



ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DEL MUNICIPI DE VILABELLA

Sol·licitant:
Ajuntament de Vilabella (Tarragonès)

Data:
Novembre de 2022

Expedient electrònic: **8004330008-2020-0005384**
Expedient de contractació: **8004330008-2020-0011714**

Servei: **Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**
Redacció: **Doymo.SA**

GRUP DE TREBALL

Direcció facultativa

Diputació de Tarragona

Servei de Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori

Cristina Elvira Fullat Baldrich

Enginyera Topògrafa i graduada en Enginyeria geomàtica i topografia

Cap de projecte de topografia

Ajuntament de Vilabella

Joan Maria Sanahuja Segú

Alcalde de Vilabella

Equip redactor

Doymo.SA

David Soler Grima

Enginyer d'obres públiques

CONTINGUT

1. INTRODUCCIÓ	4
1.1 ANTECEDENTS	4
1.2 ÀMBIT D'ESTUDI	4
1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ	4
1.4 ESTRUCTURA I METODOLÒGICA	5
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC	7
2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA	7
2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ	8
2.3 ANÀLISI ECONÒMIC	9
2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	10
2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	11
2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	12
3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	14
3.1 OFERTA	14
3.1.1 Xarxa de vianants	14
3.1.2 Xarxa ciclista	21
3.1.3 Xarxa de transport públic	22
3.1.4 Xarxa de vehicles privats motoritzats	35
3.1.5 Aparcament	38
3.2 DEMANDA	40
3.2.1 Mobilitat global	40
3.2.2 Mobilitat a peu	44
3.2.3 Mobilitat amb bicicleta i VMP	44
3.2.4 Mobilitat amb transport públic	45
3.2.5 Mobilitat vehicle privat motoritzat	46
3.2.6 Aparcament	49
3.2.7 Externalitats del sistema de mobilitat	51
3.2.8 Capacitat acústica.	58
4. ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	60
4.1 ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	60
5. ACCIONS A DESENVOLUPAR	63
5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS	63
5.1.1 Mobilitat a peu	63
5.1.2 Mobilitat amb bicicleta/VMP	63
5.1.3 Mobilitat amb transport públic	63



5.1.4	Mobilitat amb vehicle privat	63
5.1.5	Seguretat viària	64
5.1.6	Aparcament	64
5.1.7	Actuacions ambientals	64
5.1.8	Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	65
5.1.9	Actuacions d'altres administracions	65
5.2	PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT	66
5.3	INDICADORS DE SEGUIMENT	68
5.4	PARTICIPACIÓ PÚBLICA	70
6.	ANNEXES	71
7.	PLÀNOLS	149





1. INTRODUCCIÓ

1.1 ANTECEDENTS

En data 11 de desembre de 2020, la subunitat d'Enginyeria Municipal de la Unitat de MSET de la Diputació de Tarragona, mitjançant contractació SAM número 2020-0011714, encarrega els treballs Redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) al municipi de **Vilabella** a l'empresa Doymo.SA.

1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi del present EMUS és el conjunt del terme municipal de Vilabella, el qual té una extensió de 18,19 km² i una població a l'any 2020 de 729 habitants (IDESCAT, 2020).

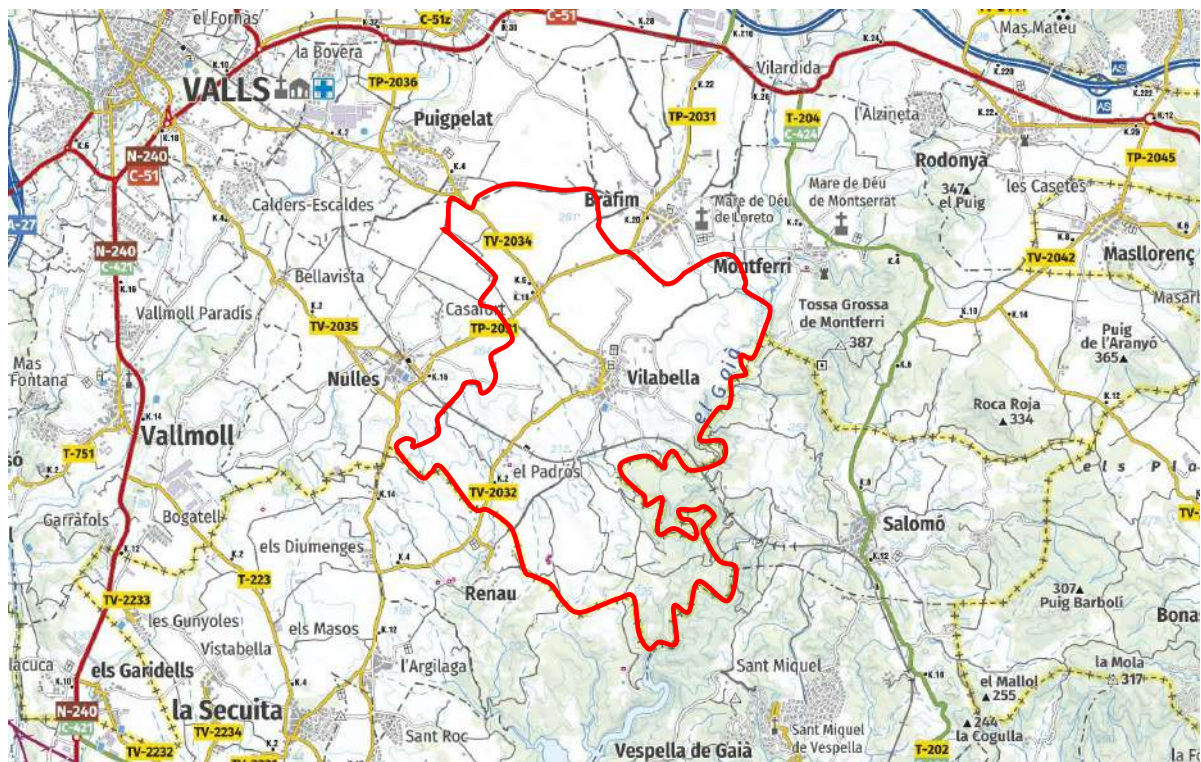


Fig. 1.1 Situació. Font: ICGC

1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

Per al desenvolupament de l'Estudi de Mobilitat Sostenible, cal definir els objectius sectorials que es pretenen aconseguir, sense oblidar que l'objectiu final és millorar la qualitat de vida dels ciutadans de Vilabella. Aquests objectius es concreten en:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.

- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, en els pròxims 6 anys.

Per últim, se seguiran els objectius marcats al Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona.

1.4 ESTRUCTURA I METODOLÒGICA

L'EMUS de Vilabella s'estructura en 6 fases:

REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

FASE 1: Recollida d'informació i treball de camp. Anàlisi territorial i socioeconòmica.

FASE 2: Anàlisi de l'oferta del sistema de transport

FASE 3: Anàlisi de la demanda del sistema de transport

FASE 4: Caracterització de la mobilitat

FASE 5: Diagnosi participada de la situació actual i futura

FASE 6: Pacte per la mobilitat. Objectius i estudi d'alternatives.

Fig. 1.2 Metodologia EMUS de Vilabella

Fase 1: Es recopila tota la informació referent a projectes, plans i estudis en desenvolupament o consolidats per realitzar l'anàlisi territorial i socioeconòmica, i es porta a terme un procés de recollida d'informació a partir del treball de camp sobre l'oferta i la demanda dels diferents modes de transport.

Fases 2 i 3: A partir de la informació obtinguda en la primera fase, s'analitza l'oferta i la demanda actual dels sistemes de transport i s'elaborarà un document que permetrà definir la situació actual del municipi.

Al llarg de la redacció de les diferents fases que configuren l'EMUS, s'obtidran el conjunt de dades rellevants pel que fa a la mobilitat del municipi, les tendències de futur i la seva relació amb

l'urbanisme i el medi ambient municipal, que serviran de base per a la definició de les propostes d'actuació.

Des de l'inici de l'EMUS es configura un pla de participació que inclou tant a la ciutadania com a les administracions i entitats públiques i socials de la ciutat. Entre els objectius del pla de participació es troben: involucrar el màxim de sectors de la ciutadania en l'elaboració de l'EMUS, i sensibilitzar-los en la mobilitat sostenible.

Finalment, s'estudien els objectius i s'elaboren propostes factibles per millorar la mobilitat del municipi en els propers sis anys tenint en compte la modificació de la normativa municipal si s'escau per poder assolir les propostes realitzades.



2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

Per conèixer la mobilitat de Vilabella és necessari analitzar i descriure els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, oferta transport públic, oferta per a vianants i ciclistes, etc.) i la demanda de mobilitat actual, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres atractors i generadors de mobilitat, etc. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera al voltant del municipi.

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació de l'EMUS és el terme municipal, la seva mobilitat està determinada pel seu entorn en diversos aspectes, com són els desplaçaments interurbans, les àrees urbanitzades limítrofs, etc. Per aquest motiu, el present Estudi de Mobilitat inclou tots aquells aspectes i agents que influeixen en les característiques de la mobilitat de Vilabella.

2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA

Vilabella es situa al sud de la comarca de l'Alt Camp. El municipi limita al nord amb les localitats de Bràfim i Puigpelat, a l'est amb Montferri i a l'oest amb Nulles, tots ells a la comarca de l'Alt Camp. Al sud limita amb municipis que pertanyen a la comarca del Tarragonès, com Renau, Vespella de Gaià i Salomó.

Vilabella es troba a 11km de Valls, la capital de comarca de l'Alt Camp, i a 20km de la ciutat de Tarragona.

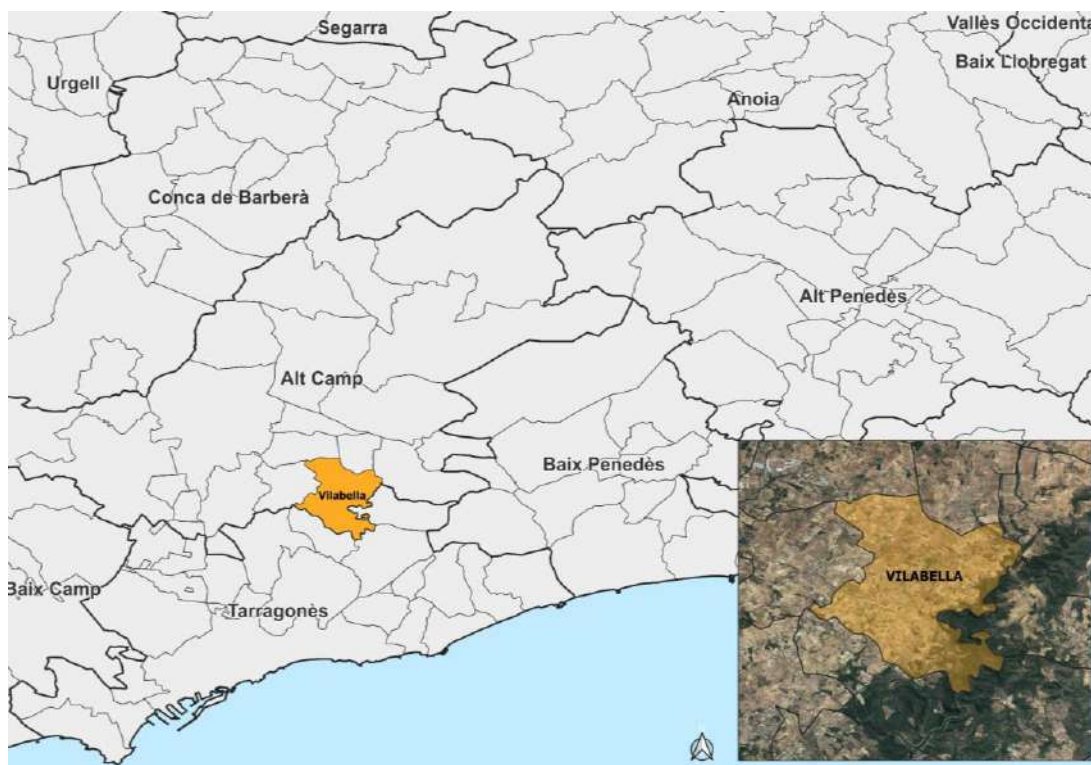


Fig. 2.1. Plànol 01. Situació geogràfica Vilabella. Font: Doymo



2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ

El 98% de la població de la localitat resideix al centre urbà de Vilabella, mentre que el 2% restant viu en altres nuclis disseminats del terme municipal. Als entorns del centre municipal, al voltant de la carretera TV-2034, es situen diferents indústries i empreses. El municipi disposa d'una bona xarxa de comunicacions viàries i una estació de Renfe a menys de 2km del centre urbà.

Eixos viaris: als entorns del municipi de Vilabella hi ha diferents vies d'alta capacitat que comuniquen el municipi a partir de carreteres secundàries.

Aquestes són les següents:

- Al nord s'hi troben la C-51, la C-37 (per Valls), l'AP-2.
- A l'oest hi ha les vies A-27 i la C-14.
- A l'est i al sud travessa l'AP-7 i al sud també s'hi troba la N-340.

Travessera municipal

Pel centre de Vilabella transcorren dues travesseres:

- **TV-2034.** És l'entrada pel nord del municipi. Arriba des de Vilabella a Valls i té una longitud de 7,4 km en total.
- **TV-2032.** Aquesta travessera circula d'est a oest pel municipi. Neix en l'encreuament per l'oest amb la TP-2031 i finalitza en el nucli urbà principal de Vilabella. Té una longitud de 4,3 km.

Eixos ferroviaris: Es localitza una estació de ferrocarrils al municipi, a 2km del centre urbà. L'estació es troba a la línia Barcelona-Vilanova-Valls i hi tenen parada els trens de la línia R13 dels serveis regionals de Rodalies de Catalunya.

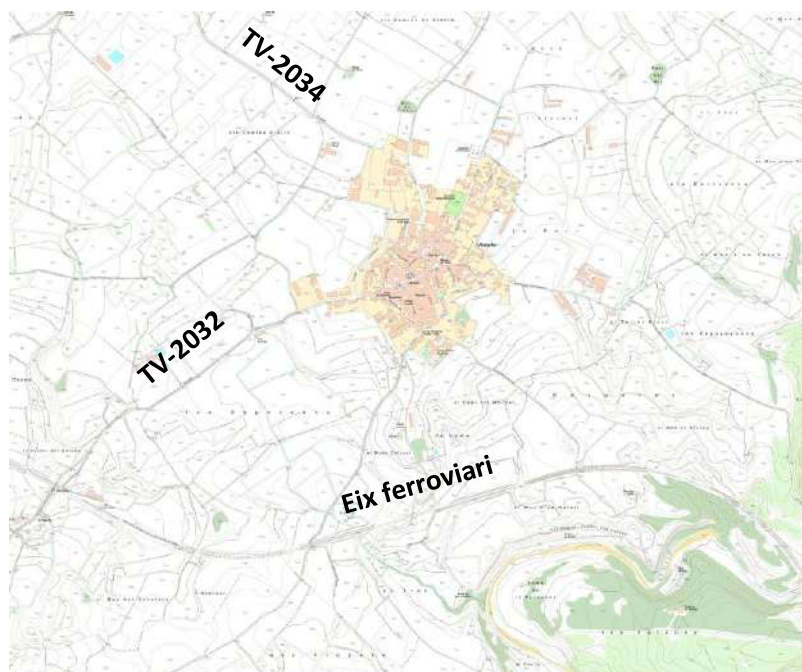


Fig. 2.2 Vies d'accés i línia ferroviària. Font: ICGC

2.3 ANÀLISI ECONÒMIC

Pel que fa a la taxa d'activitat, les últimes dades disponibles (IDESCAT, 2020) indiquen que la taxa d'ocupació (actius/població en edat activa) era de 59% pels homes i del 41% per les dones. La indústria i els serveis són els sectors amb més demanda de treballadors. La indústria representa el 72% dels actius i les empreses del sector es localitzen majoritàriament al nord-est del municipi, tant a indrets aïllats com a polígons d'activitat a les proximitats amb Valls o altres municipis.

Treball	Vilabella	Alt Camp	Catalunya
Afiliats a la Seguretat Social segons residència de l'afiliat. 09/2020			
Homes	175	9.917	1.715.714
Dones	123	8.003	1.493.649
Total	298	17.920	3.209.363
Afiliacions a la Seguretat Social segons residència de l'afiliat			
Afiliacions a la Seguretat Social segons residència de l'afiliat. 09/2020			
Total	314	18.672	3.356.665
Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors			
Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors. 09/2020			
Indústria	124	5.663	436.451
Serveis	46	8.560	2.119.734
Total	173	14.992	2.704.016
Afiliacions al règim d'autònoms de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors			
Afiliacions al règim d'autònoms de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors. 09/2020			
Agricultura	18	410	22.502
Serveis	26	1.911	416.424
Total	56	3.062	545.746
Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per grandària del centre			
Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per grandària del centre. 09/2020			
Fins a 50 treballadors	173	6.863	1.194.835
De 51 a 250 treballadors	0	3.589	637.515
De 251 i més treballadors	0	4.540	871.666
Total	173	14.992	2.704.016
Comptes de cotització			
Comptes de cotització. 09/2020			
Total	21	1.314	239.346
Pensions contributives de la Seguretat Social. Desembre			
Pensions contributives de la Seguretat Social. Desembre. 2019			
Total	219	10.732	1.720.098
Pensió mitjana (euros)	790,49	932,54	1.041,97
Pensionistes de la Seguretat Social. Per sexe. Desembre			
Pensionistes de la Seguretat Social. Per sexe. Desembre. 2019			
Homes	97	4.721	737.855
Dones	94	4.638	775.829
Total	191	9.359	1.513.684
Atur registrat. Per sectors			
Atur registrat. Per sectors. Mitjanes anuals. 2020			
Agricultura	6,6	185,3	9.381,90
Indústria	6,8	514,2	48.483,10
Construcció	0,8	205,8	35.505,60
Serveis	20,5	2.004,20	339.775,80
Sense ocupació anterior	1	185	28.272,90
Total	35,7	3.094,50	461.419,20
Atur registrat. Per sexe			
Atur registrat. Per sexe. Mitjanes anuals. 2020			
Homes	17,2	1.391,40	205.421,30
Dones	18,4	1.703,10	255.997,90
Total	35,7	3.094,50	461.419,20

Fig. 2.3 Dades econòmiques. Font: IDESCAT, 2020

2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Actualment el municipi de Vilabella té una població de 729 habitants. Tenint en compte que el terme municipal disposa d'una extensió de 18,19Km², la densitat de població resultant és de 40,1hab./km², un resultat inferior a la mitjana de la comarca (83,1hab./km²). La major part de la població es concentra en el centre de la vila. La població de Vilabella representa el 2% del total de l'Alt Camp.

Població	Vilabella	Alt Camp	Catalunya
Densitat de població. 2020			
Superfície (km2)	18,19	538	32.108,00
Densitat (hab./km2)	40,1	83,1	242,3
Població. Per sexe			
Població. Per sexe. 2020			
Homes	373	22.677	3.826.964
Dones	356	22.018	3.953.515
Total	729	44.695	7.780.479
Població. Per grups d'edat			
Població. Per grups d'edat. 2020			
De 0 a 14 anys	82	6.905	1.165.865
De 15 a 64 anys	464	29.257	5.146.253
De 65 a 84 anys	148	7.077	1.218.356
De 85 anys i més	35	1.456	250.005
Total	729	44.695	7.780.479

Fig. 2.4 Comparativa densitat de població. Font: IDESCAT, 2020

L'any 1998, Vilabella tenia una població de 818 habitants, una xifra que es va anar reduint progressivament fins al 2007, quan es van comptabilitzar menys de 800 persones. Al 2008, el nombre d'habitants es va incrementar fins als 808 i al 2012 es va assolir el màxim dels darrers anys, amb 829 habitants censats a Vilabella. Des de 2012 fins a l'actualitat, el volum de població ha tornat a disminuir, arribant a la dada actual de 729 habitants (IDESCAT, 2020).

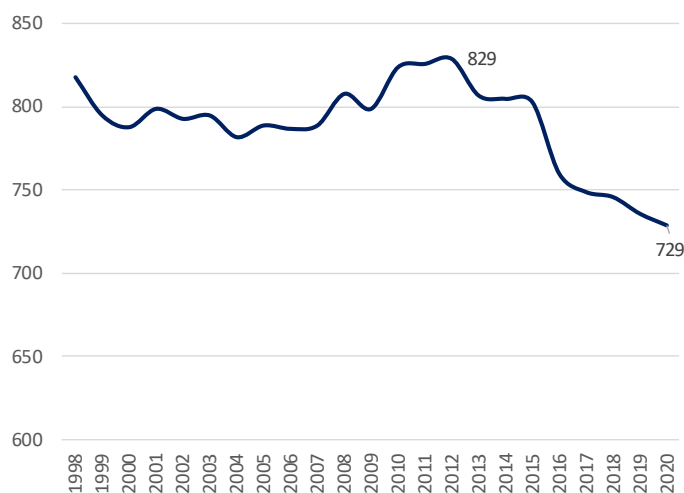


Fig. 2.5 Evolució històrica població de Vilabella Font: IDESCAT, 2020



La piràmide demogràfica de Vilabella és regressiva, és a dir, la base és més estreta que el centre, un signe clar d'envelliment de la població. La major part dels homes residents a Vilabella es troben entre els 50 i 54 anys i les dones es situen entre els 60 i 64 i els 80 i 84 anys.

Del conjunt de la població, el 16,3% són menors de 15 anys i el 25,1% tenen més de 65 anys. Per tant, tot i que el gran gruix poblacional es troba en edat de treballar, hi ha un important volum de residents majors de 65 anys, el que denota una tendència a l'envelliment del municipi, seguint la línia del conjunt de Catalunya.

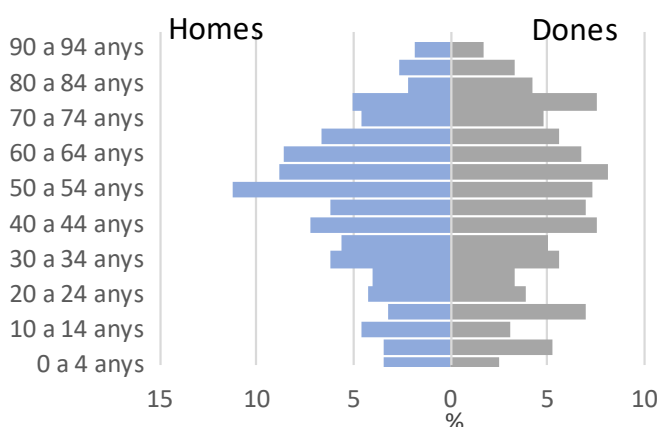


Fig. 2.6 Piràmide d'edats de Vilabella, 2020. Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT

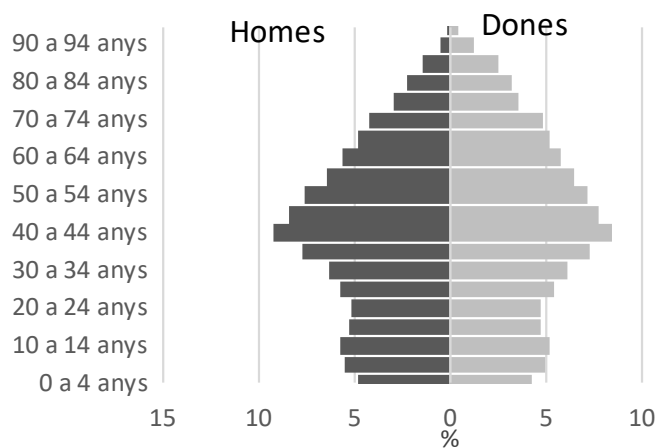


Fig. 2.7 Piràmide poblacional Catalunya Font: Elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT

2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

A Vilabella s'han identificat 17 equipaments de diversa tipologia: 5 públics (Ajuntament, escola, camp de futbol, piscina municipal i casal de Vilabella), 4 comerços de primera necessitat (forn de pa, supermercats i cooperativa), 2 sanitaris (consultori mèdic i farmàcia), 4 culturals (l'església, el castell, el Portal de Sant Pere i el convent) i 2 zones verdes (places de Sant Roc i l'Escorxador).

El principals centres de generació de viatges es troben molt concentrats al nucli urbà, on també es dona la major part de l'activitat residencial:

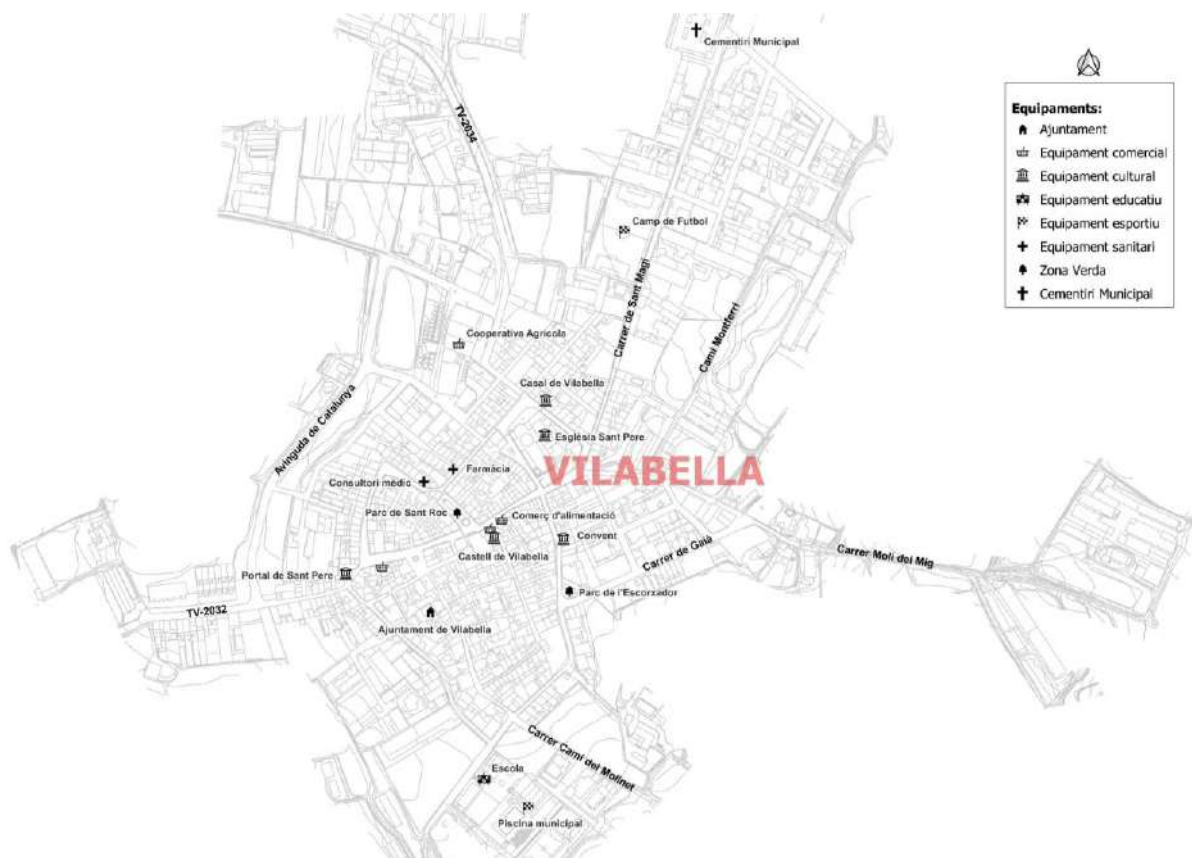


Fig. 2.8 Plànol 02. Equipaments municipals. Font: Elaboració pròpia a partir de la web de l'Ajuntament de Vilabella

D'altra banda, els centres d'atracció de viatges corresponen als usos del sòl relacionats amb els centres de treball, polígons industrials, equipaments públics, centres educatius i espais comercials, els quals concentren una certa demanda de viatges. Els equipaments d'ús esportiu es situen més allunyats del centre.

2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

El parc de vehicles de Vilabella està format per 817 vehicles (IDESCAT, 2020). D'aquests, el 62% són turismes (67% en el total de la comarca) i el 19% són vehicles industrials, emplets principalment pel sectors primari i terciari. Per la seva banda, les motocicletes també representen un percentatge destacat, amb un 17% respecte al total. Els altres vehicles suposen el 2%.



	Vilabella	Alt Camp	Catalunya
Turismes	505	26.310	3.554.258
Motocicletes	141	4.339	882.094
Veh. Industrials	153	6.503	749.856
Altres	18	1.881	201.198
Total	817	39.033	5.387.406

Fig. 2.9 Dades del parc de vehicles. Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT, 2020

L'índex de motorització global del municipi és de 1.120,7 vehicles/1.000 habitants (873,31 pel conjunt de la comarca i 692,42 a Catalunya). Tenint en compte únicament els turismes i les motocicletes, Vilabella torna a superar el conjunt de la comarca i de Catalunya en quant a l'índex de motorització (886,14 veh./1.000 hab. a Vilabella, 685,73 a l'Alt Camp i 570,19 a Catalunya).

Índex motorització (veh./1.000 hab)	TOTAL VEHICLES	TOTAL TURISMES I MOTOCICLETES
Vilabella	1120,7	886,1
Alt Camp	873,3	685,7
Catalunya	692,4	570,2

Fig. 2.10 Índex de motorització Vilabella, Baix Ebre i Catalunya. Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT, 2020

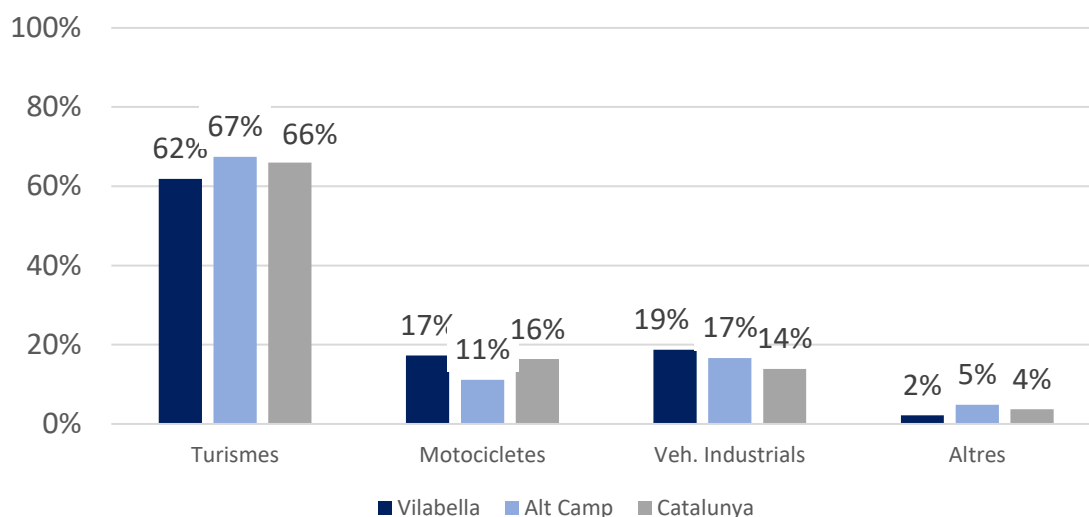


Fig. 2.11 Parc de vehicles 2020. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT, 2020

3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1 OFERTA

3.1.1 XARXA DE VIANANTS

Per a conèixer la mobilitat de Vilabella és necessari analitzar i descriure els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, oferta transport públic, oferta per a vianants, etc.), la demanda de mobilitat actual, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres atractors i generadors de mobilitat, etc. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera a l'entorn del municipi de Vilabella.

La mobilitat a peu és el mode essencial de transport i d'accessibilitat sobretot utilitzat en els desplaçaments interns. Aquesta ha de ser accessible, universal i ha de permetre arribar a diferents punts de la trama urbana. Per a definir la xarxa de vianants cal tenir en compte els orígens i destinacions de viatges dins del municipi identificant els principals centres d'atracció i generació de viatges a peu. A més, tots els termes municipals, independentment de si disposen o no d'activitat terciària o són exclusivament residencials, han de quedar connectats per aquesta xarxa bàsica de mobilitat a peu, configurada pels itineraris més comuns. L'actual xarxa bàsica de vianants del municipi és inconnexa i insegura en alguns trams. Aquesta xarxa s'ha de redirigir cap a un model que permeti connectar el municipi de forma còmode i segura potenciant així aquest tipus de mobilitat.

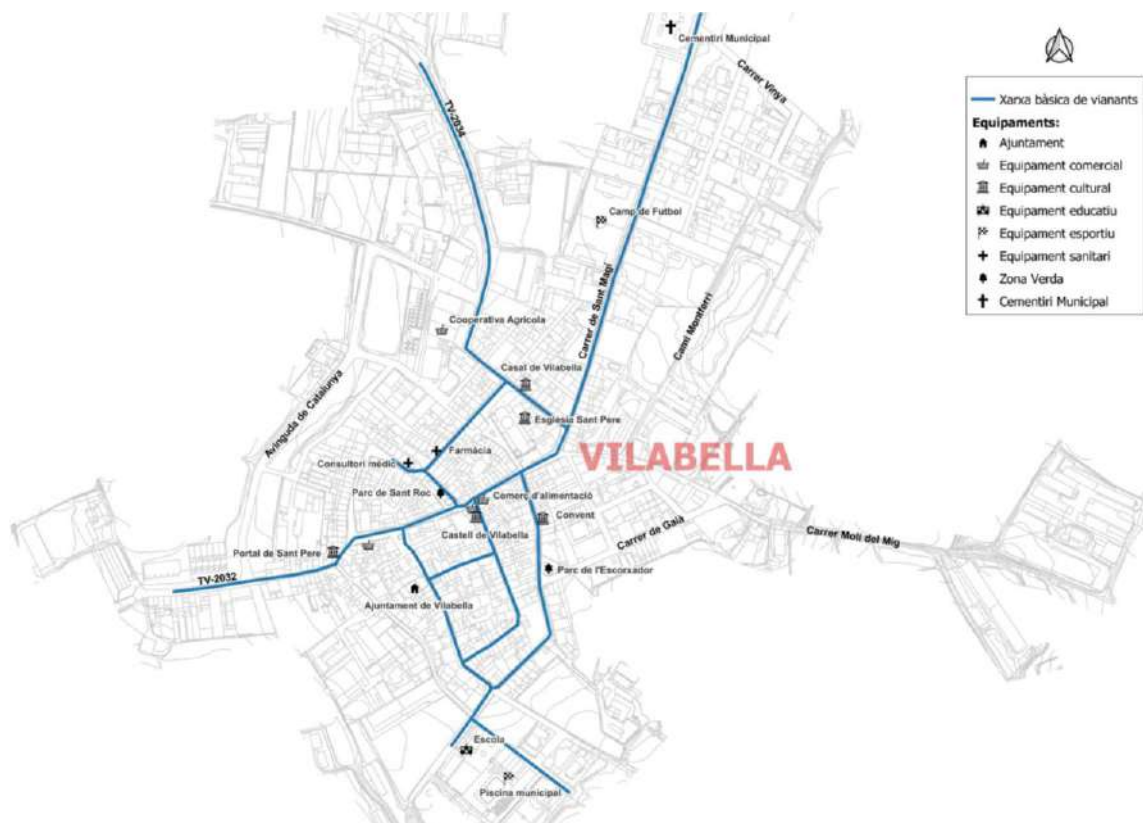


Fig. 3.1 Plànol 03. Xarxa bàsica de vianants. Font: Elaboració pròpia

Tot i que la xarxa actual connecta els diferents equipaments municipals, hi ha diversos punts on els vehicles prenen la major part de l'espai públic i poden donar-se conflictes entre els vianants, que són els més vulnerables, i el pas de vehicles a motor.

El relleu, la configuració urbana i la disposició de tots els equipaments i comerços del municipi de Vilabella permeten que la major part de la mobilitat interna sigui en aquest mode de transport.

La distància màxima en línia recta és de 800m entre els dos extrems de la vila per la carretera TV-2032, destacant una orografia poc pronunciada. Tot i aquesta distància, no hi ha una bona connectivitat entre els dos extrems, com es mencionava anteriorment. De nord a sud la distància és la mateixa que en el cas anterior i la infraestructura més ràpida és la carretera TV-2034. No s'han detectat pendents elevades que dificultin la mobilitat a peu per dins del municipi.

Fins a l'estació de Renfe a peu hi ha una distància des del centre de 2km (al voltant de 20 min) amb alguns punts impracticables per al pas dels vianants ja que es tracta de camins rurals i sense un espai còmode per caminar.

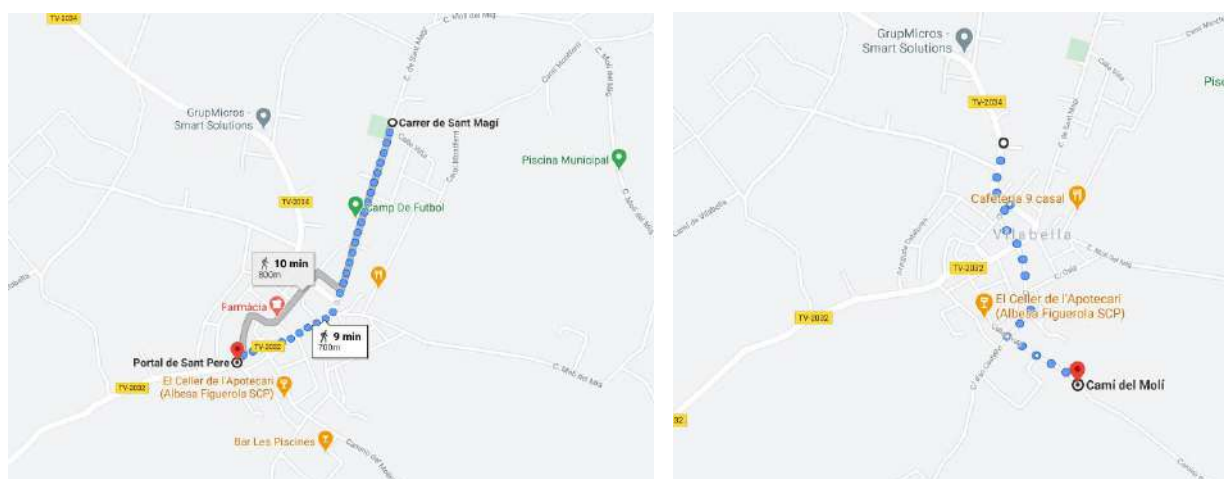


Fig. 3.2 Temps recorregut est-oest i nord-sud. Font: Google Maps



Fig. 3.3 Orografia Vilabella. Font: Google Earth

Zona de vianants

L'amplada dels carrers del centre de Vilabella no permet una segregació per tipologia de modes de transport. Al ser zones estretes la majoria de les vies presenten una única secció, on el vehicle privat té la prioritat per davant de la resta de modes.



Fig. 3.4 Tipologia de diferents voreres.

Amplada de les voreres

Per tal de poder caminar de forma còmode pels carrers de Vilabella, s'han de garantir uns nivells de seguretat i un mínim d'amplada de les voreres. Segons l'Ordre TMA/851/2021, els itineraris accessibles per a vianants tindran, en tot el seu recorregut, una amplada mínima d'1,8 m. Per aquest motiu, una vorera es considera inaccessible si presenta una amplada útil inferior a 0,9 metres i millorable si es situa entre 0,9 i 1,8 metres útils.

Per inventariar el municipi, s'han utilitzat les següents amplades lliures:

Amplada lliure (A_{ll})	Observacions
$A_{ll} < 0,9 \text{ m}$	No accessibles
$0,9 \leq A_{ll} \leq 1,8$	No accessibles segons l'Ordre TMA/851/2021
$A_{ll} > 1,8 \text{ m}$	Accessibles

Fig. 3.5 Classificació de l'amplada útil de les voreres

En el cas particular de Vilabella, la majoria de les voreres tenen una amplada inferior a 0,9 m i en moltes de les vies del nucli urbà manca un itinerari per a vianants, inclús a l'entorn dels principals equipaments municipals, com per exemple l'escola. En aquests carrers els vianants caminen per la calçada, compartint l'espai amb els vehicles motoritzats.

Pel que fa a les dimensions de la infraestructura disponible, s'ha estimat l'amplada de 12,9 km de voreres, tenint en compte la longitud real i el valor mig de cada paràmetre per categoria. A partir d'aquesta metodologia s'estima que el 84,4% de les voreres analitzades tenen una amplada menor a

la que exigeix el codi d'accessibilitat (1,8 m). De fet, més del 65% dels gairebé 13 km examinats no disposen de vorera de cap amplada.

D'altra banda, cal destacar els 1.661 metres de plataforma única, on la secció de la via es troba a un únic nivell i permet el pas de vehicles motoritzats i vianants. Aquest tipus de via es pot trobar a carrers com el de l'Hospital, el d'Avall o a la plaça del barri de Sant Roc.

Com a sense vorera també s'ha diferenciat els camins d'entrada i sortida del municipi que comuniquen amb alguns equipaments i els quals no estan dotats de voreres. Aquests camins sumen 1.537 metres, el 18% del conjunt de la tipologia "Sense vorera".

Per últim, destacar que l'únic indret de Vilabella on les voreres superen els 3 metres d'amplada és a la cantonada entre el Carrer de la Font i l'Avinguda de Catalunya.

Tipologia de voreres	Metres	%
Sense vorera	8.411	65,1%
Plataforma única	1.661	12,9%
Menys 0,9 m	1.510	11,7%
Entre 0,9 i 1,8 m	983	7,6%
Entre 1,8 i 3 m	333	2,6%
Més de 3 m	13	0,1%
Total	12.911	100%

Fig. 3.6 Amplada de les voreres de Vilabella. Elaboració pròpia

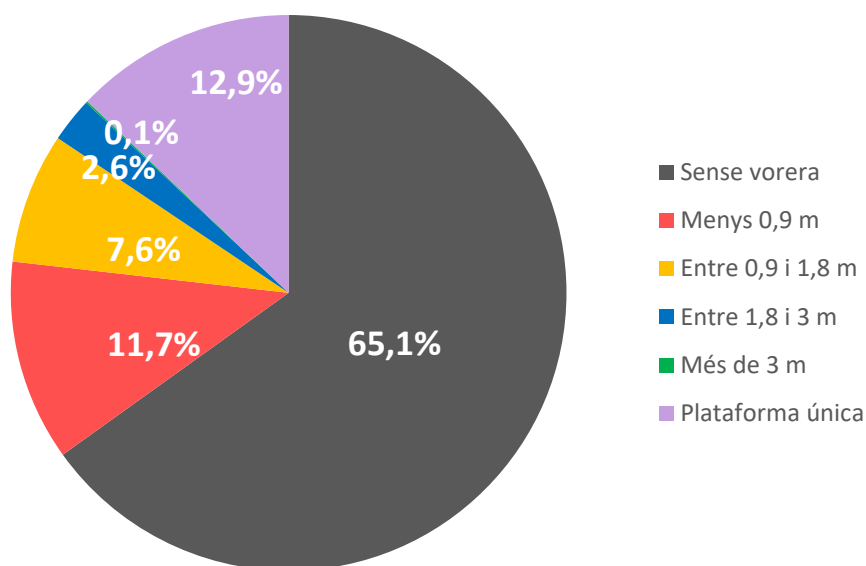


Fig. 3.7 Representació gràfica de l'amplada de les voreres de Vilabella. Elaboració pròpia

Passos de vianants

Pel que fa a l'estat dels passos de vianants, s'han identificat 4 al nucli urbà de Vilabella, 3 inaccessibles per a persones amb mobilitat reduïda i 1 elevat. El pas de vianants elevat es troba a l'entrada per la TV-2034, i els altres 3 a la cantonada entre el Carrer del Roser i el parc de Sant Roc i al Carrer d'en Castellví, davant de l'escola.

Tot i que no presenten problemes de desnivells, es consideren inaccessibles perquè manca la infraestructura adjacent (gual, vorera...), de manera que no condueixen a cap lloc on continuar l'itinerari per a vianants, dificultant per tant els desplaçaments a peu. Aquest problema obeeix, en part, a la col·locació dels passos de vianants, especialment al Carrer d'en Castellví, ja que es troben situats davant dels accessos al centre educatiu, però no a la cantonada amb Raval de Sant Pere, on sí existeix un itinerari per a vianants. A més, alguns es troben desdibuixats.

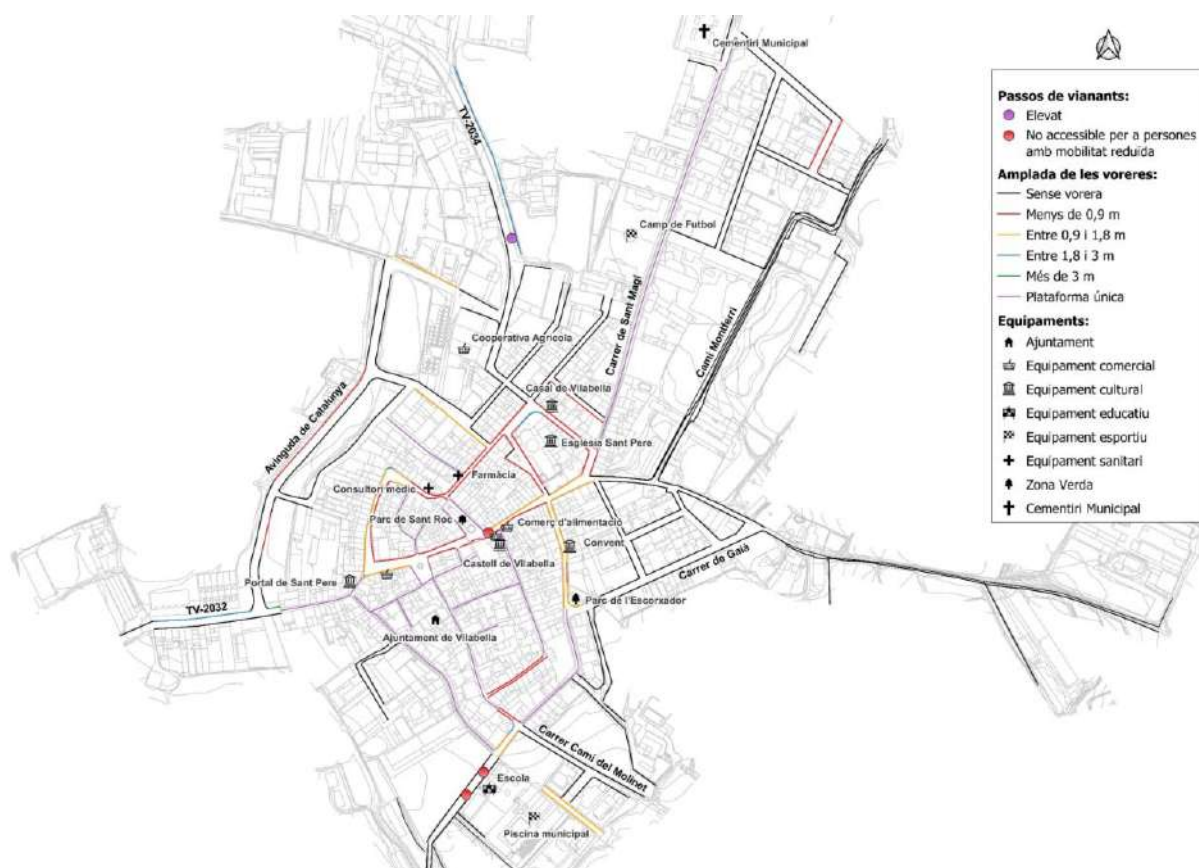


Fig. 3.8 Plànol 04. Amplada de les voreres (situació actual). Font: Elaboració pròpia



Fig. 3.9 Passos de vianants inaccessibles a Vilabella. Font: Elaboració pròpia.

A continuació es mostra un plànol on es representen les voreres inaccessibles de Vilabella, repartides per tot el nucli urbà sense distinció entre zones, a excepció dels carrers més cèntrics on hi predomina el sistema de plataforma única.

Cal incidir prioritàriament en aquells trams de via amb una secció on hi ha calçada i vorera diferenciada (menor d'1,8 m) i on manquen voreres que permetin la correcta mobilitat dels vianants.

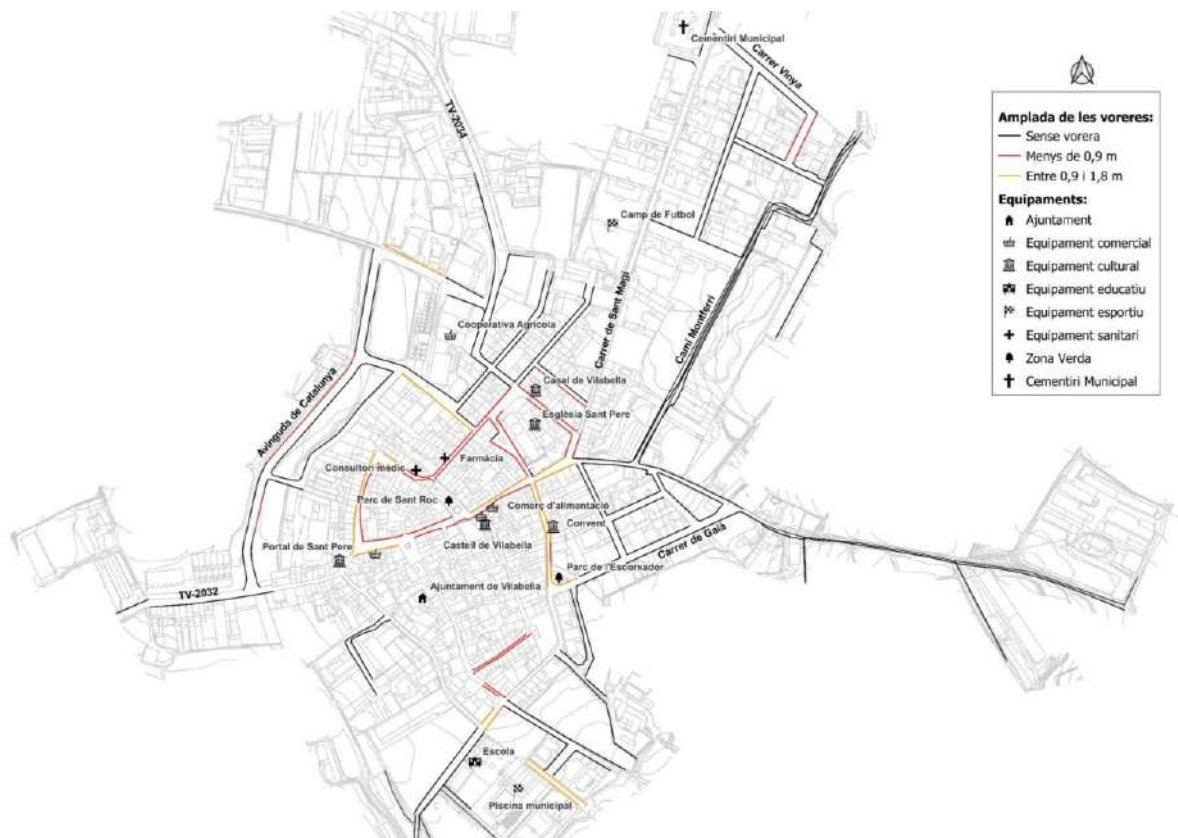


Fig. 3.10 Plànol 05. Voreres inaccessibles (situació actual). Font: Elaboració pròpia

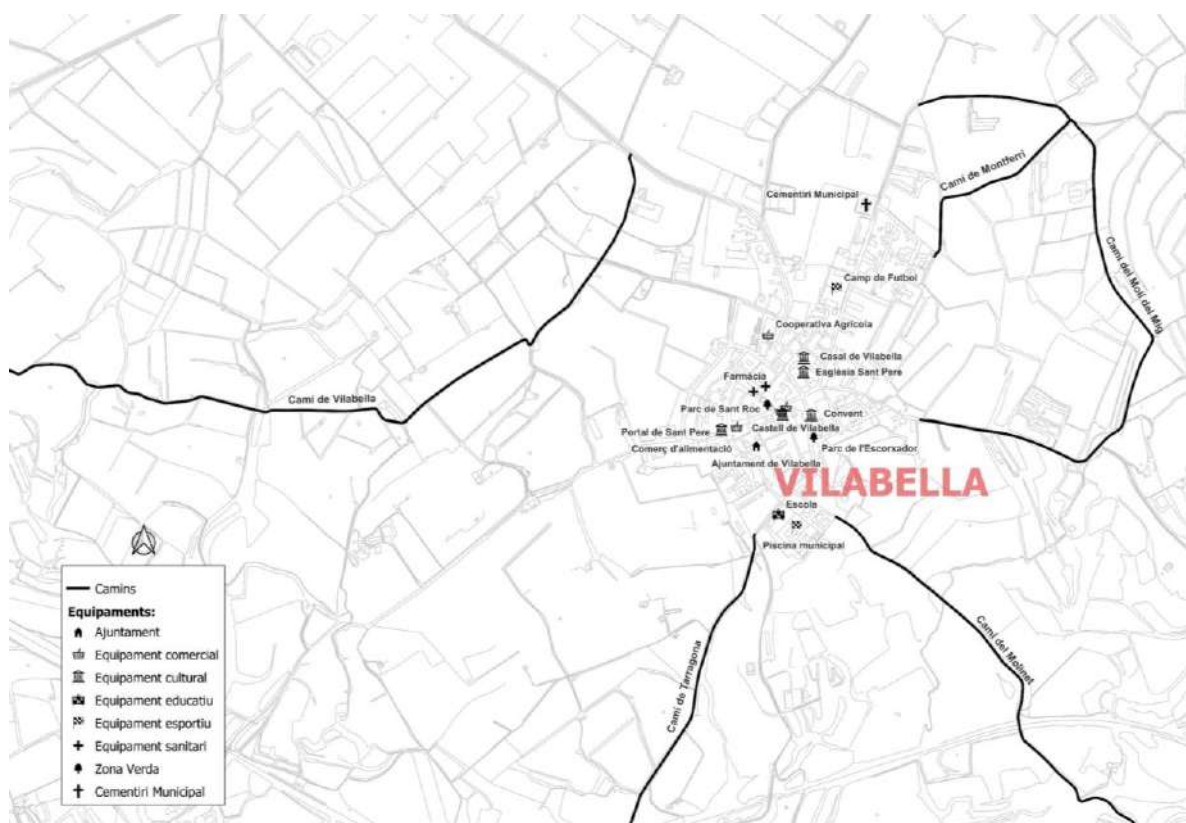


Fig. 3.13 Plànol 07. Camins propers a Vilabella. Font: Elaboració pròpia

3.1.2 XARXA CICLISTA

Els desplaçaments amb bicicleta són sostenibles perquè no generen contaminació acústica ni atmosfèrica i, a més, contribueixen a millorar la salut dels usuaris d'aquest mode de transport. Permeten recórrer distàncies que serien massa llargues per fer-les caminant però que no justifiquen l'ús del vehicle privat o el transport públic. En els darrers anys, la mobilitat sostenible està present a tots els municipis i és per això que s'han incrementat els espais i les infraestructures dedicades a la bicicleta. Igual que en el cas dels vianants, la xarxa bàsica per a bicicletes ha de connectar els diferents centres generadors de viatges (els equipaments municipals, els comerços i les estacions i parades de transport públic). Alhora, aquests equipaments han de disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes.

El municipi de Vilabella no compta amb una xarxa específica de bicicletes en el municipi, encara que les vies residencials i els carrers 30 poden ser utilitzats com a infraestructura ciclable. En aquest sentit, la normativa de la DGT de l'any 2021 que redueix el límit de velocitat a 30 km/h a les vies urbanes d'un sol carril per sentit de circulació facilita la convivència entre les bicicletes i el trànsit motoritzat.

L'absència de pendents elevats pot propiciar l'ús de la bicicleta per diferents col·lectius de població. Tanmateix, la presència de dues vies principals que transcorren pel municipi (TV-2032 i TV-2034) pot crear sensació d'inseguretat i manca de continuïtat en els itineraris dels ciclistes.

3.1.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

L'oferta de transport públic de Vilabella es basa en l'estació de Renfe i en diferents línies d'autobús interurbà, totes elles operades per HIFE.

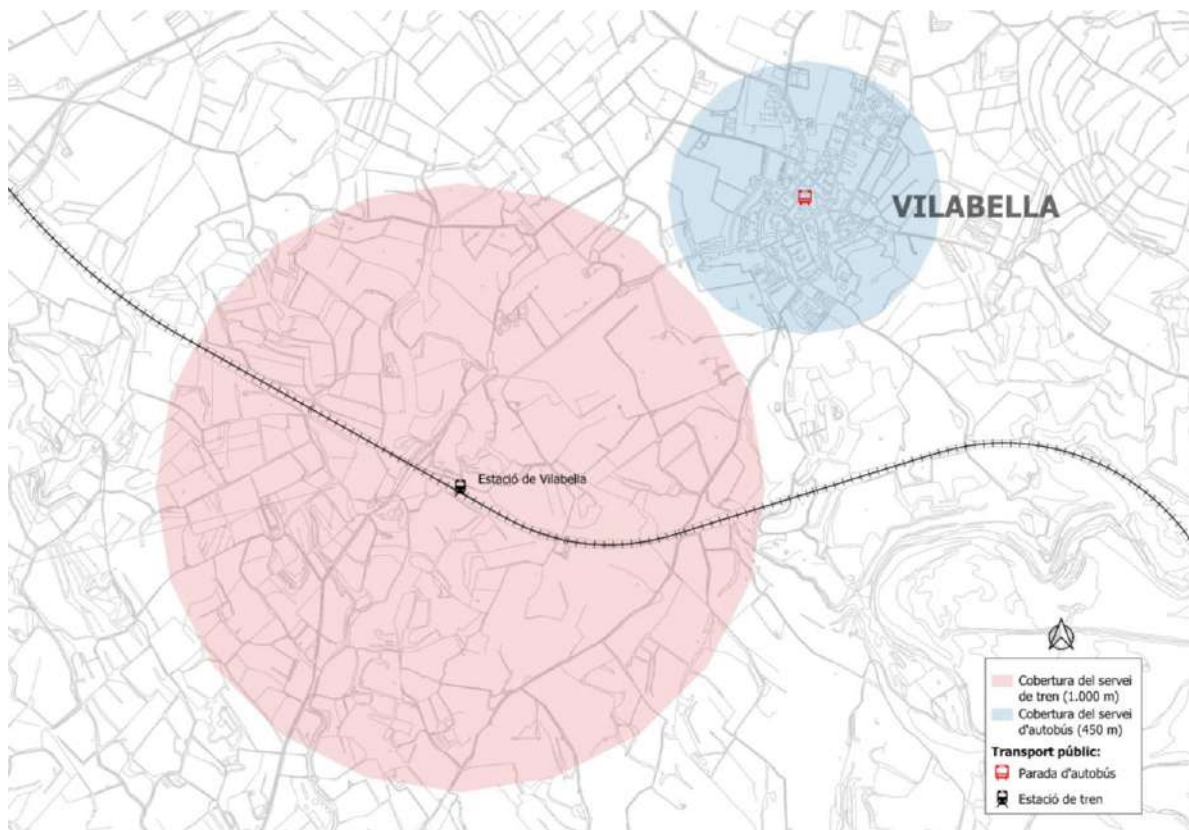


Fig. 3.14 Plànol 08. Cobertura de transport públic. Font: Elaboració pròpia

Tal i com es pot observar a la cartografia, el nucli urbà de Vilabella queda cobert per un radi de 450 metres al voltant de la parada d'autobús. Aquesta es situa al centre de la vila, a una posició equidistant de la major part dels habitants de Vilabella. En contraposició, el radi de l'estació de Renfe, tot i ser de 1.000 metres a la rodona, no cobreix el nucli urbà. A més, a banda de la distància, la manca d'infraestructura segura per arribar-hi caminant o en bicicleta conviden a utilitzar el vehicle privat per anar fins a l'estació.

Per tant, en relació amb l'oferta actual de transport públic, Vilabella queda ben coberta per la parada d'autobús però no per l'estació de tren, que degut al traçat de la línia ferroviària ha de situar-se a més d'un quilòmetre del nucli urbà, de manera que, sumat a la manca d'infraestructura segura, es converteix en un lloc de difícil accés pels modes actius (caminant i en bicicleta).

Serveis Interurbans d'autobús:

Vilabella presenta diferents alternatives de transport públic en autobús operades per Hife, totes elles de caràcter interurbà amb origen o destinació en els següents municipis:



- L'Argilaga
- Bràfim
- Hostalets
- Jardins Imperi
- Montferri
- Nulles
- Pallaresos
- Pallaresos Park
- Puigpelat
- La Secuita
- Tarragona
- Valls
- Vila-rodona

Aquests serveis arriben a la parada situada al Carrer del Roser, a la part cèntrica del municipi. Tal i com es pot observar en la imatge, aquesta està dotada de marquesina.

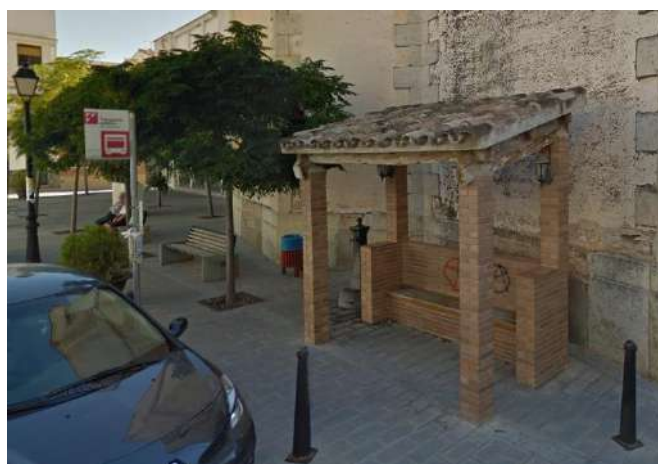


Fig. 3.15 Parada bus Vilabella. Font: Google Street View

Vilabella - L'Argilaga

Aquesta línia té una oferta de quatre serveis al dia en ambos sentits. En direcció L'Argilaga es produeix la primera expedició a les 7.36 i es reparteix durant tot el dia donant servei al migdia, tarda i vespre. Des de l'Argilaga el primer servei es produeix a les 9.54 h i l'últim a les 22.10h. El desplaçament té una durada de 10 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pc. del casell(TV-2032)	7:46	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	0:10h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pc. del casell(TV-2032)	15:06	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	0:10h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pc. del casell(TV-2032)	16:11	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	0:10h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pc. del casell(TV-2032)	19:31	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	0:10h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €



Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:54	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	10:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:10h	2,85 €	20% familia numerosa 2.30 € Bono Virtual 3.45 € Tarjeta descuento 2.85 €
13:54	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	14:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:10h	2,85 €	20% familia numerosa 2.30 € Bono Virtual 3.45 € Tarjeta descuento 2.85 €
18:39	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	18:49	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:10h	2,85 €	20% familia numerosa 2.30 € Bono Virtual 3.45 € Tarjeta descuento 2.85 €
22:09	ARGILAGA L' TP-2031 Marquesina	22:20	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:11h	2,85 €	20% familia numerosa 2.30 € Bono Virtual 3.45 € Tarjeta descuento 2.85 €

Fig. 3.16 Línia Vilabella - L'Argilaga. Font: Hife

Vilabella - Bràfim

Es produeixen 7 expedicions diàries per sentit. De Vilabella a Bràfim el primer recorregut es produeix a les 10 del matí i la última expedició a les 22.20 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 7.30h i la última a les 19.15h. El temps de desplaçament és d'entre 5 i 15 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
10:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	10:10	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
12:00	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	12:08	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:08h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
12:52	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	13:00	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:08h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
14:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	14:10	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
18:49	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	18:55	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
18:52	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	19:00	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:08h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
22:20	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	22:25	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	0:05h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:30	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	7:36	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
9:15	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	9:30	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:15h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
12:08	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	12:00	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)		2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
14:50	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	14:56	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
15:55	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	16:01	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
15:55	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	15:47	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)		2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €
19:15	BRÀFIM TP-2031 Marquesina	19:21	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:06h	2,05 €	20% familia numerosa 1.65 € Bono Virtual 2.70 € Tarjeta descuento 2.05 €

Fig. 3.17 Línia Vilabella - Bràfim. Font: Hife

Vilabella - Hostalets

Es produeixen 4 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Hostalets el primer recorregut es produeix a les 7.30 del mati i la última expedició a les 19.20 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.30h i la última a les 21.45 h. El temps de desplaçament és de 35 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	8:11	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	0:35h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	15:31	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	0:35h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	16:36	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	0:35h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	19:51	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	0:30h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:30	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	10:04	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	0:34h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
13:30	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	14:04	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	0:34h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:15	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	18:49	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	0:34h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
21:45	HOSTALETS(cruïlla) Parking Santa TP-2031	22:20	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	0:35h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Fig. 3.18 Línia Vilabella - Hostalets. Font: Hife

Vilabella - Jardins Imperi

Es produeixen 4 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Jardins Imperi el primer recorregut es produeix a les 7.36 h del mati i la última expedició a les 19.20 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.30h i la última a les 21.50 h. El temps de desplaçament és de 30 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	8:05	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembrà(A1)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	15:25	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembrà(A1)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	16:30	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembrà(A1)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pl. del casal(TV-2032)	19:48	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembrà(A1)	0:27h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €



Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:35	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembre, s.1	10:04	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
13:35	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembre, s.1	14:04	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:20	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembre, s.1	18:49	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:29h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
21:50	JARDINS IMPERI Av. 11 de setembre, s.1	22:20	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:30h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €

Fig. 3.19 Línia Vilabella - Jardins Imperi. Font: Hife

Vilabella - Montferri

Es produeixen 2 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Montferri el primer recorregut es produeix a les 12.52 i la segona a les 18.52 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.00h i la segona a les 15.30 h. El temps de desplaçament és d'entre 20-30 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
12:52	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	13:15	MONTFERRI	0:23h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:52	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	19:15	MONTFERRI	0:23h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:00	MONTFERRI	9:30	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:30h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
15:30	MONTFERRI	15:47	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:17h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Fig. 3.20 Línia Vilabella -Montferri. Font: Hife

Vilabella - Nulles

Es produeixen 6 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Nulles el primer recorregut es produeix a les 7.36h i l'última a les 19.21 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.22h i la darrera és a les 20.15h. El temps de desplaçament és de 5 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:22	NULLES TP-2031	9:30	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:08h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
10:00	NULLES TP-2031	10:04	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:04h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
14:00	NULLES TP-2031	14:04	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:04h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
15:40	NULLES TP-2031	15:47	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:07h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:45	NULLES TP-2031	18:49	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	0:04h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
20:15	NULLES TP-2031	22:20	VILABELLA Pc. del casal(TV-2032)	2:05h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €



Salida	Origen	Llegada	Destino	Duració	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	7:40	NULLES TP-2031	0:04h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
12:52	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	12:45	NULLES TP-2031		2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
14:56	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	15:00	NULLES TP-2031	0:04h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
16:01	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	16:05	NULLES TP-2031	0:04h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:52	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	18:45	NULLES TP-2031		2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
19:21	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	19:25	NULLES TP-2031	0:04h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Fig. 3.21 Línia Vilabella-Nulles. Font: Hife

Vilabella - Pallaresos

Es produeixen 4 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Pallaresos el primer recorregut es produeix a les 7.36h i l'última a les 19.21 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.40h i la darrera és a les 21.55h. El temps de desplaçament és d'aproximadament 25 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duració	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	8:00	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	15:20	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	16:25	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	19:43	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	0:22h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duració	Precio	Otros precios
9:40	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	10:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
13:40	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	14:04	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:25	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	18:49	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:24h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
21:55	PALLARESOS C/Bofarull nº18 o nº99	22:20	VILABELLA Pc del casal(TV-2032)	0:25h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Fig. 3.22 Línia Vilabella-Pallaresos. Font: Hife

Vilabella - Puigpelat

Es produeixen 3 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Puigpelat el primer recorregut es produeix a les 9.30 h i l'última a les 15.47 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 11.53 h i la darrera és a les 21.55h. El temps de desplaçament és d'aproximadament 25 minuts.



Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
11:53	PUIGPELAT	12:00	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:07h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
12:38	PUIGPELAT	12:52	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:14h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:38	PUIGPELAT	18:52	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:14h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:30	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	9:37	PUIGPELAT	0:07h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
12:00	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	12:15	PUIGPELAT	0:15h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
15:47	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	16:02	PUIGPELAT	0:15h	2,05 €	20% familia numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Fig. 3.23 Línia Vilabella-Puigpelat. Font: Hife

Vilabella - La Secuita

Es produeixen 4 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a la Secuita el primer recorregut es produeix a les 7.36 h i l'última a les 19:21 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.50 h i la darrera és a les 22.05. El temps de desplaçament és d'aproximadament 15 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	7:50	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	15:10	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	16:15	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	19:35	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:50	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	10:04	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
13:50	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	14:04	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:35	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	18:49	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:14h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €
22:05	SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina	22:20	VILABELLA P _c del casal(TV-2032)	0:15h	2,85 €	20% familia numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,45 € Tarjeta descuento 2,85 €

Fig. 3.24 Línia Vilabella-La Secuita. Font: Hife

Vilabella - Tarragona

Es produeixen 8 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Tarragona el primer recorregut es produeix a les 7.36 h i l'última a les 19:21 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 9.15 h i la darrera és a les 22.35h. El temps de desplaçament és d'aproximadament 35-50 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:36	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	8:25	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
7:36	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	8:17	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	0:41h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	15:45	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
14:56	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	15:37	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	0:41h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	16:50	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
16:01	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	16:42	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	0:41h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	20:10	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
19:21	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	19:57	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	0:36h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:15	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	10:04	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
13:15	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	14:04	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:00	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	18:49	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:49h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
18:05	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	18:49	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:44h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
21:30	TARRAGONA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Pl. Imperial Tàrraco s/n	22:20	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:50h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €
21:35	AQUEDUCTE TARRAGONA C/Andoni Rovira i Virgili pel paratge	22:20	VILABELLA Pl. del caserol (TV-2032)	0:45h	2,85 €	20% família numerosa 2,30 € Bono Virtual 3,65 € Tarjeta descuento 2,85 €

Fig. 3.25 Línia Vilabella-Tarragona. Font: Hife

Vilabella - Valls

Es produeixen 3 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Valls el primer recorregut es produeix a les 9.30 h i l'última a les 15.47 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 11.45h i la darrera és a les 18.30h. El temps de desplaçament és d'aproximadament 15-25 minuts.



Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
11:45	VALLS C/ Francesc Català, 5	12:00	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.15h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
12:30	VALLS C/ Francesc Català, 5	12:52	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.22h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:30	VALLS C/ Francesc Català, 5	18:52	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.22h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
9:30	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	9:45	VALLS C/ Francesc Català, 5	0.15h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
12:00	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	12:23	VALLS C/ Francesc Català, 5	0.23h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
15:47	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	16:10	VALLS C/ Francesc Català, 5	0.23h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Fig. 3.26 Línia Vilabella-Valls. Font: Hife

Vilabella - Vila- Rodona

Es produeixen 4 expedicions al dia per sentit. De Vilabella a Vila-Rodona el primer recorregut es produeix a les 10.00 h i l'última a les 22.20 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 7.20h i la darrera és a les 19.05h . El temps de desplaçament és d'aproximadament 15 minuts.

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
10:04	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	10:20	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
14:04	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	14:20	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
18:49	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	19:05	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
22:20	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	22:35	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	0.15h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Salida	Origen	Llegada	Destino	Duración	Precio	Otros precios
7:20	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	7:36	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
14:40	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	14:56	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
15:45	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	16:01	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €
19:05	VILA-RODONA TP-20033 Marquesina	19:21	VILABELLA Pl. del casal(TV- 2032)	0.16h	2,05 €	20% família numerosa 1,65 € Bono Virtual 2,70 € Tarjeta descuento 2,05 €

Fig. 3.27 Línia Vilabella-Vila Rodona. Font: Hife

Tarifes

Les tarifes que s'apliquen des de l'1 de Gener del 2020 són les següents:

Títols ordinaris multiviatge

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	46,60 €	73,15 €	98,80 €
T-50/30	33,15 €	61,00 €	85,75 €
T-10/30	9,95 €	19,90 €	27,20 €
T-10	12,25 €	24,25 €	34,85 €

Nens i nenes de 4 a 12 anys

Títol de transport destinat als nens i nenes d'entre 4 i 12 anys (ambdós incl)

Títol	1 zona
T-12	Gratuït

Informa't sobre la T-12

Famílies monoparentals i nombroses

Bonificacions a aplicar a membres de famílies monoparentals i nombroses general (G) i especial (E):

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-FM/FN 70/90 G	68,35 €	135,50 €	194,90 €
T-FM/FN 70/90 E	42,75 €	84,65 €	121,90 €
T-MES FM/FN G	37,30 €	58,50 €	79,05 €
T-MES FM/FN E	23,30 €	36,55 €	49,40 €

Bonificació per a persones en situació d'atur

Bonificacions aplicades a persones en situació d'atur i en procés de cerca de feina.

Títol	1 zona
T-MES	12,25 €

Requisits per obtenir la bonificació

Formulari de sol·licitud de la targeta

Descomptes URV

S'aplica un 15% de descompte pels títols d'1 i de 2 zones i del 20% pels de 3 zones sobre el preu ordinari als membres de la comunitat universitària URV: Estudiants, personal docent i investigador, i personal d'administració i serveis.

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	39,60 €	62,20 €	79,05 €
T-50/30	28,20 €	51,85 €	68,60 €
T-10/30	8,45 €	16,90 €	21,75 €

Targetes sense contacte

Tipus de targeta	
Targeta anònima	3,60 €
Targeta personalitzada ordinària	3,60 €
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,60 €
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,60 €
Targeta personalitzada URV	(gratuïta)
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	(gratuïta)
T-12 (*) (1ª emissió)	(gratuïta)
T-12 (*) (2ª emissió)	35,00 €

(*) Cost d'emissió, gestió i control de la targeta

Fig. 3.28 Tarifes del transport públic. Font ATM

- Per nens (gratuït fins als 4 anys)
- Família nombrosa
- Anada i tornada (20% de descompte)
- Estudiants
- Tarjeta daurada (majors 65 anys o amb discapacitat)
- Carnet Jove
- Grups
- Bitllets combinats (tren amb bus aeroport).

En el cas específic de la companyia d'autobusos HIFE, hi ha bonificacions i ofertes especials en algunes línies, a més d'un abonament virtual amb diferents ofertes que promouen l'ús d'aquests modes de transport públic.

BONO VIRTUAL

El bono virtual és una versió on-line dels teus viatges de bus que et permet obtenir descomptes mitjançant una recàrrega mínima. Els descomptes oscil·len del 40 al 55%, segons les tarifes vigents al moment del teu viatge.

Entre els seus avantatges destaquen:

- Descomptes (fins a un 55 %).
- Compra On-line des de la nostra web o App.
- No caduca.
- Multipersonal.
- Reserves la teva plaça en el bus.

Fig. 3.29. Bono Virtual. Font: Hife

En el següent quadre es mostren les tarifes per a cada tipologia:

TARIFES BUS VILABELLA				
Destinació	Bitllet Senzill	20% familia nombrosa	Bono virtual	Targeta de compte
L'Argilaga	2,85	2,3	3,45	2,85
Bràfim	2,05	1,65	2,7	2,05
Hostalets	2,85	2,3	3,45	2,85
Jardins Imperi	2,85	2,3	3,45	2,85
Montferri	2,05	1,65	2,7	2,05
Nulles	2,05	1,65	2,7	2,05
Pallaresos	2,85	2,3	3,45	2,85
Puigpelat	2,05	1,65	2,7	2,05
La Secuita	2,85	2,3	3,45	2,85
Tarragona	2,85	2,3	3,45	2,85
Valls	2,05	1,65	2,7	2,05
Vila-rodona	2,05	1,65	2,7	2,05

Fig. 3.30. Quadre de tarifes. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de HIFE



Fig. 3.31. Ruta i parades de la línia L0723 de Hife. Font: elaboració pròpia a partir de la informació de HIFE

Serveis Interurbans de ferrocarrils

El municipi també disposa d'estació de Renfe situada a 2 km del centre urbà. Ofereix diversos serveis Regionals a Barcelona (Estació de França i Barcelona Sants) i a altres ciutats de Catalunya com Lleida, Tarragona o Reus:

- R13. Barcelona Estació de França Lleida (per Valls)

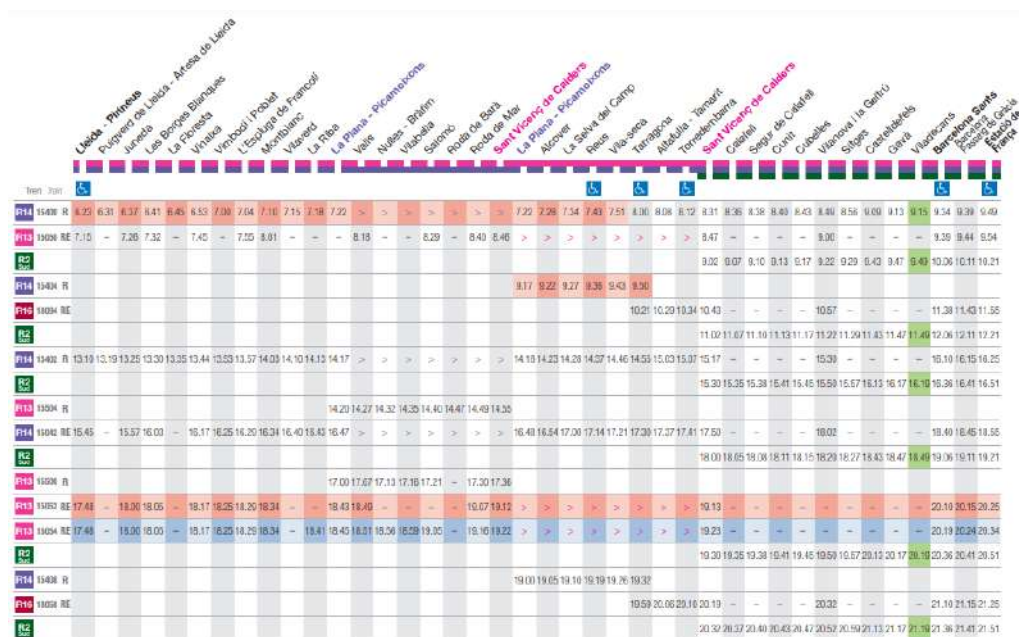
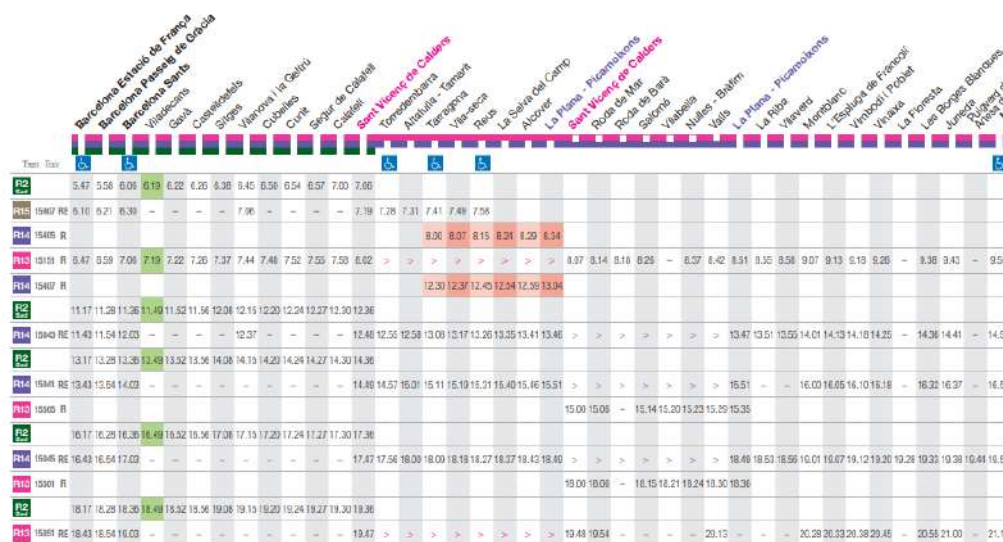


Fig. 3.32 Horaris i parades de la R13. Font: Renfe

En sentit Lleida hi ha dos serveis al dia, a les 15:20h i a les 18:21h. En sentit contrari hi ha una primera expedició a les 14:35h, una segona a les 17:16h i finalment l'últim servei a les 18:59h.

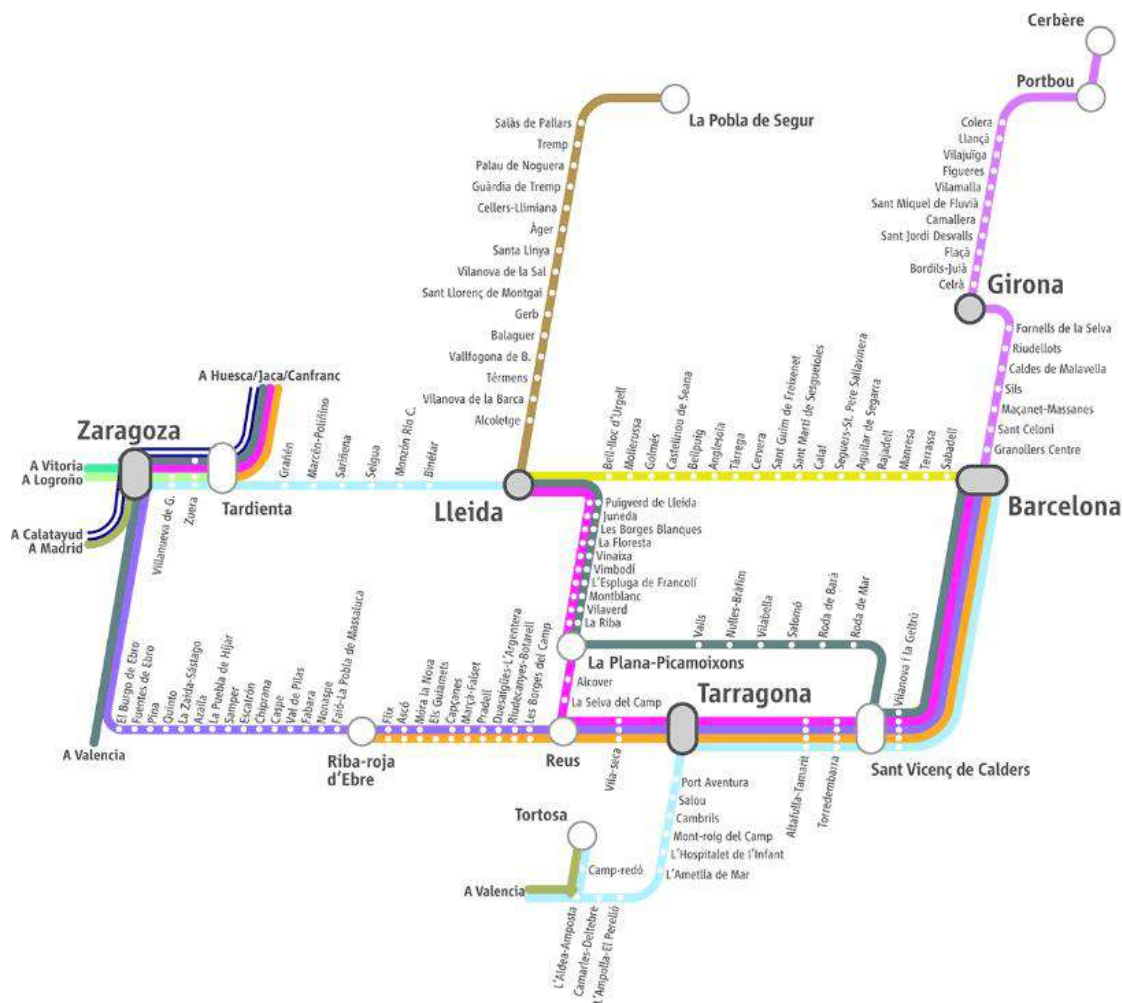


Fig. 3.33 Mitjana distància Renfe Rodalies. Font: Renfe Rodalies



Fig. 3.34 Estació de Vilabella Renfe. Font: Doymo



3.1.4 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Per realitzar un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible és important conèixer la funcionalitat de la xarxa viària destinada als desplaçaments motoritzats, ja que permet classificar-la en diferents usos i, en conseqüència, jerarquitzar-la. Definida la jerarquia viària és possible establir un sistema de gestió diferent per a cada tipologia de via.

Els espais o zones que apareixen entre vies bàsiques són aquelles que es poden pacificar, les anomenades zones 30 o zones de prioritat invertida, les quals donen més importància al vianant i a la bicicleta davant del pas de vehicles motoritzats.

La Jerarquització de la xarxa viària. La Xarxa Bàsica de Circulació. Criteris

La xarxa destinada al transport privat ha estat jerarquitzada en funció de:

- Criteris de Connectivitat (exterior/exterior-interior).
- Criteris de funcionalitat i usos
- Criteris de capacitat i dimensions viàries
- La intensitat mitjana diària de vehicles (IMD)

En base a aquests criteris, s'ha definit la xarxa bàsica de circulació de la ciutat, la qual és el conjunt de vies necessàries per a la mobilitat i connectivitat en vehicle privat.

La xarxa bàsica ha de contenir tota el sistema de vies d'accés al municipi i s'ha d'adequar a la demanda de la localitat. Per poder definir-la, s'han col·locat aforaments manuals i automàtics en diferents punts del nucli urbà, els quals proporcionen dades sobre la intensitat del trànsit de varies seccions transversals i longitudinals de Vilabella.

La connectivitat s'estableix entre:

- Entre municipis i Vilabella.
- Entre les pròpies vies d'accés.
- Entre aquestes i la via bàsica de jerarquia inferior.

La xarxa bàsica s'ha dividit en tres categories (sense tenir en compte les vies d'accés):

• VIES D'ACCÉS

Són aquelles que connecten el municipi amb les vies interurbanes, són vies de caràcter interurbà.

• XARXA PRIMÀRIA O ESTRUCTURANT

Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris del municipi, per això acostumen a ser grans artèries. Asseguren la connectivitat interna de la localitat. Són vies amb un trànsit elevat.

• XARXA SECUNDÀRIA

Les vies de connectivitat de segon nivell són les encarregades de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Per tant, complementen a la xarxa de primer nivell a l'hora d'absorbir la capacitat, però també permeten la connexió i articulen la circulació interior dels barris del municipi.

La seva secció pot tenir un únic carril i les interseccions poden estar regulades amb senyalització vertical o mitjançant semàfors.

- **RESTA DE XARXA URBANA.** Xarxa local o xarxa no bàsica

La xarxa local és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general del municipi, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència. Està formada pels carrers que no queden englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30. La xarxa local es caracteritza per donar prioritat al vianant, és a dir, són carrers de “prioritat invertida”, amb compatibilitat de trànsits pel mateix espai; espai compartit: carrers de vianants amb control d'accés per als vehicles acreditats i plataforma única; carrers Zona 30 amb espais segregats o compartits.

Distribució de la xarxa bàsica

L'àmbit urbà de Vilabella disposa d'una xarxa viària permeable tota ella amb vehicle privat. A través de les dues travesseres, la que connecta pel nord (TV-2034) i la que connecta per l'oest (TV-2032). A partir d'aquestes dues vies s'articula tota la xarxa.

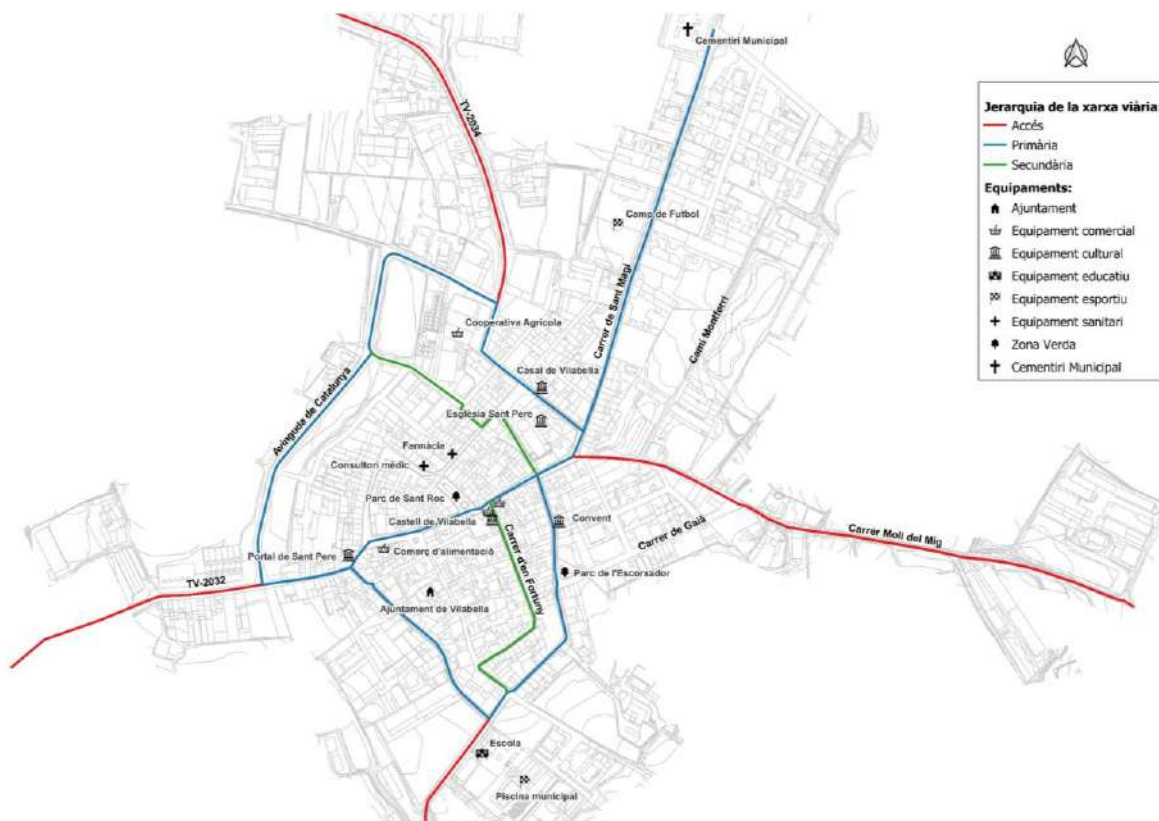


Fig. 3.35. Plànol 09. Jerarquia de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia

Inventari de sentits de circulació de la xarxa

A partir de l'inventari de sentits actuals de circulació es poden realitzar propostes enfocades a reordenar la xarxa viària i habilitar nous itineraris.

Les vies actuals són de doble sentit, inclús en els trams estrets. Aquesta situació provoca diferents punts de conflicte. Per exemple, l'encreuament entre la TV-2032 i Raval de Sant Pere és una de les entrades al municipi amb vehicle privat i, tot i no arribar als 3 metres d'amplada i presentar problemes de visibilitat, es permet la circulació en ambdós sentits de la marxa.



Fig. 3.36 Sentits de circulació (situació actual). Font: Elaboració pròpia



Fig. 3.37 Punt de conflicte pels sentits actuals i amplada de calçada (esquerra) i secció del Carrer de Sant Antoni (dreta). Font: *Google Maps* i fotografia pròpia

3.1.5 APARCAMENT

Aparcament no regulat

Per tal de conèixer la oferta d'estacionament que hi ha al municipi s'han inventariat les diferents places d'aparcament. No existeix zona blava ni de residents, sinó que totes les places representades són de tipologia no regulada. A més, tampoc hi ha places PMR per a persones amb mobilitat reduïda ni reserves per a bus o taxi. D'altra banda, no existeix una clara regulació d'aparcament al municipi i es tendeix a estacionar fins i tot en vies estretes, dificultant el pas dels altres vehicles, els accessos als garatges privats i el trànsit d'altres modes de transport. A la major part del municipi no es troben senyalitzades les places d'aparcament, només a punts centrals del nucli urbà com places o parcs, on sí estan senyalitzades verticalment i horitzontalment. **S'han inventariat 634 espais d'aparcament no regulat.**



Fig. 3.38. Plànol 11. Inventari d'aparcament no regulat. Font: Elaboració pròpia



Fig. 3.39 Diversos vehicles estacionats en la via pública sense plaça regulada i un a la plaça senyalitzada amb pintura . Elaboració pròpia

Aparcament regulat. Control Horari

El municipi de Vilabella no disposa d'aparcament regulat.

Places de mobilitat reduïda

En el municipi de Vilabella no s'han localitzat places de PMR.

Distribució urbana de mercaderies (DUM)

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) posen de manifest que la problemàtica de la distribució urbana de mercaderies depèn de múltiples factors que varien en funció de la situació de cada municipi i que compliquen la definició de solucions estàndards, igualment eficaces en tots els casos.

Els factors que determinen aquesta problemàtica tenen a veure amb la morfologia i caràcter funcional de la zona en qüestió, i amb la seva grandària, però també, entre d'altres, amb el tipus de receptor de la mercaderia, amb les característiques i estructura logística dels operadors i amb l'existència de molts interessos contraposats entre els agents implicats.

Algunes tendències de futur lligades al comerç i a la logística, com el desenvolupament del comerç electrònic, l'increment del nombre de comandes i la disminució de la seva mida, i altres relacionades amb la pròpia evolució sociològica del país (creixement i densificació/dispersió de la població i les seves activitats), i amb els requeriments de qualitat de vida per part de la població (major nivell de renda) significaran nous problemes per a la distribució urbana de mercaderies i reptes per als seus gestors i administradors.

La regulació del transport de mercaderies es realitza, a més, a través de les disposicions que sobre la matèria estableixen la LOTT (*Ley de Ordenación de los transportes terrestres*) 16/1987 de 30 de juliol i el ROTT (*Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*) 1211/90 de 28 de setembre. Les úniques disposicions que hi fan referència, regulen el transport de vehicles que excedeixin en pes o dimensions als que estableix la normativa o el transport de mercaderies perilloses.

El municipi de Vilabella no té ordenança referida a la circulació de vehicles, vianants, bicicletes o càrrega i descàrrega, per la qual cosa l'EMUS potenciarà aquesta proposta.

3.2 DEMANDA

3.2.1 MOBILITAT GLOBAL

Les dades de mobilitat global considerades per calcular el nombre de desplaçaments que es realitzen diàriament a Vilabella es basen en l'extrapolació de les dades obtingudes a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 al camp de Tarragona i la informació de l'ATM-PTOP pel que fa al repartiment per mitjà de transport. També s'han tingut en compte les dades de població del 2020 obtingudes a l'IDECAT.

S'estima que en un dia laborable es realitzen a Vilabella 2.843 desplaçaments.

MODE DE TRANSPORT RESIDENTS	TOTAL	%	INTERNS	%	CONNEXIÓ	%
TRANSPORT PÚBLIC	3	0,10%	0	0,00%	3	0,20%
TRANSPORT PRIVAT	1.745	68,20%	541	41,67%	1.204	95,53%
A PEU	783	30,60%	752	57,90%	31	2,48%
BICICLETA	28	1,10%	6	0,43%	23	1,79%
TOTAL RESIDENTS	2.559	100,0%	1.298	100%	1.261	100%
MODE DE TRANSPORT NO RESIDENTS	TOTAL	%	INTERNS	%	CONNEXIÓ	%
TRANSPORT PÚBLIC	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TRANSPORT PRIVAT	274	96,50%	14	59,38%	261	99,78%
A PEU	9	3,30%	9	40,62%	0	0,00%
BICICLETA	1	0,20%	0	0,00%	1	0,22%
TOTAL NO RESIDENT	284	100,0%	23	100%	261	100%
MODE DE TRANSPORT TOTAL	TOTAL	%	INTERNS	%	CONNEXIÓ	%
TRANSPORT PÚBLIC	3	0,00%	0	0,00%	3	0,17%
TRANSPORT PRIVAT	2.019	71,03%	555	41,98%	1.465	96,26%
A PEU	792	27,87%	761	57,60%	31	2,06%
BICICLETA	29	1,01%	6	0,43%	23	1,52%
TOTAL	2.843	100,0%	1.321	100%	1.522	100%

Fig. 3.40 Estimació desplaçaments en dia laborable. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

DESPLAÇAMENTS RESIDENTS

Es produeixen 2.559 desplaçaments de residents al municipi, el 57,90% a peu i el 41,67% en vehicle privat. De forma més residual es realitzen desplaçament en bicicleta (l'1,79%). En transport públic no es comptabilitzen desplaçaments al no tenir servei de bus urbà. Pel que fa als desplaçaments de connexió efectuats pels residents a Vilabella, el 95,53% es fan amb vehicle privat, deixant al transport públic i a la mobilitat activa un paper testimonial.

Tenint en compte els desplaçaments totals per als residents (interns i de connexió), el 68,20% es realitzen en vehicles privat, mentre que el 30,6% es fan a peu, l'1,10% amb bicicleta i el 0,1% en transport públic.

MODE DE TRANSPORT RESIDENTS

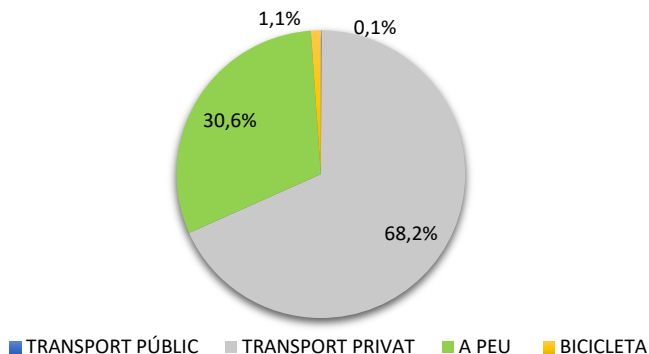


Fig. 3.41 Repartiment tipus flux residents. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

MODE DE TRANSPORT RESIDENTS INTERN

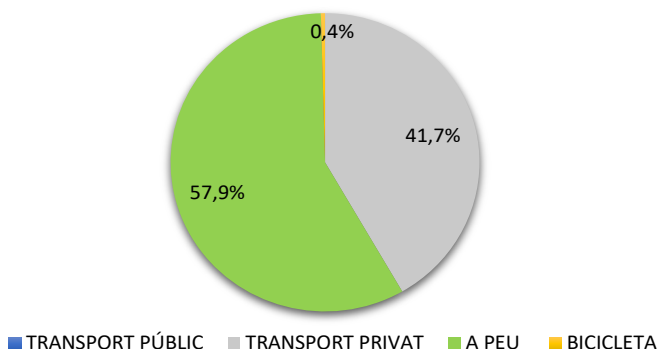


Fig. 3.42 Repartiment tipus flux residents intern. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

MODE DE TRANSPORT RESIDENTS CONNEXIÓ

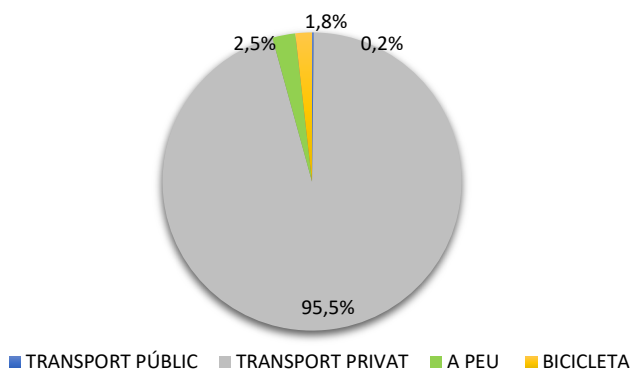


Fig. 3.43 Repartiment tipus flux residents connexió. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

DESPLAÇAMENTS NO RESIDENTS

Es produeixen aproximadament 284 desplaçaments per part dels no residents a Vilabella, dels quals el 96,50% es realitzen en transport privat.



MODE DE TRANSPORT NO RESIDENTS

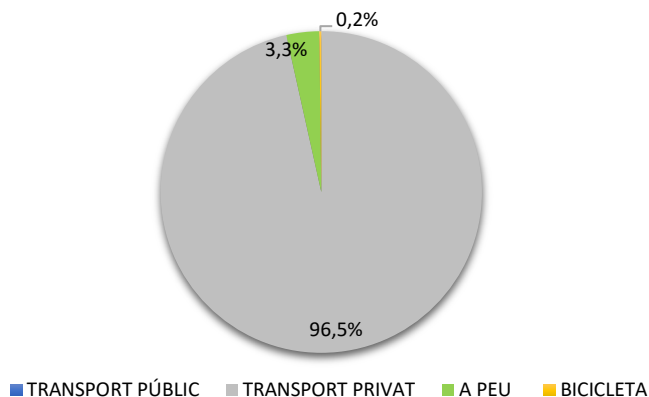


Fig. 3.44 Repartiment tipus flux no residents. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

El 59,38% dels desplaçaments interns dels no residents es realitzen en vehicle privat, mentre que el 40,62% és a peu. Els desplaçaments de connexió en canvi es produeixen bàsicament en vehicle privat (98,77%).

MODE DE TRANSPORT NO RESIDENTS INTERN

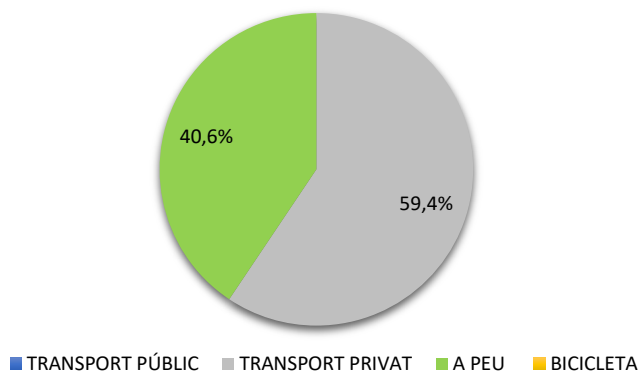


Fig. 3.45 Repartiment tipus flux no resident interns. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

MODE DE TRANSPORT TOTAL INTERN

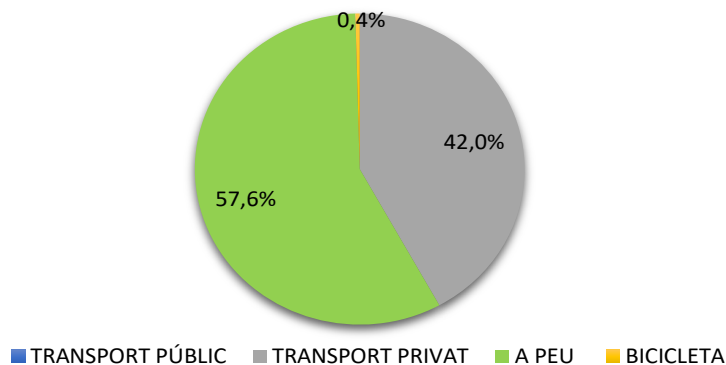


Fig. 3.46 Repartiment tipus flux no res. de connexió. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

DESPLAÇAMENT TOTALS

Dels 2.843 desplaçaments que es produeixen al municipi, el 46,48% són interns, mentre que el 53,52% són de connexió. En relació amb el mode de transport emprat, el 71% de tots els desplaçaments efectuats a Vilabella es fan amb transport privat, el 27,9% a peu, l'1% amb bicicleta i el 0,1% amb transport públic.

MODE DE TRANSPORT TOTAL

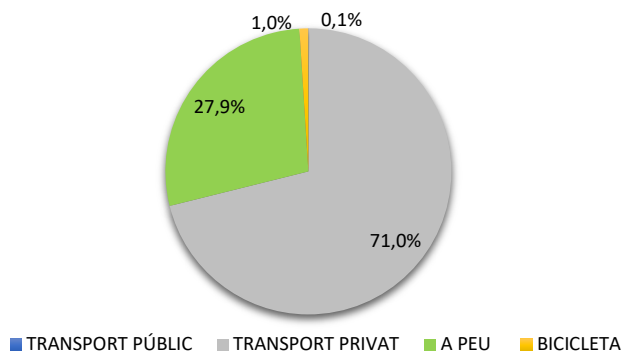


Fig. 3.47 Repartiment total desplaçaments totals. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006.

El 57,6% del total de desplaçaments interns es realitzen a peu, mentre que el 43% s'efectua amb transport privat.

MODE DE TRANSPORT TOTAL INTERN

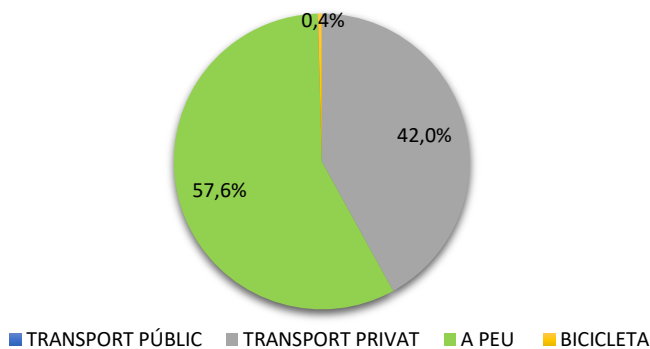


Fig. 3.48 Repartiment total desplaçaments interns. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006.

En els desplaçaments de connexió el vehicle privat és el mode de transport predominant amb un 96,3%. La resta de modes són residuals.

MODE DE TRANSPORT TOTAL CONNEXIÓ

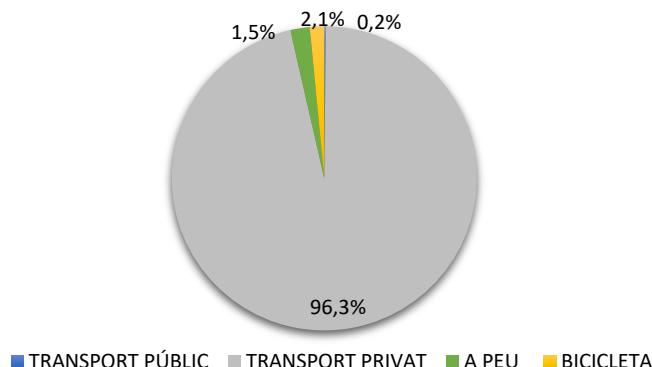


Fig. 3.49 Repartiment total desplaçaments de connexió. Font: Doymo a partir de dades de EMQ 2006

3.2.2 MOBILITAT A PEU

Cada dia es produeixen 792 desplaçaments a peu a Vilabella. No existeix una xarxa de vianants definida la qual potèncii desplaçar-se a peu de forma segura i còmode. El fet de tenir dues carreteres importants a les proximitats del nucli urbà és un impediment per pacificar el trànsit.

Durant el període d'observació s'ha constatat que els principals desplaçaments a peu es produeixen a les proximitats de l'escola i als principals equipaments del municipi.

El present EMUS proposarà alternatives de pacificació a favor dels desplaçaments sostenibles. D'altra banda, s'han de potenciar les zones 30 per reduir la velocitat i fomentar la comoditat i la seguretat dels diferents usuaris de l'espai públic.

Respecte a les voreres, per tal de que compleixin amb la normativa s'hauran de millorar o bé buscar alternatives per potenciar un municipi en el que la seva població es pugui desplaçar sense trobar-se impediments en la via pública.

En relació amb l'anterior, el que s'ha d'impulsar és la recuperació de l'espai públic per part del vianant i la bicicleta en detriment del vehicle privat, el protagonista actual.

3.2.3 MOBILITAT AMB BICICLETA I VMP

Al terme municipal de Vilabella no s'ha detectat l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual o pendular a l'interior de la població (aproximadament es realitzen 29 desplaçaments diaris). Només s'han detectat bicicletes d'usuaris que l'utilitzen per motius d'oci.

Actualment no existeixen itineraris estrictament per a ciclistes que connectin el municipi o els diferents nuclis de població amb tampoc les localitats adjacents. No s'han trobat ancoratges per aparcar les bicicletes de forma segura, ni a la via pública ni als equipaments. Per això, sobre tot en el cas de les escoles, que cada vegada més van integrant nous models de mobilitat, és necessari reservar espais en el interior dels equipaments com a aparcament segur per fomentar l'ús de la bicicleta.

Actualment no hi ha un itinerari segur i accessible per arribar a l'estació de Renfe. Els que hi accedeixen ho fan amb vehicle privat. Si hi ha una infraestructura per a bicicleta, la distància permet realitzar el desplaçament d'última milla amb aquest mode de transport.

3.2.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Per tal desplaçar-se des de Vilabella fins a d'altres municipis existeix un servei de bus amb escasses expedicions diàries i una estació de Renfe amb pocs passos. Degut a les poques freqüències existents i a la manca d'infraestructures el servei s'utilitza de forma ocasional i existeix una forta dependència del vehicle privat. S'ha estimat que s'hi realitzen pocs desplaçaments totals en transport públic.

A partir de les dades facilitades per l'ATM Tarragona del 2019 es pot observar que es produeixen pocs desplaçaments en transport públic a Vilabella. Es comptabilitzen entre 2,1 i 5 viatges per habitant (nombre de viatges des d'una parada tipus entre la població del municipi).

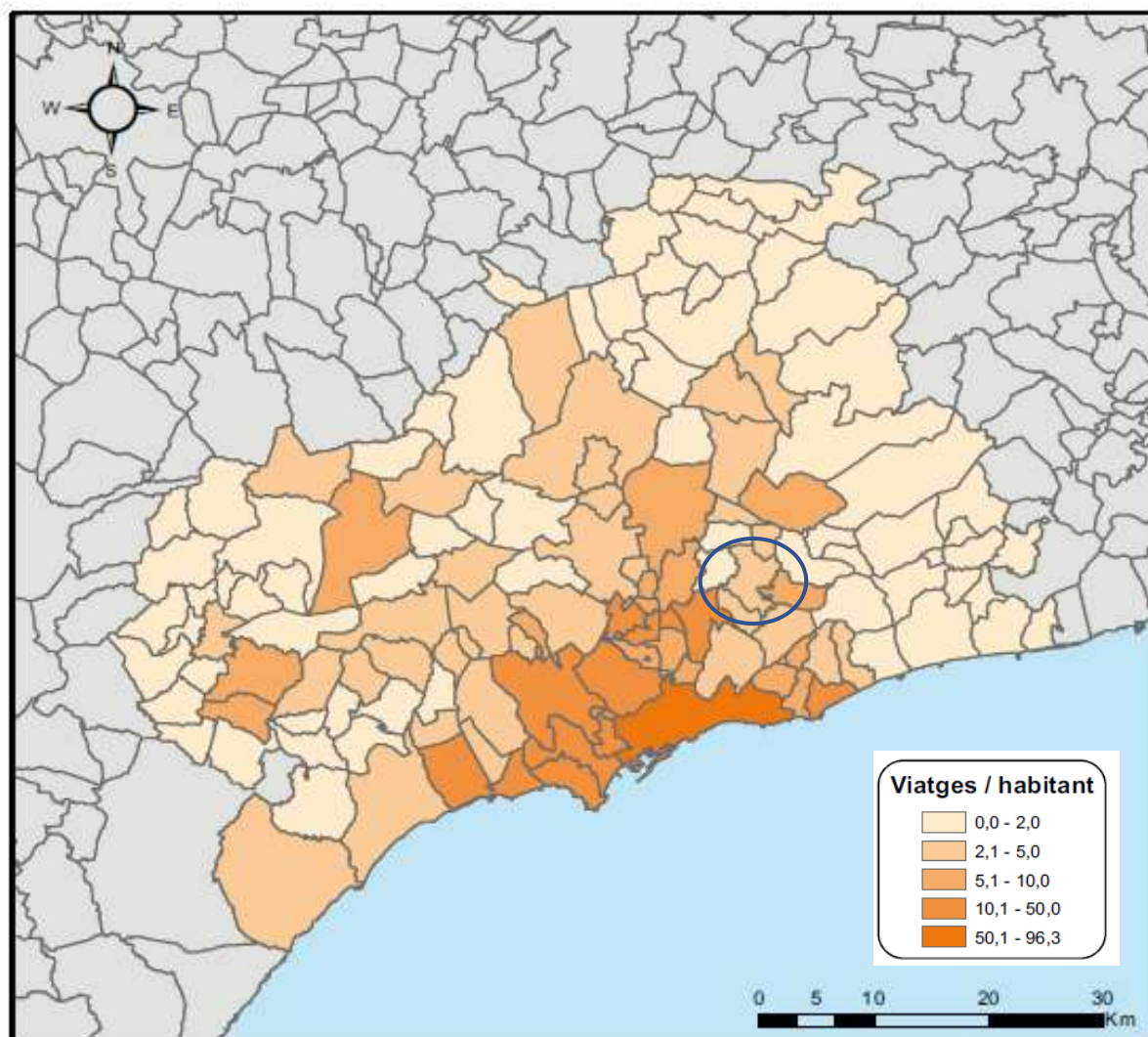
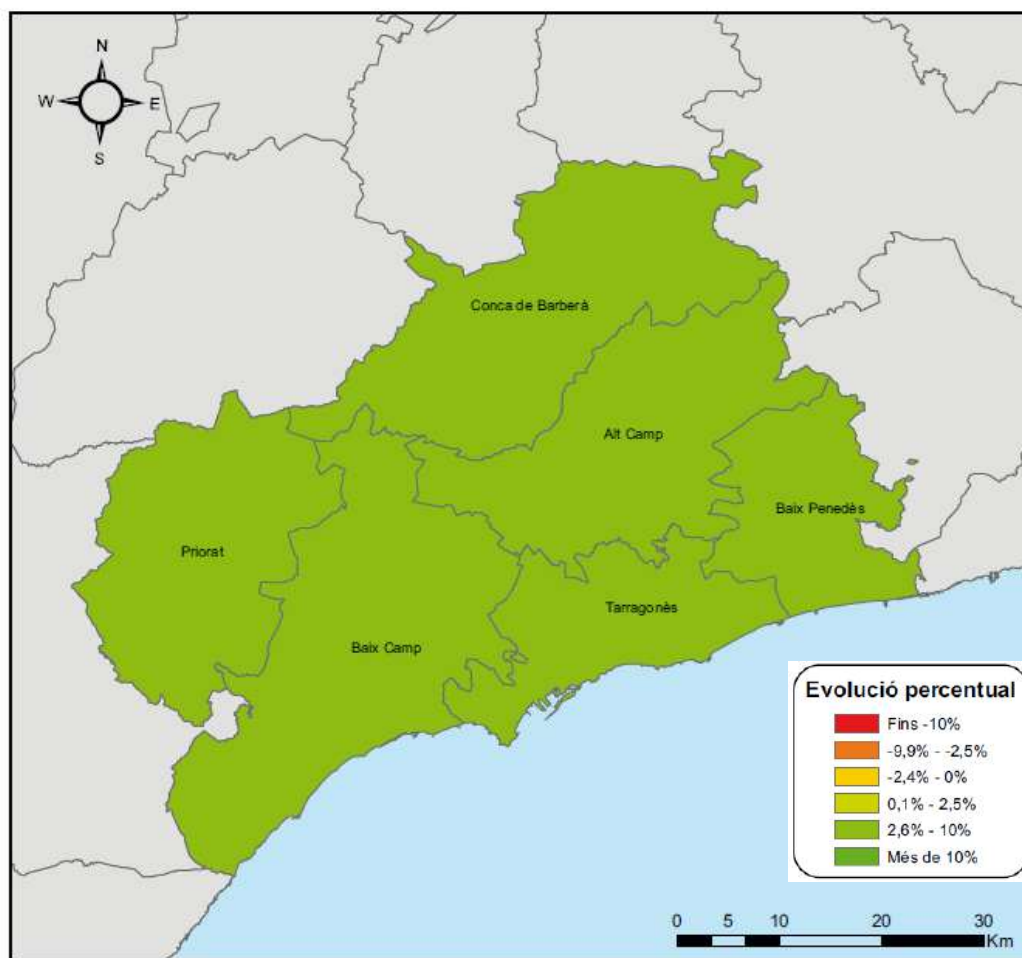


Fig. 3.50 Ús del transport públic per habitant. Font: ATM 2019

A nivell comarcal representen entre el 2,6 i el 10% dels viatges totals.



Elaboració pròpia a partir de la base cartogràfica de l'ICC

Fig. 3.51 Evolució percentual ús transport públic comarca. Font: ATM 2019

3.2.5 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

Recollida d'informació de camp

La recollida d'informació necessària per a l'anàlisi de la mobilitat en vehicle privat ha consistit en realitzar un pla d'aforaments durant el 4 de febrer de 2021:

Els punts on es van fer els aforaments són els següents:

Aforadors automàtics de 24 hores:

1. TV-2032 – Entrada pel portal Sant Pere
2. TV-2034 – Entrada nord

Aforaments manuals de 7 hores (8:00 a 13:00 i de 15:00 a 17:00h):

1. TV-2032 – Sant Antoni
2. TV-2032 – Raval del Roser
3. TV-2032 – C. Molí del Mig

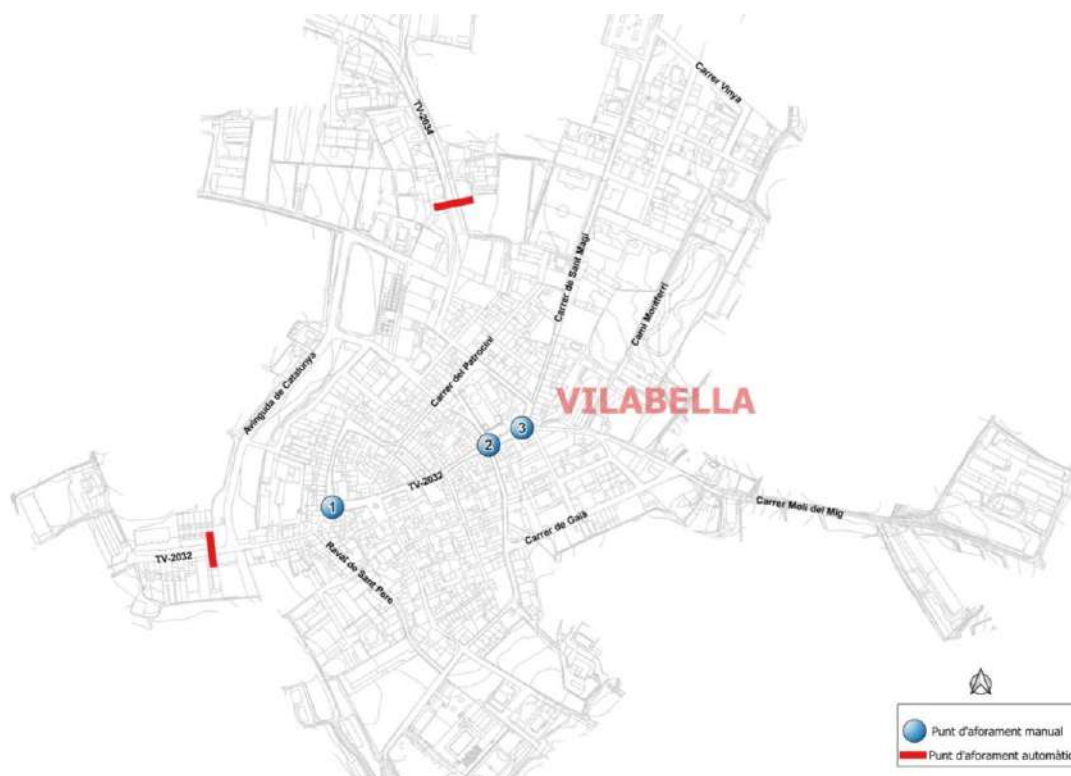


Fig. 3.52. Plànol 12. Localització dels punts de recollida d'informació. Font: Doymo

Resultats dels aforaments manuals

En dia laborable entren i surten de Vilabella aproximadament 200 vehicles del centre urbà i 500 si es té en compte l'Avinguda Catalunya.

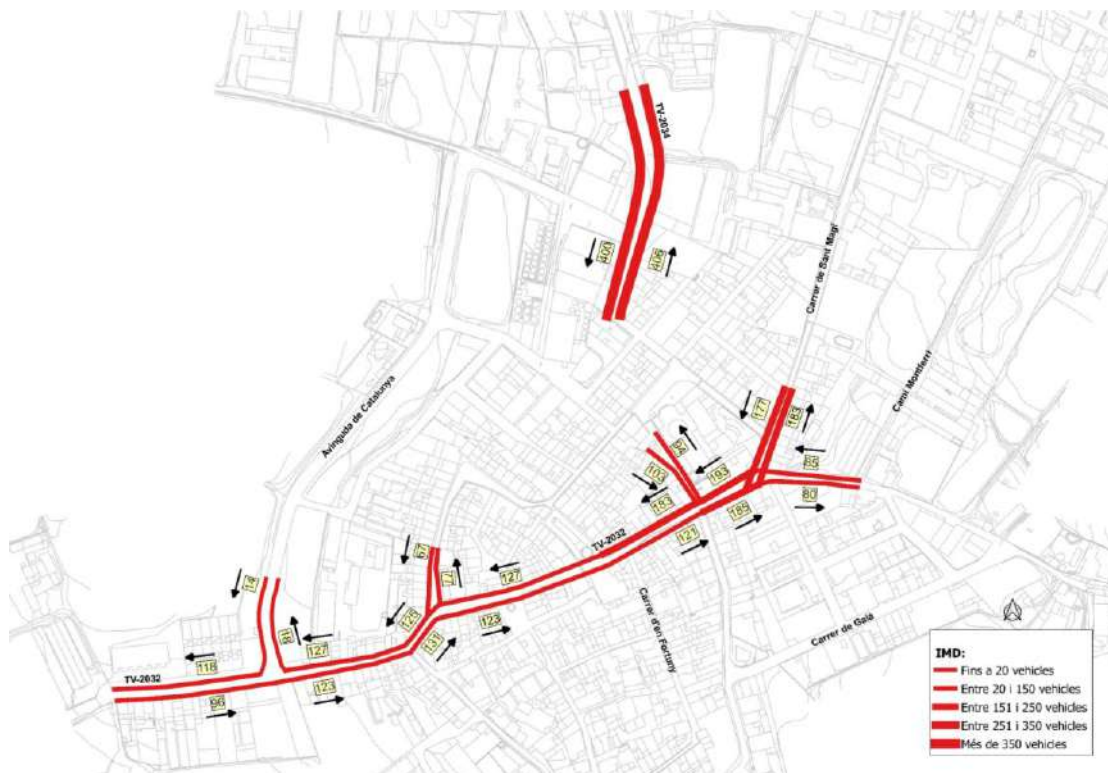


Fig. 3.53. Plànol 13. Intensitat Mitjana Diària (IMD) de vehicles motoritzats. Font: Doymo

Dels 227 vehicles que entren al dia de mitjana, el 57% de les entrades a Vilabella es produeixen per la carretera TV-2034.

Via	IMD	Carrils	IHP (%)	Capacitat (V/hora)	Índex Saturació
TV-2032 entrada	96	1	15	600	2%
TV-2032 sortida	118	1	15	600	3%
TV-2034 – Entrada nord	406	1	10	600	2%
TV-2034 – Sortida nord	400	1	12	600	2%
TV-2032 – Sant Antoni (sentit entrada)	131	1	10	300	3%
TV-2032 – Sant Antoni (sentit sortida)	125	1	12	300	4%
TV-2032 - Raval Roser (sentit est)	185	1	10,1	300	3%
TV-2032 - Raval Roser (sentit oest)	193	1	11,8	300	4%
TV-2032-c. Molí (entrada)	85	1	10,1	300	3%
TV-2032-c. Molí (sortida)	80	1	11,8	300	4%

Fig. 3.54 Índex Saturació vies principals del municipi. Font: Doymo

Al quadre es representen els índexs de saturació de les vies més importants. Cap dels vials es troba amb un Índex de Saturació (IS) superiors al 5%, el que significa que no hi ha problemes de congestió o saturació viària al municipi de Vilabella. Es detecten altres situacions puntuals, com manca de visibilitat en alguns encreuaments, punts estrets en trams on hi ha doble sentit, o altres on el vianant no té la prioritat de tot l'espai públic. Tampoc hi ha una problemàtica per l'excés de vehicles pesants que circulen per dins de Vilabella. Les vies d'alta capacitat que hi ha als entorns del municipi redistribueixen la circulació d'aquests vehicles i només entren els que tenen com a destinació Vilabella. Només el 5% dels vehicles que entren al nucli urbà son pesants i responen a les necessitats dels comerços i les activitats que requereixen de vehicles de mercaderies i altres vehicles pesants. D'altra banda, també s'ha volgut analitzar si els vehicles que circulen al municipi compleixen els límits de velocitat establerts.

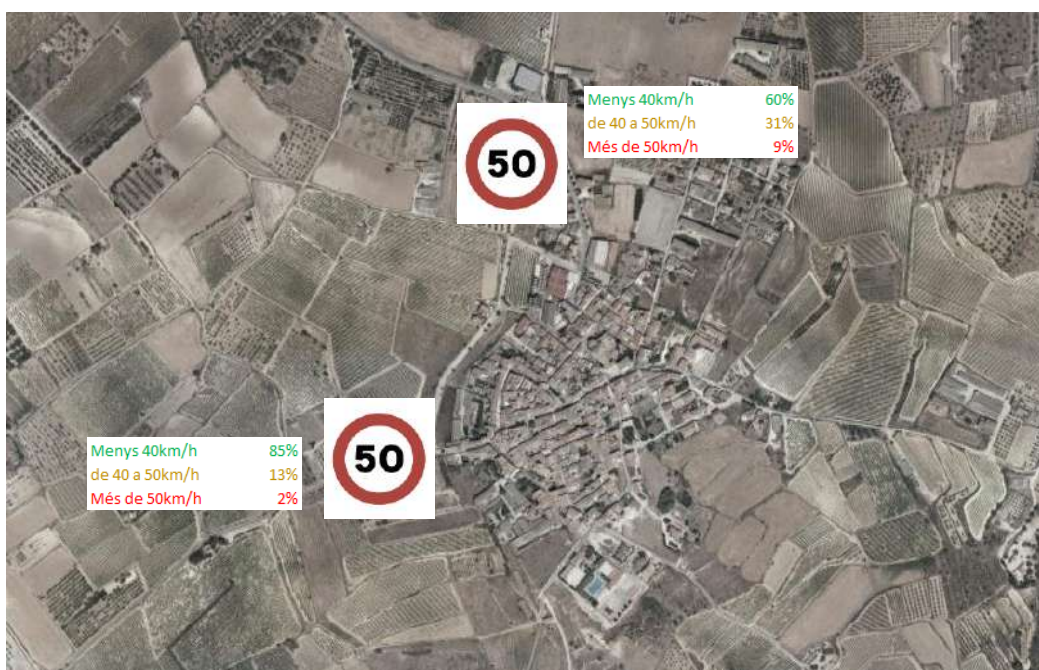


Fig. 3.55 Velocitats per tipologia de vehicles a les principals vies del municipi. Font: Doymo



Les entrades per les dues travesseres de Vilabella estan limitades a 50km/h. Més del 90% dels vehicles respecten aquest límit de velocitat en ambdós accessos. Per l'entrada de la TV-3032 el 98% circula a menys de 50km/h i per la carretera TV-2034 el 91% ho fa a menys de 50km/h.

Cal esmentar que les vies internes del municipi no possibiliten circular a una elevada velocitat, ja que els vials són estrets i de doble sentit. A més, hi ha diferents elements reductors de velocitat per tal de que es compleixin els límits i evitar accidents.



Fig. 3.56 Element reductor a la TV-2032. Font: Doymo

3.2.6 APARCAMENT

Per tal de poder conèixer la demanda actual d'aparcament al municipi, s'ha realitzat un inventari dels vehicles estacionats en el nucli urbà en període diürn i nocturn.

Aparcament diürn. No regulat

En termes generals no es presenten dificultats per estacionar. En tot el municipi s'han detectat vehicles aparcats en diferents vials, tot i no haver-hi senyalització que delimiti les places, a excepció de l'entorn dels parcs del centre urbà.

En el conjunt del municipi, l'ocupació de les places analitzades és del 21% (s'han observat 131 vehicles estacionats en la via pública) en període diürn. Al no tenir una regulació de l'espai, els residents i visitants de Vilabella poden aparcar a la majoria dels carrers. Tenint en compte que alguns d'aquests són d'amplades molt reduïdes, amb guals i de doble sentit, l'estacionament pot ocasionar problemes de mobilitat entre vehicles i amb altres modes de transport, sobretot els més vulnerables, com els vianants.



Fig. 3.57. Plànol 14. Demanda d'aparcament diürn a Vilabella. Font: Doymo

Aparcament nocturn. No regulat

El mostreig realitzat durant la nit ha completat la demanda d'aparcament dels residents. No s'han detectat sobreocupacions a la via pública derivades de la manca d'oferta. Al contrari, hi ha zones sense vehicles estacionats durant la nit i que durant el dia s'havien vist parcialment ocupades.

D'aquest mostreig es pot concloure que l'oferta d'aparcament actual compleix amb les necessitats dels residents, i inclús es pot apuntar a una oferta sobredimensionada.

Indisciplina relacionada amb l'aparcament

Al no tenir les places delimitades en molts dels vials on s'han trobat vehicles aparcats, aquests poden dificultar el pas d'altres usuaris de la via pública, com per exemple dels vianants que van per les voreres o els veïns que volen accedir al seu garatge particular.

Al ser zones estretes hi ha vehicles que tenen dues rodes pujades a les voreres (on hi ha aquesta infraestructura), reduint l'amplada útil per als vianants, que ja de per sí és estreta.

També hi ha altres vehicles que han estacionat en alguna cantonada, dificultant la visibilitat de la resta de conductors, o davant de guals particulars.

3.2.7 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

3.2.7.1 Seguretat viària

Una de les principals externalitats del sistema de mobilitat actual, on la presència del vehicle motoritzat és encara molt més rellevant que la d'altres mitjans de transport, és sens dubte la sinistralitat.

Les dades d'evolució de la sinistralitat a Catalunya dels darrers anys mostren una tendència general positiva tot i que la millora de les xifres s'ha d'atribuir a la reducció dels accidents i de les víctimes en carretera. La situació en zona urbana, amb lleugeres variacions anuals, es manté constant i roman com a assignatura pendent de la seguretat viària al nostre país.

Durant els últims anys, el govern de la Generalitat de Catalunya ha actuat per mitigar aquest problema mitjançant l'aprovació del Pla de Seguretat Viària (PSV) 2017-2019, en el marc de l'objectiu del Pla Estratègic de Seguretat Viària (PESV) 2014-2020, que passa per reduir un 45% les víctimes mortals respecte el 2010. Tanmateix, el 2021 es va aprovar el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030, un nou document que pren el relleu del PESV 2014-2020 i marca l'estratègia catalana en matèria de mobilitat. Dins d'aquest pacte, s'emmarca el Pla de Seguretat Viària (PSV) 2021-2023, que preveu reduir en tres anys un 15% el nombre de víctimes mortals a les carreteres.

Evolució de les víctimes mortals a 30 dies, Xarxa interurbana i urbana. Catalunya. 2010-2020

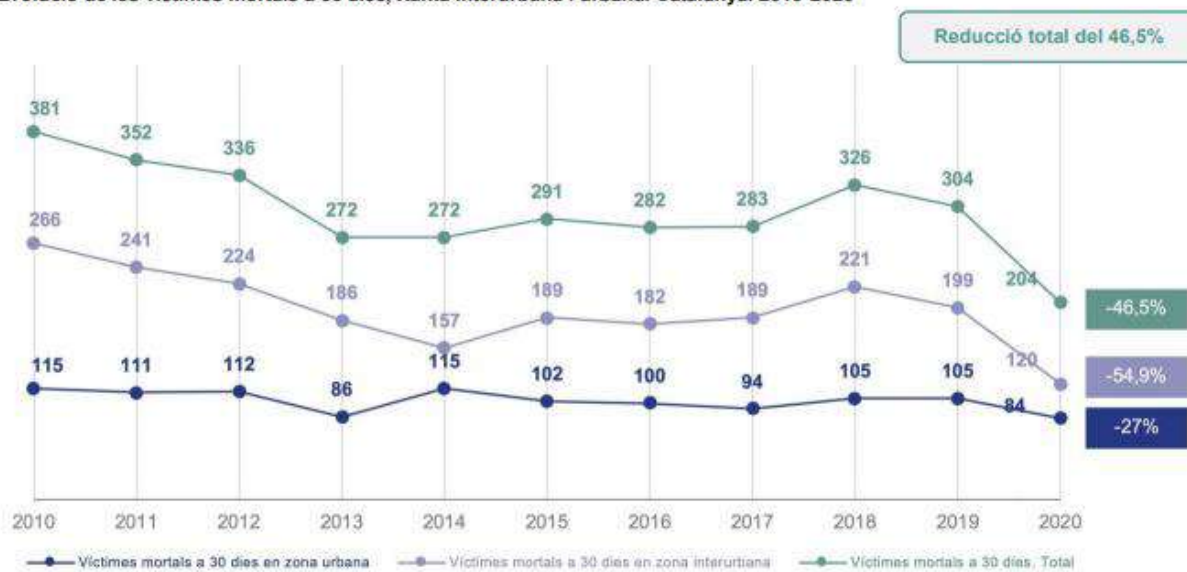


Fig. 3.58 Evolució i previsions de víctimes mortals a 30 dies. Font: PSV 2021-2023

El pla vigent, el PSV 2021-2023, té com a objectiu general arribar a la Visió Zero, és a dir, Zero víctimes mortals l'any 2050. Per aconseguir-ho, es plantegen els següents propòsits.

- Reducció del 18% en el nombre d'infants morts.
- Reducció del 12% de víctimes mortals per atropellament.
- Reducció del 6% de ciclistes víctimes mortals i ferits greus.
- Reducció del 3% de víctimes mortals en gent gran.

- Reducció del 6% de motoristes víctimes mortals i ferits greus.
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus en sinistres viaris durant la jornada laboral i en anar i tornar de la feina.

Els objectius emmarcats en el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible són els següents:

- **Objectiu 1:** Reduir el 50% de víctimes mortals l'any 2030 respecte al 2020.
- **Objectiu 2:** Assolir la Visió Zero l'any 2050 en conductors i conductores que compleixin la normativa i utilitzin correctament els sistemes de seguretat circulant per carreteres d'alt estàndard de qualitat.
- **Objectiu 3:** Promoure una mobilitat més sostenible, saludable, connectada i autònoma.
- **Objectiu 4:** Millorar la qualitat de l'aire.

Aquests 4 objectius s'emmarquen en 6 línies estratègiques diverses:

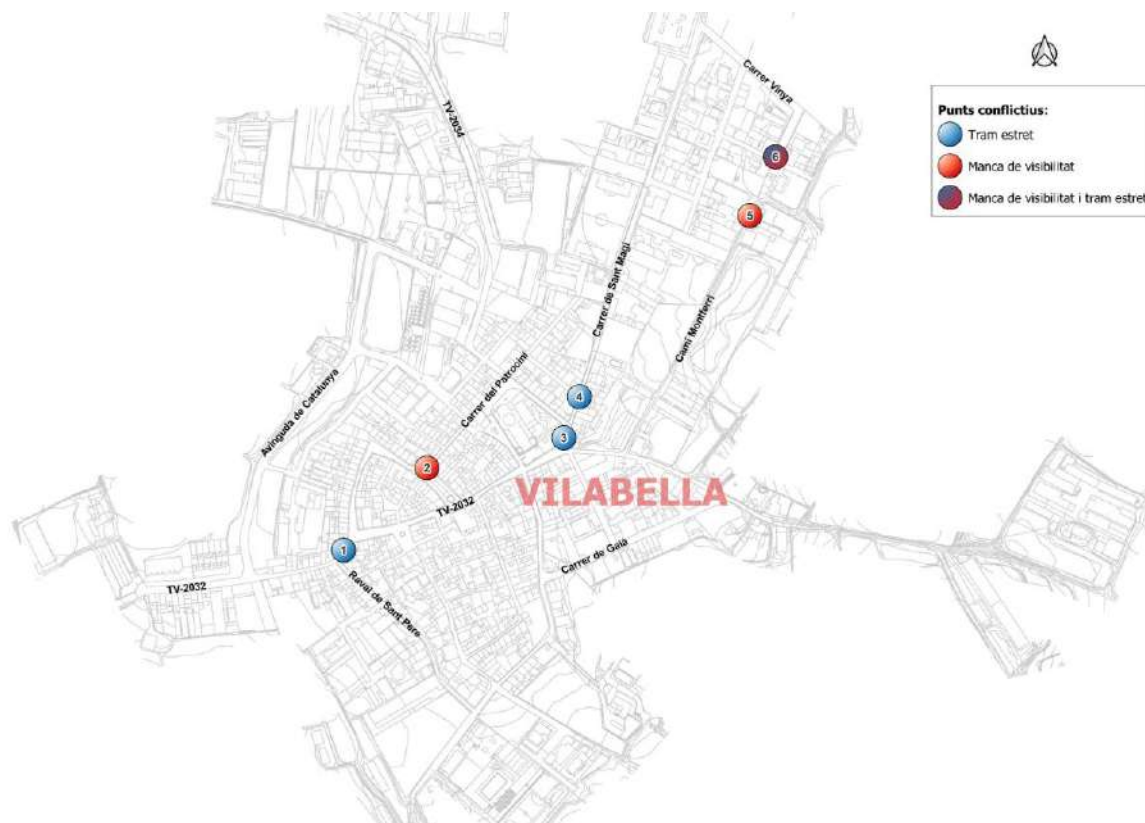
- **Línia estratègica 1:** Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més sostenible i segura.
- **Línia estratègica 2:** Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat.
- **Línia estratègica 3:** Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat.
- **Línia estratègica 4:** Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els diferents sectors implicats en la mobilitat intel·ligent.
- **Línia estratègica 5:** Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat.
- **Línia estratègica 6:** Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi.
- **Objectiu 2:** Assolir la Visió Zero l'any 2050 en conductors i conductores que compleixin la normativa i utilitzin correctament els sistemes de seguretat circulant per carreteres d'alt estàndard de qualitat.



Fig. 3.59 Objectius de mobilitat. Font: Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030

Diagnosi d'accidentalitat (2016-2019)

Vilabella no disposa de Pla Local de Seguretat Viària. A partir de l'observació directe s'han determinat alguns dels punts que poden causar problemàtiques en la convivència entre els diferents modes de transport.



	Carrer / Intersecció	Tipus conflicte
1	TV-2032 - St. Antoni	Pas estret
2	Patrocini - Pl. St. Roc	Manca visibilitat
3	Roser - St. Magi	Pas estret
4	St. Magi (entre St. Josep i St. Isidre)	Pas estret
5	Monferri	Manca visibilitat
6	Monferri - C. de la Sort	Manca visibilitat en els girs a esquerra i dreta

Fig. 3.60. Plànol 15. Punts conflictius de la xarxa viària. Font: Doymo

La principal problemàtica continua sent els passos estrets i la manca d'infraestructura segregada per a cada mode de transport. Les amplades dels carrers dificulten que hi hagi segregació per cada mode, i per tant, han de conviure vehicles privats amb altres usuaris més vulnerables, com vianants o ciclistes.

La manca de visibilitat en alguns dels encreuaments també posa en risc els vianants i pot ocasionar xocs entre vehicles. A partir de les dades facilitades per la Diputació de Tarragona sobre accidentalitat, es pot fer un anàlisi per a les principals carreteres de Vilabella:



L'any 2016 es va enregistrar una víctima mortal al municipi de Vilabella per causa d'un accident relacionat amb la mobilitat. en el cas de tenir en compte els ferits greus, s'ha de sumar una nova víctima l'any 2019.

El nombre total d'accidents durant el període 2016 a 2020 es mostra en la següent gràfica:

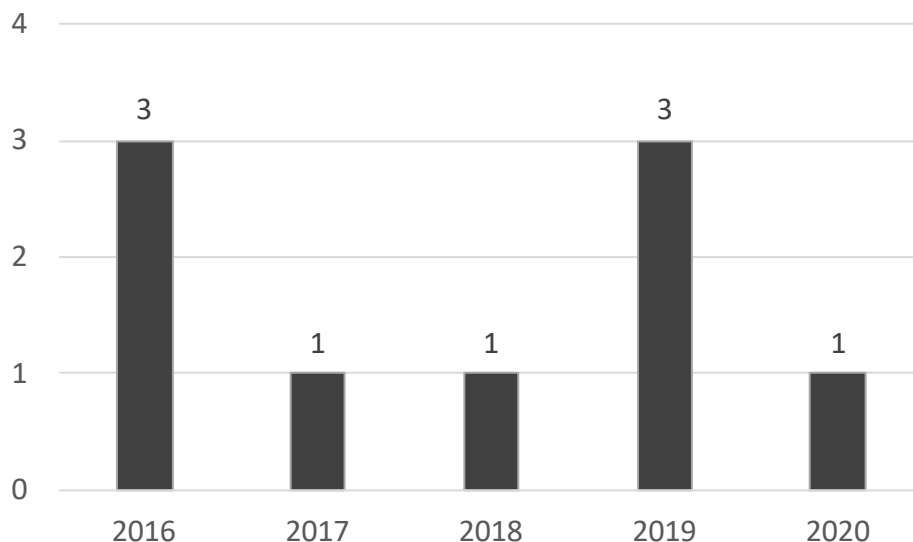


Fig. 3.61 Total d'accidents de Vilabella 2016--2020. Font: Doymo amb dades DIPT

L'any 2016 i 2019 es van enregistrar un total de 3 accidents, mentre que la resta d'exercicis només 1 accident/any.

A continuació es reflecteix el nombre total de víctimes enregistrades a Vilabella per accidents de trànsit:

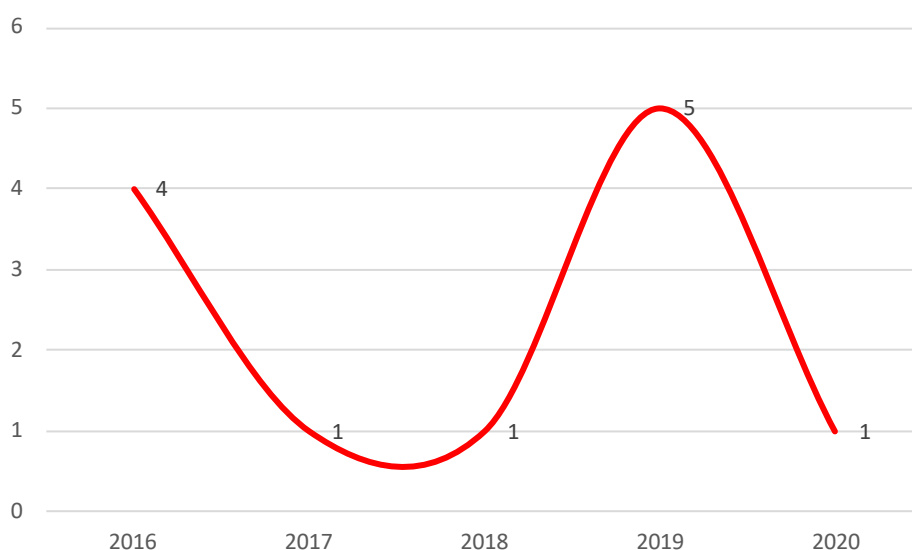


Fig. 3.62 Total de víctimes de Vilabella 2016--2020. Font: Doymo amb dades DIPT

El total d'accidents segons la via es mostra a continuació:

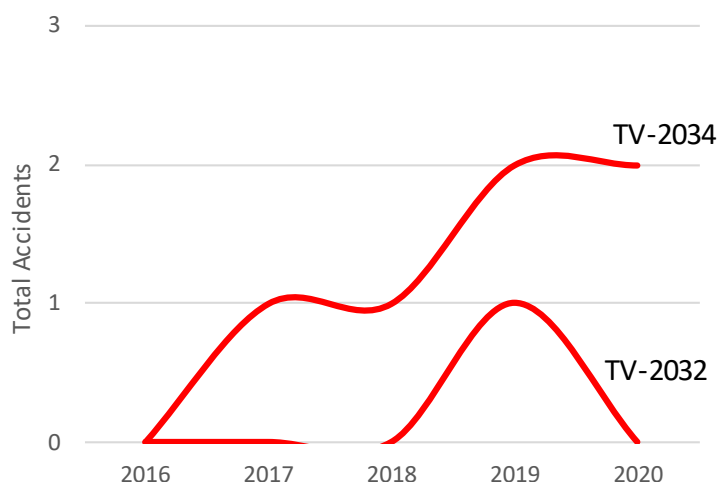
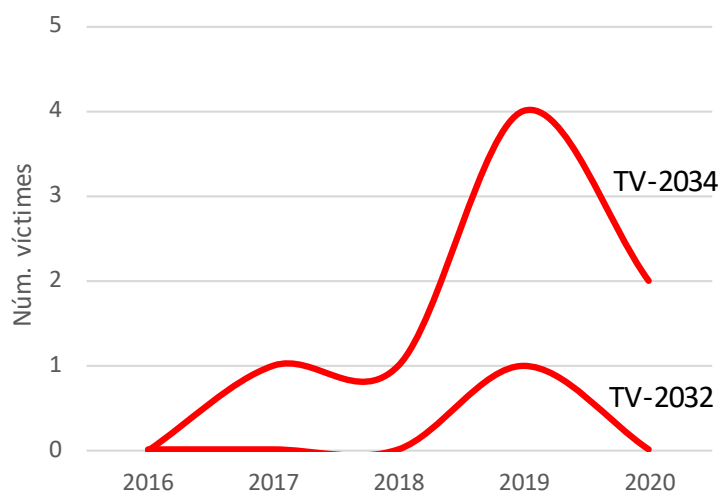


Fig. 3.63 Total d'accidents per carretera de Vilabella 2016--2020. Font: Doymo amb dades DIPT

D'aquests accidents es desprèn el total de víctimes per carretera:



3.64 Víctimes a les dues carreteres principals de Vilabella 2016--2020. Font: Doymo amb dades DIPT

En el cas de les dues travesseres, l'evolució per anys és molt semblant però la TV-2034 registra sistemàticament més víctimes (7 entre 2016 i 2020) que la TV-2032 (1 al 2019).

3.2.7.2 Medi ambient

La legislació de referència pel que fa a l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya és la Llei 34/2007 i el Reial Decret 102/2011, el qual integra la directiva europea de la qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. A continuació es mostren els objectius de qualitat de l'aire vigents per a cada contaminant.

En el cas de Vilabella, actualment no hi ha cap projecte en curs que tracti el tema de la qualitat de l'aire.

Diòxid de Sofre (SO₂)

	Base temporal	Valor
Valor límit horari per a la protecció de la salut humana	1 hora	350 µg/m ³ no es podrà superar més de 24 ocasions per any
Valor límit diari per a la protecció de la salut humana	24 hores	125 µg/m ³ màxim 3 ocasions per any
Nivell crític per a la protecció de la vegetació ¹	1 any civil i període hivernal (de l'1/10 al 31/03)	20 µg/m ³
Llindar d'alerta ²	1 hora	500 µg/m ³

Taula 1. Objectius de qualitat de l'aire per al SO₂ d'acord amb el Reial decret 102/2011

Diòxid de Nitrogen i Òxids de Nitrogen (NO₂ i NO_x)

	Base temporal	Valor
Valor límit horari per a la protecció de la salut humana	1 hora	200 µg/m ³ de NO ₂ no es podrà superar més de 18 ocasions per any
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	1 any civil	40 µg/m ³ de NO ₂
Nivell crític per a la vegetació ¹	1 any civil	30 µg/m ³ de NO _x
Llindar d'alerta ²	1 hora	400 µg/m ³ de NO ₂

Taula 2. Objectius de qualitat de l'aire per a NO₂ i NO_x d'acord amb el Reial decret 102/2011

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micrometres (PM10)

	Base temporal	Valor
Valor límit diari per a la protecció de la salut humana	24 hores	50 µg/m ³ no es podrà superar més de 35 ocasions per any
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	1 any civil	40 µg/m ³

Taula 3. Objectius de qualitat de l'aire per a les PM10 d'acord amb el Reial decret 102/2011

Plom (Pb)

	Base temporal	Valor
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	1 any civil	0.5 µg/m ³

Taula 5. Objectiu de qualitat de l'aire per al Pb d'acord amb el Reial decret 102/2011



Ozó (O₃)

	Paràmetre	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció de la salut humana	Màxim de les mitjanes 8-horàries del dia ¹	120 µg/m ³ no es podrà superar més de 25 ocasions per any de mitjana en un període de 3 anys	en vigor
Valor objectiu per a la protecció de la vegetació	AOT40 de maig a juliol	18000 µg/m ³ ·h de mitjana en un període de 5 anys	en vigor
Objectiu a llarg termini per a la protecció de la salut humana	Màxim de les mitjanes 8-horàries del dia ¹ en un any civil	120 µg/m ³ en un any	no definida
Objectiu a llarg termini per a la protecció de la vegetació	AOT40 de maig a juliol	6000 µg/m ³ ·h	no definida
Llindar d'informació	Mitjana horària	180 µg/m ³	en vigor
Llindar d'alerta	Mitjana horària	240 µg/m ³	en vigor

Taula 4. Objectius de qualitat de l'aire per a l'O₃ d'acord amb el Reial decret 102/2011

Monòxid de Carboni (CO)

	Base temporal	Valor
Valor límit per a la protecció de la salut humana	màxim de les mitjanes 8-horàries en un dia ²	10 mg/m ³

Taula 6. Objectiu de qualitat de l'aire per al CO d'acord amb el Reial decret 102/2011

Benzè (C₆H₆)

	Base temporal	Valor
Valor límit per a la protecció de la salut humana	1 any civil	5 µg/m ³

Taula 7. Objectiu de qualitat de l'aire per al C₆H₆ d'acord amb el Reial decret 102/2011

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micrometres (PM2.5)

	Base temporal	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció de la salut	1 any civil	25 µg/m ³	en vigor
Valor límit anual (+MdT) (fase I)	1 any civil	25 µg/m ³	01/01/2015
Valor límit anual (fase II)	1 any civil	20 µg/m ³	01/01/2020

Taula 8. Objectius de qualitat de l'aire per al PM2.5 d'acord amb la Reial decret 102/2011

Fig. 3.65 Anàlisi dels llindars màxims. Font: Qualitat de l'aire de Catalunya

A continuació es mostren els resultats dels nivells de contaminació de l'aire a Vilabella:

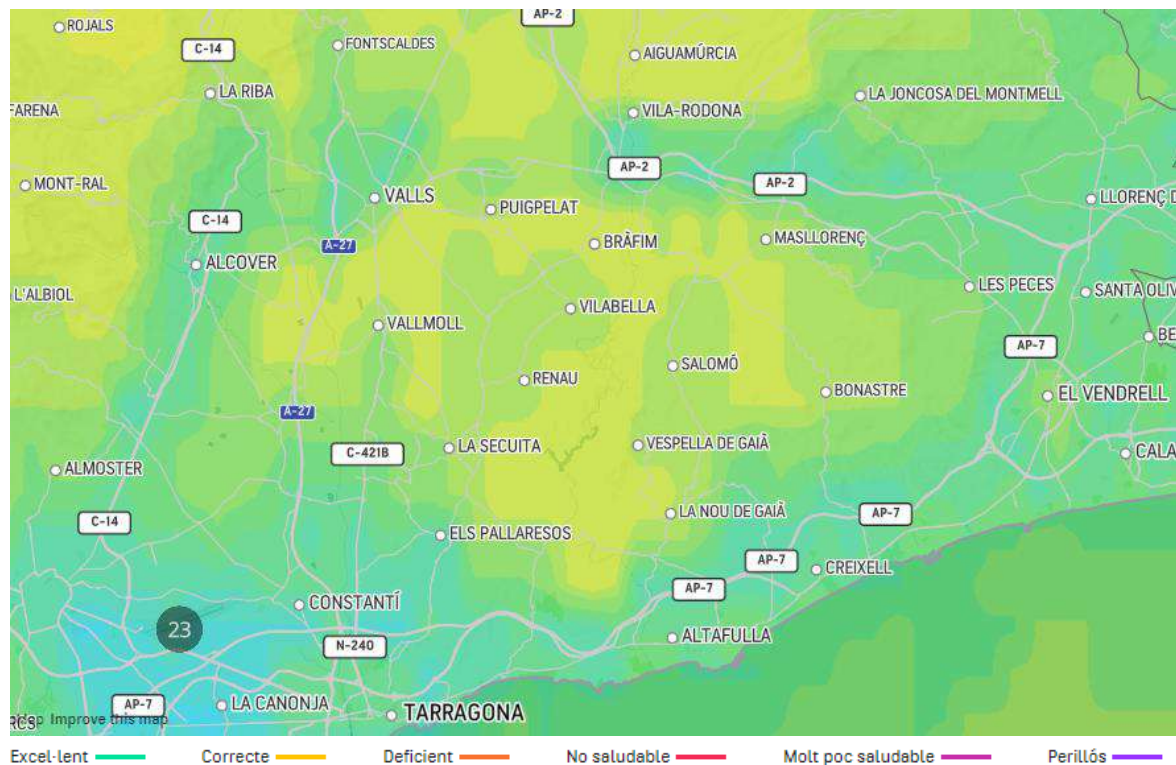


Fig. 3.66 Anàlisi de la Qualitat de l'Aire a Vilabella. Font: Accuweather

3.2.8 CAPACITAT ACÚSTICA.

Vilabella no disposa d'estudis de capacitat acústica. El 24 de maig del 2006 es va aprovar l'Ordenança de Regulació de la Capacitat Acústica i Sonora degut a que la Llei 16/2002 indicava que municipis de més de 5.000 habitants havien de tenir-la.

Es regulaven així tres zones de sensibilitat acústica tenint en compte la dinàmica de l'activitat:

- **Zona residencial o de sensibilitat acústica alta (A):** Predomina edificació destinada a habitatges, comerços aïllats.
- **Zona mixta o comercial de sensibilitat acústica moderada (B):** Illa i illes urbanístiques on coexisteixen habitatges, activitats comercials i de serveis i també poden coexistir habitatges i indústria on s'admet una percepció mitjana del nivell sonor.
- **Zona industrial o sensibilitat acústica baixa (C):** Aquella illa on l'ús del sòl predominant és l'industrial i on s'admet una percepció elevada del nivell sonor.

Objectius de qualitat

A les zones de sensibilitat acústica s'apliquen els valors límit d'immissió Ld i Ln per a la planificació del territori i la preservació i/o millora de la qualitat acústica.

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB(A)	
	L_d (7 h – 23 h)	L_n (23 h – 7 h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	60

L_d i L_n = índexs d'immissió de soroll per al període de dia i vespre i nit, respectivament.

*Quan el soroll provingui del trànsit s'incrementarà 5 dBA els valors de la taula

Fig. 3.67. Contaminació acústica. Font: Doymo

Les mesures establertes en aquesta ordenança no són aplicables en el cas que altres normatives reguladores atorguin un grau de protecció més alt com a caràcter corrector, inclosos els límits d'emissió o immissió, ja que llavors s'aplicaran les darreres.

Els senyals acústics de la xarxa general d'alarmes i protecció civil es regeixen per la normativa específica. A les zones del medi natural, pel que fa a les incidències acústiques, s'ha de tenir en consideració la intervenció integral de l'Administració Ambiental.

Tot i no tenir un mapa de capacitat acústica actualitzat, les propostes de l'EMUS aniran en la línia de protegir les zones de sensibilitat acústica alta i pacificar els llocs on existeix molt de trànsit de pas en les zones de sensibilitat acústica baixa, fomentant la mobilitat a peu i en bicicleta i garantint la mobilitat dels veïns i els comerços quan sigui necessària.



4. ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

A partir de la diagnosi i l'anàlisi de les deficiències detectades en les xarxes, s'han establert uns objectius determinats i unes línies estratègiques per definir les propostes.

4.1 ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

A continuació es comenten breument els objectius i les línies estratègiques associades a cada una de les propostes.

Objectiu estratègic 1: Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

Aquest objectiu es divideix en dues línies estratègiques:

- Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà.
- Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i la posada en funcionament d'entorns segurs i saludables.

Les propostes es dirigiran a pal·liar aquestes deficiències, per exemple amb l'elaboració d'un PLSV o plans de millora de salut, itineraris escolars entre d'altres.

Objectiu estratègic 2: Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

Aquest objectiu es divideix en dues línies estratègiques:

- Incrementar la mobilitat a peu i augmentar els espais amb prioritat per a la seva gestió.
- Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.

Objectiu estratègic 3: Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, incorporant noves infraestructures i senyalització.

Hi ha dues línies estratègiques vinculades a aquest objectiu:

- Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta amb espais per a ciclistes i senyalització adequada.
- Millorar l'aparcament i les connexions.

Objectiu estratègic 4: Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.

Aquest objectiu es fonamenta en una línia estratègica:

- Millorar la informació a l'usuari i al conductor.

Objectiu estratègic 5: Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

Tot i que hi ha diverses propostes que tenen com a objectiu principal reduir la mobilitat en vehicle privat, aquestes s'agrupen en 2 línies estratègiques:

- Optimitzar el funcionament de la xarxa.
- Impulsar el vehicle elèctric. Tot i que l'ideal és que els desplaçaments es facin en modes de transport alternatius al vehicle privat, en cas de ser l'única alternativa es promourà l'ús del vehicle elèctric per reduir la contaminació atmosfèrica i acústica derivada de la mobilitat motoritzada.

Objectiu estratègic 6: Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat i ordenar la distribució urbana de mercaderies (DUM).

La línia estratègica associada a aquest objectiu és la següent:

- Millora i optimització de l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament.

Objectiu estratègic 7: Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat del municipi.

La línia estratègica associada a aquest objectiu és la següent:

- Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient.

Objectiu estratègic 8: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

Les propostes es basen en tres línies estratègiques:

- Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle ocasionades per la mobilitat a la normativa vigent.
- Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.

Objectiu estratègic 9: Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

Aquest objectiu estratègic es basa en una línia estratègica. El seu propòsit és sensibilitzar i conscienciar a la població sobre la importància d'utilitzar modes de transport sostenibles i els beneficis de salut i ambientals que es poden obtenir d'aquests.

- Millorar la informació i formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.

Objectiu estratègic 10: Desenvolupament de l'EMUS:

- Realitzar un seguiment de l'estudi.



5. ACCIONS A DESENVOLUPAR

5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS

A continuació es mostren les propostes que es desenvoluparan a les fitxes d'actuacions:

5.1.1 MOBILITAT A PEU

En la línia estratègica d'**incrementar la mobilitat a peu i augmentar els espais amb prioritat per la seva gestió**:

- Ampliar les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants proposada.
- Fer la plaça del barri de Sant Roc exclusivament per a vianants.
- Implementar voreres allà on hi manca infraestructura.

En la línia estratègica de **millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu**:

- Millorar l'accessibilitat als diferents itineraris als equipaments del poble.

5.1.2 MOBILITAT AMB BICICLETA/VMP

En la línia estratègica d'**incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta amb espais per a ciclistes i senyalització adequada**:

- Pacificar els carrers i fer sentit únic perquè les bicicletes i els patinets puguin circular amb seguretat.
- Habilitar un itinerari per a bicicletes entre el centre del nucli urbà i l'estació de Renfe.

En la línia estratègica de **millorar l'aparcament i les connexions**:

- Instal·lar aparcaments segurs a l'estació de ferrocarril.
- Instal·lar aparcaments per a bicicletes i VMP als entorns escolars i als interiors dels centres educatius.
- Redactar i implementar l'ordenança de bicicletes i VMP.

5.1.3 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

En la línia estratègica de **millorar la informació a l'usuari i al conductor**:

- Demanar al Consell Comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris i connexions amb la xarxa ferroviària a les parades i marquesines.

5.1.4 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

En la línia estratègica d'**optimitzar el funcionament de la xarxa**:

- Aprovar la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària).
- Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics, sobre tot en les entrades del municipi.
- Regular l'entrada de vehicles pesants al municipi (ex: control horari).



En la línia estratègica **d'impulsar el vehicle elèctric**:

- Introduir a les ordenances locals mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Instal·lar aparcaments preferents i punts de recàrrega a la via pública. Incloure al POUM la previsió de places d'estacionament per a vehicles elèctrics a les noves promocions. Segons la DIPTA, l'any 2030 hi haurà un punt de càrrega per municipi (empresa Etecnic, carregadors elèctrics).

5.1.5 SEGURETAT VIÀRIA

En la línia estratègica de **reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà**:

- Pla de sentits únics que minimitzin el risc d'accident i ordenin la mobilitat.
- Pla de senyalització de passos de vianants.
- Redacció d'una ordenança i un reglament relacionat amb la mobilitat i el transport.
- Senyalització de municipi a 30 km/hora.

En la línia estratègica de **fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i posada en funcionament d'entorns segurs i saludables**:

- Elaborar un Pla de Mobilitat Escolar. Posar en funcionament una xarxa de Camins Escolars amb la col·laboració de l'AMPA i l'Ajuntament. Reforçar la senyalització vertical i horitzontal i posar en funcionament els punts de petó i adeu.
- Millorar la seguretat en les interseccions i regular els aparcaments a les voreres.
- Remodelar la travessera TV-2032 i la TV-2034 per fer-la més amable als vianants i bicicletes (Titularitat de Diputació de Tarragona).

5.1.6 APARCAMENT

En la línia estratègica de **millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament**:

- Reorganitzar l'aparcament a Vilabella per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carrers estrets del municipi. Redistribuir l'aparcament evitant que s'estacioni en ambdues bandes del carrer.

En la línia estratègica de **fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient**:

- Analitzar les necessitats d'ubicació de places de CD als immediats dels comerços. Aprovar una regulació horària adaptada a les necessitats del sector.

5.1.7 ACTUACIONS AMBIENTALS

En la línia estratègica **d'adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent**:

- Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, per exemple els de neteja.
- Considerar criteris ecològics a l'hora de les subcontractacions o de les licitacions promogudes per l'Ajuntament de Vilabella

En la línia estratègica **de controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat:**

- Realitzar un control anual de les emissions a Vilabella.

5.1.8 PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER A L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES

En la línia estratègica de **millorar la informació i formació de la ciutadania envers la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública:**

- Realitzar campanyes d'educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.
- Dur a terme una campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.
- Fer campanyes d'educació viària a les escoles i promoció de la bicicleta entre els docents i l'alumnat.
- Remodelar la pàgina web municipal pel que fa a la informació de la mobilitat.

5.1.9 ACTUACIONS D'ALTRES ADMINISTRACIONS

En la línia estratègica **del seguiment de l'estudi:**

- Generar una estructura tècnica suficient i una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que permeti desenvolupar l'EMUS de forma eficient i modificar les ordenances municipals amb les noves iniciatives.
- Crear una línia de pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes per l'EMUS.

5.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT

És necessari establir prioritats d'execució entre totes les propostes tenint en compte el període de vigència del Pla (6 anys) des de la seva aprovació.

S'estableixen tres fases d'elaboració de les propostes. Aquestes fases aniran acompanyades de la prioritat de cada actuació (en baixa, mitjana i alta segons el grau de prioritat (verd menor prioritat, taronja mitjana i vermell alta).

A continuació es mostren les fases a seguir:

- Fase 1: 0-3 anys
- Fase 2: 3-6 anys
- Fase 3: + 6 anys

A banda del termini previst, recollit per les diferents fases, s'estableix una prioritat determinada (baixa, mitja o alta), la qual es basa tant en la urgència de l'actuació com en el pressupost previst, els recursos disponibles i els agents implicats. És a dir, una actuació pot ser prioritària però alhora molt costosa i requerir la coordinació entre diferents actors, de manera que quedarà englobada a la Fase 3. També hi ha propostes que requereixen un treball previ o que es poden fer de forma esglaonada i per aquest motiu s'assignen a les 3 fases.

Aquestes fases i nivells de prioritat es poden observar de forma independent en cada una de les fitxes, però a continuació s'agrupen a mode resum:

LÍNIA ESTRATÈGICA			DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL	FASE IMPLANTACIÓ
1.1	P 1	Reducir l'accidentalitat a l'àmbit urbà.	Pla de sentits únics que minimitzin el risc d'accident i ordenin la mobilitat.	Fases 1, 2 i 3
	P 2		Pla de senyalització de passos de vianats.	Fase 1
	P 3		Redacció d'una ordenança i un reglament relacionat amb la mobilitat i el transport.	Fases 1-2
	P 4		Senyalització de municipi a 30 km/hora	Fase 3
1.2	P 5	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i posada en funcionament d'entorns segurs i saludables.	Pla de mobilitat escolar. Posada en funcionament de Camins Escolars amb la col·laboració de l'AMPA i Ajuntament. Reforçar la senyalització vertical i horitzontal i posada en funcionament del petó i adéu.	Fase 2
	P 6		Millorar la seguretat en les interseccions, regular els aparcaments a les voreres.	Fase 1
	P 7		Remodelació de la travessera TV-2032 i la TV-2034 per fer-la més amable als vianants i bicicletes (Titularitat de Diputació de Tarragona)	Fase 3
2.1	P 8	Incrementar la mobilitat a peu i augmentar els espais amb prioritat per la seva gestió.	Ampliació de les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants proposada.	Fase 1
	P 9		Fer la plaça del barri de Sant Roc completament peatonal	Fase 3
	P 10		Implantació de vorera allà on hi manca infraestructura	Fase 1
2.2	P 11	Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.	Millorar l'accessibilitat als diferents itineraris que condueixen als equipaments del poble.	Fase 1
3.1	P 12	Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta.	Pacificar els carrers i fer sentit únic perquè les bicicletes i els patinets puguin circular amb seguretat	Fase 2
	P 13		Habilitar un itinerari per a bicicletes entre el centre municipal i l'estació de Renfe.	Fase 1
3.2	P 14	Millorar l'aparcament i les connexions.	Instal·lar aparcaments segurs a l'estació de ferrocarril.	Fases 1, 2 i 3
	P 15		Aparcaments per a bicicletes i VMP a l'entorn escolars i al interiors dels centres.	Fase 2
	P 16		Redacció i implementació de l'ordenança de bicicletes i de VMP.	Fase 1
4.1	P 17	Millorar la informació a l'usuari i al conductor.	Demanar al Consell Comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris i connexions amb la xarxa ferroviària a les parades i marquesines.	Fase 2
5.1	P 18	Optimitzar el funcionament de la xarxa.	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació i dels sentits únics (jerarquia viària)	Fases 1, 2 i 3
	P 19		Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics, sobretot en les entrades del municipi pel sud, pel carrer de la Font.	Fase 2
	P 20		Regular l'entrada de vehicles pesants al municipi (ex. Senyal control horari)	Fase 2



5.2	P	21	Impulsar el vehicle elèctric.	Introducció a les ordenances locals de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Aparcaments preferents, punts de recàrrega a la via pública. Incloure al POUM la previsió de places d'estacionament per a vehicles elèctrics a les noves promocions. La DIPTA, punt de càrrega per municipi al 2030 (empresa etecnic, carregadors elèctrics).	Fase 3
6.1	P	22	Millora i optimització de l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament	Reorganitzar l'aparcament de Vilabella per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carrers estrets del municipi. Redistribuir l'aparcament evitant que s'estacioni a ambdues bandes del carrer.	Fase 2
7.1	P	23	Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient	Anàlisi de les necessitats d'ubicació de places de CD als immediats dels comerços. Regulació horària adaptada a les necessitats del sector.	Fase 1
8.1	P	24	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent.	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, per exemple els vehicles de neteja, etc.	Fase 3
	P	25		Considerar criteris ecològics alhora de les subcontratacions o de les licitacions promogudes per l'Ajuntament de Vilabella.	Fases 1-2
8.2	P	26	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.	Realitzar un control anual de les emissions a Vilabella.	Fase 2
9.1	P	27	Millorar la informació, la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.	Campanyes d'Educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.	Fases 1, 2 i 3
	P	28		Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.	Fases 1, 2 i 3
	P	29		Campanyes d'educació viària a les escoles, fer promoció de la bicicleta entre els docents i l'alumnat.	Fases 1, 2 i 3
	P	30		Remodelar la pàgina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat.	Fase 2
10.1	P	31	Seguiment de l'estudi.	Generar una estructura tècnica suficient i una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que permeti desenvolupar el EMUS eficientment i modificar les ordenances municipals amb les noves iniciatives	Fases 1, 2 i 3
	P	32		Creació d'una línia al pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes per l'EMUS	Fase 3

Fig. 5.1 Propostes, fases i prioritats. Font: Elaboració pròpia.

5.3 INDICADORS DE SEGUIMENT

Temàtica	Indicador	Definició
1. Globals	1.1. Repartiment modal intern	Percentatge de desplaçaments dins la ciutat per cada mode de transport
	1.2. Repartiment modal intern - extern (mob. generada)	Percentatge de desplaçaments de la ciutat cap a fora per cada mode de transport
	1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta)	Percentatge de desplaçaments de fora cap a la ciutat, per cada mode de transport
	Autocontenció	Percentatges de viatges interns respecte del total (interns + externs)
2. Vianants	2.1. Prioritat per a vianants	Percentatge xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) respecte a la xarxa viària total (km)
	2.2. Dèficit per a vianants	Percentatge xarxa amb dèficit (vorera de menys de 2 m d'amplada total o inexistent)(km) respecte la longitud total de voreres (km)
	2.3. Passos vianants senyalitzats	Percentatge passos vianants senyalitzats respecte dels passos vianants necessaris
	2.4. Passos vianants adaptats PMR	Percentatge passos vianants adaptats (PMR) respecte dels passos vianants senyalitzats
3. Bicicletes	3.1. Xarxa ciclista per habitant	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) / Població total
	3.2. Xarxa ciclista	Percentatge xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) respecte a la xarxa viària total
	3.3. Aparcaments bicicletes	Places aparcament bicicletes / 1.000 hab.
4. Transport públic	4.1. Cobertura del transport públic	Percentatge de població sense connexió amb la capital de comarca respecte a la població total
	4.2. Cobertura territorial del transport públic	Percentatge de població amb parada transport interurbà a menys 450 m respecte a la població total
	4.3. Productivitat transport públic urbà	Percentatge de població amb parada ferrocarril interurbà (regional) a menys 1.000 m respecte a la població total
	4.4. Parades amb marquesina	Viatgers anuals / Km. útils anuals
	4.5. Freqüència de pas	Percentatge de parades servei de bus amb marquesina respecte del total de parades servei de bus
		Per cada línia de bus: Temps de servei / Núm. Expedicions dia, i després es fa la mitjana entre tots els valors obtinguts



5. Vehicle privat motoritzat	5.1. Turismes per habitant	Nombre turismes / Població total
	5.2. Motos per habitant	Nombre motocicletes i ciclomotors / Població total
	5.3. Xarxa primària o bàsica	Percentatge de la xarxa viària bàsica (km) respecte del total de la xarxa viària (km)
	5.4. Zones 30	Percentatge de la xarxa viària zona 30 (km) respecte del total de la xarxa viària (km)
6. Aparcament	6.1. Aparcament regulat en via pública	Percentatge de places d'aparcament regulades en via pública respecte el total de places d'aparcament a la via pública
	6.2. Cobertura aparcament en via pública	Places d'aparcament en via pública / Turismes censats
	6.3. Cobertura aparcament fora de via pública	Places d'aparcament fora de via pública / Turismes censats
7. Distribució de mercaderies	7.1. Espai viari distribució urb. mercaderies	Places estacionament per a càrrega i descàrrega / Població total
	7.2. Zones càrrega/descàrrega	Places estacionament per a càrrega i descàrrega / Places d'aparcament
	7.3. Intensitat de vehicles pesants	Percentatge del IMD pesants tram x km del tram respecte del IMD total tram x km del tram
8. Seguretat viària	8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit	Tant per mil de víctimes mortals àmbit urbà respecte a la població total
	8.2. Accidents amb víctimes	Tant per mil de accidents amb víctimes àmbit urbà respecte a la població total
	8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals
9. Ambientals		Distància mitjana dels desplaçaments urbans
	9.1. Distància mitjana dels desplaçaments	Distància mitjana dels desplaçaments interurbans
		Distància mitjana dels desplaçaments totals
	9.2. Emissió de gasos d'efecte hivernacle CO ₂	Emissions CO ₂ descomptant el biodièsel (milers tones/any)
	9.3. Emissió de contaminants atmosfèrics del transport	Emissions de NOx (tones/any)
		Emissions de PM10 (tones/any)
		Percentatge de població afectada per sobre del nivell legal diürn respecte de la Població total
	9.4. Contaminació acústica	Percentatge de població afectada per sobre del nivell legal nocturn respecte de la població total



5.4 PARTICIPACIÓ PÚBLICA

La proposta inicial del present EMUS va estar a disposició pública durant 30 dies per tal de recollir comentaris i suggeriments dels veïns de Vilabella i de municipis propers. Durant aquest període, s'han rebut 3 al·legacions referides a la situació de la mobilitat a la localitat i a les propostes plantejades per l'EMUS.

Són les següents:

- **Al·legació 1: Mantenir els dos sentits de la marxa a l'accés a Vilabella pel Carrer de la Font i actuar a la zona d'escoles.**

L'opció definitiva per al Pla de Sentits Únics proposat per a Vilabella manté els dos sentits de la marxa a l'accés a Vilabella pel Carrer de la Font, mitjançant un semàfor que reguli els fluxos de trànsit per evitar la coincidència de vehicles en direccions oposades a la part més estreta de la via. Per tant, aquesta al·legació queda inclosa a les propostes realitzades.

Respecte a les actuacions a la zona d'escoles, la proposta 5 ja inclou la creació de camins escolars per garantir la seguretat viària als entorns escolars i l'aplicació del "petó i adeu", basada en espais on aturar el vehicle de forma momentània per deixar els infants i marxar.

- **Al·legació 2: Canviar la proposta de sentits de circulació pel Carrer de Fortuny per garantir l'accés als aparcaments.**

La proposta 1, corresponent al Pla de Sentits Únics, ha estat plantejada de forma que quedi garantida l'accessibilitat en vehicle privat a tots els punts del nucli urbà. Per tant, l'accessibilitat als aparcaments del Carrer de Fortuny es podran fer des de la TV-2032. Tanmateix, la proposta número 22 planteja la necessitat de reordenar l'aparcament en el municipi de Vilabella, alliberant vehicles de l'espai públic i facilitant l'entrada als garatges privats.

- **Al·legació 3: Garantir el compliment de la prohibició d'estacionar a la via pública al Carrer d'Avall 30-32 i estendre la restricció a tot el carrer.**

La proposta número 22 recollida en aquest EMUS contempla la ordenació de l'aparcament a la via pública al municipi de Vilabella amb l'objectiu d'alliberar vehicles de l'espai públic i facilitar, entre d'altres desplaçaments, els accessos a garatges particulars. No obstant, en aquest cas ja existeix una línia groga que prohibeix estacionar, i per tant, la principal causa del problema és la manca de civisme.

Les campanyes de seguretat viària proposades en el present document són una mesura útil per fomentar la conscienciació dels usuaris del vehicle privat, tot i que, al ser un problema recurrent, la solució també passa per obrir processos sancionadors als infractors. Encara que es prohibeixi aparcar a tot el carrer, si els conductors no respecten la mesura no sorgirà efecte.



6. ANNEXES

ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES	72
ANNEX II: AFORAMENTS	130
ANNEX III: REPORTATGE FOTOGRÀFIC	148

ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES

“ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE AL MUNICIPI DE VILABELLA”

FITXA D'ACTUACIÓ: 1

PLA DE SENTITS ÚNICS PER MINIMITZAR EL RISC D'ACCIDENT I ORDENAR LA MOBILITAT

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

2. Títol d'actuació:

Pla de sentits únics que minimitzin el risc d'accident i ordenin la mobilitat.

3. Descripció actuació:

Àmbit d'actuació:

- Mobilitat en vehicle privat
- Seguretat viària

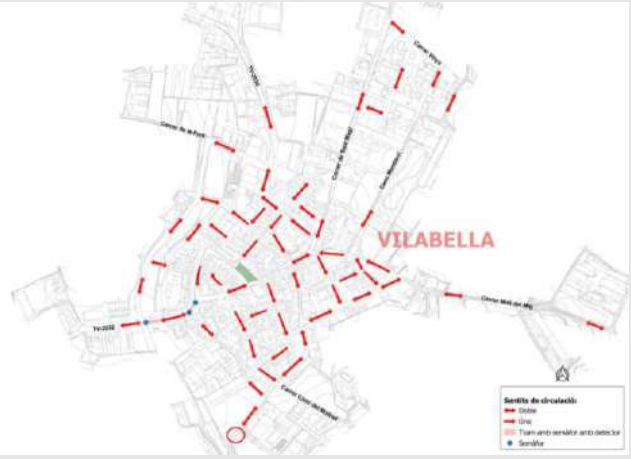
A Vilabella gairebé totes les vies són de doble sentit, encara que les característiques i condicions (amplada, visibilitat...) siguin desfavorables. Per tal de construir un municipi ordenat en termes de mobilitat i garantir l'agilitat i seguretat dels desplaçaments es proposa un pla de sentits únics acompanyat d'un augment de la senyalització en cas que sigui necessari utilitzant el Manual de Senyalització Urbana d'Orientació (Generalitat de Catalunya), on s'especifiquen el nombre de lames per cada senyal, l'orientació que ha de tenir i la prioritat de senyalitzar el pol d'atracció segons distàncies (entra altres paràmetres).

L'objectiu de la proposta rau en corregir la xarxa interna del municipi:

- Simplificar i optimitzar la connectivitat amb vehicle privat i evitar les friccions amb la resta de modes de transport.
- Millorar la qualitat urbana del municipi.
- Augmentar la seguretat en els desplaçaments a través de la col·locació de senyalització vertical i horitzontal.

En aquest sentit, es planteja la següent proposta: modificació dels sentits de circulació de diversos carrers, entre els quals destaca el de Sant Antoni i la implementació d'un semàfor amb detector al Carrer de la Font.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
- Diversos carrers del nucli urbà de Vilabella (Carrer de Sant Antoni, Carrer de la Font...).	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1, 2 i 3. Prioritat: Baixa	20.000€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella	• Comprovar si es materialitza la proposta. • Mesurar la intensitat de vehicles en els diferents carrers on es porti a terme l'actuació. • Revisió de la senyalització de forma periòdica per tal que no quedi malmesa per l'ús i el pas del temps (repintar, noves lames, reubicar pals de senyalització per no reduir espai al vianant, etc.).



FITXA D'ACTUACIÓ: 2

PLA DE SENYALITZACIÓ DE PASSOS DE VIANANTS

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

2. Títol d'actuació:

Pla de senyalització de passos de vianants.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en vehicle privat
- Seguretat viària

Donat que el municipi no disposa de PLSV ni de servei propi de Policia Local, s'estima oportú integrar, analitzar i resoldre els punts conflictius per donar seguretat al vianant i evitar friccions amb altres modes de transport. És un municipi on alguns dels passos de vianants es troben desdibuixats o sense un itinerari marcat. També s'ha constatat una manca de passos a la xarxa principal de vianants i molts dels existents no es troben rebaixats, per tant no compleixen les normes d'accessibilitat (Ordre TMA/851/2021). S'hauria d'iniciar l'actuació per la xarxa bàsica de vianants i la seva connexió amb els equipaments, començant pels més rellevants com l'escola o la farmàcia.

L'objectiu d'aquesta proposta és:

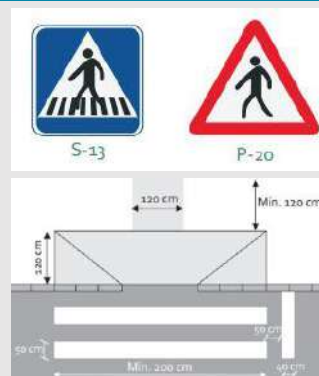
- Millorar la seguretat viària i la convivència entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
- Reduir la inseguretat dels vianants i bicicletes.
- Evitar que els vehicles que circulen a velocitats inadequades suposin un risc per els altres modes de transport, en especial els vianants.
- Donar major grau de seguretat als vianants i potenciar que la població vagi a peu en els seus desplaçaments.
- Reduir el nombre de ferits i morts al municipi.



4. Àmbit d'actuació:

Zones de màxima conflictivitat i aquells punts on no hi ha voreres i es concentren un major nombre de vehicles.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase 1, Prioritat: Baixa

7. Estimació cost (en €):

10.000€

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Comprovar si s'ha portat a terme la proposta.
- Comparar xifres d'accidentalitat als passos de vianants abans i després de l'aplicació de la proposta.



FITXA D'ACTUACIÓ: 3

REDACCIÓ D'UNA ORDENANÇA I UN REGLAMENT RELACIONAT AMB LA MOBILITAT I EL TRANSPORT

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

2. Títol d'actuació:

Redacció d'una ordenança i un reglament relacionat amb la mobilitat i el transport.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació.

- **Mobilitat a peu**
- **Mobilitat en bicicleta**
- **Mobilitat en transport públic**
- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Aparcament**
- **Transport i distribució de mercaderies**
- **Seguretat viària**

L'objectiu d'aquesta proposta és redactar una ordenança i un reglament específic per regular els diferents aspectes de la mobilitat i el transport a Vilabella. A l'actual "Ordenança de convivència ciutadana i del bon ús dels espais públics de Vilabella" sí que hi ha un apartat dedicat a l'ocupació de la via pública per part dels vehicles i respecte als vianants (article 29), però aquest només especifica com han de ser les zones d'aparcament i per tant s'hauria d'ampliar i especificar també l'ús i gestió dels VMP, la circulació de bicicletes, regulació de la càrrega i descarrega dins del municipi (horaris, àrees específiques...), circulació dels vehicles privats (velocitat), com han de ser els passos de vianants...

L'objectiu d'aquesta proposta és:

- Millorar la seguretat viària i la convivència entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
- Reduir la inseguretat dels vianants i bicicletes.
- Evitar que els vehicles que circulen a velocitats inadequades i que suposin un risc per els altres modes de transport, en especial els vianants.
- Donar major grau de seguretat als vianants i potenciar que la població vagi a peu en els desplaçaments.
- Garantir la convivència entre diferents modes de transport.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1 i 2, Prioritat: Mitjana	300€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella	• Comprovar si es redacta la ordenança municipal. • Comparar xifres d'accidentalitat abans i després de l'aplicació de la proposta. • Mesurar la velocitat dels vehicles per veure si s'ha reduït.



FITXA D'ACTUACIÓ: 4

SENYALITZACIÓ DE MUNICIPI A 30 KM/HORA

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

2. Títol d'actuació:

Senyalització de municipi a 30 km/hora.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació.

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat
- Qualitat ambiental urbana
- Seguretat viària

A menor velocitat menys mortalitat hi ha en cas d'accident. Actualment, a partir de la modificació del Reglament General de Circulació aprovada pel Govern, l'11 de maig del 2021, s'estableix el nou límit de velocitat de màxim 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació (descomptant carrils d'ús específic com carril bus, etc.), 20 km/h en plataforma única de calçada i vorera i 50 km/h en vies de 2 o més carrils per sentit de circulació.

Aquesta reforma implanta una velocitat genèrica de 30 km/h en zona urbana, suposa una millora en les condicions de seguretat viària i redueix l'accidentalitat i la gravetat de les lesions.

A més a més beneficia als modes de transport més sostenibles i millora la qualitat ambiental (acústica i atmosfèrica).

Objectiu:

- Millorar la seguretat viària.
- Reduir l'accidentalitat.
- Pacificar el municipi.
- Millorar la qualitat ambiental.
- Revisar i actualitzar la senyalització vertical i horitzontal.
- Reforçar la senyalització de limitació de velocitat en vies d'accés o per millora de la seguretat viària.
- Analitzar la xarxa de carrers, començant per la bàsica de vianants, per adaptar-la a la limitació de velocitat 30.
- Estudiar la possible evolució de les actuals zones 30 cap a carrers de prioritat per al vianant.



4. Àmbit d'actuació: Tot el municipi. Instal·lació de control de velocitat amb càmeres radars a les entrades a Vilabella.	5. Zona d'actuació:  
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 3, Prioritat: Baixa	10.000€ en senyalització vertical i horitzontal i 5.000€ per radar
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella	• Nombre de sancions anuals per excés de velocitat. • Nombre de vies no incloses a la regulació vigent que passen a velocitat 30. • Nombre de carrers regulats en zona 30 passats a prioritat vianant.



FITXA D'ACTUACIÓ: 5

PLA DE MOBILITAT ESCOLAR. POSADA EN FUNCIONAMENT DE CAMINS ESCOLARS AMB LA COL·LABORACIÓ DE L'AMPA I AJUNTAMENT. REFORÇAR LA SENYALITZACIÓ VERTICAL I HORIZONTAL I POSADA EN FUNCIONAMENT DEL PETÓ I ADÉU

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

2. Títol d'actuació:

Pla de mobilitat escolar. Posada en funcionament de Camins Escolars amb la col·laboració de l'AMPA i Ajuntament. Reforçar la senyalització vertical i horitzontal i posada en funcionament del petó i adeu.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en vehicle privat
- Qualitat ambiental urbana
- Seguretat viària

Partint de la base que la xarxa de vianants ha de ser accessible i segura, l'entorn escolar encara ho ha de ser més, per tal de que els infants es moguin de forma autònoma per un espai segur. Per tant, l'entorn escolar ha d'estar ben senyalitzat, tan amb senyalització vertical com horitzontal, i també cal arreglar l'entorn immediat a l'escola posant pilones de protecció a les voreres per afavorir aquest espai segur per als infants.

Actualment el pas de vianants està desdibuixat i no hi ha vorera a l'entorn de l'escola.

S'ha de realitzar una enquesta a l'escola per veure quins modes de transport utilitzen els infants per desplaçar-se de casa al centre educatiu i a l'inrevés. En el cas que sigui principalment amb vehicle motoritzat, cal facilitar la seva arribada amb altres modes com a peu o en bicicleta, modes que a més, proporcionen autonomia i confiança a l'infant.

Considerant que l'amplada mínima lliure de pas recomanada per a les voreres és de 1,80 m, davant dels accessos escolars les voreres hauran de tenir una amplada addicional de 2 metres, per tal que a les hores punta l'espera es produeixi en condicions òptimes i sense interrompre el pas d'altres vianants. En termes generals, és oportú pacificar el trànsit al llarg dels itineraris i, sobretot, a la zona d'accessos, mitjançant el tractament de l'itinerari coma zona 30, prioritat invertida o carrers de vianants.

Per realitzar l'enquesta i elaborar les modificacions pertinents, és necessari que hi hagi el consens entre l'AMPA i l'Ajuntament.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Entorn escolar i xarxa bàsica de vianants.	 
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitja	10.000€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella i AMPA	• Modificacions fetes/no fetes: • Vorera incorporada. • Senyalització vertical. • Pas de vianants repintat. • Enquesta escolar realitzada o no realitzada.



FITXA D'ACTUACIÓ: 6

MILLORAR LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS, REGULAR ELS APARCAMENTS A LES VORERES

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

2. Títol d'actuació:

Millorar la seguretat en les interseccions, regular els aparcaments a les voreres.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en vehicle privat
- Aparcament
- Transport i distribució de mercaderies
- Seguretat viària

Aquesta proposta té com objectiu millorar la seguretat d'aquells punts dels municipi que s'han detectat com a conflictius. En aquests punts s'hi ha detectat o bé una manca de visibilitat o bé es tracta d'un pas estret.

En el cas de la manca de visibilitat, quan aquesta es troba en una intersecció hi ha elements urbans com pilones o fer que la intersecció tingui forma d'orellera que ajuden a minimitzar la problemàtica. També es pot reforçar la intersecció amb miralls que millorin la visibilitat i simplificar els sentits de circulació per tal de reduir l'accidentalitat.

Pel que fa l'aparcament de vehicles, aquest s'ha d'evitar en punts amb falta de visibilitat i en el seu lloc optar per posar-hi o bé aparcaments de motos o bé prohibir aparcar en aquell punt en concret, tot plegat amb l'objectiu que no hi hagin elements que obstaculitzin la visibilitat.

Simplificar els sentits de circulació del municipi també contribueix a reduir-ne l'accidentalitat.

Vilabella té també alguns punts on el carrer és molt estret i aquests també es converteixen en punts conflictius. En aquest cas, segons la normativa, si entre façana i façana hi ha 7 metres de distància, el carrer passaria a ser de plataforma única i no hi hauria d'haver cotxes aparcats.

Aquesta proposta està estretament lligada amb la millora de les voreres que formen part de la xarxa bàsica de vianants.

L'objectiu d'aquesta proposta és:

- Millorar la seguretat viària i la convivència entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
- Reduir la inseguretat dels vianants i bicicletes.



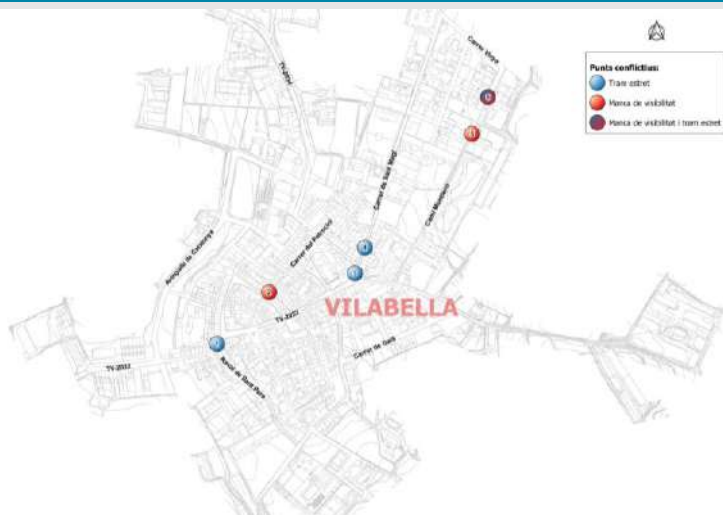
- Evitar que els vehicles que circulen a velocitats inadequades i que suposin un risc per als altres modes de transport, en especial els vianants.
- Donar major grau de seguretat als vianants i potenciar que la població vagi a peu en els desplaçaments.

4. Àmbit d'actuació:

Principals punts conflictius del municipi:

- TV-2032- c. Sant Antoni
- Patrocini- pl. Sant Roc
- C. Roser – c. Sant Magí
- C. Sant Magí: entre c. Sant Josep i c. Sant Isidre
- C. Monferri
- C. Monferri – c. de La Sort

5. Zona d'actuació:



	Carrer / Intersecció	Tipus conflicte
1	TV-2032 - St. Antoni	Pas estret
2	Patrocini - Pl. St. Roc	Manca visibilitat
3	Roser - St. Magí	Pas estret
4	St. Magí (entre St. Josep i St. Isidre)	Pas estret
5	Monferri	Manca visibilitat
6	Monferri - C. de la Sort	Manca visibilitat en els girs a esquerra i dreta

6. Fase:

Fase 1, Prioritat: Alta

7. Estimació cost (en €):

15.000€ en senyalització vertical, horitzontal i en miralls
2.500€ per metre quadrat de plataforma única (aproximadament)

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Incorporació d'orellanes/pilones on hi ha manca de visibilitat.
- Reforçament de miralls on hi ha manca de visibilitat.
- Plataforma única en els pas estrets.
- Limitació de l'aparcament en els passos estrets.
- Constatar si es redueixen les situacions de conflicte.



FITXA D'ACTUACIÓ: 7

REMODELACIÓ DE LA TRAVESSERA TV-2032 I TV-2034 PER FER-LA MÉS AMABLE ALS VIANANTS I BICICLETES (TITULARITAT DE DIPUTACIÓ DE TARRAGONA)

1. Objectiu a que fa referència:

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

2. Títol d'actuació:

Remodelació de la travessera TV-2032 i la TV-2034 per fer-la més amable als vianants i bicicletes (Titularitat de Diputació de Tarragona).

3. Descripció actuació:

Triar un o varis àmbits d'actuació.

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat
- Aparcament
- Transport i distribució de mercaderies
- Qualitat ambiental urbana
- Informació, promoció i participació
- Seguretat viària
- Altres

Aquesta proposta té com a objectiu principal fer de les travesseres TV-2032 i TV-2034 un espai més amable per als vianants i les bicicletes, restant protagonisme al mode de transport predominant en l'actualitat, el vehicle privat. Actualment, és una via de doble sentit sense carrils de circulació delimitats ni itineraris accessibles per a vianants (voreres inexistents o de menys d'1,8 m.) que, a més, presenta amplades variables, fins al punt d'impedir el pas simultani de dos vehicles en direccions oposades en alguns trams. També cal destacar la presència de vehicles estacionats, encara que no hi ha places d'aparcament regulades.

Per millorar la seguretat viària i reduir la contaminació acústica, es proposa la següent actuació:

- Reduir la velocitat a 20 km per hora.

Per tal de reduir l'espai públic dedicat al vehicle privat i aconseguir una distribució urbana de mercaderies eficient, es proposen les següents actuacions:

- Fomentar el bon ús de l'espai públic.
- Ordenar l'aparcament lliure.
- Coordinar amb la Diputació de Tarragona la implementació d'un aparcament per a vehicles elèctrics.
- Disposar de places de càrrega i descàrrega amb un horari establert.



Per a garantir l'accessibilitat per a vianants, es proposa la següent actuació:

- Habilitar espais propers a les façanes pels desplaçaments de vianants i de persones amb mobilitat reduïda.

4. Àmbit d'actuació:

Les vies TV-2032 i TV-2034, al seu pas pel nucli urbà de Vilabella, on reben la nomenclatura de Carrer del Roser.

5. Zona d'actuació:
6. Fase:

Fase 3, Prioritat: Alta

7. Estimació cost (en €):

50.000€ aproximadament

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella, Diputació de Tarragona

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Comprovar si s'ha dut a terme l'actuació.
- Detectar la presència de vianants i ciclistes un cop reformada la via.
- Mesurar la velocitat dels vehicles per comprovar si circulen a 20 km/h.
- Inventariar el nombre de vehicles estacionats per determinar l'efectivitat de la regulació de l'aparcament.



FITXA D'ACTUACIÓ: 8

AMPLIACIÓ DE LES VORERES AMB DEFICIÈNCIES DE LA XARXA BÀSICA DE VIANANTS PROPOSADA

1. Objectiu a que fa referència:

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

2. Títol d'actuació:

Ampliació de les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants proposada.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat a peu**
- **Seguretat viària**

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible. L'objectiu principal és afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant una superfície major d'espai públic i millorant la qualitat en termes d'accessibilitat i seguretat i incrementar la mobilitat a peu.

Per tant, el primer que cal fer és assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Així, una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar del doble, per tal de facilitar l'encreuament de dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxets de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.

En aquest sentit, dos vianants circulant en sentits oposats, en el moment de l'encreuament necessitarien 1,50 metres. Perquè puguin encreuar-se sense dificultats i amb comoditat dues persones amb paraigües es necessiten 1,80 m, per l'encreuament de dues persones amb cadira de rodes 1,80 m, el mateix que necessita una persona per encreuar-se amb altres dues. Si a més, a la via existeixen aparadors, s'ha de tenir present que una persona mirant ocupa 0,5 metres, espai que no pot ésser utilitzat pels vianants que circulen per ella. De la mateixa manera, també hi ha un espai de fricció d'aproximadament 0,5 metres amb la calçada (obertura de les portes dels vehicles estacionats) que pot reduir l'espai útil per al vianant. Per això, el mínim òptim de vorera útil hauria de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat.

Ara bé, a Vilabella encara hi ha 8.411 metres de carrers sense voreres i 1.511 tenen menys de 0,9 m. Per això, es proposa començar a actuar a l'entorn de la zona escolar i els equipaments municipals, sobre tot aquells relacionats amb l'àmbit sanitari i educatiu. Aquests punts hauran de complir amb l'Ordre TMA/851/2021, garantint mínim 1,8 m d'amplada.

4. Àmbit d'actuació:

L'àmbit d'actuació són aquelles voreres molt estretes o inexistentes.

5. Zona d'actuació:



Tipologia de voreres	Metres	%
Sense vorera	8.411	65,1%
Menys 0,9 m	1.510	11,7%
Entre 0,9 i 1,8 m	983	7,6%
Entre 1,8 i 3 m	333	2,6%
Més de 3 m	13	0,1%
Plataforma única	1.661	12,9%
Total	12.911	100%

6. Fase:

Fase 1, Prioritat: Alta

7. Estimació cost (en €):

30.000€

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella, fons *Next Generation* i del MITMA per potenciar la mobilitat sostenible.

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Mesurar el % de voreres accessibles i de passos vianants rebaixats i nous.



FITXA D'ACTUACIÓ: 9

FER LA PLAÇA DEL BARRI DE SANT ROC UN ESPAI EXCLUSIU PER A VIANANTS

1. Objectiu a que fa referència:

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

2. Títol d'actuació:

Fer la plaça del barri de Sant Roc un espai exclusiu per a vianants.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat a peu**
- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Qualitat ambiental urbana**
- **Seguretat viària**

Actualment, la Plaça de Sant Roc és de plataforma única però permet el pas de trànsit rodat, tot i acollir un parc infantil i diversos espais d'estada amb mobiliari urbà com bancs o arbrat. Els vehicles que circulen per ella van cap al Carrer de Sant Antoni, una via que també és accessible des dels carrers de Sant Roc i del Patrocini. Per tant, la Plaça de Sant Roc no és l'única alternativa per als vehicles motoritzats.

L'objectiu principal d'aquesta proposta és afavorir la mobilitat activa destinant una major superfície d'espai públic al vianant. Per aquest motiu, es proposa la següent actuació:

- Convertir la Plaça de Sant Roc en una zona exclusiva per a vianants tancant el trànsit rodat per l'interior de la mateixa. En aquest sentit, també es recomana obrir espai útil a la plaça per fer actes i activitats, potenciant així l'ús de l'espai públic per part de les persones.

Tanmateix, es proposa habilitar un espai per a càrrega i descàrrega a la mateixa Plaça de Sant Roc, però en el límit amb el Carrer del Roser (TV-2032), sense perjudicar l'espai per a vianants.

Al ser un espai en plataforma única, només caldria senyalitzar explícitament la prohibició de circular i instal·lar, en cas que fos convenient, mobiliari urbà com pilones.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
- Plaça del barri de Sant Roc i carrers immediats a aquesta que requereixen una modificació de sentit.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 3, Prioritat: Baixa	180€ per senyal vertical i 80€ per pila accessible
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, fons europeus i estatals per a projectes de mobilitat sostenible.	• Una vegada realitzada la proposta, comprovar si les persones ocupen l'espai públic. • Comparar l'accidentalitat prèvia a la prohibició de circular amb la registrada després de l'actuació.



FITXA D'ACTUACIÓ: 10

IMPLANTACIÓ DE VORERA ALLÀ ON HI MANCA INFRAESTRUCTURA

1. Objectiu a que fa referència:

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

2. Títol d'actuació:

Implantació de vorera allà on hi manca infraestructura.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en vehicle privat
- Seguretat viària

L'objectiu d'aquesta actuació és que tots aquells carrers que no tenen vorera n'incorporin o bé es busqui alguna alternativa per garantir la seguretat del vianant, com pot ser una plataforma única o reducció de la velocitat. Tanmateix, es proposa apostar per l'urbanisme tàctic com a alternativa per reduir l'espai dedicat al vehicle privat i incrementar la seguretat dels vianants. Aquesta alternativa, a part de ser més econòmica, permet actuar de forma ràpida i precisa.

4. Àmbit d'actuació:

- Aquells carrers on no hi ha vorera a l'actualitat: Avinguda de Catalunya, carrer de la Font, Raval del Patrocini, carrer Barceloneta, una part del carrer de Sant Josep, carrer Sant Isidre, carrer Vinya, carrer Alzina, carrer La Sort, camí Montferri, carrer el Camp, carrer Gaià, carrer cova del Moro, part del carrer d'Avall, camí del Molí, carrer d'en Castellví.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase 1. Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

2.500€ per m2 de vorera

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella, fons comunitaris destinats a projectes de mobilitat sostenible

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Comprovar si es porta a terme.
- Analitzar el percentatge de voreres accessibles després de materialitzar l'actuació.



FITXA D'ACTUACIÓ: 11

MILLORAR L'ACCESSIBILITAT ALS DIFERENTS ITINERARIS ALS EQUIPAMENTS DEL POBLE

1. Objectiu a que fa referència:

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

2. Títol d'actuació:

Millorar l'accessibilitat als diferents itineraris als equipaments del poble.

3. Descripció actuació:

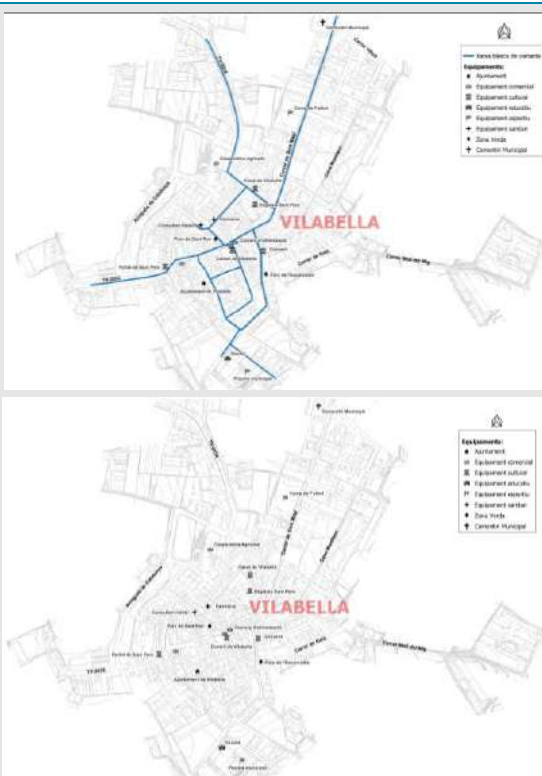
Àmbits d'actuació:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en vehicle privat
- Seguretat viària

A Vilabella s'han detectat 17 equipaments i encara que la xarxa bàsica actual connecta els diferents equipaments municipals, hi ha punts on el vehicle privat pren la major part de l'espai públic i per tant es pot generar conflicte entre els vianants que són més vulnerables i els vehicles a motor. És important considerar que els principals desplaçaments a peu es produeixen a les proximitats de l'escola i als principals equipaments del municipi, per tant, són itineraris que han de ser accessibles.

Actualment, els principals equipaments municipals compten amb voreres molt estretes, de menys de 0,9 metres o sense vorera, com és el cas de l'escola. En aquests casos el vianant circula per la calçada compartint espai amb els vehicles motoritzats. També trobem camins d'entrada i sortida del municipi que no disposen de vorera i que comuniquen amb alguns equipaments.

L'altre punt de millora per a l'accessibilitat als equipaments del poble son l'estat dels passos de vianants que aquests tenen a la vora. En alguns casos es troben desdibuixats, no estan rebaixats o en manquen.

4. Àmbit d'actuació: L'entorn immediat dels equipaments i la xarxa bàsica de vianants.	5. Zona d'actuació: 
6. Fase: Fase 1, Prioritat: Alta	7. Estimació cost (en €): Demolició de gual existent i reconstrucció de vorera: 1.750€ per actuació Repintat de pas de vianants: 90€ per pas (sense senyalització vertical)
8. Possibles fonts de finançament: Ajuntament de Vilabella, gestors dels equipaments	9. Indicador d'avaluació de proposta: • Comprovar si els habitants accedeixen als equipaments caminant en comptes d'en vehicle privat. • Preguntar als vianants sobre la seguretat dels desplaçaments a peu.



FITXA D'ACTUACIÓ: 12

PACIFICAR ELS CARRERS I FER SENTIT ÚNIC PERQUE LES BICICLETES I ELS PATINETS PUGUIN CIRCULAR AMB SEGURETAT

1. Objectiu a que fa referència:

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

2. Títol d'actuació:

Pacificar els carrers i fer sentit únic perquè les bicicletes i els patinets puguin circular amb seguretat.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en vehicle privat
- Seguretat viària

L'objectiu d'aquesta proposta és pacificar diversos carrers de manera que el vehicle privat no pugui circular-hi o bé modificar-ne els sentits i passar aquest carrer de doble sentit a direcció únic, tot això amb l'objectiu de facilitar que bicicletes i patinets puguin circular-hi amb seguretat.

Inicialment, aquesta proposta està pensada per als carrers de la xarxa bàsica i les vies de plataforma única, sempre i quan s'evitin friccions amb els vianants. Per tant, caldrà dur a terme les següents actuacions:

- Implementació de paviment únic a les zones que es vulguin pacificar.
- Senyalització de sentit únic en aquells carrers en els que s'implementi la mesura.

4. Àmbit d'actuació:

- Xarxa viària bàsica de Vilabella.

5. Zona d'actuació:

6. Fase:

Fase 2, Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

2.500€ per metre quadrat de plataforma única i 180€ per senyal vertical

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Comparar dades d'accidentalitat abans i després de la implementació.
- Demanar l'opinió als ciclistes sobre la sensació de seguretat.


FITXA D'ACTUACIÓ: 13
HABILITAR UN ITINERARI PER A BICICLETES ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE
1. Objectiu a que fa referència:

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

2. Títol d'actuació:

Habilitar un itinerari per a bicicletes entre el centre municipal i l'estació de Renfe.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en bicicleta**
- **Seguretat viària**

En el conjunt del municipi no hi ha pendents elevats que dificultin l'ús de la bicicleta per part de la majoria dels col·lectius, per això, és interessant habilitar un itinerari per a bicicletes que connecti el centre del municipi amb l'estació de Renfe. Aquest itinerari, facilitaria també la intermodalitat.

El principal inconvenient actualment és que la via que connecta l'estació de tren amb el nucli urbà, la TV-2032, està pensada exclusivament per a la mobilitat amb vehicle privat i això pot crear inseguretat als usuaris de bicicletes que circulin per la via.

Per tant, es proposa:

- Senyalitzar i habilitar la carretera TV-2032 que connecta l'estació amb el nucli urbà per tal de que sigui apta i segura per circular-hi amb bicicleta.
- Si és possible, incorporar un carril bici i una vorera entre l'estació de tren i el nucli urbà al costat de la carretera.

Al tractar-se d'una via que pertany a la Diputació Provincial de Tarragona, caldrà arribar a un acord per poder construir el carril bici al costat de la carretera, el qual haurà de ser segur, segregat del trànsit rodat i amb la il·luminació adient. Tot i que dependrà de l'orografia i altres condicionants, a la cartografia corresponent es recull el carril bici a la mateixa banda de l'estació, per evitar creuar la carretera.

4. Àmbit d'actuació:

- Carretera TV-2032, en l'itinerari entre el nucli urbà de Vilabella i l'estació de tren.

5. Zona d'actuació:


6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 1, Prioritat: Alta	3.000€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, fons europeus i estatals per a projectes de mobilitat sostenible.	• Comprovar si s'ha incorporat la senyalització. • Enquestes als usuaris. • Mesurar el nombre d'usuaris.





FITXA D'ACTUACIÓ: 14

INSTAL·LAR APARCAMENTS SEGURS A L'ESTACIÓ DE FERROCARRIL

1. Objectiu a que fa referència:

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

2. Títol d'actuació:

Instal·lar aparcaments segurs a l'estació de ferrocarril.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat en bicicleta
- Aparcament

Per tal de promoure l'ús de la bicicleta, és necessari disposar d'una xarxa ciclable però també d'aparcaments segurs. Aquests han d'ubicar-se especialment a l'entorn dels centres generadors de mobilitat com equipaments municipals, centres sanitaris, establiments comercials o parades de transport públic. En el cas de transport públic, l'existència d'aparcaments per a bicicletes en fomenta la intermodalitat.

Actualment no s'han localitzat aparcaments per a bicicleta en el municipi i tampoc a l'estació de ferrocarril. La instal·lació dels aparcaments a la parada de tren, pot ser de model en forma d'U invertida o per major seguretat, instal·lar un model en gàbia o Bicibox.

Es proposa començar amb la implantació de 10 aparcaments en forma d'U invertida amb capacitat per 20 bicicletes a l'estació de tren.

4. Àmbit d'actuació:

Estació de tren de Vilabella.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fases 1, 2 i 3, Prioritat: Alta

7. Estimació cost (en €):

6.500€

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella, ADIF

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Controls ocupació ús estacionaments.
- % Implantació de les U invertides.


FITXA D'ACTUACIÓ: 15
APARCAMENTS PER A BICICLETES I VMP A L'ENTORN ESCOLAR I ALS INTERIORS DELS CENTRES.
1. Objectiu a que fa referència:

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

2. Títol d'actuació:

Aparcaments per a bicicletes i VMP a l'entorn escolars i al interiors dels centres.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en bicicleta**
- **Aparcament**
- **Altres**

Tot i que el municipi no compta amb una xarxa específica per a bicicletes, hi ha vies residencials i carrers 30 que poden utilitzar-se com a tal. Per això, els equipaments públics com l'escola i els centres culturals han de disposar d'aparcaments segurs per bicicleta i VMP en la seva proximitat o a l'interior de l'equipament per fomentar-ne el seu ús.

Cal recordar que l'ús de la bicicleta fomenta un mode actiu el qual promou l'esport, beneficia la salut de l'usuari i impacta positivament en el medi ambient.

Es proposa incorporar aparcaments per a bicicletes i VMP a l'entorn de l'escola o en el seu interior per promoure l'ús entre els estudiants.

4. Àmbit d'actuació:

Equipaments escolars de Vilabella.

5. Zona d'actuació:

6. Fase:

Fase 2, Prioritat: Baixa

7. Estimació cost (en €):

160€ cada mòdul d'aparcament de 6 bicicletes

8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, AMPA, Centres escolars	- Número d'aparcaments de bicicleta i VMP al municipi. - Localització d'aparcament de bicicletes i VMP a l'entorn escolar i equipaments municipals.





FITXA D'ACTUACIÓ: 16

REDACCIÓ I IMPLEMENTACIÓ DE L'ORDENANÇA DE BICICLETES I DE VMP

1. Objectiu a que fa referència:

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

2. Títol d'actuació:

Redacció i implementació de l'ordenança de bicicletes i de VMP.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat en bicicleta
- Seguretat viària
- Altres

La regulació de la circulació de bicicletes i VMP és important que s'emmarqui dins d'un document legal.

Aquesta proposta vol emmarcar la redacció i implantació del marc normatiu on s'especifiquin els espais on poden circular, les velocitats i les condicions en les quals l'usuari pot o hauria de circular.

El objectiu d'aquesta proposta és redactar la ordenança de circulació de bicicletes i VMP al municipi seguint les directrius que estableix la DGT per a la correcta circulació dels usuaris de VMP i a partir de les ordenances d'altres municipis on es defineixen en detall els espais per on poden passar (AMB, Barcelona com a precursors).

Es proposen les següents actuacions:

- Incorporar la informació de la DGT a l'ordenança actual de circulació.

El contingut mínim que ha de contenir l'ordenança partir de la informació de la DGT és la següent:

Infraestructura	
El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas (vías y estacionamientos), seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta.	
Circulación	
BICI	calzada, siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida
	preferiblemente por la vía ciclista
BICI Y VMP	Pueden circular por áreas 30 y zonas residenciales
	deberán respetar la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.
	Prohibida la circulación por calles y zonas peatonales.
Obligaciones y prohibiciones	
BICI	Uso de casco obligatorio en menores de 16 años
VMP	Casco y elementos de seguridad: según normativa municipio (recomendable que lleven). Obligatorio en menores de 16 años
BICI Y VMP	Uso de elementos reflectantes durante la noche
	Uso prohibido de auriculares y uso del teléfono móvil
	Timbre para alertar a los demás usuarios
	Obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas
VMP	sólo autorizan para transportar a una persona

Estacionamiento

En los espacios específicamente acondicionados para tal fin. En el supuesto de no existir aparcamientos en un radio de 75 m, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano (24 horas máx.), siempre que no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y la acera sea inferior a 1,5m

Una vegada realitzada l'ordenança, es recomana fer difusió a través de les xarxes socials i municipals sobre la implantació d'aquesta i un enllaç de consulta.

4. Àmbit d'actuació:

Tot el municipi de Vilabella.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase 1, Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

300€

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Realització de l'ordenança.
- Seguiment de l'ordenança per part dels usuaris.
- Evolució de les sancions a VMP i bicicletes.


FITXA D'ACTUACIÓ: 17

DEMANAR AL CONSELL COMARCAL LA INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ ESTÀTICA DE L'ESTRUCTURA DE LES LÍNIES, HORARIS I CONNEXIONS AMB LA XARXA FERROVIÀRIA A LES PARADES I MARQUESINES

1. Objectiu a que fa referència:

Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.

2. Títol d'actuació:

Demanar a Consell Comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris i connexions amb la xarxa ferroviària a les parades i marquesines.

3. Descripció actuació:
Àmbit d'actuació:
- Mobilitat en transport públic

En relació a la informació estàtica de les parades, com a directriu general, es considera que els elements bàsics que han de disposar totes elles són els següents: nom de parada, codi i tira horària i en cas de la marquesina s'haurà d'incorporar un plànol de tota la xarxa de transport públic (incloent l'estació de ferrocarril).

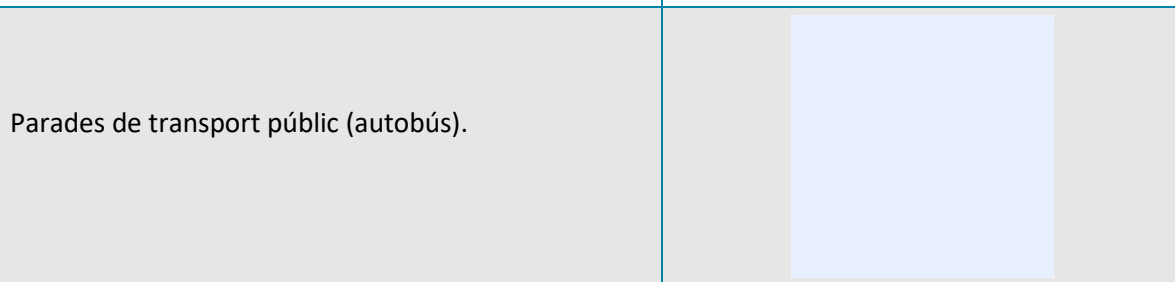
Per facilitar la intermodalitat s'hauria de disposar d'una pantalla d'informació a l'usuari, indicant les pròximes línies i el temps que manca fins a la seva arribada.

En aquest sentit, es proposa:

- Instar a Consell Comarcal la necessitat d'incorporar la informació actualitzada.
- Inventariar la parada de bus per saber si es troben obstacles que impedeixin el correcte funcionament.
- Millorar la informació de la parada: Incorporació d'un plànol amb totes les línies actualitzat.
- Incorporació de senyalització dinàmica amb panells d'informació a l'usuari.
- Informació per connectar amb les estacions de la xarxa ferroviària més pròximes i promoure la intermodalitat.
- S'haurà de realitzar un manteniment per tal de comprovar que totes les parades contenen la informació correcta.

4. Àmbit d'actuació:

Parades de transport públic (autobús).

5. Zona d'actuació:


6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitjana	Sense cost per a l'Ajuntament
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Consell Comarcal	- Fet/no fet. - Revisions periòdiques sobre si la informació està actualitzada i funciona bé en cas de panells.



FITXA D'ACTUACIÓ: 18

APROVACIÓ DE LA XARXA BàSICA DE CIRCULACIÓ I DELS SENTITS ÚNICS (JERARQUIA VIÀRIA)

1. Objectiu a que fa referència:

Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

2. Títol d'actuació:

Aprovació de la xarxa bàsica de circulació i dels sentits únics (Jerarquia viària).

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Mobilitat en vehicle privat
- Transport i distribució de mercaderies
- Seguretat viària

Per a definir la xarxa bàsica destinada al trànsit dels vehicles motoritzats s'han seguit els resultats obtinguts en els aforaments manuals i automàtics al municipi i s'han observat les vies per poder classificar-les en les següents categories:

- **Vies d'accés:** són aquelles que connecten el municipi amb les vies interurbanes, són vies de caràcter interurbà.

La xarxa bàsica la integren aquelles vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats; permet els desplaçaments de major longitud dins de la zona urbana, unint sectors i assegurant la connectivitat entre la ciutat i la xarxa exterior.

Dins de la xarxa bàsica trobem:

- **Xarxa primària o estructurant:** Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris d'una ciutat, normalment són vies col·lectores que tenen la funció de comunicar les grans artèries urbanes amb tots els barris d'una ciutat. Asseguren la connectivitat interna de la ciutat. Són vies amb un trànsit elevat.
- **Xarxa secundària:** Les vies de connectivitat de segon nivell són aquelles encarregades de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Per tant, complementen a la xarxa de primer nivell a l'hora d'absorbir la capacitat, però també permeten la connexió i articulen la circulació interior dels barris del municipi. La seva secció pot tenir un únic carril i poden tenir les interseccions regulades amb senyalització vertical o mitjançant semàfors.
- **Resta de xarxa urbana:** local o xarxa no bàsica: La xarxa local, és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general de la ciutat, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència, està composta pels carrers que no estan englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30, amb prioritat per al vianant "prioritat



invertida”, espai compartit: carrers de vianants amb control d'accessos per als vehicles acreditats i plataforma única.

Distribució de la xarxa bàsica

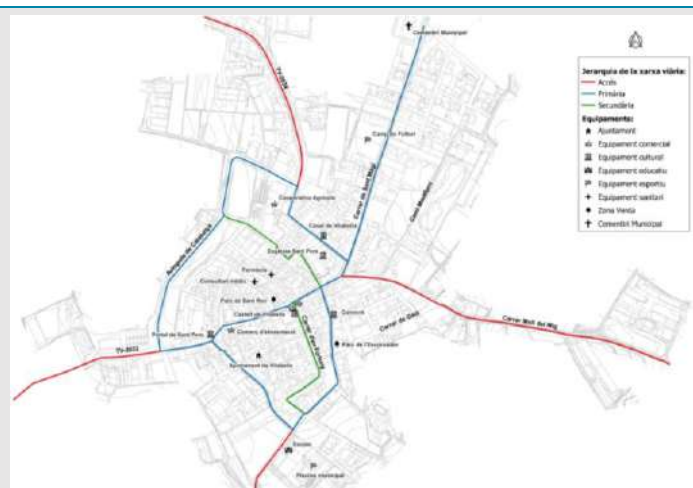
Amb l'objectiu de repartir l'espai entre tots els usuaris de la via es proposa definir una xarxa bàsica destinada a la mobilitat motoritzada que absorbeixi tot el trànsit de pas, reduint així la presència del vehicle privat a la resta de carrers. Fonamentalment, es tracta de convertir part de l'espai públic en zones “d'estar” i no “de passar”.

A excepció de l'accés per la TV-2032, la resta de la xarxa bàsica proposada registra una intensitat de trànsit inferior als 200 vehicles per dia i sentit, una dada que ajuda a ajustar l'espai destinat a aquest mitjà de transport.

4. Àmbit d'actuació:

Tot el nucli urbà de Vilabella.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase: 1, 2 i 3, Prioritat: Mitja

7. Estimació cost (en €):

1.500€

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Mesures periòdiques de vehicles (evolució IMD en diferents seccions del municipi).


FITXA D'ACTUACIÓ: 19
REORDENAR SENTITS DE CIRCULACIÓ I PLA DE SENTITS ÚNICS, SOBRE TOT EN LES ENTRADES DEL MUNICIPI PEL SUD, PEL CARRER DE LA FONT
1. Objectiu a que fa referència:

Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

2. Títol d'actuació:

Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics, sobretot en les entrades al municipi pel sud, pel Carrer de la Font.

3. Descripció actuació:

Triar un o varis àmbits d'actuació.

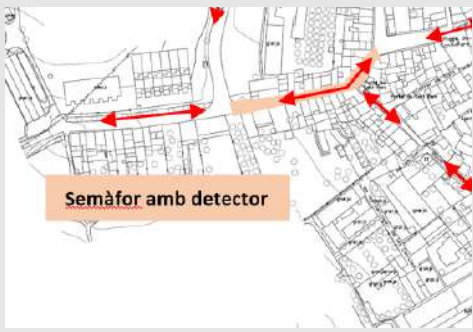
- **Mobilitat a peu**
- **Mobilitat en bicicleta**
- **Mobilitat en transport públic**
- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Aparcament**
- **Transport i distribució de mercaderies**
- **Qualitat ambiental urbana**
- **Informació, promoció i participació**
- **Seguretat viària**
- **Altres**

En relació amb la proposta anterior vinculada a l'aprovació d'un Pla de Sentits Únics, cal fer una menció especial als accessos a Vilabella pel sud, sobre tot pel Carrer de la Font. Es tracta de l'entrada al nucli urbà per la TV-2032, una de les vies més transitades, tot i que entre l'Avinguda de Catalunya i el Carrer de Sant Antoni no hi ha una amplada suficient per permetre el pas simultani de dos vehicles en direcció oposada.

Per això, amb l'objectiu de simplificar i millorar la connectivitat amb vehicle privat i enriquir la qualitat urbana del municipi, es proposa col·locar un semàfor amb detector a l'encreuament del Carrer de la Font amb l'Avinguda de Catalunya i el Carrer de Sant Roc per regular el flux de trànsit.

Gràcies al detector, el semàfor captaria quan un vehicle ha entrat en aquest tram de la via i tancaria el pas a l'extrem oposat, evitant així que coincideixin vehicles en direcció oposada a la part més estreta del carrer.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Accés sud a Vilabella, Carrer de la Font.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Baixa	2.000€ per semàfor
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, Diputació de Tarragona	• Una vegada instal·lat el semàfor, comprovar si encara hi ha conflictes entre vehicles a la part més estreta de la via. • Analitzar l'evolució en el nombre d'accidents.



FITXA D'ACTUACIÓ: 20

REGULAR L'ENTRADA DE VEHICLES PESANTS AL MUNICIPI

1. Objectiu a que fa referència:

Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

2. Títol d'actuació:

Regular l'entrada de vehicles pesants al municipi (ex. Senyal control horari).

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació

- Transport i distribució de mercaderies
- Seguretat viària

Els vehicles pesants, en el seu pas pel municipi, poden alterar el trànsit, la qualitat de vida dels habitants i el correcte desenvolupament de moviments dels altres modes, a més de deteriorar els paviments dels carrers i les voreres. Per poder-ne gestionar el seu impacte, s'ha de col·locar senyalització vertical i horitzontal que indiqui on és la zona de càrrega i descàrrega i quin és el control horari existent per limitar el seu impacte.

4. Àmbit d'actuació:

- Punts d'entrada al municipi (vies d'accés).

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase 2, Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

180€ per senyal vertical o rètol informatiu

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Anàlisi del transit de vehicles pesants abans i després de l'aplicació de la proposta.
- Mesura del soroll provocat pels vehicles pesants al nucli urbà abans i després de l'aplicació de la proposa.



FITXA D'ACTUACIÓ: 21

INTRODUCCIÓ A LES ORDENANCES LOCALS DE MESURES EN FAVOR DE L'EXTENSIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC. APARCAMENTS PREFERENTS, PUNTS DE RECÀRREGA A LA VIA PÚBLICA. INCLOURE AL POUM LA PREVISIÓ DE PLACES D'ESTACIONAMENT PER A VEHICLES ELÈCTRICS A LES NOVES PROMOCIONS. LA DIPTA, PUNT DE CÀRREGA PER MUNICIPI AL 2030

1. Objectiu a que fa referència:

Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

2. Títol d'actuació:

Introducció a les ordenances locals de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Aparcaments preferents, punts de recàrrega a la via pública. Incloure al POUM la previsió de places d'estacionament per a vehicles elèctrics a les noves promocions. La DIPTA vol instal·lar un punt de càrrega per municipi al 2030 (empresa Etecnic, carregadors elèctrics).

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Qualitat ambiental urbana**
- **Aparcament**

És important impulsar el vehicle elèctric al municipi amb l'objectiu d'afavorir la mobilitat sostenible i reduir les emissions de contaminants fòssils i millorar la qualitat de l'aire i acústica del municipi. La tendència a les ciutats europees i catalanes és augmentar la flota de vehicles elèctrics i híbrids. La DIPTA vol promoure la implantació d'un punt de recàrrega per vehicle elèctric a tots els municipis abans del 2030.

Els punts de recàrrega s'han de situar a la calçada o a les vies amb una amplada superior de 3 metres per no restar espai útil al vianant, tenint en compte les dotacions mínimes d'estructura de recarrega incloses en el RD 1053/2014.

A continuació es descriuen els avantatges que s'aconsegueixen amb la comprar i ús de vehicles elèctrics:

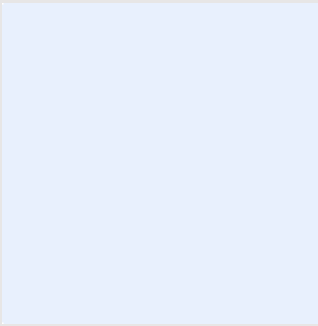
- Avantatges fiscals pels conductors que disposin de vehicle ECO, etiquetes ECO o zero segons la regulació de la DGT... Descomptes en l'impost de circulació.
- Aparcament gratuït a la zona blava.
- Permetre la circulació per zones restringides.
- Ampliació dels horaris de càrrega i descàrrega.



- Reserves d'aparcament preferent i gratuït.
- Reserves d'espai de recàrrega gratuïta.
- Avantatges fiscals a les etiquetes ECO de la DGT.

Pel que fa a les noves construccions, es recomana la implantació de la xarxa elèctrica per poder implantar l'estacionament en cas que l'usuari ho necessiti.

En resum, es proposa incrementar el protagonisme del vehicle elèctric incloent mesures per potenciar-lo a l'ordenança municipal perquè així, aquells desplaçaments que no es puguin fer en modes actius o transport públic, redueixin la contaminació atmosfèrica i acústica.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a Vilabella és necessari: • Integrar a l'ordenança de circulació municipal diferents mesures per promoure la mobilitat elèctrica. • Sol·licitar a la DIPTA la creació d'estacionament preferents per a vehicles elèctrics en la calçada. • Incloure en el POUM les noves urbanitzacions que incloguin zones de recàrrega fora de calçada a nous aparcaments i en calçada prop dels principals edificis públics. Així doncs, l'àmbit d'actuació és tot el municipi de Vilabella.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 3, Prioritat: Baixa	6.000€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, Diputació de Tarragona	• Nombre d'estacionaments. • Evolució del seu ús.



FITXA D'ACTUACIÓ: 22

REORGANITZAR L'APARCAMENT DE VILABELLA PER ALLIBERAR VEHICLES DE L'ESPai PÚBLIC I DELS CARRERS ESTRETS DEL MUNICIPI. REDISTRIBUIR L'APARCAMENT EVITANT QUE S'ESTACIONI EN LES DUES BANDES DEL CARRER.

1. Objectiu a que fa referència:

Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat.

2. Títol d'actuació:

Reorganitzar l'aparcament de Vilabella per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carrers estrets del municipi. Redistribuir l'aparcament evitant que s'estacioni en les dues bandes del carrer.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

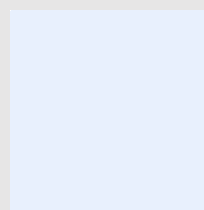
- Mobilitat en vehicle privat
- Aparcament
- Seguretat viària

No hi han grans dificultats per estacionar a Vilabella ja que es pot fer a la majoria de carrers, però s'ha detectat que algunes vies tenen una amplada molt reduïda i compten amb guals i carrers de doble sentit. En aquests casos l'estacionament pot ocasionar problemes tan a la mobilitat entre vehicles com en altres modes de transport. És en aquests punts on es proposa reorganitzar l'aparcament per tal d'alliberar vehicles de l'espai públic. En el cas dels carrers on actualment s'aparca a ambdós costats, es limitaria a una de les bandes i així es donaria més espai als vianants i es facilitaria el pas d'altres vehicles.

4. Àmbit d'actuació:

Carrers estrets on l'aparcament no està regulat.

5. Zona d'actuació:



6. Fase:

Fase: 2, Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

180€ per senyal vertical on és mostri la prohibició d'aparcar

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Seguiment de les infraccions d'estacionament en el municipi.
- Inventari de vehicles aparcats en ambdós costats del carrer.


FITXA D'ACTUACIÓ: 23
ANÀLISI DE LES NECESSITATS D'UBICACIÓ DE PLACES DE CD ALS IMMEDIATS DELS COMERÇOS. REGULACIÓ HORÀRIA ADAPTADA A LES NECESSITATS DEL SECTOR
1. Objectiu a que fa referència:

Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat del municipi.

2. Títol d'actuació:

Anàlisi de les necessitats d'ubicació de places de CD als immediats dels comerços. Regulació horària adaptada a les necessitats del sector.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- Transport i distribució de mercaderies
- Seguretat viària

A Vilabella s'han comptabilitzat un 5% de vehicles pesants que entren al municipi per tal de respondre a les necessitats dels comerços i aquelles activitats que requereixen el desplaçament de mercaderies. Amb l'objectiu d'ordenar i optimitzar la C/D del municipi, es proposa analitzar on estan ubicades aquestes àrees i quin horari d'ús tenen per tal de basar la seva ordenació en el coneixement de la realitat urbana. Per exemple, si l'horari d'alguna d'elles coincideix amb l'entrada i sortida de l'escola, aquest s'hauria de modificar per tal de donar més seguretat als infants.

4. Àmbit d'actuació:

- Zones de càrrega i descàrrega delimitades al nucli urbà.

5. Zona d'actuació:
6. Fase:

Fase 1, Prioritat: Alta

7. Estimació cost (en €):

240€ per cada substitució de senyals verticals

8. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilabella, agents implicats en la millora (AMPA, comerciants, empreses de logística...).

9. Indicador d'avaluació de proposta:

- Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega.
- Compliment dels horaris establerts.
- Satisfacció dels col·lectius implicats (infants i pares de les escoles, comerciants...).


FITXA D'ACTUACIÓ: 24
CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS EN LA RENOVACIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS, PER EXEMPLE ELS DE NETEJA
1. Objectiu a que fa referència:

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

2. Títol d'actuació:

Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, per exemple els vehicles de neteja, etc.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Qualitat ambiental urbana**
- **Altres**

A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat per tal de reduir les emissions contaminants.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de les flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plec de condicions dels contractes de serveis destinats a altres partides pressupostàries.

L'objectiu de la proposta rau en avançar en:

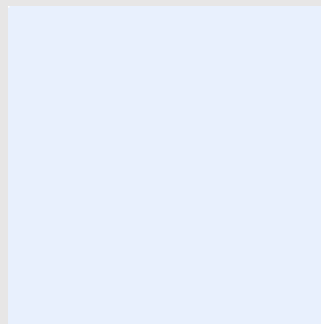
- Reduir les emissions de contaminants fòssils, millorant la qualitat de l'aire i la qualitat acústica del municipi, per augmentar la salut dels residents i dels visitants.
- Potenciar els vehicles nets i les noves tecnologies en la flota de vehicles municipals.

4. Àmbit d'actuació:

Per tal de millorar les condicions ambientals es proposa:

- Renovar tota la flota, incorporant vehicles híbrids i elèctrics.
- Es proposa que a mesura que es tingui partida pressupostària es vagin renovant els vehicles més antics i substituir aquells vehicles contaminants més nous.

Per tant, l'àmbit d'actuació és tot el municipi de Vilabella.

5. Zona d'actuació:


6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 3, Prioritat: Baixa	100.000€
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, Diputació de Tarragona, fons europeus per a la sostenibilitat	- Control de les empreses que es contracten a nivell municipal - Inventari de vehicles municipals propis per conèixer la renovació de la flota.




FITXA D'ACTUACIÓ: 25
CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS A L'HORA DE LES SUBCONTRACTACIONS I LICITACIONS PROMOGUDES PER L'AJUNAMENT DE VILABELLA
1. Objectiu a que fa referència:

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

2. Títol d'actuació:

Considerar criteris ecològics a l'hora de les subcontractacions i licitacions promogudes per l'Ajuntament de Vilabella.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació

- **Qualitat ambiental urbana**
- **Informació, promoció i participació**

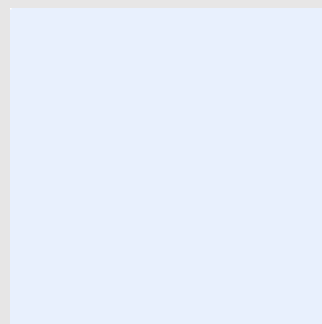
És important promoure criteris ecològics per fomentar un canvi modal, més conscienciació ambiental i impulsar la sostenibilitat. Per aquest motiu, es considera important fomentar-ho des del propi Ajuntament per donar més força i perquè la ciutadania observi els canvis de comportament.

Per aquest motiu es creu important considerar criteris ecològics a l'hora de subcontractar o licitar com s'ha realitzat amb alguns aspectes de la recollida de residus.

El objectiu principal és contractar empreses que puguin oferir criteris de sostenibilitat com vehicles verds i l'estalvi energètic.

4. Àmbit d'actuació:

- Establir convenis o vincles amb altres administracions locals per participar en criteris ecològics.
- Fomentar estalvi de recursos materials, mitjançant l'ús de les noves tecnologies de la comunicació.
- Garantir l'adquisició i la demanda de productes o articles amb el màxim e matèria primera reciclada.
- Garantir l'adquisició i demanda de productes i articles amb qualitats ambientalment positives o la eliminació de substàncies tòxiques, durabilitat o facilitat de reciclatge.
- Per esdeveniments s'hauria d'executar un Pla d'informe d'ambientalització, fomentant l'ús de noves tecnologies per la difusió del coneixement.

5. Zona d'actuació:




En cas de que sigui necessari utilitzar matèries reciclades i consolidar un manual de bones pràctiques ambientals. - Reduir l'impacte ambiental causat per la mobilitat generada per l'organització i execució de l'esdeveniment mitjançant el foment de la mobilitat més sostenible i l'ús de vehicles amb menys emissions. - Fomentar altres mesures de millora ambiental (com la reducció de consums d'energia i aigua) als espais destinats a l'esdeveniment i als allotjaments oferts als participants. - Garantir la sensibilització ambiental dels assistents i la formació ambiental del personal involucrat en l'organització i execució de l'esdeveniment. - Incloure als plecs de condicions municipals que s'utilitzin vehicles menys contaminants. - Coordinar i pactar amb tots els equips sobre els mínims exigits en els plecs a nivell general d'Ajuntament per tenir un criteri general.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1 i 2, Prioritat: Baixa	Sense cost associat
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Sense cost associat	• Control de les empreses que es contracten a nivell municipal amb criteris ecològics.


FITXA D'ACTUACIÓ: 26
REALITZAR UN CONTROL ANUAL DE LES EMISSIONS A VILABELLA
1. Objectiu a que fa referència:

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

2. Títol d'actuació:

Realitzar un control anual de les emissions a Vilabella.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació

- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Qualitat ambiental urbana**

Actualment no es disposen de dades actualitzades sobre les emissions que provoca el trànsit al municipi de Vilabella. És important conèixer les dades per tal de poder valorar i aplicar totes les normatives europees.

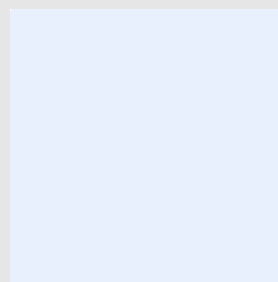
Es proposa realitzar un control anual de les emissions a Vilabella a partir de disposar d'una estació mòbil i aforar els principals punts on es produeix més trànsit coincidint amb les carreteres de les Diputació.

L'objectiu principal és :

- Conèixer i divulgar la informació sobre qualitat atmosfèrica als ciutadans.
- Avaluar la qualitat ambiental per poder comprovar les mesures per millorar.
- Tenir dades objectives que permetin prendre mesures i actuar en aquells punts que faci falta.

4. Àmbit d'actuació:

- Estudiar la qualitat de l'aire del municipi per aplicar millores.
- Reduir l'impacte acústic a partir de tenir vehicles municipals el més nets possibles.
- Incidir en carrers amb major concentració de partícules com poden ser la TV-2032 i TV-2034 així com el carrer d'en Castellví (pròxim al àmbit escolar).

5. Zona d'actuació:

6. Fase:

Fase 2, Prioritat: Mitjana

7. Estimació cost (en €):

3.000€



8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella i/o subvencions possibles en aquesta matèria	Anàlisi dels principals contaminants en els punts de mesura. Seguiment dels mateixos en diferents anys, una vegada realitzades diferents actuacions de millora per analitzar els canvis en els nivells dels contaminants.


FITXA D'ACTUACIÓ: 27
CAMPANYS D'EDUCACIÓ VIÀRIA, SENSIBILITZACIÓ I COMUNICACIÓ EN MATÈRIA DE SEGURETAT VIÀRIA
1. Objectiu a que fa referència:

Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

2. Títol d'actuació:

Campanyes d'Educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.

3. Descripció actuació:
Àmbit d'actuació:

- Informació, promoció i participació.
- Seguretat viària.

Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar a l'opinió pública i poden incidir a l'hora de moure's pel municipi de manera més segura, responsable i sostenible.

Per tal de millorar la seguretat viària es proposa:

Campanyes per promocionar els modes de transport més sostenibles:

- Des de les escoles incidir en tallers de seguretat viària per tal de conèixer les normes de seguretat.
- Incidir en la contaminació i com reduir les emissions potenciant la mobilitat en modes sostenibles.
- Campanyes a partir d'anuncis d'internet, ràdio o premsa podent incidir en els canvis de conductors i vianants.

L'objectiu d'aquesta proposta és:

- Reduir l'accidentalitat.
- Treballar conjuntament els ciutadans, les entitats públiques i privades en temes de seguretat viària així com els àmbits escolars.

Augmentar la seguretat tant dels vianants i bicicletes per tal de fomentar els modes sostenibles.

4. Àmbit d'actuació:

Tot el municipi de Vilabella.

5. Zona d'actuació:


**Educació
per la mobilitat
segura** PARETS DEL VALLÈS

Campanya de seguretat viària a les escoles a càrrec
de la Policia Local de Parets
Adreçada a l'alumnat de 2n, 4t i 6è de primària

6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1, 2 i 3, Prioritat: Alta	350€ per any
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, AMPA, centres escolars...	• Campanyes periòdiques • Enquestes a la població sobre seguretat viària per analitzar si les campanyes incideixen en canvi d'hàbits o en les bones pràctiques de la mobilitat segura. • Evolució dels accidents en els darrers anys i una vegada implantades les propostes de l'EMUS.


FITXA D'ACTUACIÓ: 28
CAMPANYA DE SENSIBILITZACIÓ SOBRE LA BICICLETA I ELS SEUS BENEFICIS EN SALUT I MEDI AMBIENT
1. Objectiu a que fa referència:

Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

2. Títol d'actuació:

Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en bicicleta**
- **Qualitat ambiental urbana**
- **Informació, promoció i participació**
- **Seguretat viària**

Una de les principals voluntats de l'EMUS és potenciar els desplaçaments en bicicleta ja que reporta grans beneficis, tant en la salut com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament es proposa que l'Ajuntament organitzi i col·labori anualment en actes de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i realitzar, anualment, una campanya de sensibilització sobre aquest mitjà de transport.

Per tal de fomentar la correcta utilització de la bicicleta, cal realitzar una bona difusió i comunicació per potenciar el seu ús.

L'objectiu de la proposta rau en:

- Promocionar i potenciar l'ús de la bicicleta al municipi a través de la pàgina web de l'Ajuntament, tríptics, anuncis.
- Millorar la qualitat de l'aire, els hàbits del habitants i explicar els seus beneficis per la salut.

Explicar estalvi en emissions d'un viatge tipus en bicicleta respecte a un altre amb vehicle privat motoritzat.

Per tal de millorar les estratègies de comunicació es proposa:

- Campanya de comunicació per divulgar la utilització de la bicicleta potenciant les vies residencials on es pot circular de forma més segura amb l'objectiu de potenciar carrils bici pel poble.
- Fomentar el bici-bus per anar a l'escola.
- Les campanyes es realitzar a nivell de les escoles, centre de treball, equipaments...
- Campanya del dia sense cotxe, potenciant l'ús de la bicicleta.
- Bicicletades populars
- Campanyes per fomentar la convivència pels carrers informant de l'ordenança de bicicletes i les preferències.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi de Vilabella.	 B-civisme BACC Fomentem la convivència als carrers de Barcelona perquè tots gaudim d'una ciutat més amable i segura.
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1, 2 i 3. Prioritat: Mitjana	350€ per any
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, AMPA, centres educatius...	• Seguiment de les campanyes entre els usuaris de les bones pràctiques en l'ús i circulació de la bicicleta com a mode de transport pel municipi. • Evolució dels accidents en els darrers anys una vegada implantades les propostes de l'EMUS.


FITXA D'ACTUACIÓ: 29
CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA A LES ESCOLES, FER PROMOCIÓ DE LA BICICLETA ENTRE ELS DOCENTS I L'ALUMNAT
1. Objectiu a que fa referència:

Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

2. Títol d'actuació:

Campanyes d'educació viària a les escoles, fer promoció de la bicicleta entre els docents i l'alumnat.

3. Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en bicicleta.**
- **Informació, promoció i participació.**
- **Seguretat viària.**
- **Mobilitat sostenible.**

La bicicleta és un mode de transport saludable, segur i sostenible que ha de ser promocionat entre la comunitat educativa, ja que, generalment, les escoles es troben a distàncies relativament properes respecte al domicili, facilitant així els desplaçaments en modes actius. A més, és fonamental normalitzar i potenciar l'ús de la bicicleta entre els més joves per tal de que es converteixi, en un futur proper, en una alternativa sòlida respecte el cotxe. Igualment, la incorporació de la bicicleta a les campanyes de seguretat vial és clau per incrementar la seguretat viària i reduir els accidents envers un dels col·lectius més vulnerables, els ciclistes.

Per aquest motiu, es proposa realitzar campanyes d'educació viària a les escoles i promocionar la bicicleta entre els docents i l'alumnat. Es realitzarien de forma periòdica en diferents cursos amb públic de diverses edats, adaptant el seu contingut a les característiques dels participants.

4. Àmbit d'actuació:

Centres escolars de Vilabella.

5. Zona d'actuació:

6. Fase:

Fases 1, 2 i 3, Prioritat: Baixa

7. Estimació cost (en €):

350€ per any

8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella, AMPA, centres escolars...	• Comprovar si es realitzen les campanyes. • Mesurar l'ús de la bicicleta entre la comunitat educativa. • Recollir l'opinió de la comunitat educativa envers la bicicleta per incorporar les seves aportacions (sensació de seguretat, manca d'infraestructura...).



FITXA D'ACTUACIÓ: 30

REMODELAR LA PÀGINA WEB MUNICIPAL PEL QUE FA A LA INFORMACIÓ DE LA MOBILITAT

1. Objectiu a que fa referència:

Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

2. Títol d'actuació:

Remodelar la pàgina web municipal pel que fa a la informació de la mobilitat.

3. Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Informació, promoció i participació.

Actualment la web municipal de l'Ajuntament de Vilabella ofereix informació sobre temes de mobilitat (Com arribar-hi) però no disposa d'un apartat específic.

Per donar a conèixer més informació sobre els que esdevé al municipi en tems de mobilitat es proposa remodelar la pàgina amb l'objectiu que sigui més entenedora i oferint les últimes novetats en aquesta matèria.

La pagina web haurà d'incorporar com a mínim la següent informació:

- Diagnosi i propostes de l'EMUS.
- Normativa sobre mobilitat (ordenances de càrrega i descàrrega, sones de vianants, espais d'aparcament...
- Recomanacions per estacionar en vehicle privat
- Xarxa de carrils ciclables i aparcaments per a bicicletes
- Campanyes sostenibilitat (Setmana de la mobilitat, bicicletades, etc.)
- Consells a la població
- Avisos a la població
- Estudis realitzats en matèria de mobilitat
- Horaris, línies i freqüències de l'oferta de transport
- Sugeriments i participació ciutadana relacionada amb la mobilitat.
- Disposar d'una persona com a responsable del manteniment de la web de mobilitat, així com una altra de suport. Donar formació i accés a la informació per actualitzar els continguts i mantenir el web.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Serveis web del municipi de Vilabella.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitjana	Inclòs en les despeses del servei informàtic de l'Ajuntament de Vilabella
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
No són necessàries	• Grau de satisfacció dels usuaris de la pàgina web amb la informació mostrada.


FITXA D'ACTUACIÓ: 31

GENERAR UNA ESTRUCTURA TÈCNICA SUFICIENT I UNA COMISSIÓ DE SEGUIMENT QUE PERMETI DESENVOLUPAR L'EMUS DE FORMA EFICIENT I MODIFICAR LES ORDENANCES MUNICIPALS AMB LES NOVES INICIATIVES

1. Objectiu a que fa referència:

Desenvolupament del EMUS.

2. Títol d'actuació:

Generar una estructura tècnica suficient i una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que permeti desenvolupar l'EMUS de forma eficient i modificar les ordenances municipals amb les noves iniciatives

3. Descripció actuació:
Àmbit d'actuació:

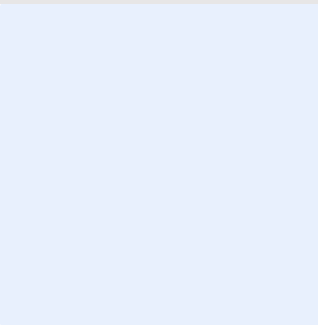
- **Altres: estructura administrativa i equip tècnic del consistori.**

Es proposa crear una comissió tècnica que coordini les tasques necessàries per a portar a terme el desenvolupament de l'EMUS.

Així mateix, esdevindrà un instrument d'avaluació i seguiment de l'EMUS a nivell intern, el qual servirà per realitzar el seguiment de les accions que s'han dut a terme.

Les actuacions a implantar per part de la comissió seran les següents:

- Crear un equip tècnic que s'encarregui de recollir la següent informació.
- Recollir el màxim d'informació necessària per avaluar la implantació del EMUS i realitzar el seguiment dels seus efectes.
- Ser l'eina d'avaluació de les polítiques de mobilitat. La comissió pretén convertir-se en una eina d'avaluació i seguiment del model de mobilitat per tal d'analitzar si la tendència d'aquest model segueix l'orientació prevista a l'EMUS i normativa vigent en els eixos que caracteritzen el model de mobilitat sostenible a partir dels indicadors.
- Obrir un fòrum de debat sobre el model de mobilitat amb la participació de la ciutadania i agents implicats en la mobilitat de la ciutat per tal de conèixer les problemàtiques dels residents.
- Realitzar reunions periòdiques on es comprometin a realitzar els informes de seguiment de l'EMUS, tal com estableix la legislació vigent.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi de Vilabella.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 1, 2 i 3, Prioritat: Baixa	S/C
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
S/C	- Recollir el màxim d'informació necessària per avaluar la implantació del PMUS i realitzar el seguiment dels seus efectes. - Realitzar els informes de seguiment del PMUS, tal com estableix la legislació vigent - Analitzar la viabilitat de les aportacions de la participació ciutadana i incorporar-les als informes de seguiment


FITXA D'ACTUACIÓ: 32
CREACIÓ D'UNA LÍNIA AL PRESSUPOST MUNICIPAL QUE INCLOGUI LES DESPESES ANUALS PREVISTES PER L'EMUS
1. Objectiu a que fa referència:

Desenvolupament del EMUS.

2. Títol d'actuació:

Creació d'una línia al pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes per l'EMUS.

3. Descripció actuació:
Àmbit d'actuació:
- Altres: línia de pressupost.

Per poder plasmar totes les propostes plantejades a l'EMUS es necessari estudiar de forma efectiva la creació d'una línia de pressupostos municipals.

Aquesta proposta va dirigida en crear una línia de pressupostos municipals per assignar el correcte desenvolupament de l'EMUS.

És necessari establir prioritats d'execució entre totes les propostes tenint en compte el període de vigència del Pla (6 anys) des de la seva aprovació.

En s'estableixen 3 fases:

- Fase 1: Prioritat alta: 0-3 anys
- Fase2: Prioritat mitjana: 3-6 anys
- Fase 3: Prioritat baixa: + 6 anys

Per totes les propostes, l'Ajuntament haurà de destinar una partida anual aprovada per Ple perquè es pugui realitzar.

En cas que les propostes tinguin un cost més elevat, es recomana buscar ajudes, subvencions autonòmiques, estatals o europees, com també finançament privat.

Les accions a implantar són les següents:

- Designar en el Ple de l'Ajuntament la partida econòmica corresponen als pressupostos municipals.
- Creació de seguiment del funcionament de l'EMUS.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Municipi de Vilabella	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fases 1,2 i 3, Prioritat: Baixa	Estimat cada any a partir de les prioritats exposades.
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilabella	Partides del pressupost municipal adjudicats a l'execució de les propostes de l'EMUS

ANNEX II: AFORAMENTS



Aforament Manual



CARRER FONT - SANT ANTONI

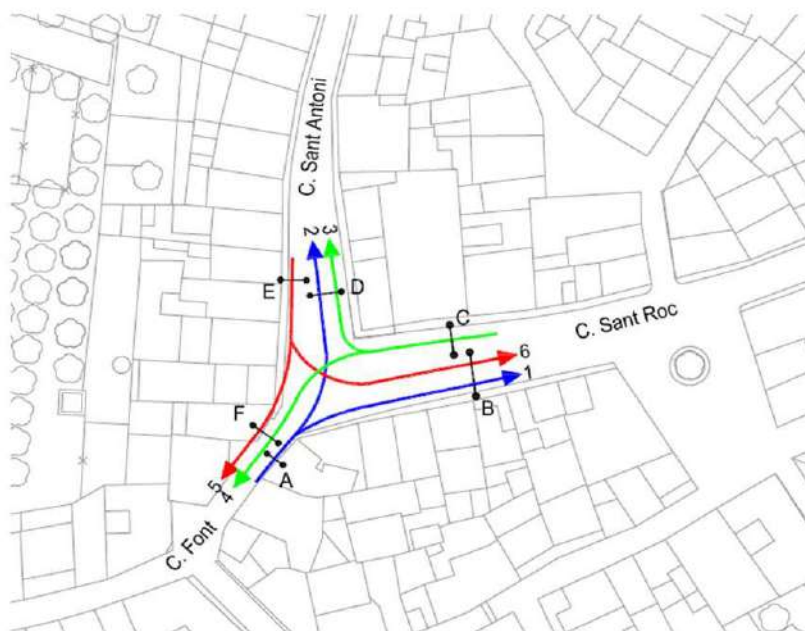
Municipi: **VILABELLA**

Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Tipus: **Vehicles**

		Coefficients
Horari mati:	8:00 a 14:00	0,463
Horari tarda:	15:00 a 17:00	0,175

Per a:



Dijous 4 de Febrer 2021

Lloc: **CARRER FONT - SANT ANTONI**
Municipi: **VILABELLA**
Tipus: **Vehicles**



Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**
Dia de la setmana: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Horari mati: **8:00 a 14:00** 0,463
Horari tarda: **15:00 a 17:00** 0,175

Coeficients

Mov: 1Tipus: Vehicles						Mov: 2Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	2	0	3	08 h	1	1	0	0	2
09 h	0	1	3	0	4	09 h	0	0	2	1	3
10 h	2	1	1	1	5	10 h	0	0	2	0	2
11 h	5	1	4	2	12	11 h	1	0	0	2	3
12 h	2	0	3	1	6	12 h	0	2	0	0	2
13 h	1	0	1	0	2	13 h	0	1	1	0	2
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	0	0	1	15 h	0	2	0	1	3
16 h	1	1	0	2	4	16 h	1	1	0	1	3
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de: 8:00 a 14:00					32	Total de: 8:00 a 14:00					14
Total de: 15:00 a 17:00					5	Total de: 15:00 a 17:00					6
Període aforament					37	Període aforament					20

Mov: 3						Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	1	2	0	4	08 h	1	0	1	0	2
09 h	0	2	1	2	5	09 h	0	1	0	0	1
10 h	1	1	1	0	3	10 h	2	1	2	0	5
11 h	1	1	2	0	4	11 h	1	2	1	1	5
12 h	1	2	1	1	5	12 h	0	0	1	0	1
13 h	0	0	1	0	1	13 h	2	1	0	1	4
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	0	1	2	15 h	0	1	1	0	2
16 h	2	1	0	2	5	16 h	2	2	1	0	5
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de: 8:00 a 14:00					22	Total de: 8:00 a 14:00					18
Total de: 15:00 a 17:00					7	Total de: 15:00 a 17:00					7
Periode aforament					29	Periode aforament					25

Lloc: CARRER FONT - SANT ANTONI

Municipi: VILABELLA

Tipus: Vehicles

Coeficients

Data: Dijous 4 de Febrer 2021

Horari mati: 8:00 a 14:00 0,463

Dia de la setmana: Dijous 4 de Febrer 2021

Horari tarda: 15:00 a 17:00 0,175

Mov: 5						Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	1	1	2	08 h	0	1	0	0	1
09 h	0	2	1	2	5	09 h	0	1	1	1	3
10 h	1	1	2	0	4	10 h	0	1	0	1	2
11 h	2	2	0	1	5	11 h	0	1	0	1	2
12 h	0	0	0	2	2	12 h	0	1	1	0	2
13 h	0	1	1	0	2	13 h	0	0	0	1	1
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	1	0	2	15 h	1	0	0	1	2
16 h	2	2	0	2	6	16 h	0	0	1	1	2
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				20	Total de:	8:00 a 14:00				11
Total de:	15:00 a 17:00				8	Total de:	15:00 a 17:00				4
Període aforament					28	Període aforament					15

Mov: 7Tipus: Vehicles						Mov: 8Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h					0	09 h					0
10 h					0	10 h					0
11 h					0	11 h					0
12 h					0	12 h					0
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h					0	15 h					0
16 h					0	16 h					0
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				0	Total de:	8:00 a 14:00				0
Total de:	15:00 a 17:00				0	Total de:	15:00 a 17:00				0
Període aforament					0	Període aforament					0



Lloc: **CARRER FONT - SANT ANTONI**

Municipi: **VILABELLA**

Tipus: **Vehicles**



Coefficients

Data: **04-02-2021** Horari mati: **8:00 a 14:00** **0,463**

Dia de la setmana: **Dijous** Horari tarda: **15:00 a 17:00** **0,175**

VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Movim.	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,463	32	0,175	5	58
2	0,463	14	0,175	6	31
3	0,463	22	0,175	7	45
4	0,463	18	0,175	7	39
5	0,463	20	0,175	8	44
6	0,463	11	0,175	4	24

VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,463	46	0,175	11	89
B	0,463	43	0,175	9	82
C	0,463	40	0,175	14	85
D	0,463	36	0,175	13	77
E	0,463	31	0,175	12	67
F	0,463	38	0,175	15	83



Aforament Manual

RAVAL DEL ROSER - CARRER ROSER

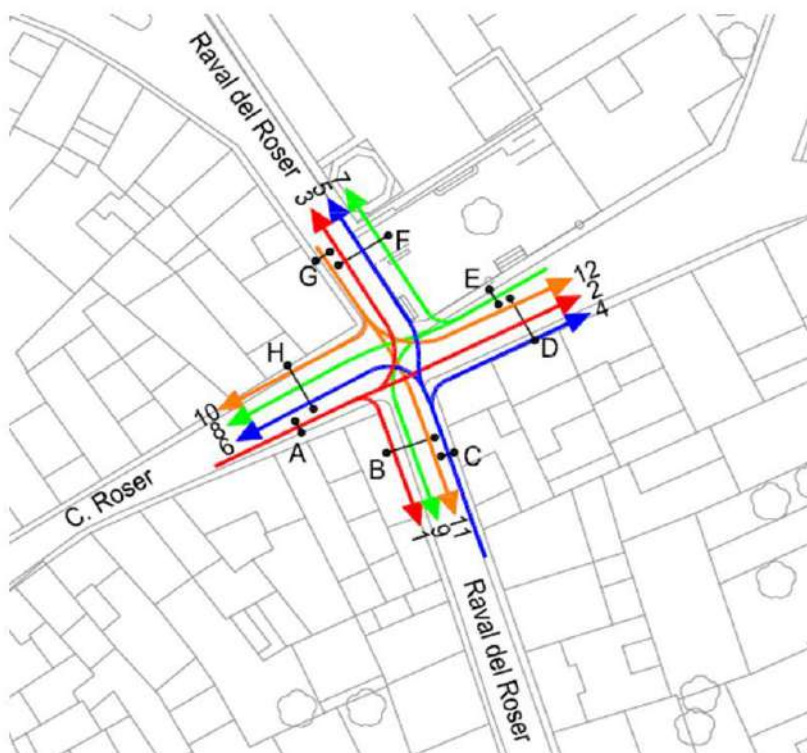
Municipi: **VILABELLA**

Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Tipus: **Vehicles**

		Coeficients
Horari mati:	8:00 a 14:00	0,463
Horari tarda:	15:00 a 17:00	0,175

Per a:



Dijous 4 de Febrer 2021

Lloc: **RAVAL DEL ROSER - CARRER ROSER**
Municipi: **VILABELLA**
Tipus: **Vehicles**



Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**
Dia de la setmana: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Horari mati: **8:00 a 14:00** 0,463
Horari tarda: **15:00 a 17:00** 0,175

Coeficients

Mov: 1 Tipus: Vehicles						Mov: 2 Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	2	1	3	08 h	0	1	0	2	3
09 h	0	1	0	0	1	09 h	2	0	1	3	6
10 h	1	0	0	1	2	10 h	0	0	1	1	2
11 h	1	2	1	0	4	11 h	1	2	1	3	7
12 h	2	0	1	0	3	12 h	1	0	1	1	3
13 h	0	0	1	0	1	13 h	3	1	0	3	7
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	0	1	2	15 h	2	1	1	0	4
16 h	1	2	0	0	3	16 h	1	0	0	3	4
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				14	Total de:	8:00 a 14:00				28
Total de:	15:00 a 17:00				5	Total de:	15:00 a 17:00				8
Període aforament					19	Període aforament					36

Mov: 3 Tipus: Vehicles						Mov: 4 Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	1	1	1	3	08 h	2	1	2	3	8
09 h	0	1	0	0	1	09 h	2	0	1	2	5
10 h	0	1	0	1	2	10 h	1	0	1	2	4
11 h	2	0	1	0	3	11 h	2	3	0	2	7
12 h	0	0	0	1	1	12 h	2	1	2	1	6
13 h	0	2	1	1	4	13 h	2	5	2	3	12
14 h					0	14 h					0
15 h	1	0	2	1	4	15 h	2	1	3	2	8
16 h	1	2	1	0	4	16 h	2	3	1	2	8
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				14	Total de:	8:00 a 14:00				42
Total de:	15:00 a 17:00				8	Total de:	15:00 a 17:00				16
Període aforament					22	Període aforament					58

Lloc: **RAVAL DEL ROSER - CARRER ROSER**
Municipi: **VILABELLA**
Tipus: **Vehicles**



Coeficients

Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**
Dia de la setmana: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Horari mati: **8:00 a 14:00** 0,463
Horari tarda: **15:00 a 17:00** 0,175

Mov: 5Tipus: Vehicles						Mov: 6Tipus: Vehicles							
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL		
06 h					0	06 h					0		
07 h					0	07 h					0		
08 h	0	1	0	1	2	08 h	1	2	1	0	4		
09 h	0	1	0	2	3	09 h	0	3	1	0	4		
10 h	2	1	0	0	3	10 h	0	1	2	0	3		
11 h	0	2	1	0	3	11 h	0	1	0	0	1		
12 h	0	2	1	0	3	12 h	0	2	1	0	3		
13 h	1	0	3	0	4	13 h	1	0	0	1	2		
14 h					0	14 h					0		
15 h	0	1	0	2	3	15 h	3	1	2	0	6		
16 h	2	1	2	0	5	16 h	1	2	0	2	5		
17 h					0	17 h					0		
18 h					0	18 h					0		
19 h					0	19 h					0		
20 h					0	20 h					0		
21 h					0	21 h					0		
22 h					0	22 h					0		
Total de:	8:00 a 14:00				18	Total de:	8:00 a 14:00				17		
Total de:	15:00 a 17:00				8	Total de:	15:00 a 17:00				11		
Periode aforament						26	Periode aforament						28

Mov: 7Tipus: Vehicles						Mov: 8Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	1	0	1	08 h	3	2	0	1	6
09 h	1	1	0	1	3	09 h	1	1	3	2	7
10 h	2	0	1	0	3	10 h	2	1	4	2	9
11 h	0	1	0	0	1	11 h	2	0	1	3	6
12 h	0	0	0	1	1	12 h	4	0	4	1	9
13 h	1	0	0	0	1	13 h	4	2	5	2	13
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	0	0	1	15 h	1	3	0	4	8
16 h	0	0	0	1	1	16 h	2	3	1	2	8
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:		8:00 a 14:00			10	Total de:		8:00 a 14:00			50
Total de:		15:00 a 17:00			2	Total de:		15:00 a 17:00			16
Període aforament					12	Període aforament					66

Lloc: **RAVAL DEL ROSER - CARRER ROSER**
Municipi: **VILABELLA**
Tipus: **Vehicles**

Data: **Dijous 4 de Febrer 2021**
Dia de la setmana: **Dijous 4 de Febrer 2021**

Horari mati: **8:00 a 14:00** 0,463
Horari tarda: **15:00 a 17:00** 0,175

Coeficients

Mov: 9Tipus: Vehicles						Mov: 10Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	2	1	0	1	4	08 h	2	1	0	2	5
09 h	1	0	1	1	3	09 h	2	0	1	1	4
10 h	0	1	0	3	4	10 h	1	1	0	1	3
11 h	2	4	1	0	7	11 h	0	0	1	0	1
12 h	0	1	0	1	2	12 h	1	0	0	1	2
13 h	4	3	1	1	9	13 h	0	0	1	1	2
14 h					0	14 h					0
15 h	0	3	2	1	6	15 h	1	1	0	2	4
16 h	4	2	3	1	10	16 h	1	0	1	0	2
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				29	Total de:	8:00 a 14:00				17
Total de:	15:00 a 17:00				16	Total de:	15:00 a 17:00				6
Període aforament					45	Període aforament					23

Mov: 11Tipus: Vehicles						Mov: 12Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	1	0	1	08 h	0	1	2	1	4
09 h	0	2	1	0	3	09 h	1	2	1	1	5
10 h	0	1	0	1	2	10 h	0	1	0	0	1
11 h	0	1	2	0	3	11 h	1	0	1	0	2
12 h	1	0	1	0	2	12 h	2	1	0	0	3
13 h	1	0	1	1	3	13 h	0	2	1	0	3
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	1	0	2	15 h	0	1	0	1	2
16 h	0	1	2	0	3	16 h	1	2	1	0	4
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				14	Total de:	8:00 a 14:00				18
Total de:	15:00 a 17:00				5	Total de:	15:00 a 17:00				6
Període aforament					19	Període aforament					24


Lloc: **RAVAL DEL ROSER - CARRER ROSER**

Municipi: **VILABELLA**

Tipus: **Vehicles**


Coeficients

Data: **04-02-2021** Horari mati: **8:00 a 14:00** **0,463**

Dia de la setmana: **Dijous** Horari tarda: **15:00 a 17:00** **0,175**
VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Movim.	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,463	14	0,175	5	30
2	0,463	28	0,175	8	56
3	0,463	14	0,175	8	34
4	0,463	42	0,175	16	91
5	0,463	18	0,175	8	41
6	0,463	17	0,175	11	44
7	0,463	10	0,175	2	19
8	0,463	50	0,175	16	103
9	0,463	29	0,175	16	71
10	0,463	17	0,175	6	36
11	0,463	14	0,175	5	30
12	0,463	18	0,175	6	38

VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,463	56	0,175	21	121
B	0,463	57	0,175	26	130
C	0,463	77	0,175	35	176
D	0,463	88	0,175	30	185
E	0,463	89	0,175	34	193
F	0,463	42	0,175	18	94
G	0,463	49	0,175	17	103
H	0,463	84	0,175	33	183



Aforament Manual

CARRER ROSER - CARRER SANT JOSEP

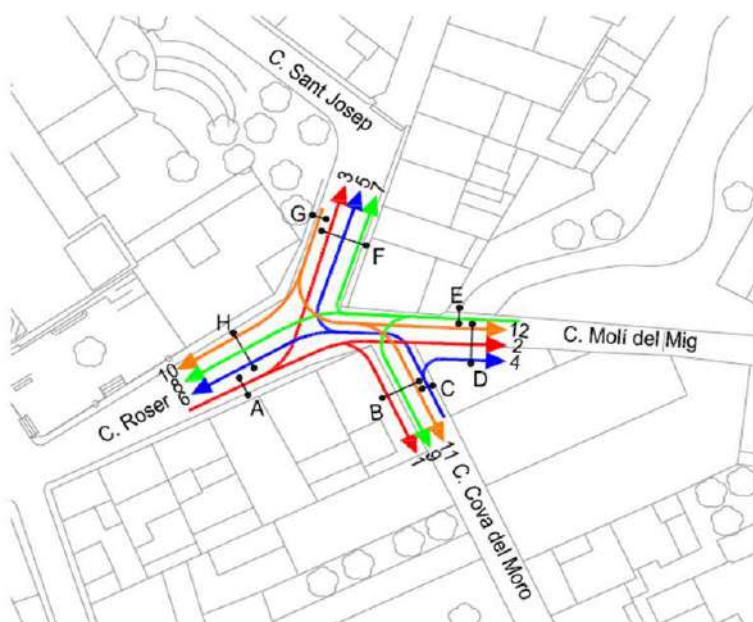
Municipi: **VILABELLA**

Data: **Dijous 2 de Febrer 2021**

Tipus: **Vehicles**

		Coeficients
Horari mati:	8:00 a 14:00	0,463
Horari tarda:	15:00 a 17:00	0,175

Per a:



Dijous 2 de Febrer 2021

Lloc: CARRER ROSER - CARRER SANT JOSEP

Municipi: VILABELLA

Tipus: Vehicles



Coeficients

Data: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari matí: 8:00 a 14:00 0,463

Dia de la setmana: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari tarda: 15:00 a 17:00 0,175

Mov: 1 Tipus: Vehicles						Mov: 2 Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	0	0	0	08 h	1	0	1	2	4
09 h	0	0	1	0	1	09 h	0	1	1	0	2
10 h	0	2	1	0	3	10 h	1	2	1	0	4
11 h	0	0	0	1	1	11 h	0	1	1	0	2
12 h	0	1	1	0	2	12 h	2	1	2	1	6
13 h	1	1	0	0	2	13 h	0	0	1	0	1
14 h					0	14 h					0
15 h	0	1	1	0	2	15 h	1	0	1	1	3
16 h	0	0	0	0	0	16 h	0	2	2	1	5
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				9	Total de:	8:00 a 14:00				19
Total de:	15:00 a 17:00				2	Total de:	15:00 a 17:00				8
Període aforament					11	Període aforament					27

Mov: 3 Tipus: Vehicles						Mov: 4 Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	2	5	4	1	12	08 h	0	0	1	0	1
09 h	2	1	3	2	8	09 h	1	0	0	0	1
10 h	2	2	1	0	5	10 h	2	0	1	0	3
11 h	4	2	1	3	10	11 h	0	1	1	0	2
12 h	2	1	3	4	10	12 h	1	2	1	1	5
13 h	1	3	1	2	7	13 h	2	0	0	2	4
14 h					0	14 h					0
15 h	4	3	5	5	17	15 h	2	0	1	0	3
16 h	2	3	5	1	11	16 h	0	1	1	0	2
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				52	Total de:	8:00 a 14:00				16
Total de:	15:00 a 17:00				28	Total de:	15:00 a 17:00				5
Període aforament					80	Període aforament					21

Lloc: CARRER ROSER - CARRER SANT JOSEP

Municipi: VILABELLA

Tipus: Vehicles



Coeficients

Data: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari mati: 8:00 a 14:00 0,463

Dia de la setmana: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari tarda: 15:00 a 17:00 0,175

Mov: 5Tipus: Vehicles						Mov: 6Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	0	0	1	08 h	0	0	1	0	1
09 h	0	1	1	0	2	09 h	0	1	0	2	3
10 h	1	0	0	0	1	10 h	0	1	0	0	1
11 h	0	1	0	0	1	11 h	0	0	1	0	1
12 h	0	0	0	0	0	12 h	0	0	0	0	0
13 h	0	1	1	0	2	13 h	1	0	1	0	2
14 h					0	14 h					0
15 h	0	0	1	0	1	15 h	0	1	0	1	2
16 h	0	0	0	0	0	16 h	0	0	1	1	2
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				7	Total de:	8:00 a 14:00				8
Total de:	15:00 a 17:00				1	Total de:	15:00 a 17:00				4
Període aforament					8	Període aforament					12

Mov: 7Tipus: Vehicles						Mov: 8Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	2	1	1	4	08 h	1	0	0	1	2
09 h	2	1	0	0	3	09 h	0	1	0	0	1
10 h	1	2	0	1	4	10 h	2	0	1	2	5
11 h	0	1	0	2	3	11 h	1	0	0	0	1
12 h	0	2	1	0	3	12 h	2	0	0	0	2
13 h	0	1	1	0	2	13 h	0	1	0	0	1
14 h					0	14 h					0
15 h	1	1	0	1	3	15 h	1	0	2	1	4
16 h	2	0	2	3	7	16 h	0	0	0	0	0
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				19	Total de:	8:00 a 14:00				12
Total de:	15:00 a 17:00				10	Total de:	15:00 a 17:00				4
Període aforament					29	Període aforament					16



Lloc: CARRER ROSER - CARRER SANT JOSEP

Municipi: VILABELLA

Tipus: Vehicles



Coeficients

Data: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari matí: 8:00 a 14:00 0,463

Dia de la setmana: Dijous 2 de Febrer 2021

Horari tarda: 15:00 a 17:00 0,175

Mov: 9Tipus: Vehicles						Mov: 10Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	1	0	2	08 h	3	2	4	2	11
09 h	0	0	0	0	0	09 h	5	3	4	1	13
10 h	0	0	1	0	1	10 h	6	3	7	4	20
11 h	1	0	0	0	1	11 h	3	2	5	2	12
12 h	0	2	0	0	2	12 h	3	4	5	3	15
13 h	0	0	1	0	1	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	0	2	0	0	2	15 h	4	3	2	2	11
16 h	0	0	0	0	0	16 h	3	4	4	2	13
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				7	Total de:	8:00 a 14:00				71
Total de:	15:00 a 17:00				2	Total de:	15:00 a 17:00				24
Període aforament					9	Període aforament					95

Mov: 11Tipus: Vehicles						Mov: 12Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	0	1	2	08 h	0	0	0	0	0
09 h	0	0	1	0	1	09 h	0	0	0	0	0
10 h	0	0	1	2	3	10 h	0	1	0	0	1
11 h	0	0	0	1	1	11 h	0	0	0	0	0
12 h	0	0	1	0	1	12 h	0	0	1	0	1
13 h	2	1	0	0	3	13 h	0	0	0	0	0
14 h					0	14 h					0
15 h	1	0	0	2	3	15 h	0	0	0	0	0
16 h	0	0	0	1	1	16 h	0	0	1	0	1
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8:00 a 14:00				11	Total de:	8:00 a 14:00				2
Total de:	15:00 a 17:00				4	Total de:	15:00 a 17:00				1
Període aforament					15	Període aforament					3



Lloc: CARRER ROSER - CARRER SANT JOSEP

Municipi: VILABELLA

Tipus: Vehicles



Coeficients

Data: 04-02-2021 Horari mati: 8:00 a 14:00 0,463

Dia de la setmana: Dijous Horari tarda: 15:00 a 17:00 0,175

VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Movim.	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,463	9	0,175	2	17
2	0,463	19	0,175	8	42
3	0,463	52	0,175	28	125
4	0,463	16	0,175	5	33
5	0,463	7	0,175	1	13
6	0,463	8	0,175	4	19
7	0,463	19	0,175	10	45
8	0,463	12	0,175	4	25
9	0,463	7	0,175	2	14
10	0,463	71	0,175	24	149
11	0,463	11	0,175	4	24
12	0,463	2	0,175	1	5

VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. M	Mati	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,463	80	0,175	38	185
B	0,463	27	0,175	8	55
C	0,463	31	0,175	10	64
D	0,463	37	0,175	14	80
E	0,463	38	0,175	16	85
F	0,463	78	0,175	39	183
G	0,463	84	0,175	29	177
H	0,463	91	0,175	32	193



Lloc: **TV-2034**
Sentit: Centre
Municipi: **Vilabella**
Data: Dijous, 4 de febrer de 2021
Observació: 1



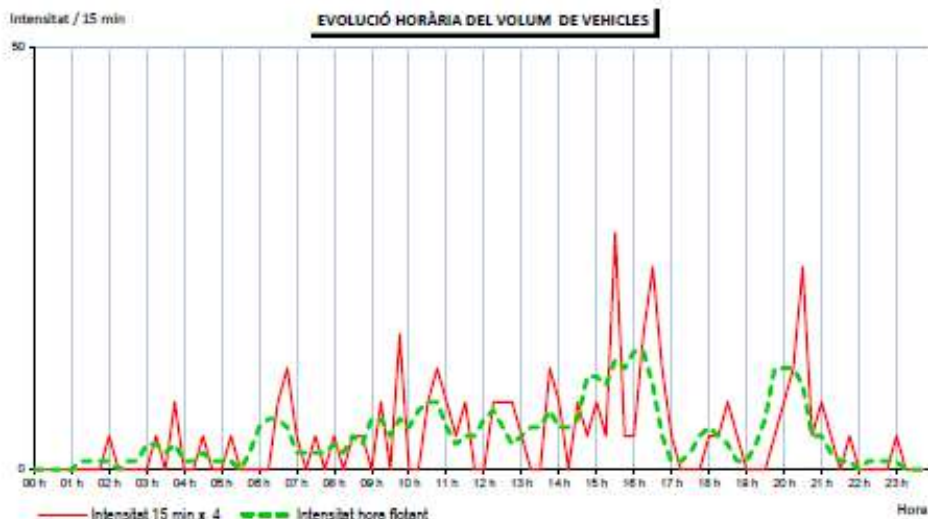
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	1	0	0	0	1	1,0%
03 h	0	1	0	2	3	3,1%
04 h	0	0	1	0	1	1,0%
05 h	0	1	0	0	1	1,0%
06 h	0	0	2	3	5	5,2%
07 h	1	0	1	0	2	2,1%
08 h	1	0	1	1	3	3,1%
09 h	0	2	0	4	6	6,3%
10 h	0	0	2	3	5	5,2%
11 h	2	1	2	0	5	5,2%
12 h	0	2	2	2	6	6,3%
13 h	1	0	0	3	4	4,2%
14 h	2	0	2	1	5	5,2%
15 h	2	1	7	1	11	11,5%
16 h	1	4	6	3	14	14,6%
17 h	1	0	0	0	1	1,0%
18 h	1	1	2	1	5	5,2%
19 h	0	0	0	1	1	1,0%
20 h	2	3	6	1	12	12,5%
21 h	2	1	0	1	4	4,2%
22 h	0	0	0	0	0	0,0%
23 h	1	0	0	0	1	1,0%

INTENSITAT DIÀRIA 96

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	46	47,9%
Matí (9 a 14 h.)	26	27,1%
Tarda (16 a 19 h.)	20	20,8%
16 Hores (7 a 23 h.)	84	87,5%
Hora Punta Sencera (Q)	14	14,6%
Índex de Variació		18,8%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,0%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,500
IHP (intensitat hora punta)	28
$f_{HV} + f_W$	0,940
Fase Verda	50%
$f_{Semafòr} + f_{Viantes}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	705
Índex de Saturació	0,040

Per a:





Lloc: **TV-2034**
Sentit: Puigpelat
Municipi: Vilabella
Data: Dijous, 4 de febrer de 2021
Observació: 1

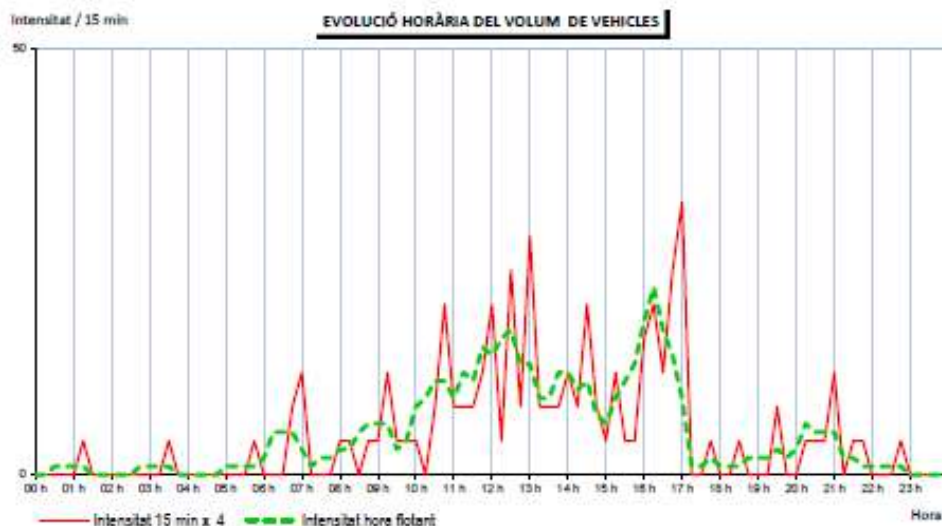


HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	1	0	0	1	0,8%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	0	1	0	1	0,8%
04 h	0	0	0	0	0	0,0%
05 h	0	0	0	1	1	0,8%
06 h	0	0	0	2	2	1,7%
07 h	3	0	0	0	3	2,5%
08 h	1	1	0	1	3	2,5%
09 h	1	3	1	1	6	5,1%
10 h	1	0	2	5	8	6,8%
11 h	2	2	2	3	9	7,6%
12 h	5	1	6	2	14	11,9%
13 h	7	2	2	2	13	11,0%
14 h	3	2	5	2	12	10,2%
15 h	1	3	1	1	6	5,1%
16 h	4	5	3	6	18	15,3%
17 h	8	0	0	1	9	7,6%
18 h	0	0	1	0	1	0,8%
19 h	0	0	2	0	2	1,7%
20 h	0	1	1	1	3	2,5%
21 h	3	0	1	1	5	4,2%
22 h	0	0	0	1	1	0,8%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%
INTENSITAT DIÀRIA					118	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	78	66,1%
Matí (9 a 14 h.)	50	42,4%
Tarda (16 a 19 h.)	28	23,7%
16 Hores (7 a 23 h.)	113	95,8%
Hora Punta Sencera (Q)	18	15,3%
Index de Variació		22,1%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,0%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,563
IHP (intensitat hora punta)	32
$f_{HV} + f_{W}$	0,940
Fase Verda	50%
$f_{Sensibles} + f_{Viacants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	705
Index de Saturació	0,045

Per a:





Lloc: **TV-2032**

Sentit: Centre

Municipi: Vilabella

Data: Dijous, 4 de febrer de 2021

Observació: 1



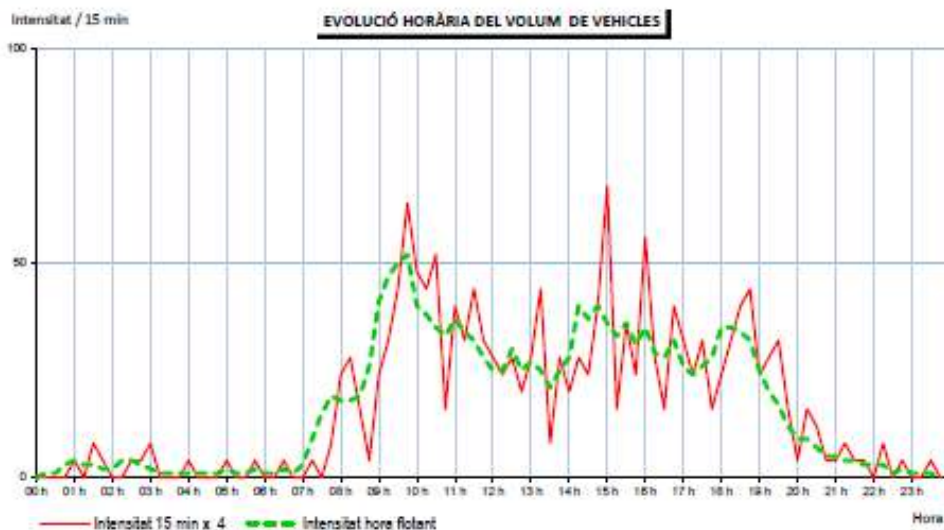
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	1	0	2	1	4	1,0%
02 h	0	0	1	1	2	0,5%
03 h	2	0	0	0	2	0,5%
04 h	1	0	0	0	1	0,2%
05 h	1	0	0	1	2	0,5%
06 h	0	0	1	0	1	0,2%
07 h	0	1	0	2	3	0,7%
08 h	6	7	4	1	18	4,4%
09 h	6	8	11	16	41	10,1%
10 h	12	11	13	4	40	9,9%
11 h	10	8	11	8	37	9,1%
12 h	7	6	7	5	25	6,2%
13 h	7	11	2	7	27	6,7%
14 h	5	7	6	10	28	6,9%
15 h	17	4	9	6	36	8,9%
16 h	14	7	4	10	35	8,6%
17 h	8	6	8	4	26	6,4%
18 h	6	8	10	11	35	8,6%
19 h	6	7	8	4	25	6,2%
20 h	1	4	3	1	9	2,2%
21 h	1	2	1	1	5	1,2%
22 h	0	2	0	1	3	0,7%
23 h	0	0	1	0	1	0,2%

INTENSITAT DIÀRIA 406

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	266	65,5%
Matí (9 a 14 h.)	170	41,9%
Tarda (16 a 19 h.)	96	23,6%
16 Hores (7 a 23 h.)	393	96,8%
Hora Punta Sencera (Q)	41	10,1%
Índex de Variació		36,1%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,4%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,603
IHP (intensitat hora punta)	68
$f_{iv} + f_w$	0,934
Fase Verda	50%
$f_{smbat} + f_{vlsants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	701
Índex de Saturació	0,097

Per a:





Lloc: **TV-2032**
Sentit: TP-2031
Municipi: Vilabella
Data: Dijous, 4 de febrer de 2021
Observació: 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	1	0	0	1	2	0,5%
02 h	1	0	0	0	1	0,3%
03 h	1	0	0	0	1	0,3%
04 h	0	1	0	0	1	0,3%
05 h	0	0	1	2	3	0,8%
06 h	1	1	0	5	7	1,8%
07 h	1	2	1	1	5	1,3%
08 h	3	4	2	4	13	3,3%
09 h	4	6	8	8	26	6,5%
10 h	6	6	10	3	25	6,3%
11 h	8	10	5	2	25	6,3%
12 h	4	10	7	13	34	8,5%
13 h	13	17	9	8	47	11,8%
14 h	8	9	7	9	33	8,3%
15 h	9	7	11	11	38	9,5%
16 h	10	5	10	15	40	10,0%
17 h	10	8	5	4	27	6,8%
18 h	3	3	4	6	16	4,0%
19 h	10	11	14	2	37	9,3%
20 h	3	1	1	1	6	1,5%
21 h	4	0	2	0	6	1,5%
22 h	2	1	1	2	6	1,5%
23 h	0	1	0	0	1	0,3%

INTENSITAT DIÀRIA 400

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	240	60,0%
Matí (9 a 14 h.)	157	39,3%
Tarda (16 a 19 h.)	83	20,8%
16 Hores (7 a 23 h.)	384	96,0%
Hora Punta Sencera (Q)	47	11,8%
Índex de Variació		35,3%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	1,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,691
IHP (intensitat hora punta)	68
$f_{HV} + f_W$	0,919
Fase Verda	50%
$f_{Sencera} + f_{Vansets}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	689
Índex de Saturació	0,099

Per a:



ANNEX III: REPORTATGE FOTOGRÀFIC



Foto 1: Situació de l'edifici de l'estació de Vilabella



Foto 2: Aforament automàtic a l'accés a Vilabella per la TV-2032

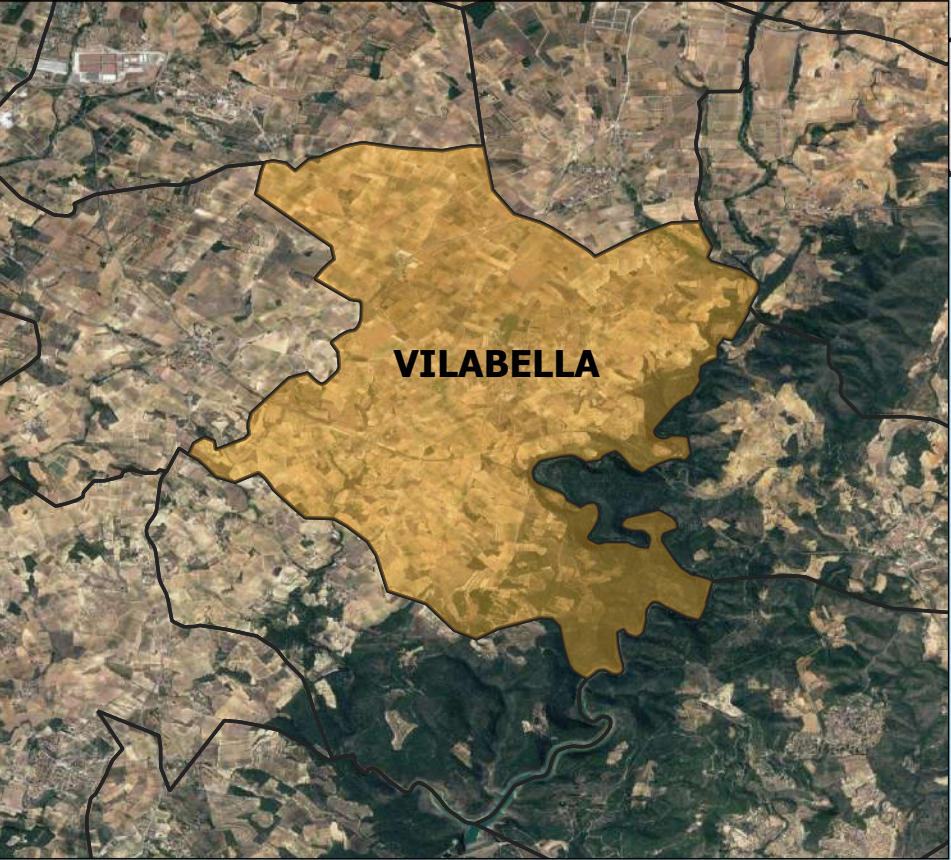
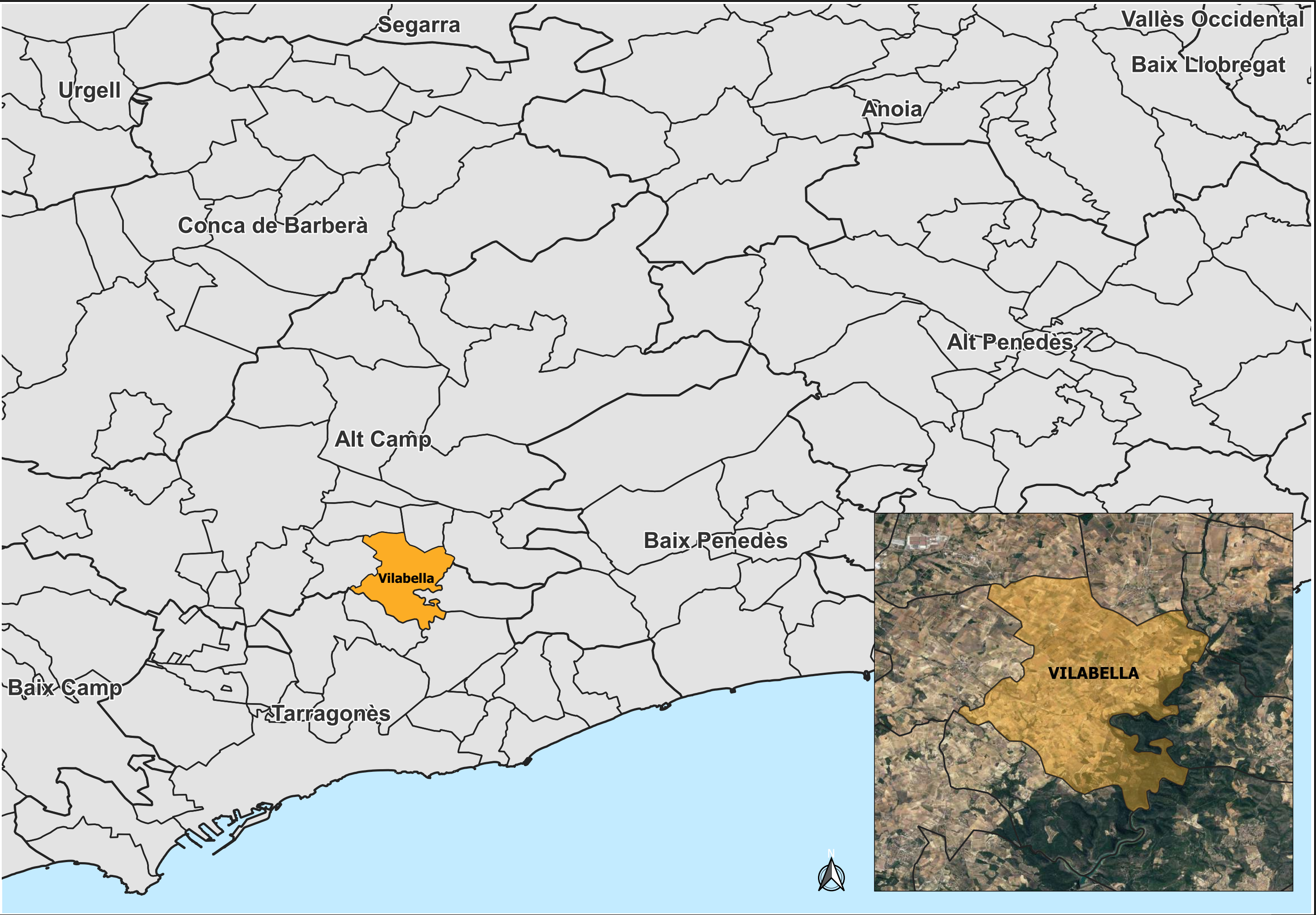


Foto 3: Accés a l'estació de Vilabella

7. PLÀNOLS

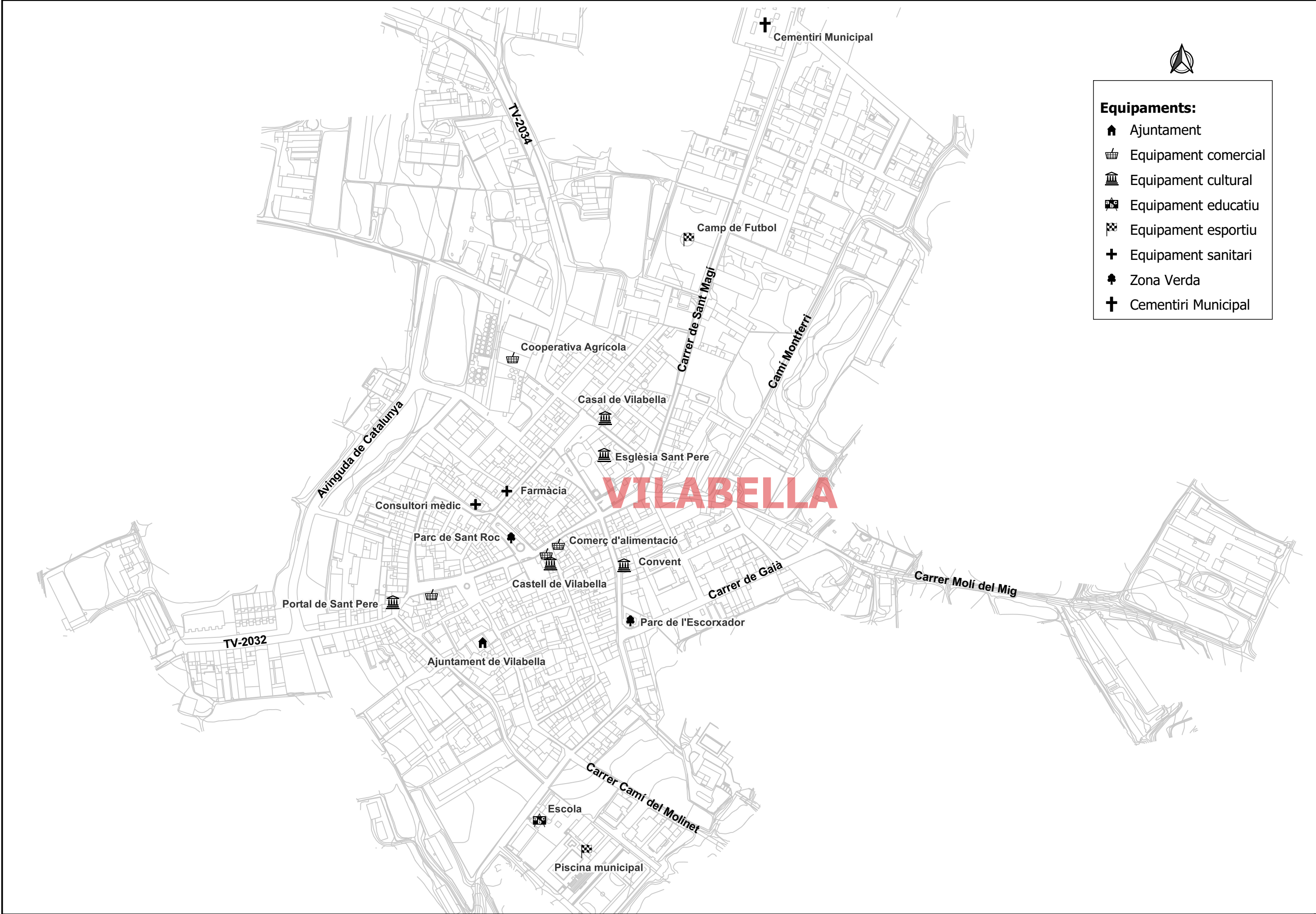
1. *Situació geogràfica de Vilabella.*
2. *Equipaments municipals.*
3. *Xarxa bàsica de vianants.*
4. *Amplada de les voreres (situació actual).*
5. *Voreres inaccessibles (situació actual).*
6. *Tipologia de calçada.*
7. *Camins propers a Vilabella.*
8. *Cobertura de transport públic.*
9. *Jerarquia de la xarxa viària.*
10. *Sentits de circulació (situació actual).*
11. *Inventari d'aparcament no regulat.*
12. *Localització dels punts de recollida d'informació.*
13. *Intensitat Mitjana Diària (IMD) de vehicles motoritzats.*
14. *Demanda d'aparcament diürn a Vilabella.*
15. *Punts conflictius de la xarxa viària.*
16. *Proposta 1: Pla de sentits únics per minimitzar el risc d'accident i ordenar la mobilitat.*
17. *Proposta 13: Itinerari per a bicicletes entre el centre municipal i l'estació de Renfe.*

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D435BA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



 Diputació Tarragona Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori		 Desarrolla Organización Movilidad	CLAU 2020-0005384	TÍTOL EMUS VILABELLA	DATA SETEMBRE 2022	AUTOR/A DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER E.MARTELLS	ESCALES E 1: 120.000	TÍTOL DEL PÀNOL SITUACIÓ GEOGRÀFICA DE VILABELLA	PLÀNOL 1	FULL 1 DE 1
ARXIU 2020-0005384 Vilabella - Pla 1							COMPROVAT M. SIMÓ				

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15

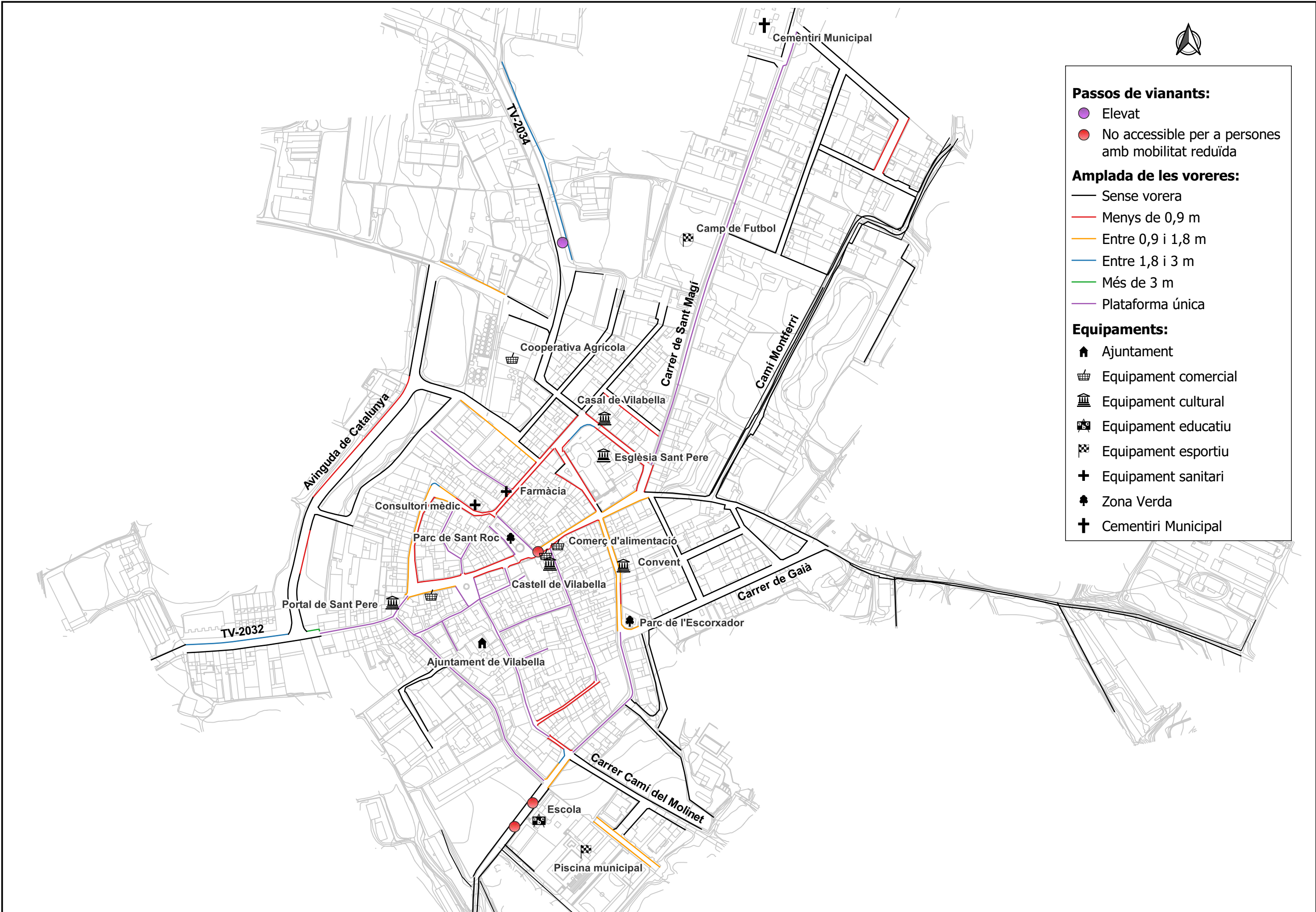


- Equipaments:**
- Ajuntament
 - Equipament comercial
 - Equipament cultural
 - Equipament educatiu
 - Equipament esportiu
 - Equipament sanitari
 - Zona Verda
 - Cementiri Municipal

 Diputació Tarragona SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 DOIMO Desarrollo Organización Movilidad	CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	SETEMBRE 2022	AUTOR/A	DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PÀNOL	EQUIPAMENTS MUNICIPALS	PLÀNOL	2	FULL	1 DE 1
		ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pla 2							COMPROVAT	M. SIMÓ								

SIGNAT EL 2020-09-23 15:20:00
** DAVID SOLER (P: A61723740) el dia 23/11/2022 a les 15:20:00

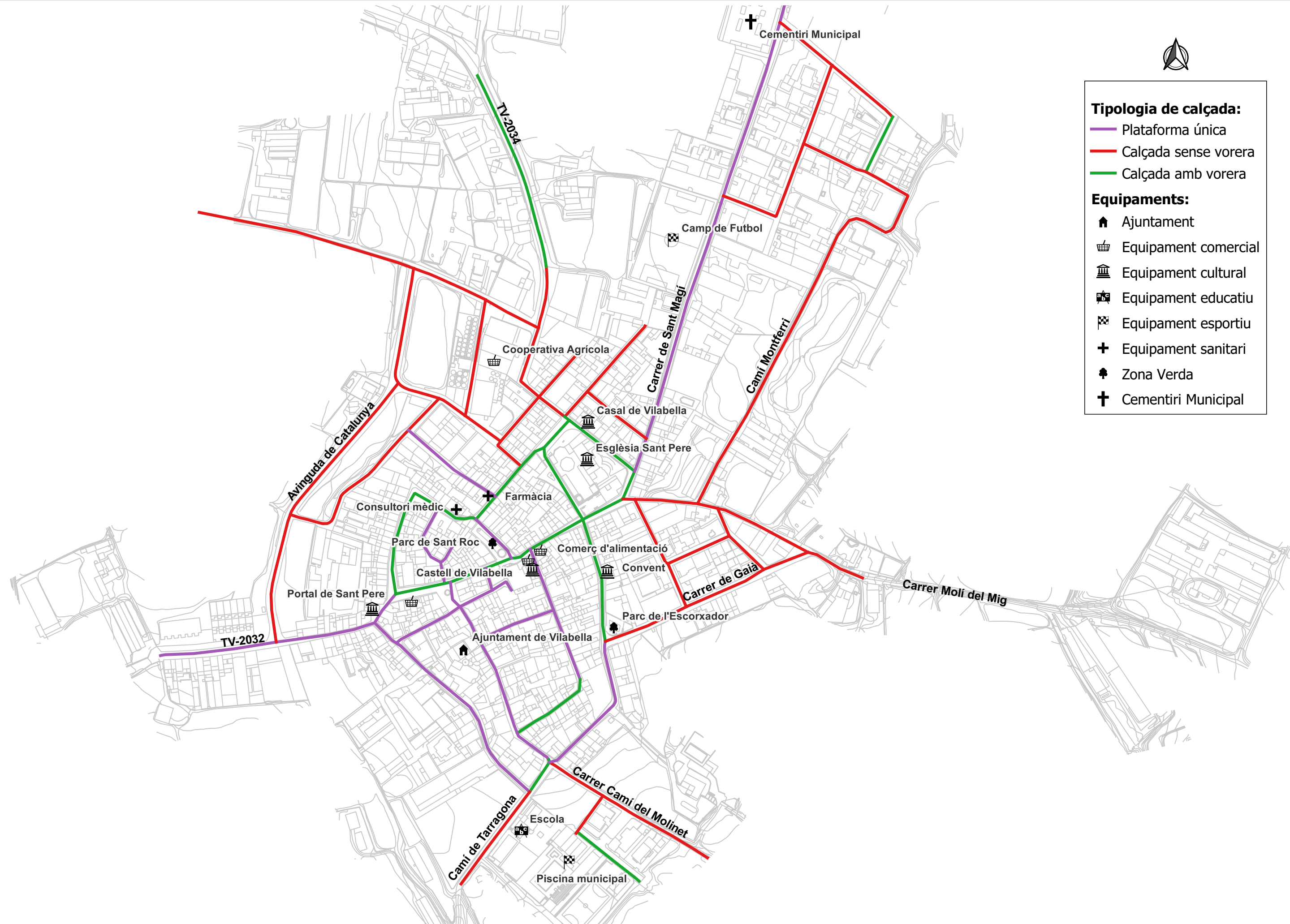




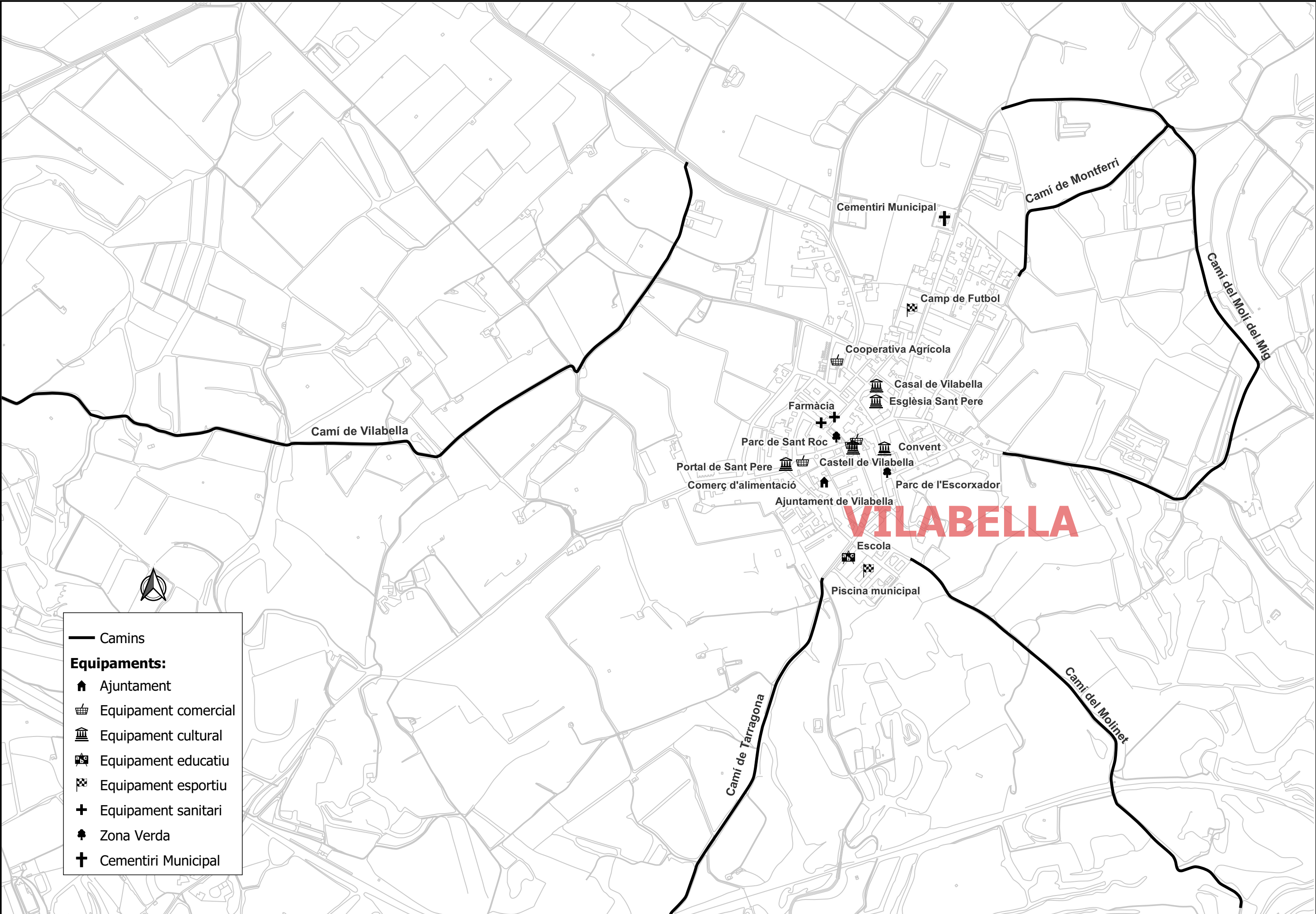
- Plataforma única
- Calçada sense vorera
- Calçada amb vorera

Equipaments:

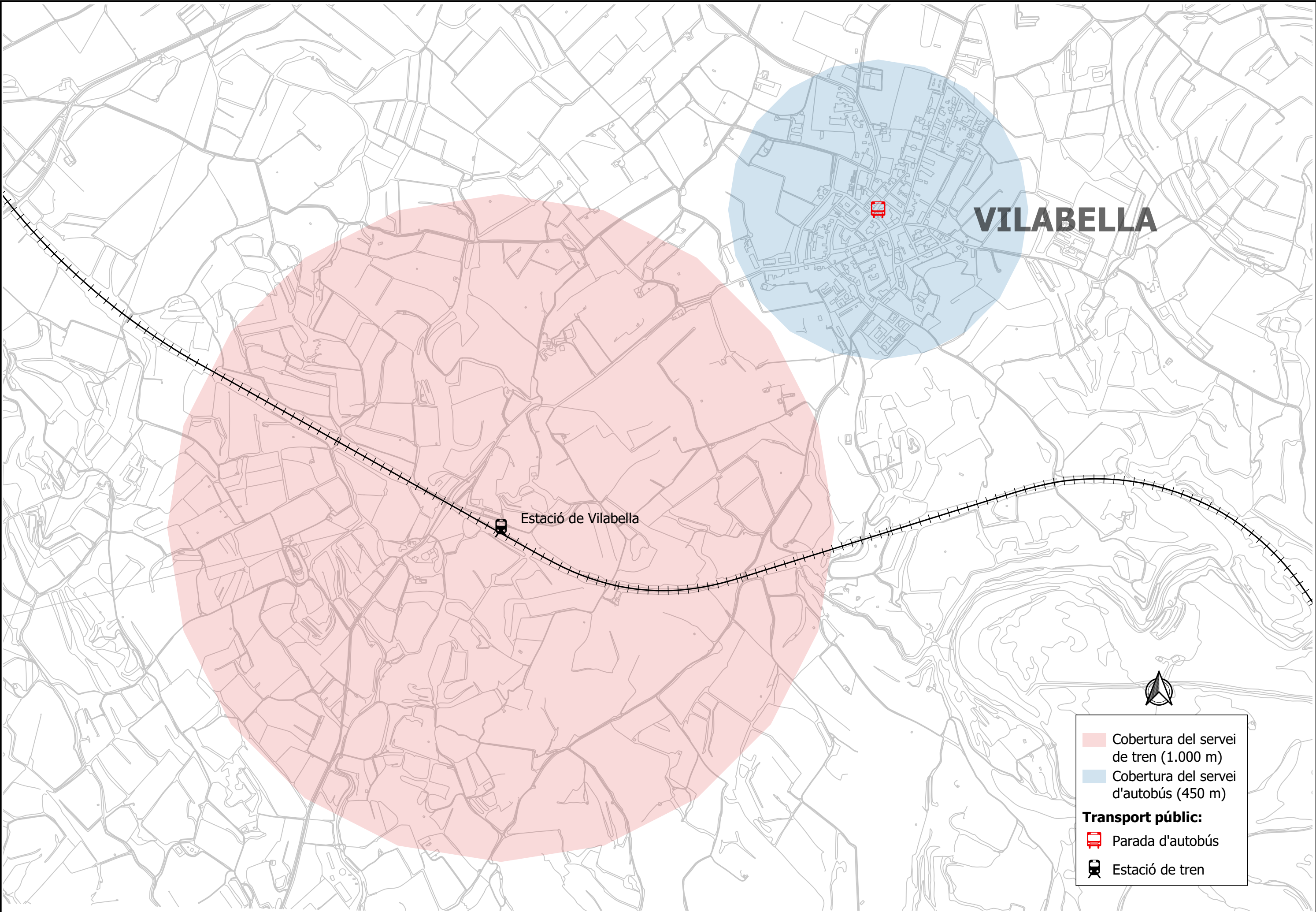
-  Ajuntament
-  Equipament comercial
-  Equipament cultural
-  Equipament educatiu
-  Equipament esportiu
-  Equipament sanitari
-  Zona Verda
-  Cementiri Municipal



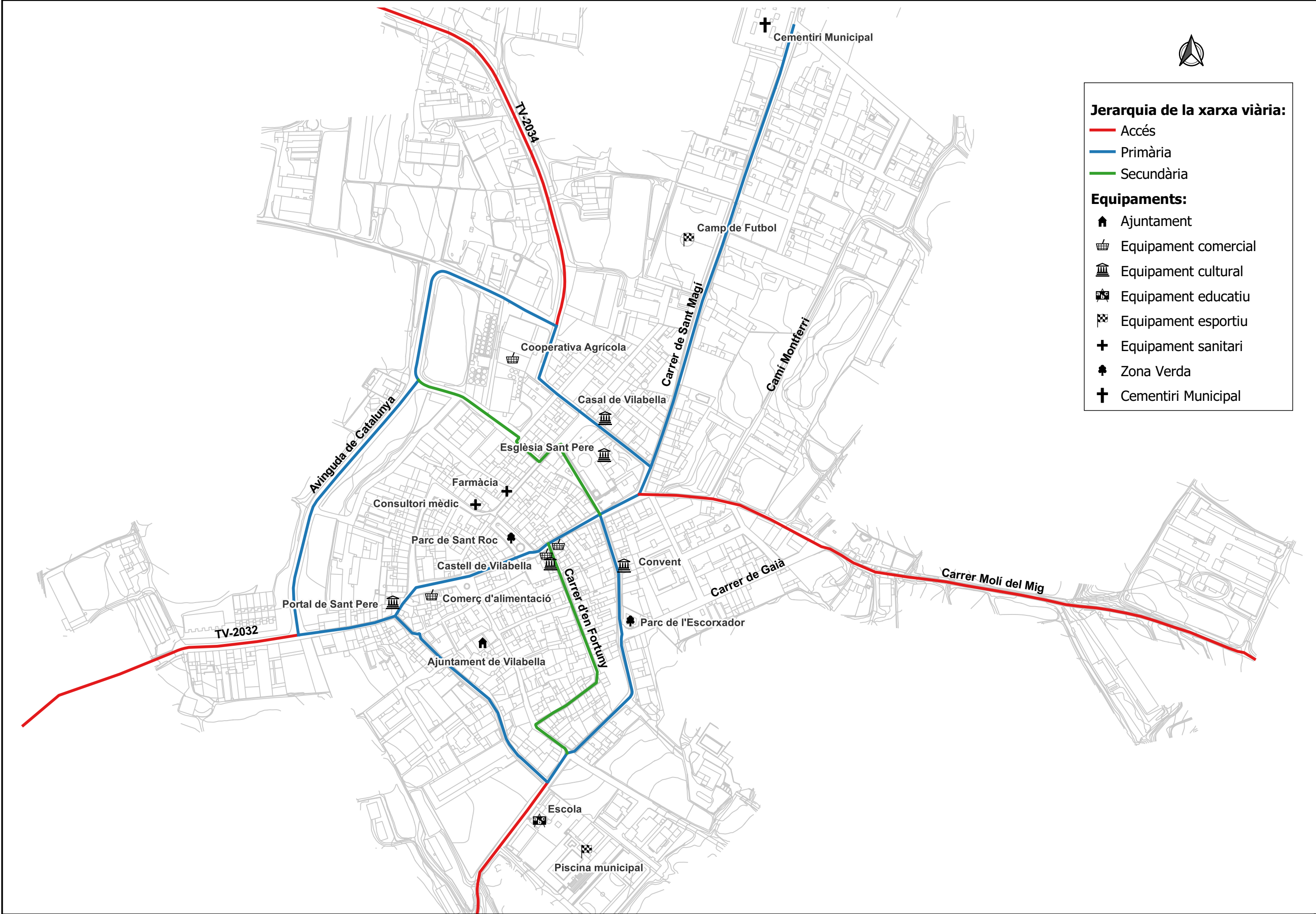
Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D35BA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D435BA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15

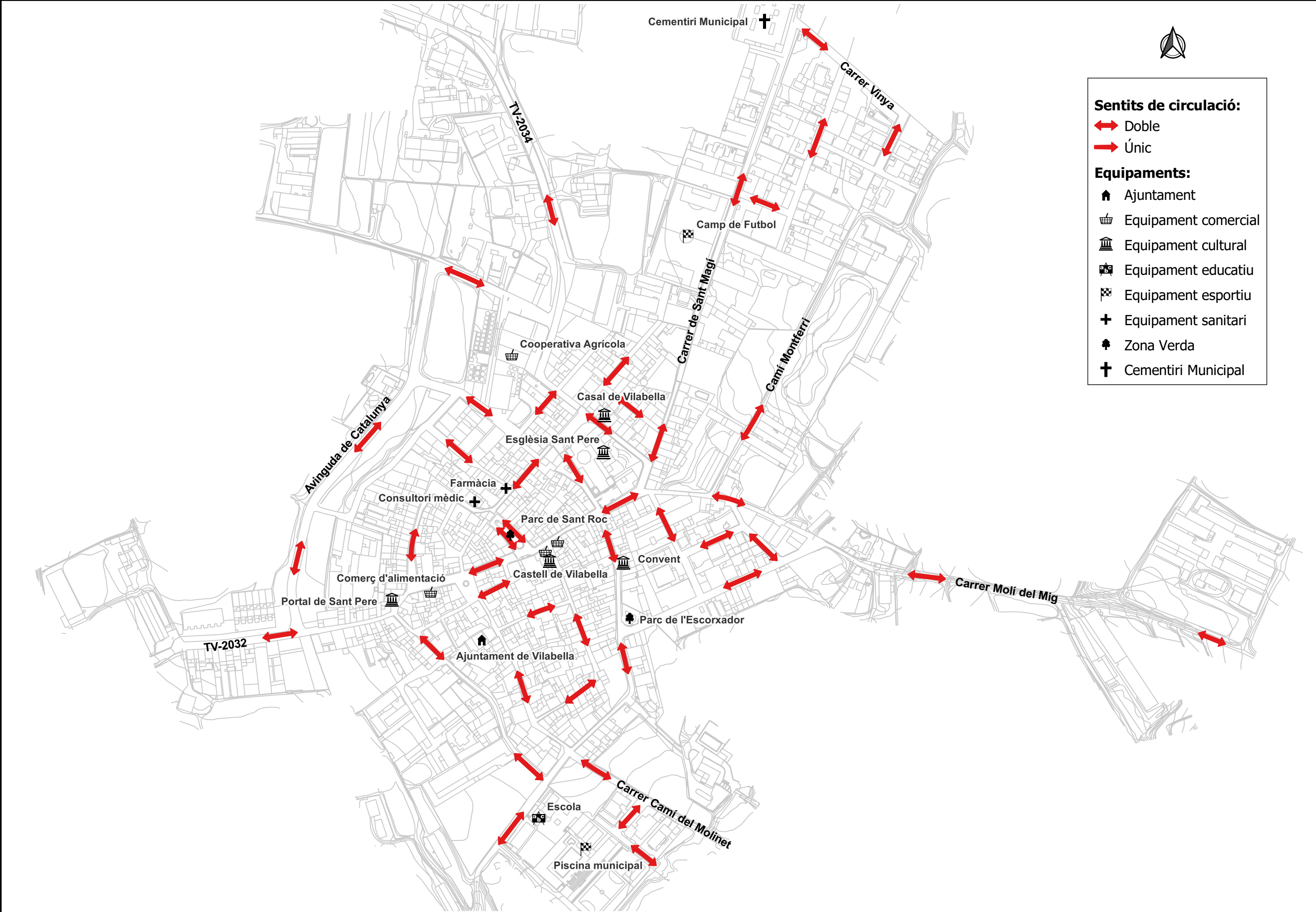


Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



	CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	AUTOR/A	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	TÍTOL DEL PÀNOL	PLÀNOL	FULL
	ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pla 9					COMPROVAT	M. SIMÓ				

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



 Diputació Tarragona SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 DOIMO Desarrollo Organización Movilidad	CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	SETEMBRE 2022	AUTOR/A	DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PÀNOL	SENTITS DE CIRCULACIÓ (SITUACIÓ ACTUAL)	PLÀNOL	10	FULL	1 DE 1
		ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pà 10							COMPROVAT	M. SIMÓ								

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D435BA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



—

Places d'estacionament no regulat

Equipaments:

Ajuntament

Equipament comercial

Equipament cultural

Equipament educatiu

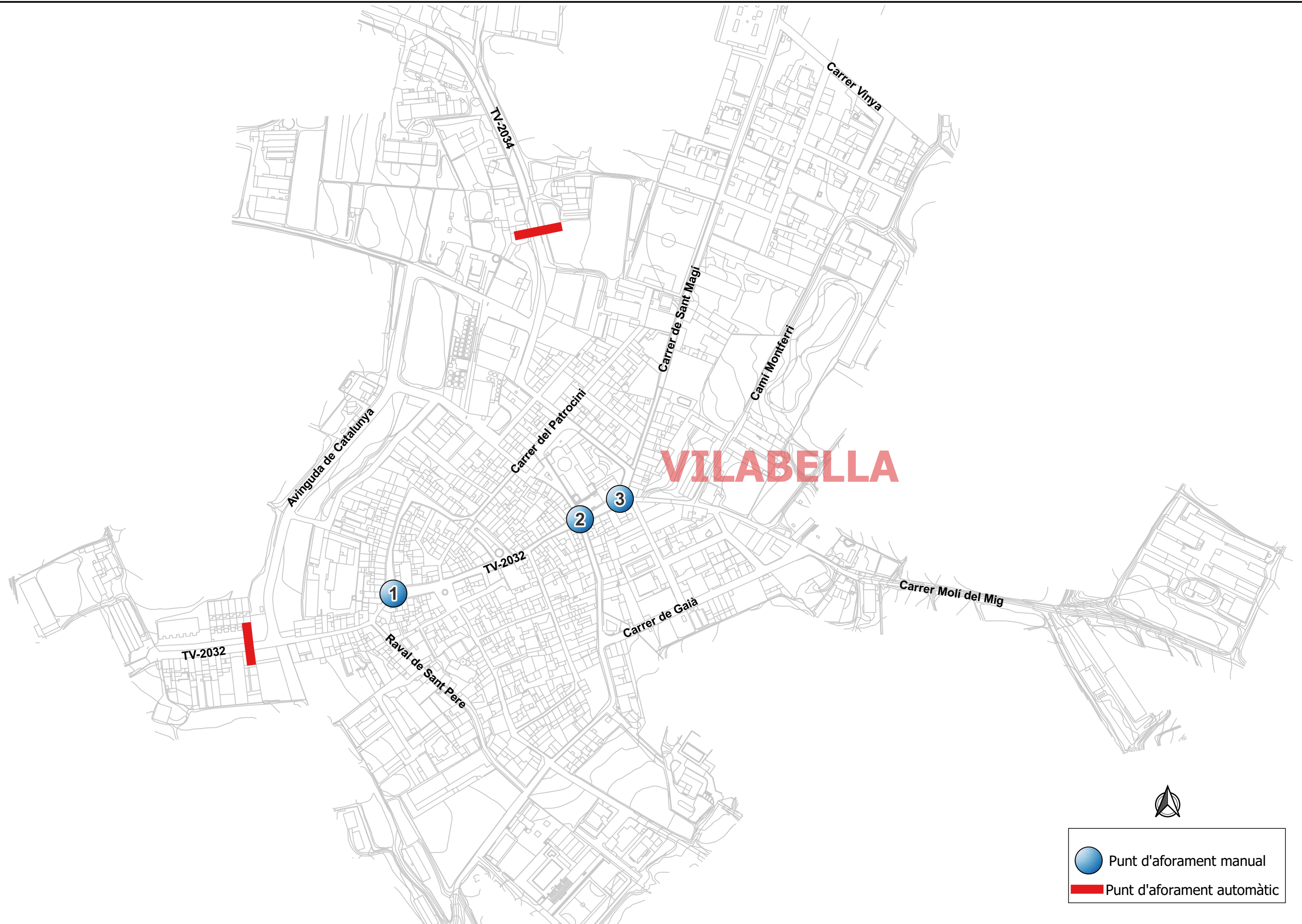
Equipament esportiu

Equipament sanitari

Zona Verda

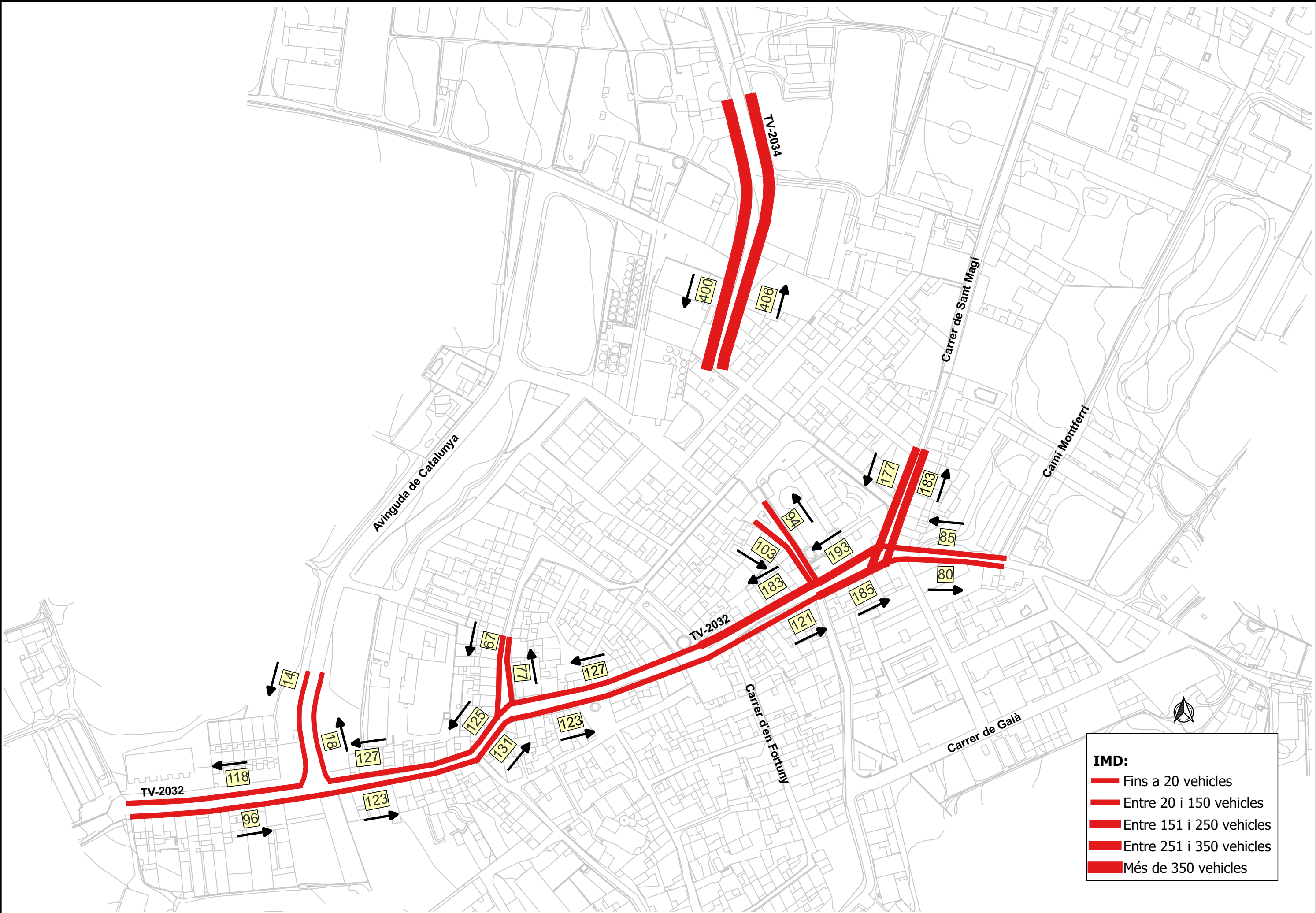
Cementiri Municipal

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D435BA9A92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



 Diputació Tarragona SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL Med. Ambient. i Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 Desempeño Organización Movilidad	CLAU	2020-0005384	TÍTOL		DATA	AUTOR/A	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	TÍTOL DEL PÀNOL	PÀNOL	FULL
		ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pg.12	EMUS VILABELLA		SETEMBRE 2022	DAVID SOLER GRIMA	COMPROVAT	M. SIMÓ	E 1: 3.000	LOCALITZACIÓ DELS PUNTS DE RECOLLIDA D'INFORMACIÓ	12	1 DE 1

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A78B372C40A1824D435BA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15

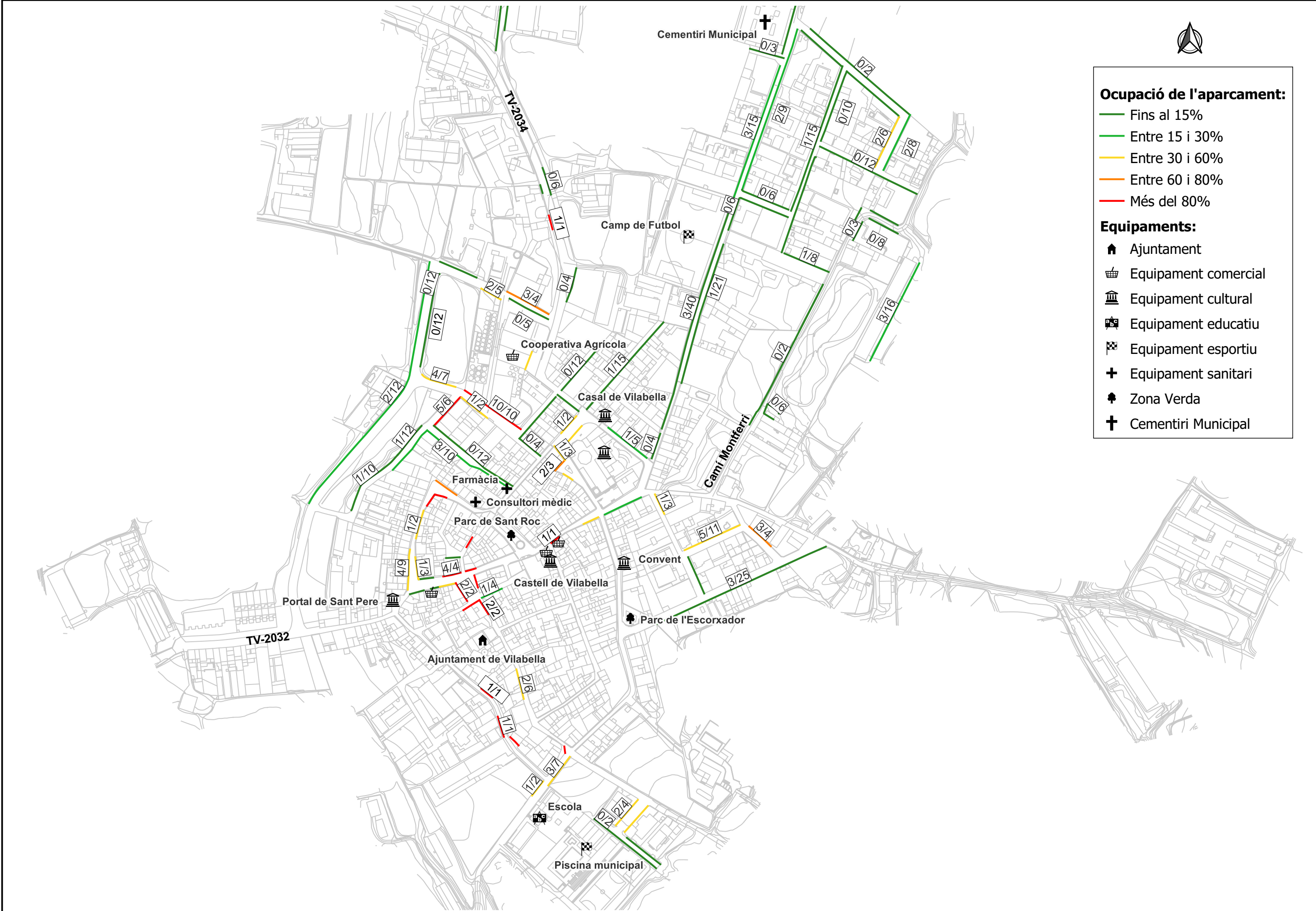


IMD:

- Fins a 20 vehicles
- Entre 20 i 150 vehicles
- Entre 151 i 250 vehicles
- Entre 251 i 350 vehicles
- Més de 350 vehicles

		CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	SETEMBRE 2022	AUTOR/A	DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PÀNOL	INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD) DE VEHICLES MOTORITZATS	PLÀNOL	13	FULL	1 DE 1
ARXIU			2020-0005384 - Vilabella - Pg 13							COMPROVAT	M. SIMÓ								

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



Ocupació de l'aparcament:

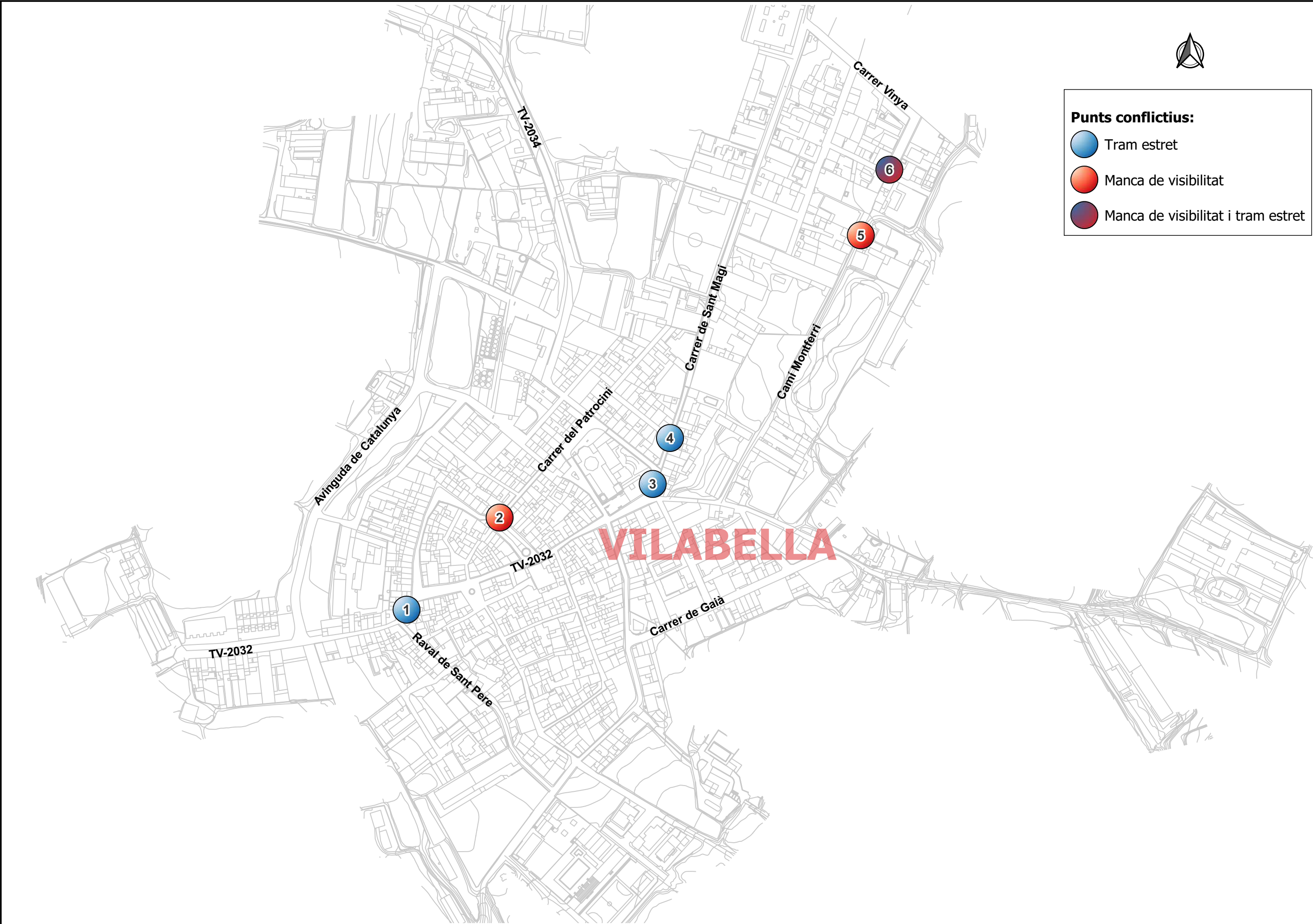
- Fins al 15%
- Entre 15 i 30%
- Entre 30 i 60%
- Entre 60 i 80%
- Més del 80%

Equipaments:

- Ajuntament
- Equipament comercial
- Equipament cultural
- Equipament educatiu
- Equipament esportiu
- Equipament sanitari
- Zona Verda
- Cementiri Municipal

 Diputació Tarragona SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL	 Desarrollo Organización Movilidad	CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	SETEMBRE 2022	AUTOR/A	DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PÀNOL	DEMANDA D'APARCAMENT DIÛRN A VILABELLA	PLÀNOL	14	FULL	1 DE 1
		ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pà 14							COMPROVAT	M. SIMÓ								

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15

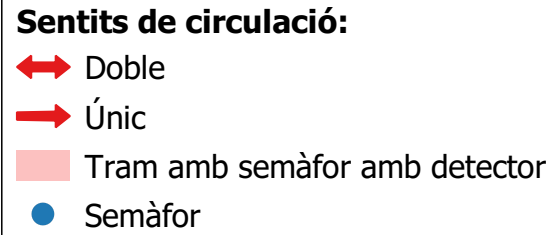


Punts conflictius:

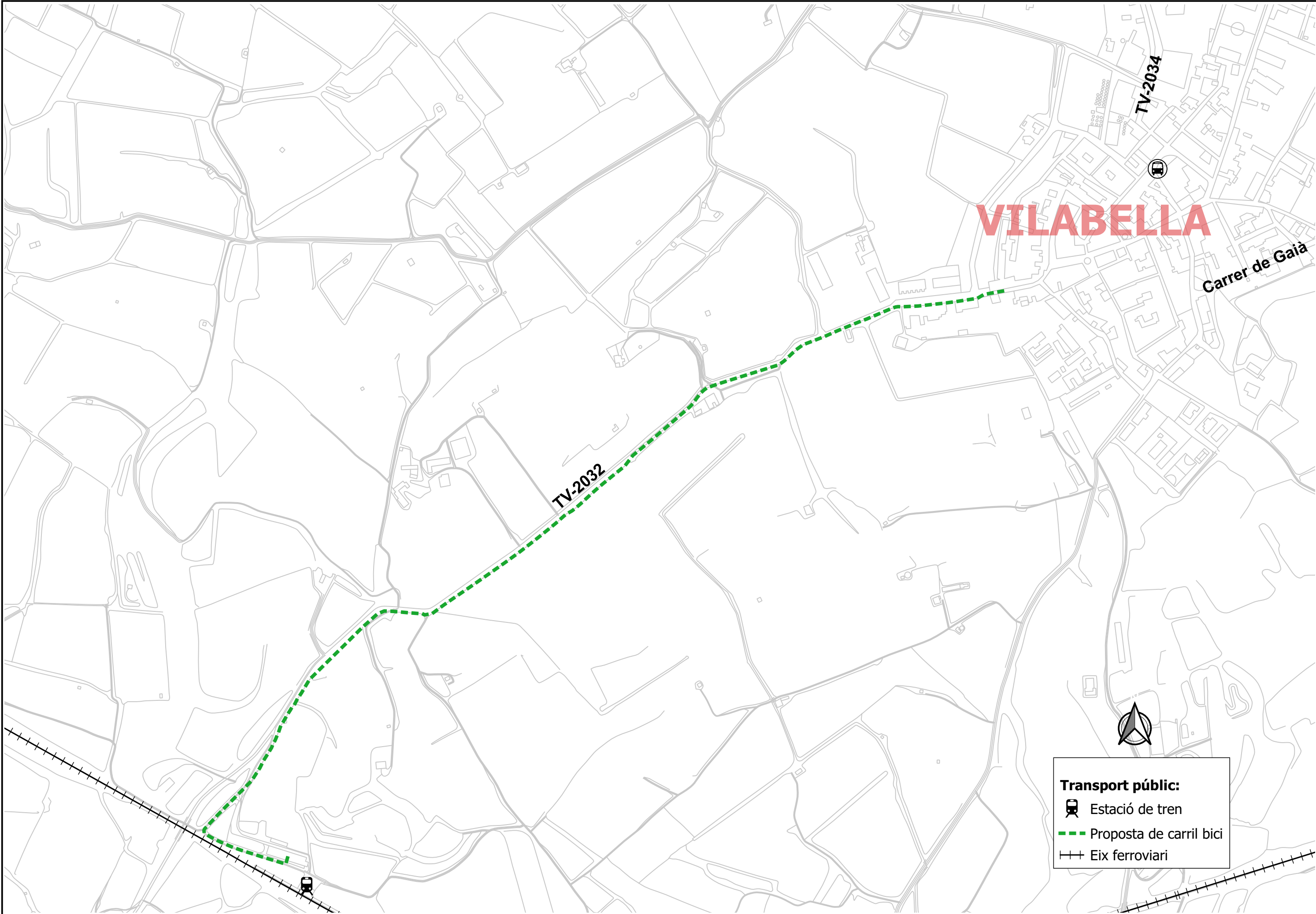
 Tram estret

 Manca de visibilitat

 Manca de visibilitat i tram estret



Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic custodiat per Diputació de Tarragona. Podeu verificar la seva autenticitat a través del servei de validació de la Seu Electrònica de l'Ens amb el CVE 42A1A788372C40A1824D4358AA92724C i data d'emissió 17/01/2023 a les 12:40:15



		CLAU	2020-0005384	TÍTOL	EMUS VILABELLA	DATA	SETEMBRE 2022	AUTOR/A	DAVID SOLER GRIMA	DIBUIXAT PER	E. MARTELLS	ESCALES	E 1: 4.500	TÍTOL DEL PÀNOL	PROPOSTA 13: ITINERARI PER A BICICLETES ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE	PLÀNOL	17	FULL	1 DE 1
SIGAT EL Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori		ARXIU	2020-0005384 - Vilabella - Pg 17							COMPROVAT	M. SIMÓ								

** DAVID SOLER (P: A61723740) el dia 21/11/2022 a les 15:20:00