

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesures d'actuació

Millora de la mobilitat a peu

P.1 Millora de l'accessibilitat a la via pública de Vilafranca del Penedès

P.2 Pla de camins escolars de Vilafranca del Penedès

Millora de la mobilitat amb bicicleta

B.1 Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans especialment segurs

B.2 Crear itineraris ciclables de connexió amb els polígons industrials propers

B.3 Senyalitzar una Ronda Verda i altres camins de passejada per a l'oci amb bicicleta

B.4 Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en les zones i eixos comercials del nucli urbà

B.5 Completar l'oferta d'aparcament per a bicicletes a les terminals de transport i als equipaments públics

B.6 Creació d'un sistema públic de préstec de bicicletes

B.7 Realitzar una campanya de promoció de l'ús quotidià de la bicicleta

B.8 Creació de senyalització direccional específica per a bicicletes

B.9 Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en edificis residencials

Millora de la mobilitat amb transport públic

T.1 Creació d'una nova línia mixta urbana i interurbana de connexió amb els polígons industrials propers en l'eix de l'antiga carretera N-340

T.2 Ampliació del recorregut de la línia 3 del servei d'autobús urbà cap a la Ronda de Mar

T.3 Millora dels recorreguts i les velocitats comercials de les línies urbanes existents

T.4 Millora de l'apropament de l'autobús a les parades urbanes i interurbanes

T.5 Millora de l'accessibilitat i la comoditat en les parades d'autobús urbanes i interurbanes

Millora de la mobilitat amb vehicle privat

V.1 Completar la ronda urbana i millorar la seguretat en les seves interseccions

V.2 Definir una jerarquia viària clara a l'interior del nucli urbà

V.3 Millora de l'eficiència circulatòria de l'eix central del nucli urbà

V.4 Creació d'illes viàries regulades com a zones 30 de trànsit pacificat

V.5 Creació d'un sistema d'aparcaments de dissuasió (P&R) connectats amb autobús i itineraris ciclables amb el Centre Vila i les estacions de transport públic

V.6 Ampliació de l'oferta d'aparcament de rotació a l'entorn de les zones comercials i de serveis

Millora de distribució urbana de mercaderies

D.1 Millora de la regulació i el control de la utilització de les places reservades per a càrrega i descàrrega

D.2 Millora i homogeneització de la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega

D.3 Realitzar una campanya informativa respecte a les activitats de càrrega i descàrrega

Mesures transversals

E.1 Creació de la Oficina de la Mobilitat de Vilafranca del Penedès

E.2 Pla de Mobilitat dels polígons industrials de la N-340

E.3 Pla Local de Seguretat Viària

E.4 Modificació de l'ordenança de circulació

E.5 Creació d'un Centre de control de la mobilitat

E.6 Creació d'una normativa municipal de mobilitat sostenible aplicada al disseny urbà

E.7 Millora i homogeneització de la senyalització direccional

E.8 Millora de la senyalització a l'illa de vianants del Centre Vila

E.9 Creació d'una eina sobre plataforma SIG per a la gestió de les actuacions i el seguiment del PMU

E.10 Realitzar un control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats

E.11 Incorporar paviments sonoreductors dins els plans de reasfaltats i manteniment del viari segons els nivells sonors detectats

E.12 Incorporar criteris d'eficiència energètica i d'emissions en la renovació de la flota de vehicles municipal

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura P.1

Millora de l'accessibilitat a la via pública de Vilafranca del Penedès

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar actuacions de millora de l'accessibilitat a la via pública als itineraris principals dels diferents barris de la vila, en combinació amb el pla de zones 30 i el pla de camins escolars. Les millores han de permetre garantir les amplades i alçades útils de pas i l'accessibilitat dels guals de la xarxa bàsica de vianants. Les actuacions de millora de l'accessibilitat en la resta de la xarxa viària s'afrontaran majoritàriament amb la propera revisió del PMU. Es proposa realitzar un estudi complementari respecte a l'accessibilitat a la via pública per a persones invidents. Durant el procés de participació del PMU ha estat considerada com la mesura amb una prioritat més elevada, amb un 48% dels possibles vots.

Fase 1 Encarregar l'estudi de mesures complementàries per a persones invidents. Es proposa realitzar les actuacions de millora dels trams de carrers que actualment són totalment inaccessibles i no tenen restriccions de circulació. Realitzar també les actuacions de la majoria de trams dels itineraris principals que són accessibles però insuficients perquè no permeten el creuament d'una cadira de rodes i un vianant. Millorar també algunes voreres importants per a l'accés als centres educatius. Veure plànol. Incorporar en totes les noves actuacions els criteris resultants de l'estudi de mesures per a persones invidents.

Fase 2 Realitzar les actuacions d'ampliació de l'illa de vianants i d'alguns nous eixos de vianants així com la resta de millores proposades per els itineraris principals. Veure plànol. Executar les mesures específiques per a persones invidents

Àmbit d'actuació

Nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública i Urbanisme

Altres agents a implicar

Ajuntament de Vilafranca - Serveis Socials, Diputació de Barcelona, associacions de persones amb mobilitat reduïda, ONCE, associacions de comerciants i de veïns.

Estratègies relacionades

- 1 Incrementar la superfície i l'atractivitat de la xarxa bàsica de vianants
- 2 Adaptar la xarxa bàsica de vianants per a persones amb mobilitat reduïda
- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 9 Millorar la comoditat i garantir l'accessibilitat del servei de transport urbà

Objectius relacionats

1		3
4		
	8	9

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
101	% dels desplaçaments interns realitzats a peu	Eficàcia	Pla
102	nº d'accidents amb vianants implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
103	increment de la superfície destinada als vianants (ha)	Execució	Anual
104	% dels eixos de la xarxa bàsica de vianants amb amplada útil no accessible	Eficàcia	Pla
105	% dels eixos de la xarxa bàsica de vianants amb amplada útil accessible però insuficient	Eficàcia	Pla
106	nº de guals inexistent o no accessibles en la xarxa bàsica de vianants	Execució	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura P.1

Millora de l'accessibilitat a la via pública de Vilafranca del Penedès

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de mesures complementàries per a l'accessibilitat de persones invidents a la via pública.	1	1		10.000,00 €	10.000
Construcció de plataforma única amb acabat tipus paviment imprès i mobiliari urbà bàsic	Vials generalment amb <7 m. d'amplada actualment inaccessibles	1	2.052 metres x 6 metres de mitjana	120,00 €/m ²	1.477.440	
Construcció de plataforma única amb acabat tipus llosa i mobiliari urbà bàsic	Vials de l'illa de vianants on es prioritari urbanitzar la calçada i nous vials de vianants	1	860 metres x 8 metres de mitjana	150,00 €/m ²	1.032.000	
Ampliació de voreres amb panot o similar	Trams d'avingudes importants on actualment cal resoldre l'accessibilitat	1	571 metres x 4 metres (2,0 m. per banda)	120,00 €/m ²	274.080	
Ampliació de voreres amb panot o similar	Trams d'itineraris principals amb voreres insuficients o millorables al costat de centres educatius	1	2.726 metres x 2 metres (1,0 m. per banda)	120,00 €/m ²	654.240	
Construcció de plataforma única amb acabat tipus llosa i mobiliari urbà bàsic	Nous vials de vianants i vials de l'illa de vianants on no és urgent urbanitzar la calçada	2	1.646 metres x 8 metres de mitjana	150,00 €/m ²	1.975.200	
Ampliació de voreres amb panot o similar	Remodelació d'avingudes que tenen voreres suficients però que cal millorar	2	2.683 metres x 4 metres (2,0 m. per banda)	120,00 €/m ²	1.287.840	
Ampliació de voreres amb panot o similar	Altres itineraris principals de vianants amb condicions actualment suficients però que cal millorar	2	3.163 metres x 2 metres (1,0 m. per banda)	120,00 €/m ²	759.120	
Actuacions de millora i senyalització específica per a l'accessibilitat de persones invidents	Mesures determinades en l'estudi que no corresponen a zones reformades seguint els nous criteris	2	1	100.000,00 €	100.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

Algunes de les reformes importants es poden vincular a alguns sectors de nou desenvolupament urbanístic com podria ser el cas de l'Avinguda Barcelona, el C/Lavern, el C/Comerç o els carrers de la xarxa bàsica de vianants de Molí d'en Rovira.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	3.447.760	4.022.160	7.469.920
Inversió mitjana anual (sense IVA)	1.723.880	1.005.540	1.244.990
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	1.723.880	1.005.540	1.244.990

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura P.2

Pla de camins escolars de Vilafranca del Penedès

Descripció de la mesura

Realitzar de forma participativa amb les escoles una anàlisi dels principals problemes de seguretat i mobilitat per accedir a les escoles. Aprofitar l'estudi per a realitzar un reconeixement amb les alumnes de l'entorn de l'escola i educar en la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Realitzar les actuacions pertinents, especialment aquelles relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat, i implicar les escoles i les associacions de mares i pares en la promoció dels modes més sostenibles per accedir al centre d'estudis. Estudiar la possibilitat de tirar endavant iniciatives com el "Bus a peu".

Fase 1 Es proposa realitzar l'estudi, les activitats pedagògiques i les principals actuacions relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat de forma coordinada amb el Pla de Zones 30 i la planificació de les millores d'accessibilitat a la via pública.

Fase 2 Es proposa completar algunes de les actuacions plantejades en el Pla i engegar el projecte "Bus a peu" en cas que es disposi d'una implicació directa de les escoles i les associacions de mares i pares.

Àmbit d'actuació

Centres educatius del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis d'Educació, Participació i Via Pública

Altres agents a implicar

Consell escolar, associacions de mares i pares dels centres educatius, associacions de comerciants

Estratègies relacionades

- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 2 Adaptar la xarxa bàsica de vianants per a persones amb mobilitat reduïda
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 18 Promoure la seguretat viària

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7		9

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
107	nº d'alumnes de les escoles implicades en el pla de camins escolars	Execució	Anual
101	% dels desplaçaments interns realitzats a peu	Eficàcia	Pla
102	nº d'accidents amb vianants implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.1**

Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans especialment segurs

Descripció de la mesura

Es proposa crear una xarxa bàsica d'itineraris ciclables especialment segurs (carrils-bici segregats, carrers de prioritats invertida, zones de vianants o voreres amples) que permeti connectar els diferents barris amb el Centre Vila i els principals equipaments, especialment pel que fa als centres educatius de primària i secundària, així com les terminals de transport públic. Es proposa senyalitzar les zones de vianants i les voreres de 4 o més metres d'amplada que poden formar part de la xarxa bàsica d'itineraris ciclables especialment segurs, com a zones de cohabitació amb velocitat màxima de 10 km/h i prioritats per als vianants. Es proposa que els carrers amb plataforma única sense restriccions de circulació quedin senyalitzats com a carrers de prioritats invertida amb una velocitat màxima de 20 km/h, promovent la reducció de les intensitats de circulació de vehicles motoritzats, permetent-se la circulació de la bicicleta en contradiressió i alertant als conductors sobre aquesta qüestió.

Es proposa senyalitzar carrils-bici segregats per accedir als centres educatius en la resta de casos. Coordinar les actuacions amb el pla de camins escolars i el pla de zones 30. Es tracta d'una de les actuacions que ha obtingut una prioritats més elevada en el procés de participació, amb un 28% dels vots possibles.

Fase 1 Es proposa senyalitzar les zones de vianants i les voreres de més de 4 m. com a zones de cohabitació. Es proposa senyalitzar els carrers de plataforma única amb circulació i els que es prevegui construir durant la fase 1 (millores d'accessibilitat) com a carrers de prioritats invertida. Es proposa senyalitzar nous carrils-bici als carrers F. de Paula Bové, C/Moja, C/Pare Manyanet, Pg. Rafael Soler, Av. Europa, C/Camp del Cellerot, Av. Catalunya i C/Baltà de Ceta. Es preveu disposar del nou carril-bici sobre el cobriment al final de la fase 1. Veure plànol.

Fase 2 Es proposa anar incorporant els nous carrers de prioritats invertida que es construïxin durant la fase 2 així com els nous carrils-bici segregats i zones 30 dels nous sectors urbanístics. A partir del procés de participació també es proposa que en les reformes per ampliar les voreres del C/Igualada i el C/Hermenegild Clascar es consideri de forma prioritària una solució tipus carril-bici segregat, i que s'estudi la possibilitat d'extendre aquesta solució a les avingudes Barcelona i Tarragona. Veure plànol.

Àmbit d'actuació

Nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública i Urbanisme

Altres agents a implicar

Associacions d'usuaris de la bicicleta. Entitats participants del pla de camins escolars. Associacions de veïns i de comerciants.

Estratègies relacionades

- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 11 Promoure l'ús del transport públic

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
204	longitud d'itineraris ciclables especialment segurs (carril-bici i compartits amb vianants)	Execució	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.1

Creació d'una xarxa bàsica d'itineraris ciclables urbans especialment segurs

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Senyalització horitzontal i vertical de carril-bici bidireccional en calçada amb elements físics de separació i amplada mínima de 2,5 m.	Trams importants per a la connexió d'itineraris ciclables situats en la proximitat de centres educatius	1	1.500 metres	35,00 €/ml	52.500	
Senyalització horitzontal i vertical de carril-bici bidireccional en calçada amb elements físics de separació i amplada mínima de 2,5 m.	Sobre el cobriment del ferrocarril, estació d'autobusos i sector de la Cinzano	1	1.700 metres	35,00 €/ml	59.500	
Construcció/senyalització de carril-bici bidireccional segregat en vorera amb una amplada mínima de 2,5 m.	En l'avinguda Catalunya entre el carril-bici existent i La Fasina	1	200 metres	150,00 €/ml	30.000	
Senyalització de zona de cohabitació de vianants i bicicletes, amb prioritat per als vianants i velocitat màxima de 10 km/h	Carrers de vianants i voreres amples (<4m.) que tenen interès com a itinerari ciclable principal	1	70 senyals	300,00 €/senyal	21.000	
Col·locació de placa complementària informativa "Excepte bicicletes"-en senyal vertical existent	En senyals de direcció prohibida dels carrers de prioritat invertida que tenen interès com a itineraris principals	1	20 senyals	80,00 €/senyal	1.600	
Senyalització horitzontal i vertical de carril-bici bidireccional en calçada amb elements físics de separació i amplada mínima de 2,5 m.	Trams d'altres vies importants de circulació que milloren la connectivitat de la xarxa ciclable	2	2.200 metres	35,00 €/ml	77.000	
Senyalització de zona de cohabitació de vianants i bicicletes, amb prioritat per als vianants i velocitat màxima de 10 km/h	En avingudes principals on s'han ampliat les voreres a un mínim de 4 metres	2	16 senyals	300,00 €/senyal	4.800	
Senyalització horitzontal i vertical de carril-bici bidireccional en calçada amb elements físics de separació i amplada mínima de 2,5 m.	En el C/Igualada i en el C/Hermenegild Clascar, en el moment d'ampliar voreres i deixar en sentit únic	2	950 metres	35,00 €/ml	33.250	
Previsió d'un itinerari ciclable en el desenvolupament de nous plans o projectes urbanístics	En sectors de nova construcció dins el nucli urbà	2	3.000 metres			

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--	--	--	--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	164.600	115.050	279.650
Inversió mitjana anual (sense IVA)	82.300	28.760	46.610
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	82.300	28.760	46.610

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.2

Crear itineraris ciclables de connexió amb els polígons industrials propers

Descripció de la mesura

Es proposa que s'arrangin i es senyalitzin uns itineraris ciclables per accedir als polígons industrials propers, molt especialment als polígons de Avinguda Tarragona, Domenys I i II, Estació de Mercaderies, Clot de Moja, Avinguda Barcelona i Sant Pere Molanta, en coordinació amb el pla de mobilitat d'aquests polígons. A més a més, també es proposa preveure itineraris ciclables per accedir als nous polígons dels Cirerers i Domenys III. Cal destacar que és especialment important oferir itineraris de connexió amb les estacions de ferrocarrils i d'autobusos de Vilafranca del Penedès. Es proposa coordinar les actuacions amb un pla de senyalització direccional específica per a bicicletes a tot el municipi (actuació B.8).

Fase 1 Es proposa arranjar el camí que permet connectar amb el polígon de Sant Pere Molanta a través dels camps i seguint el traçat de l'AP-7. Es proposa senyalitzar tots els itineraris que transcorren els polígons industrials com a zones 30 amb presència de bicicletes i que disposin de senyalització direccional.

Fase 2 Es proposa que el sector de Domenys III executi l'itinerari ciclable d'accés que formaria part de la Ronda Verda amb un disseny de camí de passejada. La connexió amb el polígon Estació de Mercaderies implica una obra important que permeti creuar per sota l'autopista a l'entorn de la riera. Tots els itineraris en sectors de nova urbanització seran prioritàriament segregats.

Àmbit d'actuació

Entorn del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública i Urbanisme / Gestor de la mobilitat dels polígons

Altres agents a implicar

Associacions d'usuaris de la bicicleta, taula de mobilitat dels polígons industrials

Estratègies relacionades

- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
205	longitud d'itineraris ciclables d'accés als polígons industrials	Execució	Annual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Annual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla
402	emissió unitària de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (g CO2 eq. / desplaçament)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.2

Crear itineraris ciclables de connexió amb els polígons industrials propers

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Arranjament de camí existent d'uns 3 metres d'amplada amb tot-u i millores del drenatge	Camí de connexió amb el polígon de Sant Pere Molanta	1	1.500 metres	10,00 €/m	15.000	
Senyalització vertical de zona 30 (S-30) i recordatori amb senyalització horitzontal de velocitat màxima a 30 km/h	Laterals de l'Av. Tarragona i la resta d'itineraris ciclables de l'interior dels polígons.	1	30 senyals	300,00 €/punt	9.000	
Col·locació de placa complementària en zona 30 alertant sobre la presència de bicicletes i senyalització horitzontal de perill bicicletes	Laterals de l'Av. Tarragona i la resta d'itineraris ciclables de l'interior dels polígons.	1	30 punts	120,00 €/punt	3.600	
Previsió d'un itinerari ciclable en el desenvolupament de nous plans o projectes urbanístics	En nous sectors dels Cirerers, Domenys III, Camí i carretera de Moja i Avda. Foix	2				

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	27.600		27.600
Inversió mitjana anual (sense IVA)	13.800		4.600
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	13.800		4.600

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.3

Senyalitzar una Ronda Verda i altres camins de passejada per a l'oci amb bicicleta

Descripció de la mesura

Es proposa arranjar, d'acord amb els propietaris, el conjunt de camins rurals que permetin realitzar itineraris de passejada amb bicicleta a l'entorn del nucli urbà de Vilafranca del Penedès. A més a més, ha de permetre connectar amb els principals camins d'interès comarcal i amb els possibles itineraris ciclables de connexió amb les polígons industrials i els nuclis urbans propers. Es tracta d'una iniciativa destinada sobretot a l'oci de cap de setmana, però que també promou l'aprenentatge i la pràctica de la bicicleta i que, per tant, pot obrir les portes a un ús més quotidià de la bicicleta. Cal valorar la seva actuació en funció dels costos finals d'execució i les possibles vies de finançament ja que durant el procés de participació s'ha identificat com a no prioritària.

Fase 1 Es proposa senyalitzar una part de la Ronda Verda i els camins rurals que permetrien accedir-hi. En concret es proposa senyalitzar el tram nord, entre la Zona Esportiva de Vilafranca i el polígon de Sant Pere Molanta, connectant amb el camí que es proposa arranjar com a itinerari de connexió entre el nucli urbà i el polígon. Es requereixen algunes obres a la zona esportiva. Veure plànol.

Fase 2 Es proposa senyalitzar la resta de la Ronda Verda, aprofitant els itineraris ciclables que es creïn en l'entorn dels polígons del sud de Vilafranca, especialment el Clot de Moja i l'Avinguda Tarragona. La Ronda Verda completa té una longitud de 14,5 km. Es proposa també habilitar algunes zones de parada amb ombra.

Àmbit d'actuació

Entorn del nucli urbà

Promotor / Responsable

Patronat de Turisme

Altres agents a implicar

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Medi Ambient i Via Pública

Estratègies relacionades

- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
206	longitud total d'itineraris ciclables de passejada senyalitzats	Execució	Anual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.3

Senyalitzar una Ronda Verda i altres camins de passejada per a l'oci amb bicicleta

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Arranjament de camí existent d'uns 3 metres d'amplada amb tot-u i millores del drenatge	Tram nord de la Ronda Verda entre la Zona Esportiva i el polígon de Sant Pere Molanta	1	5.000 metres	10,00 €/m	50.000	
Arranjament de camí existent d'uns 3 metres d'amplada amb tot-u i millores del drenatge	Tram sud de la Ronda Verda sense comptar els trams dels itineraris que transcorren pels polígons industrials	2	6.000 metres	10,00 €/m	60.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	50.000	60.000	110.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	25.000	15.000	18.330
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	25.000	15.000	18.330

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.4**

Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en les zones i eixos comercials del nucli urbà

Descripció de la mesura

Es proposa incrementar l'oferta d'aparcament en les zones i eixos comercials, de manera que els usuaris de la bicicleta disposin de places per aparcar molt properes als locals comercials i de serveis. Cal tenir en compte que un aparcament ràpid i proper és important per a que la bicicleta sigui competitiva en termes de temps respecte a la resta de modes de transport. A més a més, aquesta mesura ha de permetre millorar l'ordenació de les bicicletes que actualment ja aparquen de forma dispersa per aquestes zones.

Fase 1 Es proposa crear nous aparcaments per a bicicletes en els accessos de la zona comercial del Centre Vila, així com en els eixos de Av. Barcelona, Av. Tarragona, Rambla Nostra Senyora, Rambla Sant Francesc, C/Espirall, C/Amàlia Soler, C/Eugeni d'Ors. Es proposa crear una eina a la web de mobilitat de l'Ajuntament que permeti suggerir noves localitzacions d'aparcaments de bicicletes.

Fase 2 Es proposa realitzar les ampliacions dels aparcaments que tinguin una major utilització així com identificar nous eixos comercials que necessitin ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes.

Àmbit d'actuació

Zones i eixos comercials del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Associacions d'usuaris de la bicicleta, associacions de veïns i de comerciants.

Estratègies relacionades

- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
208	nº de punts d'aparcament per a bicicletes	Execució	Annual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.4

Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en les zones i eixos comercials del nucli urbà

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Accessos Centre Vila i Rambles (veure plànol proposta)	1	9 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	4.950	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Avingues Tarragona i Barcelona (veure plànol proposta)	1	5 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	2.750	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	C/Amàlia Soler (veure plànol proposta)	1	3 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	1.650	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	C/Espirall (veure plànol proposta)	1	2 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	1.100	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	C/Eugeni d'Ors (veure plànol proposta)	1	3 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	1.650	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	C/Torrelles de Foix (veure plànol proposta)	1	2 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	1.100	
Instal·lació de plataforma en plaça d'aparcament en calçada, amb barres per a l'aparcament d'unes 10 bicicletes	Avinguda Santa Clara (veure plànol proposta)	1	3 punts	2.600,00 €/punt	7.800	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Aparcaments soterranis, com a mínim en els municipals, on els accessos ho permetin	1	30 barres	110,00 €/barra	3.300	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Ampliacions i noves localitzacions a determinar	2	50 barres	110,00 €/barra	5.500	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	24.300		24.300
Inversió mitjana anual (sense IVA)	12.150		4.050
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	12.150		4.050

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.5**

Completar l'oferta d'aparcament per a bicicletes a les terminals de transport i als equipaments públics

Descripció de la mesura

Es proposa que les terminals de transport disposin d'aparcaments especialment segurs ja que les bicicletes hi són aparcades durant moltes hores i per fomentar les sinèrgies entre la promoció de la bicicleta i del transport públic. Es proposa que tots els equipaments municipals d'una zona específica per a l'aparcament de bicicletes, prioritàriament a l'interior dels recintes per tal de millorar-ne la seguretat. Cal tenir en compte que a diferència de les zones comercials generalment l'aparcament en els equipaments té una durada de diverses hores.

Fase 1 Es proposa realitzar un inventari exhaustiu dels aparcaments de bicicletes existents interiors i exteriors (localització, capacitat, protecció climatològica, elements d'anclatge, accés, senyalització, fotografies, etc.). Es proposa crear les zones d'aparcament en els equipaments que encara no en disposen i millorar l'aparcament de l'estació de ferrocarrils.

Fase 2 Es proposa reubicar els aparcaments exteriors existents a l'interior dels recintes sempre que sigui possible, en els equipaments que s'hagin identificat en l'estudi previ.

Àmbit d'actuació

Equipaments municipals

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Renfe, Responsables equipaments municipals

Estratègies relacionades

- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 11 Promoure l'ús del transport públic

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
208	nº de punts d'aparcament per a bicicletes	Execució	Annual
209	nº places d'aparcament per a bicicletes segurs a l'entorn de les estacions	Execució	Annual
303	% dels desplaçaments de connexió realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.5

Completar l'oferta d'aparcament per a bicicletes a les terminals de transport i als equipaments públics

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de l'aparcament per a bicicletes a Vilafranca	1	1	3.000,00 €	3.000	
Construcció d'un aparcament especialment segur (armaris, espai tancat, vigilat, etc.) en una terminal de transport públic	Estació de ferrocarrils de Vilafranca del Penedès	1	1 punt	15.000,00 €	15.000	
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes del tipus barra U-invertida o similar	Hospital Comarcal, CEIP Dolors Piera, Comissaria Mossos, etc. (veure plànol proposta)	1	7 punts x 5 barres/punt	110,00 €/barra	3.850	
Reubicació d'aparcament de bicicletes de l'exterior a l'interior d'un recinte.	A determinar	2	10 punts x 5 barres/punt	55,00 €/barra	2.750	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	21.850	2.750	24.600
Inversió mitjana anual (sense IVA)	10.930	690	4.100
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	10.930	690	4.100

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.6**

Creació d'un sistema públic de préstec de bicicletes

Descripció de la mesura

Es tracta d'estudiar la viabilitat tècnica i econòmica d'implantar un servei públic de préstec de bicicletes, considerant diferents alternatives basades en sistemes gestió manual o bé en sistemes automatitzats, i preveient una possible implementació per fases. L'estudi ha de permetre dimensionar la flota, determinar la localització dels punts de préstec, estimar la demanda potencial a partir d'enquestes, identificar les fonts de finançament, tarifes, etc. El servei haurà de complir les següents funcions: (a) oferir bicicletes als residents; (b) oferir bicicletes entre els aparcaments de dissuasió (P&R) i les estacions de transport públic; (c) oferir bicicletes als turistes. D'entrada es considera que la millor opció seria un punt central de promoció de la bicicleta situat a l'entorn de l'estació on s'ofereixi la possibilitat que els residents puguin realitzar préstecs de llarga durada (mesos) i els turistes i treballadors dels polígons préstec de mig dia o un dia sencer.

Es podria vincular aquesta actuació amb l'Oficina de la Mobilitat. A més a més caldria estudiar la viabilitat d'un sistema automàtic amb el mateix model de bicicleta basat en els aparcaments dissuasoris i les estacions. En el procés participatiu un 12% dels assistents la van considerar una actuació prioritària.

Fase 1 Es proposa realitzar un estudi respecte als detalls del servei. En paral·lel cal realitzar les mesures de millora dels itineraris ciclables previstes per a la fase 1.

Fase 2 Es proposa implantar el servei sempre que l'estudi ho consideri viable. La implantació de la flota de bicicletes i dels punts de préstec pot ser progressiva. El càlcul del pressupost del servei és únicament orientatiu i correspon a un sistema manual amb 6 punts de préstec inspirat en el sistema Ambicia't de Terrassa.

Àmbit d'actuació

Nulic urbà de Vilafranca del Penedès, extensible a polígons industrials i municipis propers

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Serveis de Via Pública i Medi Ambient

Altres agents a implicar

Patronat de Turisme, Institut Català de l'Energia, Renfe, Operadors aparcaments, associacions d'usuaris de la bicicleta, comerciants de bicicletes, etc.

Estratègies relacionades

- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 11 Promoure l'ús del transport públic

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
211	nº de persones inscrites al servei de préstec	Execució	Anual
212	mitjana diària d'usuaris del servei de préstec	Execució	Anual
213	mitjana d'usos / bicicleta i dia del servei de préstec	Execució	Anual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.6

Creació d'un sistema públic de préstec de bicicletes

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi d'implantació i explotació d'un servei de préstec de bicicletes a Vilafranca	1	1	12.000,00 €	12.000	
Compra de flota de bicicletes urbanes amb accessoris bàsics per a l'usuari	-	2	150 bicis	350,00 €/bici	52.500	
Instal·lació de punts de préstec de bicicletes per a un sistema automàtic (pilona amb lector de targetes, anclatges bicicletes, etc.)	A determinar	2	6 punts	18.000,00 €/punt	108.000	
Explotació d'un servei automàtic de préstec de bicicletes	-	2	90 bicis x 4 anys	1.000,00 €/bici i any		360.000

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

Les unitats d'actuació identificades són únicament orientatives, a l'espera de l'estudi que caldria realitzar amb anterioritat. Únicament són una referència respecte a les magnituds pressupostàries que pot implicar un projecte d'aquest tipus. En el càlcul orientatiu dels costos no s'ha considerat la possibilitat que els usuaris abonin una tarifa pel servei. Existeixen possibilitats d'obtenir subvencions per a la implantació del servei.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	12.000	160.500	172.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)	6.000	40.130	28.750
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)		90.000	60.000
Total anual (Inversió + Explotació)	6.000	130.130	88.750

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.7

Realitzar una campanya de promoció de l'ús quotidià de la bicicleta

Descripció de la mesura

Es proposa organitzar una campanya amb activitats i informacions destinades a diferents públics objectiu per tal de promoure de forma integral l'ús quotidià de la bicicleta (per anar a la feina, al centre d'estudis, a comprar, a fer gestions, etc.).

Fase 1 Es proposa promoure la bicicleta entre el personal municipal per tal d'accedir al lloc de feina així com per a realitzar gestions durant l'horari laboral. Es proposa utilitzar la bicicleta en els cursos de formació en seguretat viària que es realitzen en els centres educatius.

Fase 2 Es proposa promoure la utilització entre el conjunt de la població una vegada s'hagin realitzat els itineraris mínims que permetin configurar una xarxa ciclable urbana i de connexió amb els polígons industrials i s'hagi implantat el possible servei de préstec (veure mesures relacionades). Realitzar cursos de bicicleta per a adults per tal de perdre la por a circular per la vila. Realitzar actes simbòlics com el "Dia de la bicicleta a la feina" o el "Dia de la bicicleta a l'Institut", etc.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Medi Ambient, Educació i Participació / Policia Local

Altres agents a implicar

Associacions d'usuaris, Consell Escolar, gestor de la mobilitat dels polígons industrials, etc.

Estratègies relacionades

- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 18 Promoure la seguretat viària

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
210	nº participants en actes i cursos relacionats amb la bicicleta	Execució	Anual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.7

Realitzar una campanya de promoció de l'ús quotidià de la bicicleta

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Disseny de tríptic de difusió	Plànol xarxa ciclable i punts d'aparcament. Consells de manteniment, seguretat, etc.	2	1 número	1.000,00 €/número	1.000	
Impressió de tríptic de difusió	Difusió en centres educatius, equipaments municipals, actes públics, etc.	2	5.000 exemplars	0,30 €/exemplar	1.500	
Organització de curs de formació	Cursos de circulació amb bicicleta per a adults (10 hores per curs)	2	20 hores/any x 4 anys	100,00 €/hora	8.000	
Organització d'acte de promoció	Exemple: "Dia de la bicicleta als centres educatius"	2	2 actes/any x 4 anys	2.000,00 €/acte	16.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)		26.500	26.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)		6.630	4.420
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)		6.630	4.420

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.8**

Creació de senyalització direccional específica per a bicicletes

Descripció de la mesura

Es proposa establir realitzar un estudi de senyalització direccional específica per a bicicletes que contempli els itineraris ciclables que es preveu realitzar durant les fases 1 i 2, tant en zona urbana com en polígons industrials o en els camins de passejada i la Ronda Verda. Es proposa que el model de senyal inclogui informació relativa a les distàncies de recorregut i fins i tot als pendents mitjans en el cas que es disposi de més d'una alternativa d'itinerari per accedir al mateix punt.

Fase 1 Es proposa realitzar el pla de senyalització. Es proposa que s'arribi al detall de projecte executiu.

Fase 2 Es proposa senyalitzar el conjunt d'itineraris ciclables creats durant les fases 1 i 2.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 20 Millorar la senyalització informativa i d'orientació

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
210	nº participants en actes i cursos relacionats amb la bicicleta	Execució	Anual
202	% dels desplaçaments de connexió realitzats a peu o amb bicicleta	Eficàcia	Pla
203	nº d'accidents amb ciclistes implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura **B.8**

Creació de senyalització direccional específica per a bicicletes

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Pla de senyalització direccional per a bicicletes	1	1	10.000,00 €	10.000	
Senyalització direccional específica per a ciclistes, amb informació respecte a les principals destinacions, distàncies, etc.	En els itineraris ciclables. Punts a determinar en el pla de senyalització	2	75 interseccions	600,00 €/intersecció	45.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	10.000	45.000	55.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	5.000	11.250	9.170
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	5.000	11.250	9.170

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.9

Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en edificis residencials

Descripció de la mesura

Es proposa que tots els nous sectors urbanístics realitzin una reserva mínima de places d'aparcament per a bicicletes en l'interior dels edificis residencials, tal com exigeix el decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. A més a més, es proposa que s'estudiïn diferents solucions tècniques i es financii una part de la instal·lació d'aparcament per a bicicletes en els edificis residencials o els seus accessos, sempre que ho sol·licitin abans els veïns en qüestió. En aquest sentit les solucions poden ser des de penjadors verticals o barres en l'interior dels portals o garatges, fins a armaris tancats en espais públics propers.

Fase 1 Es proposa controlar els requisits de places mínimes establerts pel decret 344/2006 durant el procés de gestió dels nous sectors urbanístics. Es proposa iniciar el període de sol·licitud de les ajudes per a la instal·lació d'aparcaments comunitaris de bicicletes en edificis existents. Realitzar l'estudi de les millors solucions tècniques per a cada cas sol·licitat. Instal·lar els aparcaments.

Fase 2 Es proposa avaluar la prolongació de les ajudes als aparcaments sempre i quan es valori com a existosa l'execució de la primera fase.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Serveis de Via Pública i Medi Ambient

Altres agents a implicar

Associacions de veïns

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

5 Millorar l'oferta i la seguretat dels aparcaments per a bicicletes

1	2	

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
208	nº de punts d'aparcament per a bicicletes	Execució	Anual
201	% dels desplaçaments interns realitzats amb bicicleta	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura B.9

Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en edificis residencials

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de solucions tècniques per als aparcaments comunitaris sol·licitats	1	1	6.000,00 €	6.000	
Previsió de places d'aparcament per a bicicletes en sectors de desenvolupament urbanístic	En nous sectors urbanístics	1				
Instal·lació d'aparcament per a bicicletes especialment segur, tipus armari, o similar	Aplicar aquesta solució o equivalent en edificis residencials que ho sol·licitin	2	30 bicicletes x 0,5 finançament	600,00 €/bici	9.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

Es proposa que l'Ajuntament financï únicament una part del cost de la instal·lació i que la resta sigui assumida pel sol·licitant. En el càlcul s'ha considerat un 50%.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	6.000	9.000	15.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	3.000	2.250	2.500
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	3.000	2.250	2.500

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.1

Creació d'una nova línia mixta urbana i interurbana de connexió amb els polígons industrials propers en l'eix de l'antiga carretera N-340

Descripció de la mesura

Es tracta de crear una nova línia mixta urbana - interurbana. En l'àmbit urbà la línia ha de permetre oferir un servei de connexió ràpida d'Est a Oest de Vilafranca, connectar els aparcaments dissuasoris amb el Centre Vila i ampliar la cobertura de l'autobús urbà cap als nous sectors de Meliό Residencial, Cinzano, M.Barba i Roca, Carrer Comerç, etc. En l'àmbit interurbà la línia ha de permetre oferir un servei de connexió entre l'estació de ferrocarrils i l'estació d'autobusos interurbans de Vilafranca del Penedès i els polígons industrials de l'entorn. En concret es tracta dels polígons de Casa Nova i Pla de l'Estació (Sta. Margarida i els Monjos), Clot de Moja i Sant Pere de Molanta (Olèrdola), Domenys, Estació de Mercaderies, Av. Tarragona, Av. Barcelona i Els Cirerers (Vilafranca), La Masia (Sant Cugat Sessgarrigues) i Can Merlinés i La Carrerada (Avinyonet).

L'actuació s'ha de treballar en paral·lel amb el Pla de Mobilitat dels polígons de l'entorn de la N-340. Segons dades d'aquest estudi, més d'un 40% dels treballadors d'aquests polígons resideixen a Vilafranca del Penedès. Es tracta de la segona actuació amb major prioritat segons el procés de participació, amb un 32% dels vots possibles.

Fase 1 Es proposa crear una línia que diposi d'unes 24 expedicions per sentit i dia en l'àmbit urbà (L4), de dilluns a dissabte. Únicament durant els dies feiners de dilluns a divendres 2 de cada 3 expedicions (16 exp/sentit i dia) permetrien connectar amb els polígons industrials en qüestió. En una primera fase es crearien les parades necessàries únicament amb un pal de parada, i buscant la coincidència amb la resta de parades de serveis d'autobús urbà i interurbà.

Fase 2 Es proposa mantenir les característiques del servei interurbà sempre que es valori positivament el funcionament durant la primera fase. Es proposa doblar la freqüència en l'àmbit urbà i modificar el recorregut de manera que passi sobre part del cobriment del ferrocarril, especialment entre el C/General Cortijo i l'Av.Barcelona. Es proposa col·locar marquesines en les parades més utilitzades, especialment en l'àmbit urbà de Vilafranca del Penedès.

Àmbit d'actuació

Zona urbana i polígons industrials de Vilafranca del Penedès i polígons industrials de Santa Margarida i els Monjos, Olèrdola, Sant Cugat Sessgarrigues i Avinyonet

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Serveis de Via Pública i Urbanisme / Gestor de mobilitat dels polígons industrials

Altres agents a implicar

Empreses ubicades als polígons industrials, promotors dels sectors urbanístics de nova construcció, sindicats de treballadors/es, DPTOP, ATM

Estratègies relacionades

- 7 Millorar la freqüència, la cobertura i la velocitat comercial del transport públic urbà
- 8 Oferir transport públic de connexió amb els polígons industrials
- 10 Afavorir la intermodalitat entre els serveis de transport públic
- 11 Promoure l'ús del transport públic

Objectius relacionats

1	2	3
	5	
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
304	nº de viatgers anuals del transport públic de connexió amb els polígons industrials del pla	Execució	Anual
301	% dels desplaçaments interns del municipi realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla
302	nº de viatgers anuals de les línies de transport públic en l'àmbit urbà	Eficàcia	Anual
303	% dels desplaçaments de connexió realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla
312	velocitat comercial mitjana de les línies urbanes d'autobús (km/h)	Eficàcia	Anual
313	total d'expedicions per sentit i dia de les línies urbanes	Execució	Anual
314	total d'expedicions per sentit i dia de les línies de connexió amb els polígons industrials del pla	Execució	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.1

Creació d'una nova línia mixta urbana i interurbana de connexió amb els polígons industrials propers en l'eix de l'antiga carretera N-340

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Explotació del servei d'autobús en àmbit interurbà	Veure plànol proposta	1	104.000 veh x km i any x 2 anys	2,90 €/veh x km		603.200
Explotació del servei d'autobús en àmbit urbà (ciutat petita)	Veure plànol proposta	1	43.200 veh x km i any x 2 anys	3,20 €/veh x km		276.480
Explotació del servei d'autobús en àmbit interurbà	Veure plànol proposta	2	104.000 veh x km i any x 4 anys	2,90 €/veh x km		1.206.400
Explotació del servei d'autobús en àmbit urbà (ciutat petita)	Veure plànol proposta. Freqüència doblada respecte Fase 1	2	86.400 veh x km i any x 4 anys	3,20 €/veh x km		1.105.920
Creació de nova parada d'autobús amb pal de parada tipus TMB i senyalització complementària	Veure plànol proposta	1	34 parades interurb.	1.500,00 €/parada	51.000	
Creació de nova parada d'autobús amb pal de parada tipus TMB i senyalització complementària	Veure plànol proposta	1	10 parades urbanes	1.500,00 €/parada	15.000	
Instal·lació de marquesina de manera que es garanteixi l'accessibilitat en el seu entorn immediat	A determinar, parades més utilitzades	2	10 parades	8.000,00 €/unitat	80.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

Per al càlcul dels veh x km en àmbit interurbà s'ha considerat: 16 expedicions diàries per sentit, un recorregut en àmbit interurbà de 13 km i 250 dies feiners.
 Per al càlcul en àmbit urbà s'ha considerat: unes 24 expedicions diàries per sentit, un recorregut de 3 km i 300 dies de servei a l'any (de dilluns a dissabte).
 Les dades presentades corresponen al cost del servei i no al dèficit. De forma general es pot considerar que la recaptació hauria de cobrir un mínim del 30% del cost total. Es poden buscar formes de finançament a partir de convenis amb els empreses dels polígons industrials i a través dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada dels sectors urbanitzables de l'entorn de l'Av. Barcelona.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	66.000	80.000	146.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	33.000	20.000	24.330
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)	439.840	578.080	532.000
Total anual (Inversió + Explotació)	472.840	598.080	556.330

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.2

Ampliació del recorregut de la línia 3 del servei d'autobús urbà cap a la Ronda de Mar

Descripció de la mesura

Es proposa ampliar el recorregut de la línia 3 de l'autobús urbà per tal de connectar les estacions de ferrocarril i d'autobusos amb el futur aparcament de dissuasió (P&R) de la Ronda de Mar i la nova zona d'equipaments comercials d'interès comarcal que encara s'ha de definir, en el cas que es desenvolupi. A més a més, permet millorar el servei d'autobús als equipaments de l'entorn de l'Avinguda Europa i al sector sud del Poble Nou.

Fase 1 Realitzar les gestions pertinents per vincular part del finançament a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la nova zona d'equipaments comercials de l'entorn de la Ronda de Mar.

Fase 2 Ampliar el recorregut de la línia 3 i oferir servei durant els caps de setmana, vinculat també a la zona d'equipaments comercials.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública i Urbanisme

Altres agents a implicar

Promotors de la zona d'equipaments comercials, DPTOP, ATM

Estratègies relacionades

- 7 Millorar la freqüència, la cobertura i la velocitat comercial del transport públic urbà
- 10 Afavorir la intermodalitat entre els serveis de transport públic
- 11 Promoure l'ús del transport públic
- 13 Adaptar l'oferta d'aparcament a les noves necessitats de mobilitat

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
301	% dels desplaçaments interns del municipi realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla
302	nº de viatgers anuals de les línies de transport públic en l'àmbit urbà	Eficàcia	Anual
303	% dels desplaçaments de connexió realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla
312	velocitat comercial mitjana de les línies urbanes d'autobús (km/h)	Eficàcia	Anual
313	total d'expedicions per sentit i dia de les línies urbanes	Execució	Anual
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.3

Millora dels recorreguts i les velocitats comercials de les línies urbanes existents

Descripció de la mesura

Es proposa analitzar millores dels recorreguts actuals en el moment d'ampliar el servei cap a nous sectors de creixement. Es proposa aprofitar el cobriment de les línies del ferrocarril i el nou viari que es creï en aquest entorn per oferir una millor proximitat de les parades del servei d'autobús urbà amb el nou accés a l'estació de ferrocarrils i amb l'estació d'autobusos. Es proposa modificar lleugerament tots els recorreguts de les línies 1, 2 i 3 per tal de concentrar al màxim les parades de totes les línies urbanes en aquest àmbit i que totes les línies d'autobús urbanes realitzin parada tant en l'estació de ferrocarrils com en l'estació d'autobusos interurbans.

Fase 1 Es proposa modificar els recorreguts i la ubicació de les parades de l'entorn de les estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans en el moment en que es completi el projecte d'urbanització del cobriment del ferrocarril.

Fase 2 Es proposa estudiar i modificar les línies urbanes existents per tal de donar servei als nous sectors.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Operador del transport públic urbà

Estratègies relacionades

- 7 Millorar la freqüència, la cobertura i la velocitat comercial del transport públic urbà
- 9 Millorar la comoditat i garantir l'accessibilitat del servei de transport urbà
- 10 Afavorir la intermodalitat entre els serveis de transport públic

Objectius relacionats

1	2	
4	5	
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
301	% dels desplaçaments interns del municipi realitzats amb transport públic	Eficàcia	Pla
302	nº de viatgers anuals de les línies de transport públic en l'àmbit urbà	Eficàcia	Anual
312	velocitat comercial mitjana de les línies urbanes d'autobús (km/h)	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.3

Millora dels recorreguts i les velocitats comercials de les línies urbanes existents

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Explotació del servei d'autobús en àmbit urbà (ciutat petita)	Es proposa un lleuger increment respecte al cost actual del servei	1	10.000 veh x km i any x 1 any	3,20 €/veh x km		32.000
Encarregar estudi / projecte	Actuacions per a la millora dels recorreguts i les velocitats comercials del servei d'autobús	2	1	12.000,00 €	12.000	
Explotació del servei d'autobús en àmbit urbà (ciutat petita)	Es proposa un increment respecte al cost actual del servei	2	20.000 veh x km i any x 4 anys	3,20 €/veh x km		256.000

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)		12.000	12.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)		3.000	2.000
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)	16.000	64.000	48.000
Total anual (Inversió + Explotació)	16.000	67.000	50.000

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.4

Millora de l'apropament de l'autobús a les parades urbanes i interurbanes

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar les actuacions que permetin garantir l'apropament de l'autobús a totes les parades del municipi, ja sigui creant apartadors, col·locant andanes d'accés o bé senyalitzant i controlant la prohibició d'aparcament.

Fase 1 Es proposa realitzar que durant la primera fase es senyalitzi explícitament la prohibició d'aparcar en l'espai que l'autobús necessita per apropar-se a les parades que no disposen d'andana d'accés.

Fase 2 Es proposa instal·lar progressivament andanes d'accés a l'autobús seguint l'ordre de parades on la Policia Local identifiqui més infraccions d'aparcament. Revisar l'estat de les noves parades en relació a aquest aspecte.

Àmbit d'actuació

Parades d'autobús del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Operadors de transport públic urbans i interurbans, Policia Local

Estratègies relacionades

9 Millorar la comoditat i garantir l'accessibilitat del servei de transport urbà

Objectius relacionats

1		
4		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
306	nº de parades del servei d'autobús on no es garanteix l'apropament del bus	Execució	Anual
307	% de parades del servei d'autobús on no es garanteix l'apropament del bus	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.4

Millora de l'apropament de l'autobús a les parades urbanes i interurbanes

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Senyalització vertical d'espai reservat per a la parada de l'autobús	En totes les parades on no existeix actualment una andana d'accés	1	24 parades x 2 senyals	250,00 €/senyal	12.000	
Instal·lació de tram d'andana de 4 metres de longitud en parada d'autobús	Parades on és possible ubicar l'andana i existeixen més infraccions d'aparcament	2	6 parades	2.500,00 €/parada	15.000	
Augment del control d'infraccions per part de la policia local	Control de l'aparcament il·legal en parades on està senyalitzada la prohibició	1	24 parades			
Instal·lació de tram d'andana de 4 metres de longitud en parada d'autobús	Parades on és possible ubicar l'andana i existeixen més infraccions d'aparcament	2	18 parades	2.500,00 €/parada	45.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	12.000	60.000	72.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	6.000	15.000	12.000
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	6.000	15.000	12.000

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.5

Millora de l'accessibilitat i la comoditat en les parades d'autobús urbanes i interurbanes

Descripció de la mesura

Es proposa que totes les parades siguin accessibles per a persones amb mobilitat reduïda i que progressivament es facin també accessibles a les persones amb discapacitat física i dèficits visuals i auditius, integrant els criteris de l'estat de millores d'accessibilitat en la via pública per a les persones invidents. Es proposa que els vehicles del servei incorporin un Sistema d'Informació a l'Usuari que permeti a les persones amb dèficits visuals identificar la línia del vehicle que està realitzant la parada, així com la possibilitat d'identificar les parades durant el recorregut de forma visual i auditiva. Es proposa que totes les parades d'autobús disposin d'un banc per a seure, començant prioritàriament per les parades de les línies 1 i 2, més utilitzades per la gent gran per accedir a l'Hospital Comarcal. A més a més es proposa que progressivament s'instal·lin marquesines a totes les parades del servei que es consolidin.

Fase 1 Es proposa realitzar millores d'accessibilitat per a persones amb discapacitats sensorials en les parades principals. Es proposa col·locar tots els bancs en les parades que no en tenen. Es proposa instal·lar un 25% de les marquesines que falten, considerant que encara s'està valorant la idoneïtat d'algunes parades. Es proposa instal·lar elements per a la protecció davant les inclemències meteorològiques en parades que no disposen de marquesina ni de cap lloc proper per aixoplugar-se. Es proposa no ubicar els contenidors de residus al costat de les parades.

Fase 2 Es proposa col·locar les marquines en un 50% de les parades que falten. Es proposa revisar l'estat de les noves parades en relació a aquest aspecte i valorar l'eficàcia de les mesures adoptades durant la primera fase. Es proposa instal·lar el Sistema d'Informació per als Usuaris amb dèficits visuals en tots els vehicles de la flota, i que aquests usuaris disposin del comandament adequat per a activar-lo.

Àmbit d'actuació

Parades d'autobús del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Operadors de transport públic urbans i interurbans

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

9 Millorar la comoditat i garantir l'accessibilitat del servei de transport urbà

1		
4		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
308	nº de parades del servei d'autobús urbà amb banc	Execució	Anual
309	% de parades del servei d'autobús urbà amb banc	Execució	Anual
310	nº de parades amb marquesina	Execució	Anual
311	% de parades amb marquesina del total de parades on hi cap	Execució	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura T.5

Millora de l'accessibilitat i la comoditat en les parades d'autobús urbanes i interurbanes

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de banc garantint l'accessibilitat en la vorera	En totes les parades on no és possible col·locar-lo garantint l'accessibilitat	1	14 parades	400,00 €/parada	5.600	
Instal·lació de marquesina de manera que es garanteixi l'accessibilitat en el seu entorn immediat	25% de les parades on falten, en aquelles clarament consolidades	1	8 parades	8.000,00 €/unitat	64.000	
Instal·lació de marquesina de manera que es garanteixi l'accessibilitat en el seu entorn immediat	50% de les parades on falten, en aquelles clarament consolidades	2	16 parades	8.000,00 €/unitat	128.000	
Instal·lar la tecnologia necessària en autobus per a la informació dels usuaris amb dèficits visuals	En tots els vehicles de la flota	2	4 vehicles	5.000,00 €/vehicle	20.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	69.600	148.000	217.600
Inversió mitjana anual (sense IVA)	34.800	37.000	36.270
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	34.800	37.000	36.270

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.1

Completar la ronda urbana i millorar la seguretat en les seves interseccions

Descripció de la mesura

Es proposa construir els vials previstos al POUM que han de permetre reduir l'impacte del trànsit de pas sobre la població de la vila, i contribuir a l'èxit de les polítiques de pacificació del trànsit i promoció dels modes més sostenibles a l'interior del nucli urbà. Es proposa que el disseny final prioritzi la seguretat en els creuaments i que estableixi una certa jerarquització, no connectant amb tots els vials urbans contigus. Es proposa la construcció de dues calçades separades per mitjanes per evitar adelantaments en el carril contrari i que les interseccions principals tinguin un disseny tipus rotonda. En l'entorn de les rotondes on sigui necessari es permetran els creuaments de vianants i bicicletes que hauran de poder realitzar-se en dos temps utilitzant les mitjanes. Es proposa que es busquin solucions de disseny en les rotondes que permetin oferir doble carril en els ramals principals d'entrada per tal d'oferir una millor capacitat de la intersecció i, per tant, del conjunt de la ronda urbana.

Es tracta d'una de les actuacions que ha obtingut una prioritat més elevada en el procés de participació, amb un 24% dels vots possibles.

Fase 1 Es realitza el supòsit que es desenvoluparan els sectors de Els Cireres i el Camí i carretera de Moja que permetran completar l'Avinguda del Vendrell entre la carretera de Moja i l'Av. Tarragona, així com la construcció d'una rotonda en la intersecció entre el nou ramal de connexió de la rotonda de la N-340 amb l'Av. Pelegrina i el C/Sant Cugat Sesgarrigues. L'aprovació de l'agenda urbanística pot condicionar els terminis d'actuació.

Fase 2 Es realitza el supòsit que es desenvoluparan els sectors de Les Bassetes, l'Avda. Foix, el sector del cementiri i La Pelegrina que permetran la construcció del vial pel nord-oest del cementiri, la construcció d'una rotonda en l'accés al nucli urbà des de la carretera de la Granada, la construcció de la variant entre la carretera de Sant Martí Sarroca i l'Av. Tarragona i les rotondes en les interseccions l'Av. Pla del Diable i aquest vial, entre l'Av. Pla del Diable i la carretera de la Múnia, i entre la carretera de La Múnia i el C/La Múnia. Es proposa redissenyar la intersecció de l'Avinguda Barcelona amb el C/Sant Cugat Sesgarrigues. L'aprovació de l'agenda urbanística pot condicionar els terminis.

Àmbit d'actuació

Perímetre del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de d'Urbanisme i Via Pública

Altres agents a implicar

Policia Local

Estratègies relacionades

- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 17 Coordinar l'urbanisme i la mobilitat
- 18 Promoure la seguretat viària
- 19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
418	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la Rambla de Nostra Senyora	Execució	Pla
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Annual
502	nº d'accidents mortals en zona urbana	Eficàcia	Annual
503	nº de morts a 30 dies en accidents en zona urbana	Eficàcia	Annual
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.1

Completar la ronda urbana i millorar la seguretat en les seves interseccions

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Construcció de vial com a part de la ronda urbana	Entre la rotonda de la carretera de Moja i la rotonda de l'Av. Tarragona a través de l'Av. Vendrell	1	650 metres	800,00 €/ml	520.000	
Construcció d'una gran rotonda (Diàmetre exterior > 35 m)	Intersecció entre l'Av. Pelegrina i el C/Sant Cugat Sesgarrigues	1	2.000 m2 (diàmetre aprox. 50 m.)	275,00 €/m2	550.000	
Construcció de vial com a part de la ronda urbana	Vial al nord oest del cementiri que permeti circuit alternatiu al C/La Granada	2	750 metres	800,00 €/ml	600.000	
Construcció d'una gran rotonda (Diàmetre exterior > 35 m)	Accés al nucli urbà des de la carretera de la Granada	2	2.000 m2 (diàmetre aprox. 50 m.)	275,00 €/m2	550.000	
Construcció d'una gran rotonda (Diàmetre exterior > 35 m)	Intersecció entre la carretera de La Múnia i el C/La Múnia.	2	1.000 m2 (diàmetre aprox. 35 m.)	275,00 €/m2	275.000	
Milliores generals de senyalització i pavimentació de vial existent	Rotonda existent entre l'Avinguda Barcelona i el C/Sant Cugat Sesgarrigues	2	1.500 m2	75,00 €/m2	112.500	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

Es proposa vincular totalment els nous vials i les rotondes al desenvolupament dels sectors urbanístics. El projecte de millora de la rotonda de l'Avinguda Barcelona es pot vincular al projecte de millora integral del conjunt de l'avinguda.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	1.070.000	1.537.500	2.607.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)	535.000	384.380	434.580
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	535.000	384.380	434.580

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.2

Definir una jerarquia viària clara a l'interior del nucli urbà

Descripció de la mesura

Es proposa establir una jerarquia viària en la xarxa urbana interna que permeti disposar de criteris coherents en la gestió futura de la xarxa. En concret, es proposa la següent tipologia: (a) vies internes de 1er nivell: es tracta majoritàriament de vials de doble sentit de circulació o bé vials de sentit únic que poden disposar de més d'un carril de circulació i que funcionen com a accessos principals als diferents barris des de la ronda urbana. (b) vies internes de 2on nivell: es tracta de vials majoritàriament d'un sol carril i sentit únic de circulació que permeten realitzar la distribució bàsica del trànsit en l'interior dels barris i on generalment cal mantenir les linealitats bàsiques en l'ordenació dels sentits de circulació. (c) vies internes de 3er nivell: es tracta de vials que han de tenir un tractament que prioritzi la mobilitat a peu i amb bicicleta. Poden permetre canvis en sentits de circulació per tal de reduir intensitats de circulació, dissenys tipus zones 30, plataforma amb prioritat invertida, etc.

Es proposa que totes les interseccions entre vies de 1er nivell i entre vies de 1er i 2on nivell es regulin amb rotondes o semàfors, o en alguns casos que únicament s'hi prohibeixin els gir a l'esquerra.

Fase 1 S'ha considerat els mateixos supòsits que en la mesura V.1 respecte al desenvolupament de nous sectors. Pel que fa a les vies de 1er i 2on nivell es proposa senyalitzar el C/Amàlia Soler i l'Av. Lluís Companys com a carrers de sentit únic una vegada s'obrin els passos sobre el ferrocarril. Es proposa senyalitzar com a sentit únic el C/Santa Clara entre l'Av. Barcelona i el C/Sant Sadurn d'Anoia una vegada es disposi del vial sobre el ferrocarril situat al costat est del sector de la Cinzano. També es proposen noves semaforitzacions.

Fase 2 Pel que fa a les vies de 1er i 2on nivell es proposa senyalitzar la Rambla Sant Francesc, el C/Hermenegild Clascar i General Prim com a sentit únic una vegada s'hagi completat la ronda urbana en el sector oest de la vila. Es proposa semaforitzar la intersecció entre l'Av. Pla del Diable i el C/Pere el Gran.

Àmbit d'actuació

Nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de d'Urbanisme i Via Pública

Altres agents a implicar

Polícia Local

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 18 Promoure la seguretat viària
- 19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

1		3
		6
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
418	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la Rambla de Nostra Senyora	Execució	Pla
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
502	nº d'accidents mortals en zona urbana	Eficàcia	Anual
503	nº de morts a 30 dies en accidents en zona urbana	Eficàcia	Anual
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.2

Definir una jerarquia viària clara a l'interior del nucli urbà

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació / reubicació de senyalització vertical de sentits de circulació obligatoris, sentits i girs prohibits, etc.	C/Amàlia Soler, Av. Lluís Companys i C/Santa Clara	1	100 senyals	300,00 €/senyal	30.000	
Col·locació / reubicació de senyalització vertical de sentits de circulació obligatoris, sentits i girs prohibits, etc.	Rambla Sant Francesc	2	30 senyals	300,00 €/senyal	9.000	
Instal·lació de semàfor de fases (grup semafòric amb una o diverses unitats)	Veure plànol proposta	1	8 grups x 4 unitats	12.000,00 €/unitat	384.000	
Instal·lació de semàfor de fases (grup semafòric amb una o diverses unitats)	Veure plànol proposta	2	1 grups x 4 unitats	12.000,00 €/unitat	48.000	
Millores generals de senyalització i pavimentació de vial existent	Mini-rotonda a la intersecció entre C/Amàlia Soler i C/Tossa de Mar	1	250 m2 (diàmetre aprox. 18 m.)	75,00 €/m2	18.750	
Construcció d'una rotonda compacta (Diàmetre exterior entre 22 i 35 m)	Intersecció entre l'Av. Barcelona i el C/Melió	2	450 m2 (diàmetre aprox. 24 m.)	275,00 €/m2	123.750	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

El projecte de nova rotonda de l'Avinguda Barcelona es pot vincular al projecte de millora integral del conjunt de l'avinguda.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	432.750	180.750	613.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)	216.380	45.190	102.250
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	216.380	45.190	102.250

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.3

Millora de l'eficiència circulatoria de l'eix central del nucli urbà

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar una nova ordenació de la circulació i millorar els sistemes de regulació i control en l'entorn de lesavingudes Tarragona i Barcelona, les rambles de Nostra Senyora i Sant Francesc, el C/Santa Digna i el C/Santa Clara. Els canvis proposats s'han de produir de forma simultània a la creació de nous vials, bàsicament els nous carrers de connexió sobre el cobriment del ferrocarril així com la nova variant de la C-15 i els nous vials de ronda del nucli urbà. Es proposa establir un sistema integral de coordinació semafòrica.

Fase 1 Es proposa realitzar un estudi de microsimulació de trànsit per a diferents escenaris en funció dels projectes de nous vials que es preveu executar en la xarxa viària bàsica. Ha de permetre valorar també les actuacions de conversió a un sol sentit de circulació.

Fase 2 Es proposa realitzar els canvis tecnològics que permetin realitzar una nova regulació semafòrica coordinada.

Àmbit d'actuació

Vies bàsiques del centre del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública

Altres agents a implicar

Policia Local

Estratègies relacionades

- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 21 Aplicar les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC)

Objectius relacionats

		3
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
418	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la Rambla de Nostra Senyora	Execució	Pla
505	nº de semàfors amb programació horària i/o coordinació amb altres semàfors	Execució	Annual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.4

Creació d'illes viàries regulades com a zones 30 de trànsit pacificat

Descripció de la mesura

Es tracta de crear illes situades entre les vies bàsiques de circulació que es regulin com a zones 30 de trànsit pacificat. Per tal de fer efectiva la reducció de velocitat es proposa crear portes d'entrada a les illes que siguin clarament identificatives i homogènies en totes les illes, així com utilitzar elements de senyalització vertical i horitzontal a mode de recordatori en l'interior de les illes, i incorporar elements de disseny viari com el trencament de les linealitats, elements reductors de velocitat, canvis esporàdics en el sentit de circulació d'alguns trams, etc. Les zones 30 es crearan majoritàriament en les vies internes de 3er nivell descrites en la mesura V.2. Es proposa analitzar i resoldre de forma específica les necessitats de circulació i senyalització per a les bicicletes que circulin per les calçades de les zones 30. Caldrà coordinar aquestes actuacions amb el pla de camins escolars de Vilafranca i amb les millores d'accessibilitat a la via pública.

Fase 1 Es proposa realitzar un estudi de zones 30 de Vilafranca que arribi a nivell de projecte executiu. Durant la primera fase es proposa crear illes regulades com a zona 30 en les zones on es disposa de malles ortogonals menys jerarquizades, en concret en part dels barris del Poble Nou, l'Espirall i Sant Julià. En aquest sentit, ha de permetre reformular o reforçar les zones actualment senyalitzades com a zona 30. Es proposa també realitzar una campanya informativa respecte els objectius i el funcionament de les zones 30 per tal de fer pedagogia, especialment entre les conductors de vehicles motoritzats.

Fase 2 Es proposa crear 2 illes regulades com a zona 30, en la resta d'illes viàries situades entre vies bàsiques, en concret a les Clotes, la Barceloneta i Centre Vila. A més a més es preveu senyalitzar zona 30 al barri del Molí d'en Rovira on s'espera una activitat i circulació de vehicles creixent en acabar-se el cobriment de les vies.

Àmbit d'actuació

Nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Policia Local, associacions de comerciants i associacions de veïns.

Estratègies relacionades

- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclabes
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 12 Millorar la jerarquizació, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 18 Promoure la seguretat viària
- 19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
417	longitud de carrers regulats com a zona 30 on majoritàriament no es supera aquesta velocitat	Execució	Anual
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
502	nº d'accidents mortals en zona urbana	Eficàcia	Anual
503	nº de morts a 30 dies en accidents en zona urbana	Eficàcia	Anual
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla
401	emissió anual de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (t CO2 / any)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.4

Creació d'illes viàries regulades com a zones 30 de trànsit pacificat

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de creació de zones 30 a Vilafranca	1	1	12.000,00 €	12.000	
Construcció de porta d'entrada a zona 30 amb senyalització vertical i horitzontal específica i possibilitat de pas elevat a nivell de vorera	Zones del Poble Nou, l'Espirall i Sant Julià. Punts a determinar.	1	3 zones x 5 portes	5.000,00 €/porta	75.000	
Senyalització vertical de zona 30 (S-30) i recordatori amb senyalització horitzontal de velocitat màxima a 30 km/h	Zones del Poble Nou, l'Espirall i Sant Julià. Punts a determinar.	1	2 zones x 15 punts	300,00 €/punt	9.000	
Disseny de tríptic de difusió	Objectius i funcionament de les zones 30 de trànsit pacificat	1	1 número	1.000,00 €/número	1.000	
Impressió de tríptic de difusió	Objectius i funcionament de les zones 30 de trànsit pacificat	1	10.000 exemplars	0,30 €/exemplar	3.000	
Construcció de porta d'entrada a zona 30 amb senyalització vertical i horitzontal específica i possibilitat de pas elevat a nivell de vorera	Zones de Les Clotes, Barceloneta, Centre Vila i Moli d'en Rovira. Punts a determinar	2	2 zones x 5 portes	5.000,00 €/porta	50.000	
Senyalització vertical de zona 30 (S-30) i recordatori amb senyalització horitzontal de velocitat màxima a 30 km/h	Zones de Les Clotes, Barceloneta, Centre Vila i Moli d'en Rovira. Punts a determinar	2	2 zones x 15 punts	300,00 €/punt	9.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

El número de portes d'entrada i senyals verticals són únicament una referència per tal d'estimar un pressupost orientatiu, a l'espera dels resultats de l'estudi previ.

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	100.000	59.000	159.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	50.000	14.750	26.500
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	50.000	14.750	26.500

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.5

Creació d'un sistema d'aparcaments de dissuasió (P&R) connectats amb autobús i itineraris ciclables amb el Centre Vila i les estacions de transport públic

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar les gestions i obres necessàries per a disposar de zones d'aparcament de dissuasió que s'ubiquin al costat de les línies d'autobús més competitives per accedir al Centre Vila i a les estacions. En aquest sentit, es tractaria de la línia 3 i de la futura línia mixta urbana i interurbana que seguiria l'eix de l'antiga N-340 (línia 4). Es tracta d'una de les actuacions que ha obtingut una prioritat més elevada en el procés de participació, amb un 28% dels vots possibles.

Fase 1 Es proposa senyalitzar l'aparcament de l'Hospital Comarcal (comunicat amb línies urbanes cada 15 minuts) com a aparcament de dissuasió (P&R)

Fase 2 Es proposa crear un nou aparcament de dissuasió en l'entorn de l'Av. Barcelona (associar-lo prioritàriament a nous sectors). Crear un nou aparcament de dissuasió a l'entorn de la intersecció entre la Ronda de Mar i la carretera de Moja, prioritàriament vinculat al desenvolupament del nou centre comercial en cas que finalment es tiri endavant. Consolidar també l'aparcament ja existent a l'extrem sud de l'Av. Tarragona (línia 4)

Àmbit d'actuació

Accessos principals del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública i Urbanisme

Altres agents a implicar

Promotors dels sectors urbanístics en qüestió, Gerència de l'Hospital Comarcal

Estratègies relacionades

- 13 Adaptar l'oferta d'aparcament a les noves necessitats de mobilitat
- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 11 Promoure l'ús del transport públic
- 14 Reduir l'oferta d'aparcament en calçada per recuperar l'espai públic
- 19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7	8	
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
414	places d'aparcaments senyalitzades com a P&R i comunicades amb servei de transport públic	Execució	Anual
415	places d'aparcament regulades com a zona blava	Execució	Anual
418	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la Rambla de Nostra Senyora	Execució	Pla
302	nº de viatgers anuals de les línies de transport públic en l'àmbit urbà	Eficàcia	Anual
402	emissió unitària de CO2 deguda a la mobilitat en zona urbana (g CO2 eq. / desplaçament)	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.5

Creació d'un sistema d'aparcaments de dissuasió (P&R) connectats amb autobús i itineraris ciclables amb el Centre Vila i les estacions de transport públic

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de senyal vertical informativa respecte a la localització dels aparcaments de dissuasió (P&R)	Aparcament annex de l'Hospital Comarcal. Indicar en panell l'interval de pas mitjà de l'autobús	1	4 senyals x 1 aparcament	800,00 €/senyal	3.200	
Reserva de sòl per a la construcció d'una zona d'aparcament de dissuasió	Entorn de l'Avinguda Barcelona	1	500 places mínim			
Reserva de sòl per a la construcció d'una zona d'aparcament de dissuasió	Entorn de la intersecció entre la Ronda de Mar i la carretera de Moja. Estudiar ús compartit amb centre comercial.	1	500 places mínim			
Col·locació de senyal vertical informativa respecte a la localització dels aparcaments de dissuasió (P&R)	Nous aparcaments de l'Av. Barcelona i la Ronda de Mar i aparcament de l'extrem sud de l'Av. Tarragona	2	4 senyals x 3 aparcaments	800,00 €/senyal	9.600	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	3.200	9.600	12.800
Inversió mitjana anual (sense IVA)	1.600	2.400	2.130
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	1.600	2.400	2.130

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.6

Ampliació de l'oferta d'aparcament de rotació a l'entorn de les zones comercials i de serveis

Descripció de la mesura

Es proposa que s'ampliïn les places regulades com a zona blava en les principals zones comercials i de serveis, de forma paral·lela a l'increment de l'activitat comercial, a la creació de nous aparcament previstos que poden ser utilitzats pels residents d'aquestes zones, i a la consolidació del sistema d'aparcaments de dissuasió (P&R) ben connectats amb transport públic. Estudiar la creació de tarifes més barates per a residents en aquelles zones on no existeixin aparcaments alternatius.

Fase 1 -

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Zones i eixos comercials i de serveis del nucli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis de Via Pública

Altres agents a implicar

Associacions de veïns i comerciants

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

13 Adaptar l'oferta d'aparcament a les noves necessitats de mobilitat

1		3
4	5	6
7	8	
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
415	places d'aparcament regulades com a zona blava	Execució	Anual
420	nº de rotacions anuals en el conjunt de places regulades com a zona blava	Execució	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura V.6

Ampliació de l'oferta d'aparcament de rotació a l'entorn de les zones comercials i de serveis

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Senyalització de plaça d'aparcament tipus zona blava	En les diferents zones comercials i de serveis	1	40 places			
Senyalització de plaça d'aparcament tipus zona blava	En les diferents zones comercials i de serveis	2	80 places			

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

No ha de representar cap inversió per a l'Ajuntament ja que pot gestionar el servei per concessió

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)			
Inversió mitjana anual (sense IVA)			
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)			

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura D.1

Millora de la regulació i el control de la utilització de les places reservades per a càrrega i descàrrega

Descripció de la mesura

Es proposa acotar una mica més el període en que s'autoritzen les operacions de càrrega i descàrrega, tant al Centre Vila com als eixos comercials secundaris, d'acord amb les associacions de comerciants per tal de garantir les seves necessitats. Incorporar el disc horari en els vehicles que realitzen les operacions per tal de poder realitzar un control dels vehicles que estacionen durant períodes llargs. Incrementar el control de l'aparcament il·legal de vehicles en les zones de càrrega i descàrrega.

Fase 1 Es proposa realitzar totes les actuacions durant la primera fase, de forma coordinada amb la millora de la senyalització i amb les campanyes informatives.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Zones de càrrega i descàrrega del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Comerç

Altres agents a implicar

Associacions de comerciants

Estratègies relacionades

- 16 Millorar l'oferta d'espai i la regulació de la distribució urbana de mercaderies
- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària

Objectius relacionats

		3
4		
7		
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura D.2

Millora i homogeneització de la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega

Descripció de la mesura

Es proposa analitzar conjuntament amb els comerciants la necessitat de crear noves places de càrrega i descàrrega i incorporar un nou model de senyalització vertical específica per a les zones de càrrega i descàrrega, prenent com a referència el model de Barcelona. Es proposa promoure que en l'interior de l'illa de vianants es realitzin les operacions de càrrega i descàrrega únicament en les places i carrers amples i prohibir explícitament les operacions de càrrega i descàrrega en els carrers més estrets on els vehicles representen una molèstia greu per als vianants i impedeixen l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda.

Fase 1 Es proposa substituir totes les senyals existents en els eixos comercials pel nou model de senyal i establir la prohibició de parar i estacionar en els carrers estrets de l'interior de l'illa de vianants.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Zones de càrrega i descàrrega del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Associacions de comerciants

Estratègies relacionades

16 Millorar l'oferta d'espai i la regulació de la distribució urbana de mercaderies

Objectius relacionats

4		
7		
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura D.2

Millora i homogeneització de la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de senyal vertical de zona de càrrega i descàrrega de mercaderies tipus model Barcelona	Zones de càrrega i descàrrega situades fora de l'illa de vianants (a determinar)	1	25 senyals	300,00 €/senyal	7.500	
Col·locació de senyal vertical de prohibit parar i estacionar	Carrers estrets de l'illa de vianants: C/Sant Bernat, C/del Coll, C/Sta. Maria, C/Consellers	1	4 senyals	250,00 €/senyal	1.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	8.500		8.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)	4.250		1.420
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	4.250		1.420

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura D.3

Realitzar una campanya informativa respecte a les activitats de càrrega i descàrrega

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar una tasca de difusió de les condicions per a la realització de la càrrega i descàrrega entre els comerciants de la vila per tal que puguin també distribuir-ho entre els seus proveïdors. Informar sobre els següents aspectes: (a) introducció del disc horari per al control del temps màxim d'estacionament en les places reservades per a la càrrega i descàrrega; (b) informar sobre la necessitat de concentrar les operacions de càrrega i descàrrega en les places de l'illa de vianants, més que no en l'interior dels carrers de vianants, per tal de reduir l'impacte sobre aquests; (c) informar sobre els nous horaris autoritzats per a la càrrega i descàrrega en el Centre Vila i en la resta d'eixos comercials de la vila; (d) promoure el repartiment a domicili amb bicicleta i amb vehicles motoritzats més eficients.

Fase 1 Es proposa realitzar la campanya de forma coordinada amb els canvis en la regulació, el control i la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Zones de càrrega i descàrrega del municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Comerç

Altres agents a implicar

Associacions de comerciants

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

- 16 Millorar l'oferta d'espai i la regulació de la distribució urbana de mercaderies
- 15 Promoure vehicles més eficients i un ús més eficient dels vehicles motoritzats

4	5	6
7		
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura D.3

Realitzar una campanya informativa respecte a les activitats de càrrega i descàrrega

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Realització de campanya informativa. Cost brut incloent seguretat social	Centre Vila i resta d'eixos comercials	1	80 hores	20,00 €/hora	1.600	
Disseny de tríptic de difusió	Contingut de la campanya	1	1 número	1.000,00 €/número	1.000	
Impressió de tríptic de difusió	Contingut de la campanya	1	2.000 exemplars	0,30 €/exemplar	600	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	3.200		3.200
Inversió mitjana anual (sense IVA)	1.600		530
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	1.600		530

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.1

Creació de la Oficina de la Mobilitat de Vilafranca del Penedès

Descripció de la mesura

Es proposa crear una oficina que realitzi les següents funcions: (a) oferir informació respecte a tots els serveis de transport públic urbans i interurbans i el funcionament de la integració tarifària, els itineraris ciclables i la localització dels aparcaments per a bicicletes, els nous serveis de transport que puguin arribar a la ciutat com ara el carsharing o les bicicletes públiques, l'ordenança de circulació, etc.; (b) oferir informació respecte als projectes en curs com el cobriment del ferrocarril, la construcció de la variant de la C-15, l'ampliació de l'aparcament de la Rambla Sant Francesc, el contingut del Pla de Mobilitat Urbana una vegada aprovat, i qualsevol futur projecte relacionat amb la mobilitat al municipi (c); recollir suggeriments i queixes relacionades amb la mobilitat i l'accessibilitat; (d) promoure l'ús del transport públic, l'ús de la bicicleta, el cotxe compartit, l'eficiència energètica en el transport, etc.

Es podria crear de forma integrada amb l'Oficina d'Atenció Ciutadana, o bé com una oficina independent relacionada amb altres serveis de mobilitat (lloguer bicicletes, etc.).

Fase 1 Es proposa posar en marxa l'Oficina de la Mobilitat

Fase 2 Manteniment de l'oficina

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès

Altres agents a implicar

AMTU, Diputació de Barcelona

Estratègies relacionades

- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 11 Promoure l'ús del transport públic
- 15 Promoure vehicles més eficients i un ús més eficient dels vehicles motoritzats
- 18 Promoure la seguretat viària

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.1

Creació de la Oficina de la Mobilitat de Vilafranca del Penedès

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Creació de l'Oficina de la Mobilitat (infraestructura necessària, gestions inicials, selecció personal, etc.)		1	1	15.000,00 €	15.000	
Manteniment del personal de l'Oficina de Mobilitat. Cost brut incloent seguretat social	1 persona d'atenció al públic 40 hores setmanals	1	1.800 hores / any x 2 anys	20,00 €/hora		72.000
Manteniment del personal de l'Oficina de Mobilitat. Cost brut incloent seguretat social	1 persona d'atenció al públic 40 hores setmanals	2	1.800 hores / any x 4 anys	20,00 €/hora		144.000

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	15.000		15.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	7.500		2.500
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)	36.000	36.000	36.000
Total anual (Inversió + Explotació)	43.500	36.000	38.500

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.2

Pla de Mobilitat dels polígons industrials de la N-340

Descripció de la mesura

Es proposa que l'ajuntament actuï com a agent actiu en la promoció de les actuacions recollides en el Pla d'Accessibilitat als polígons industrials de la N-340, actualment en redacció. La implicació abarcarà especialment les millores relacionades amb el transport públic de connexió amb els polígons industrials (veure mesura T.1), la creació d'itineraris ciclables interurbans (veure actuació B.2), la creació d'un gestor de la mobilitat dels polígons industrials, la promoció dels plans de desplaçaments d'empresa i el foment del cotxe compartit.

Fase 1 -

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Promotor / Responsable

DPTOP - Programa per a la Mobilitat

Altres agents a implicar

Ajuntament de Vilafranca del Penedès en el marc de la Taula de Mobilitat dels polígons

Estratègies relacionades

- 8 Oferir transport públic de connexió amb els polígons industrials
- 10 Afavorir la intermodalitat entre els serveis de transport públic
- 11 Promoure l'ús del transport públic
- 4 Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables
- 3 Millorar la seguretat per als vianants

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
205	longitud d'itineraris ciclables d'accés als polígons industrials	Execució	Anual
304	nº de viatgers anuals del transport públic de connexió amb els polígons industrials del pla	Execució	Anual
314	total d'expedicions per sentit i dia de les línies de connexió amb els polígons industrials del pla	Execució	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.3

Pla Local de Seguretat Viària

Descripció de la mesura

Es proposa redactar un Pla Local de Seguretat Viària per tal d'acomplir com a mínim l'objectiu de reduir en un 16% el nombre d'accidents amb víctimes / milió de vehicles-km respecte a l'any de referència del pla. Analitzar amb detall, co a mínim, tots aquells punts insegurs de la xarxa viària bàsica identificats durant la diagnosi del PMU, i durant els tallers de participació, així com els problemes de seguretat en els trams on s'identifica excés de velocitat dels vehicles motoritzats que hi circulen. El pla haurà d'incloure actuacions de control passiu (instal·lació d'elements reductors de la velocitat, semàfors de botó per als vianants, estretaments, radars permanents, passos elevats, etc.), així com de control actiu (controls de velocitat per part de la Policia Local, etc.), i actuacions de promoció de la seguretat viària. S'hauran de considerar específicament actuacions per a la seguretat de les motocicletes. Aquestes actuacions s'han de realitzar de forma complementària i coordinada amb les actuacions V.2 i V.4.

Fase 1 Redactar el Pla Local de Seguretat Viària i realitzar, com a mínim, actuacions de control de velocitat i de millora de la seguretat en els següents punts de les vies bàsiques: Ronda de Mar, C/Progrés, C/Eugeni d'Ors, Av. Tarragona, Av. Barcelona, Av. Pelegrina i vial de les Clotes.

Fase 2 Executar altres actuacions que es derivin del Pla Local de Seguretat Viària

Àmbit d'actuació

Xarxa viària bàsica

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 18 Promoure la seguretat viària

1		3

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual
502	nº d'accidents mortals en zona urbana	Eficàcia	Anual
503	nº de morts a 30 dies en accidents en zona urbana	Eficàcia	Anual
504	nº de participants dels cursos de seguretat viària	Execució	Anual
506	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / milió de vehicles-km	Eficàcia	Pla
419	% vehicles que superen la velocitat màxima permesa en els controls en zona urbana	Eficàcia	Pla
102	nº d'accidents amb vianants implicats en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.3

Pla Local de Seguretat Viària

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Pla Local de Seguretat Viària	1	1	30.000,00 €	30.000	
Augment del control d'infraccions per part de la policia local	Velocitat a Ronda de Mar, C/Progrés, Eugeni d'Ors, Av. Tarragona, Barcelona, Pelegrina i Vial Clotes	1				
Actuació de control passiu de la velocitat per millor seguretat de vianants (semàfor, radar, pas elevat, etc.)	Ronda de Mar, C/Progrés, C/Eugeni d'Ors i Av. Tarragona.	1	6 punts	9.000,00 €/punt	54.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	84.000		84.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	42.000		14.000
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	42.000		14.000

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.4

Modificació de l'ordenança de circulació

Descripció de la mesura

Es proposa especificar amb major claredat la normativa de circulació en les zones on es produeix cohabitació entre diferents modes de transport, en concret en les voreres de 4 o més metres d'amplada, les zones de vianants, els carrers de prioritat invertida i els carrers regulats com a zona 30. Es proposa considerar com a model els principals aspectes de la nova ordenança de circulació de Barcelona. Durant el procés de participació es fa especial esment a regular la cohabitació de les bicicletes en les zones de vianants i les voreres amples. En aquest sentit cal plantejar restriccions en funció de la densitat de vianants, les distàncies mínimes respecte als vianants i/o la façana, en funció de franges horàries, etc.

Fase 1 Es proposa modificar l'ordenança de circulació i realitzar una campanya de difusió al respecte, centrada en la seguretat viària.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Regidoria de Via Pública

Altres agents a implicar

Policia Local

Estratègies relacionades

- 18 Promoure la seguretat viària
- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta

Objectius relacionats

1	2	3
	5	6
7		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
501	nº d'accidents amb víctimes en zona urbana / habitant	Eficàcia	Anual

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.4

Modificació de l'ordenança de circulació

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Disseny de tríptic de difusió	Principals aspectes de la nova ordenança de circulació	2	1 número	1.000,00 €/número	1.000	
Impressió de tríptic de difusió	Difusió en centres educatius, equipaments municipals, actes públics, etc.	2	5.000 exemplars	0,30 €/exemplar	1.500	
Augment del control d'infraccions per part de la policia local	Aspectes relacionats amb nova ordenança					

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)		2.500	2.500
Inversió mitjana anual (sense IVA)		630	420
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)		630	420

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.5

Creació d'un Centre de control de la mobilitat

Descripció de la mesura

Es proposa crear un Centre de control del trànsit de vehicles i del servei de transport públic urbà. Aquest centre ha de permetre realitzar un control de la semaforització de tot el municipi, especialment d'aquells àmbits on s'han realitzat una coordinació i/o programació horària, un control dels accessos regulats amb pilones hidràuliques i un seguiment amb càmeres dels punts amb major accidentalitat. A més a més es proposa que es controli un Sistema d'Ajuda a l'Exploació (SAE) del transport públic que permeti conèixer en temps real la posició dels vehicles de la flota, poder informar posteriorment en les parades respecte als temps reals d'espera i qualsevol incidència ocorreguda, poder realitzar polítiques de prioritització semafòrica per a l'autobús, etc. En el futur també es podrien incloure el control de panells informatius en temps real en els accessos al municipi, referents a punts de retenció, places disponibles en els principals aparcaments, senyalitzacions d'itineraris provisionals, etc.

Fase 1

Fase 2 Es proposa crear el Centre de control una vegada s'hagin realitzat les principals millores de la semaforització del municipi, especialment en l'eix central del nucli urbà. No s'ha comptabilitzat el cost d'instal·lació del SAE dels panells d'informació dinàmica, etc., sinó únicament la coordinació semafòrica i el control de les pilones hidràuliques.

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Via Pública i Policia Local

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

- 21 Aplicar les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC)
- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària
- 20 Millorar la senyalització informativa i d'orientació

Objectius relacionats

1		3
	5	6
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.5

Creació d'un Centre de control de la mobilitat

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Creació del Centre de control de la mobilitat (infraestructura necessària, tecnologia, gestions inicials, selecció personal, etc.)		2	1	40.000,00 €	40.000	
Manteniment del personal del Centre de control. Cost brut incloent seguretat social	1 persona 20 hores setmanals	2	900 hores/any x 4 anys	30,00 €/hora		108.000

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)		40.000	40.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)		10.000	6.670
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)		27.000	18.000
Total anual (Inversió + Explotació)		37.000	24.670

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.6

Creació d'una normativa municipal de mobilitat sostenible aplicada al disseny urbà

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar una normalització dels paràmetres i criteris tècnics de mobilitat que condicionen el disseny de la via pública que sigui consensuada i aprovada pels diferents serveis implicats de l'Ajuntament de Vilafranca. Entre els principals aspectes a considerar cal citar les amplades i ordenació de sentits en les calçades, els radis de fir, les mides de les places de parada i/o estacionament per a les diferents tipologies de vehicles, el disseny i ubicació de passos de vianants i guais, les mesures per a invidents, la senyalització vertical i horitzontal, elements reductors de velocitat, etc. Caldrà considerar i revisar els criteris en funció de les normes de mobilitat sostenible per al disseny urbà que elaborades pel DPTOP de la Generalitat de Catalunya.

Fase 1 Es proposa encarregar un estudi i realització tot el procés de discussió i aprovació per tal que la normativa sigui vigent el més aviat possible.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Serveis d'Urbanisme i Via Pública

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

- 17 Coordinar l'urbanisme i la mobilitat
- 2 Adaptar la xarxa bàsica de vianants per a persones amb mobilitat reduïda
- 20 Millorar la senyalització informativa i d'orientació

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.6

Creació d'una normativa municipal de mobilitat sostenible aplicada al disseny urbà

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Estudi de normes de mobilitat per al disseny urbà de Vilafranca	1	1	12.000,00 €	12.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	12.000		12.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	6.000		2.000
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	6.000		2.000

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.7

Millora i homogeneització de la senyalització direccional

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar un pla director de senyalització de Vilafranca del Penedès, que revisi els itineraris principals per accedir al conjunt d'equipaments i barris de la vila així com per sortir cap a les poblacions properes, incorporant també el concepte de "Sortida - Totes direccions". El pla haurà de considerar la xarxa bàsica de circulació que s'estableixi per a l'escenari posterior a l'execució dels vials sobre el cobriment del ferrocarril, i les conversions d'eixos viaris principals a un sol sentit de circulació.

Fase 1 Realitzar el pla director de senyalització. Es proposa que s'arribi al detall de projecte executiu.

Fase 2 Executar les actuacions del pla director de senyalització

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

- 20 Millorar la senyalització informativa i d'orientació
- 12 Millorar la jerarquització, la seguretat i l'eficiència de la xarxa viària

Objectius relacionats

1		3
	5	6
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
418	Intensitat mitjana diària de circulació de vehicles motoritzats en la Rambla de Nostra Senyora	Execució	Pla
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.7

Millora i homogeneització de la senyalització direccional

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Pla director de senyalització direccional i turística de Vilafranca del Penedès	1	1	12.000,00 €	12.000	
Col·locació de senyalització tipus pal telescòpic amb panells direccionals	A determinar en el pla director de senyalització. En molt casos es completarà senyalització existent	2	100 senyals	900,00 €/senyal	90.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	12.000	90.000	102.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	6.000	22.500	17.000
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	6.000	22.500	17.000

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.8

Millora de la senyalització a l'illa de vianants del Centre Vila

Descripció de la mesura

Es proposa establir una senyalització estandaritzada per a tots els accessos a l'illa de vianants, incorporant la informació necessària respecte les activitats de càrrega i descàrrega, les condicions de circulació, parada i estacionament de tots els vehicles motoritzats, condicions per a la circulació de les bicicletes, etc.

Fase 1 Es proposa senyalitzar els accessos existents.

Fase 2 Es proposa senyalitzar els nous accessos generats durant l'ampliació de l'illa de vianants en el marc del pla d'accessibilitat a la via pública.

Àmbit d'actuació

Accessos a l'illa de vianants

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Associacions de comerciants

Estratègies relacionades

- 18 Promoure la seguretat viària
- 3 Millorar la seguretat per als vianants
- 6 Promoure un increment de l'ús segur de la bicicleta
- 16 Millorar l'oferta d'espai i la regulació de la distribució urbana de mercaderies

Objectius relacionats

1	2	3
4	5	6
7		
10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.8

Millora de la senyalització a l'illa de vianants del Centre Vila

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de senyalització vertical reguladora d'usos en els accessos a una illa de vianants	Accessos existents a l'illa de vianants	1	11 senyals	400,00 €/senyal	4.400	
Col·locació de senyalització vertical reguladora d'usos en els accessos a una illa de vianants	Nous accessos a l'illa de vianants	2	5 senyals	400,00 €/senyal	2.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	4.400	2.000	6.400
Inversió mitjana anual (sense IVA)	2.200	500	1.070
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	2.200	500	1.070

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.9

Creació d'una eina sobre plataforma SIG per a la gestió de les actuacions i el seguiment del PMU

Descripció de la mesura

Es proposa desenvolupar una eina sobre plataforma de SIG per a la gestió del PMU. L'instrument hauria de tenir digitalitzat l'estat actual de la xarxa de transport així com les principals actuacions aprovades amb el PMU, oferint una actualització ràpida dels principals indicadors de seguiment del pla (km de zona 30, km de via a executar, longitud de voreres segons el seu gran d'accessibilitat, longitud de carrils bici per tipologies, recorreguts de les línies d'autobús, parades d'autobús segons tipologies, estat de conservació, etc.). Preveure també la creació d'un SIG per a la localització i seguiment dels accidents de trànsit.

Fase 1 Encarregar el desenvolupament de l'eina de gestió i invertir en formació tècnica per a la seva utilització.

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Ajuntament

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Servei de Via Pública

Altres agents a implicar

Ajuntament de Vilafranca - Servei de Plànols i Estadística /
Policia Local

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

21 Aplicar les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC)

10		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.9

Creació d'una eina sobre plataforma SIG per a la gestió de les actuacions i el seguiment del PMU

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Encarregar estudi / projecte	Eina de gestió del PMU sobre plataforma SIG	1	1	15.000,00 €	15.000	
Organització de curs de formació	Tècnics municipals encarregats de la gestió i el seguiment del PMU	1	20 hores x 2 persones	100,00 €/hora	4.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	19.000		19.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	9.500		3.170
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	9.500		3.170

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.10

Realitzar un control periòdic del soroll dels vehicles motoritzats

Descripció de la mesura

Es proposa realitzar actuacions periòdiques de control del soroll en general i els ciclomotors en particular per part de la Policia Local.

Fase 1 -

Fase 2 -

Àmbit d'actuació

Municipi

Promotor / Responsable

Policia Local

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

		6

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
410	% vehicles que superen el nivell sonor permès en els controls en zona urbana	Eficàcia	Anual
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.11

Incorporar paviments sonoredactors dins els plans de reasfaltats i manteniment del viari segons els nivells sonors detectats

Descripció de la mesura

Realitzar periòdicament estudis de soroll a la via pública i realitzar reasfaltats amb paviment sonoredactor prioritàriament en aquells carrers on es superin els nivells establerts en el Mapa de Capacitat Acústica de Vilafranca del Penedès.

Fase 1 Es proposa asfaltar amb paviment sonoredactor alguns carrers estrets que suporten intensitats importants de turismes i motos però per on no circulen de forma important autobusos ni camions de gran tonatge que no són compatibles amb aquests paviments.

Fase 2 Es proposa realitzar un estudi de mesures a la xarxa viària i establir noves prioritats de reasfaltat en funció dels resultats obtinguts.

Àmbit d'actuació

Nuli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Serveis de Via Pública i Medi Ambient

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

Objectius relacionats

19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

		6

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
409	% longitud de carrers urbans amb paviment sono-reductor	Execució	Anual
407	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 75dB	Eficàcia	Pla
408	% longitud de carrers urbans amb nivell sonor equivalent diürn superior a 65dB	Eficàcia	Pla

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.11

Incorporar paviments sonoreductors dins els plans de reasfaltats i manteniment del viari segons els nivells sonors detectats

Detall d'actuacions i pressupost aproximat

Unitat d'actuació	Localització / Detalls	Fase	Mesuraments	Cost unitari (sense IVA)	Inversió	Explot. / Mantenim.
Col·locació de paviment sonoreductor	A determinar, possibles punts: C/Cid i C/Beneficiència	1	4.000 m ²	40,00 €/m ²	160.000	
Encarregar estudi / projecte	Mesuraments del nivell sonor equivalent en període diürn a la xarxa viària	2	1	10.000,00 €	10.000	
Col·locació de paviment sonoreductor	A determinar en estudi	2	8.000 m ²	40,00 €/m ²	320.000	

Observacions respecte al càlcul del pressupost i el finançament

--

	Fase 1	Fase 2	Total
Durada del pla (anys)	2	4	6
Inversió total (sense IVA)	160.000	330.000	490.000
Inversió mitjana anual (sense IVA)	80.000	82.500	81.670
Explotació / Manteniment (cost anual per fase i cost total del Pla)			
Total anual (Inversió + Explotació)	80.000	82.500	81.670

Pla de Mobilitat Urbana de Vilafranca del Penedès

Mesura E.12

Incorporar criteris d'eficiència energètica i d'emissions en la renovació de la flota de vehicles municipal

Descripció de la mesura

Es proposa que a mesura que es renovi la flota de vehicles municipal, o es revisin les concessions dels serveis urbans contractats, es considerin de forma molt especial les característiques de consum d'energia, soroll i generació d'emissions d'aquests serveis. Cal destacar especialment la importància de realitzar aquestes polítiques amb les flotes de vehicles pesants com la del servei de recollida de residus o la flota d'autobusos urbans.

Fase 1 Es proposa elaborar un plec de criteris per a la compra de vehicles i/o la concessió de serveis urbans municipals

Fase 2 Es proposa incorporar vehicles ambientalment més eficient en la renovació del parc de vehicles municipal, i a nivell de prova pilot seria interessant disposar d'alguns vehicles elèctrics no sorollosos per a l'administració c serveis en l'àmbit de l'illa de vianants del Centre Vila. Coordinar amb actuació D.3.

Àmbit d'actuació

Nuli urbà

Promotor / Responsable

Ajuntament de Vilafranca del Penedès - Serveis de Via Pública i Medi Ambient

Altres agents a implicar

Estratègies relacionades

- 15 Promoure vehicles més eficients i un ús més eficient dels vehicles motoritzats
- 19 Reduir les emissions sonores derivades dels vehicles motoritzats

Objectius relacionats

	5	6
7		

Principals indicadors relacionats

nº	Descripció	Tipus	Revisió
413	nº de vehicles municipals amb biocombustibles, gas natural, híbrids o elèctrics	Execució	Anual

