi i la societat municipal el fet de gestionar 2.872 places, ha fet plantejar-se la necessitat de fer una prova pilot i el desplegament per fases.

Aquest re-plantejament posa sobre la taula la possibilitat que:

- Les places verdes deixin de ser exclusives per donar la possibilitat d'estacionament a masnovins no residents i a forans
- Valorar quins són els col·lectius que han de ser considerats com a residents.
- Possibilitat de variar els horaris de regulació
- Modificar les tarifes horàries

La implementació de la prova pilot permetrà:

- Comprovar el funcionament de la proposta en un sector
- Realitzar canvis a la proposta de regulació a l'hora d'expandir la proposta
- Ajustar millor els recursos de la societat municipal en funció dels resultats que s'observin.

Per avaluar en quin dels dos sectors s'implantarà la prova pilot s'ha tingut en compte els següents paràmetres. Les dues zones presenten característiques tècniques similars, però **s'ha seleccionat Ocata 1 per a la implantació de la prova pilot degut a:**

	EL MASNOU- NUCLI ANTIC	OCATA 1
Continuïtat Límits	ALTA	MIG

Turismes censats	2310	1736
N. Places NR	765	649
M ²	1400	1000
Turismes /m ²	1,65	1,74
N. Places NR /Ha	0,55	0,65
Cobertura places NR	33,1%	37,4%

Ocupació

Total diürna	96,5%	93,6%
Resident Zona	35,2%	36,8%
Masnovins no residents	10,1%	6,2%

Places fixes

% places immobils	37,0%	41,0%
Fixes masnovins no residents	9%	3%

-La major permeabilitat del Masnou-nucli antic per la vessant nord pot facilitar les alternatives d'aparcament als usuaris forans afectats a Ocata 1.

-A Ocata 1 hi ha una major concentració de la demanda residencial (1,74 Turismes/ha).

-Ambdues zones tenen una elevada ocupació, però a Ocata 1 hi ha una major presència de residents de dia (36,8%) i de places fixes (41%).

-Major percentatge de forans d'ocupació fixe en aquest àmbit (47%).

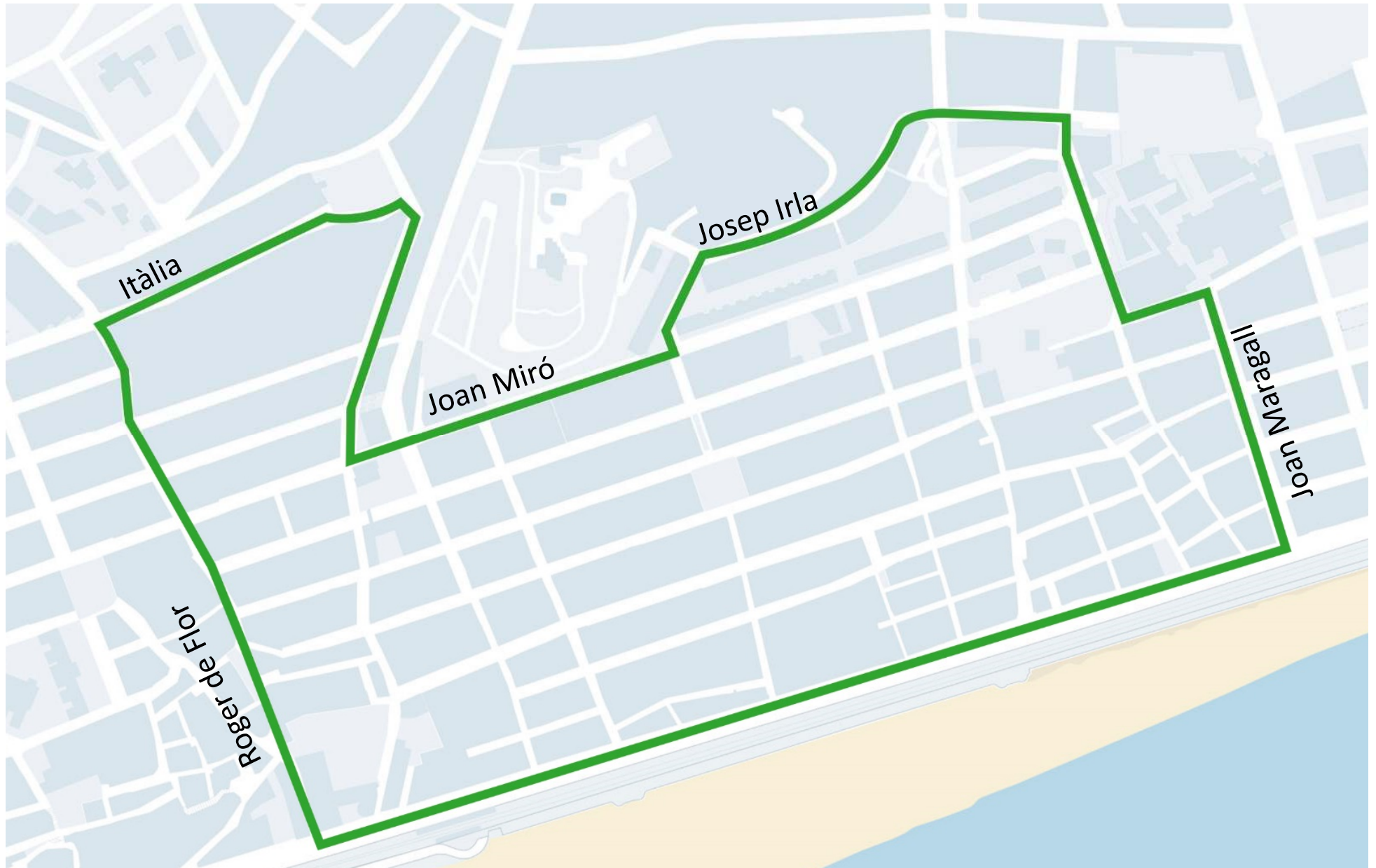
-L'efecte de la temporada estival té una major afectació a Ocata 1 degut a la proximitat amb la platja i ubicació de les places d'aparcament.

-Major acceptació de la proposta en el PMUS

OBJECTIUS DE LA PROVA PILOT

- Millorar la qualitat de l'aire del municipi reduint les emissions, sorolls i fomentant l'ús del transport públic dins del marc d'una mobilitat sostenible
- Facilitar l'aparcament a les àrees amb alta ocupació i forta pressió forastera.
- Reduir el trànsit d'agitació en la recerca d'aparcament, així com reduir la congestió al nucli central del municipi
- Millorar l'aprofitament de les places, assegurant altes taxes de rotació, potenciant el comerç local i l'economia del Masnou
- Reduir la indisciplina mitjançant una millor vigilància d'aquesta part del municipi

ÀMBIT DE LA PROVA PILOT



CARACTERÍSTIQUES ZONA BLAVA

Horari diferenciat per temporada:

ESTIU (Del 1 de juny al 30 setembre): de dilluns a dissabte de 9 a 14 i de 16 a 20h.

HIVERN (Del 1 d'octubre al 31 de maig): de dilluns a diumenge de 9 a 20h.

Nombre de places:

No hi haurà increment de places de zona blava respecte la situació actual

Tarifes:

Manteniment de la tarifa a la major part de vehicles (Etiqueta C), però variable en funció del tipus d'etiqueta ambiental

Categoria	€/h
NO ETIQUETA	1,25
ETIQUETA B	1,00
ETIQUETA C	0,75
ETIQUETA ECO	0,5
ETIQUETA 0 EMISSIONS	0

Mètode pagament: per mòbil i parquímetre

CARACTERÍSTIQUES ZONA VERDA MIXTE

Horari: De 8 a 20h durant els 365 dies de l'any

Nombre de places: Totes les places no regulades actuals dins l'àmbit

Tipus d'usuaris i tarifes:

Residents zona: els veïns i veïnes empadronats dins l'àmbit de la prova pilot amb un cotxe en propietat, lísing o rènting. Es definiran exactament al reglament d'aparcament.

Possibilitats per pagar un dia, una setmana i un mes

	RESIDENTS ZONA
1 DIA	0,10 €
1 SETMANA	0,50 €
1 MES	2,00 €

Tarifa horària diferenciada per a:

Masnovins no residents i

Forans

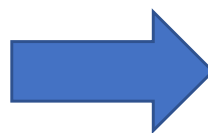
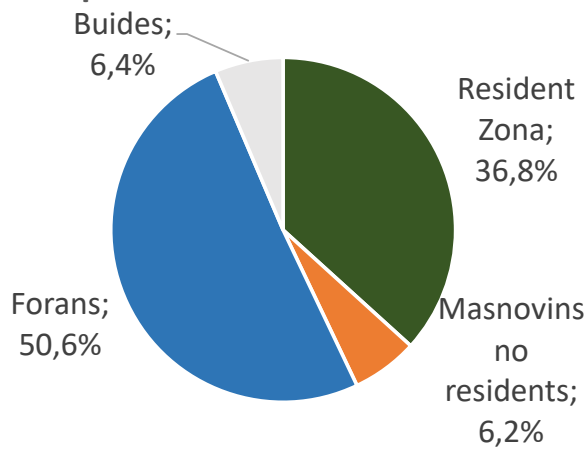
Mètode pagament: per mòbil i parquímetre

	MASNOVINS NO RESIDENTS	FORANS
1 HORA	1,25 €	1,75 €

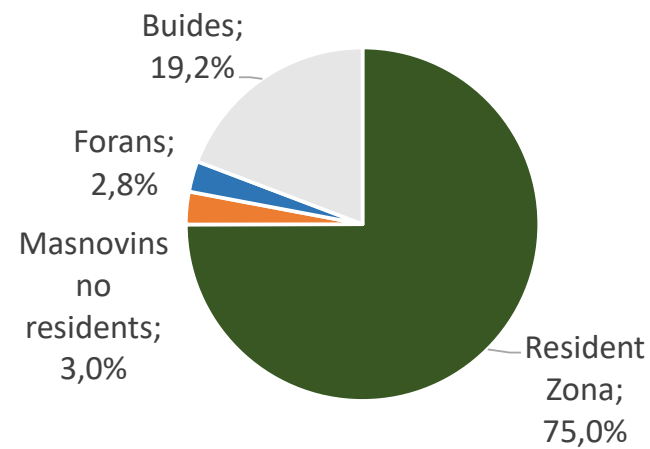
Ocupació prevista:

La reducció de l'ocupació dels vehicles forans pot generar inicialment un augment de places buides, que el resident ocuparà al llarg del dia. La zona verda INCREMENTA les possibilitats d'aparcar.

Ocupació diürna ACTUAL OCATA 1



Ocupació diürna PREVISTA OCATA 1



CARACTERÍSTIQUES ZONA TARONJA

Horari :

Del 1 de juny al 30 de setembre.

Nombre de places:

L'actual més ampliació de places en l'àmbit de l'aparcament d'Amadeu I i el Torrent de Can Gaio.

Tarifes:

- *Gratuït per a vehicles amb distintiu taronja.*

- *Vehicles forans:*

Tarifa mig dia: 5 €.

Tarifa tot el dia: 10 €.

Mètode pagament: per mòbil i parquímetre