

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE RIUDOMS 2022-2028

Document 1. MEMÒRIA

29 d'abril del 2022



Ajuntament de
Riudoms



CRÈDITS

Direcció Facultativa



Sergi Pedret Llauredó
Alcalde de Riudoms

Núria Mas Folch
Primera tinent d'alcalde

Equip redactor



Jordi Castelló i Santamaria
Ambientòleg. Director de Vaic Mobility

Carlos Domínguez Puig
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Gerard Fernández Gómez
Arquitecte

Marc Nadal Agustí
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Inés Llimona Torrente
Estudiant de Geografia, Medi Ambient i
Planificació Territorial

CONTINGUTS

1	Introducció i objectiu	4
1.1	Objectius generals de l'estudi	4
1.2	Principis directores de la planificació de la mobilitat.....	4
1.3	Normativa, plans i programes relacionats	7
2	Marc General.....	12
2.1	Situació geogràfica	12
2.2	Estructura territorial.....	13
2.3	Dades demogràfiques i econòmiques.....	19
2.4	Parc de vehicles i motorització.....	21
3	Diagnosi de la mobilitat actual	26
3.1	Mobilitat Global.....	26
3.2	Mobilitat a peu	27
3.3	Mobilitat en bicicleta i VMP.....	36
3.4	Mobilitat amb transport públic	37
3.5	Distribució urbana de mercaderies	38
3.6	Mobilitat amb vehicle privat motoritzat.....	39
3.7	Aparcament	41
4	Programa d'actuacions.....	44
4.1	Millora de l'espai públic i l'activitat comercial.....	45
4.2	Millora de l'accessibilitat i seguretat de la xarxa de vianants.....	54
4.3	Reordenació de la mobilitat a l'avinguda Pau Casals.....	61
4.4	Mobilitat escolar autònoma, segura i sostenible	69
4.5	Reducció de la velocitat i millora de la seguretat viària.....	72
4.6	Alternatives per als desplaçaments interurbans.....	81
4.7	Gestió i promoció de la mobilitat sostenible	87

1 Introducció i objectiu

1.1 Objectius generals de l'estudi

Els objectius que persegueix un Pla de Mobilitat Urbana són els següents:

- Realitzar una diagnosi actualitzada de les disfuncions del sistema de mobilitat al municipi de Riudoms, incorporant específicament les percepcions dels problemes per part de la ciutadania.
- Proposar els objectius i estratègies que han de guiar la planificació de la mobilitat al municipi, d'acord amb els principis directors de la mobilitat establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i buscant el major consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els tècnics municipals de Riudoms.
- Proposar actuacions concretes que desenvolupin els objectius i estratègies del pla, i formular un programa d'actuació a 6 anys.
- Establir els indicadors i mecanismes de seguiment i avaluació del pla.

1.2 Principis directors de la planificació de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, també estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana. El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. El present apartat és una adaptació del text de la "Guia bàsica per

a l'elaboració de plans de mobilitat urbana", editada el juliol de 2006 pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

La Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- Competitivitat.
- Integració social
- Qualitat de vida.
- Salut.
- Seguretat.
- Sostenibilitat.

Aquests sis elements, que es desenvolupen tot seguit, agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riudoms s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

1.2.1 Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que aporti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual i social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

- Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en temps i preus raonables.
- Accedir, els treballadors, als seus centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents in itinere.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigut per als desplaçaments.
- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global) no estimula la reducció dels costos diferents a la societat.

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport. El mateix Llibre blanc estudia diverses estratègies aplicables per a invertir la situació actual, i és un factor comú en cadascuna la necessitat d'establir una tarifació adequada del transport, especialment per carretera.

En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de

congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.

- I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se n'aprofita la capacitat.

1.2.2 Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- Redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- Comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents

modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

1.2.3 Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat "pont" entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials.

1.2.4 Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin l'ús de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència d'estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

1.2.5 Seguretat

Els accidents de trànsit són avui en dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya (amb un objectiu de reducció del 50% del nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit per al període 2014-2020) i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea (on es marca l'objectiu d'aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2011- 2020).

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, mentre que la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

- La primera implica el traspàs de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats.
- La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.

1.2.6 Sostenibilitat

Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE on s'emfasitza la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest llindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients. Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.

1.3 Normativa, plans i programes relacionats

El present document té en compte la relació amb les normatives, plans i programes que es descriuen tot seguit.

1.3.1 Mobilitat

Normativa europea

- Llibre Blanc del Transport 2050: entre els seus objectius, contempla eliminar el 50% dels vehicles amb carburants convencionals de les ciutats el 2030.
- Llibre Verd de la Mobilitat Urbana 2007: document que fixa criteris respecte a l'elaboració dels plans de transport urbà sostenible.
- Directiva 2014/94/UE. Implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius (2014): preveu requisits mínims per a la creació d'aquesta infraestructura, incloent punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i punts de proveïment de gas natural (GNC i GNL) i d'hidrogen.

Normativa estatal

- Pla Estratègic d'Infraestructures del Transport (PEIT) 2005 – 2020: estableix la intervenció de l'Estat en concerts d'actuacions en infraestructures i programes de transport urbà i metropolità.
- Estratègia Espanyola de Mobilitat Sostenible (EEMS; 2009): determina les directrius per inspirar documents de planificació més específics i orienta la Ley de Movilidad Sostenible.
- Estratègia d'Impuls al Vehicle amb Energies Alternatives (VEA; 2014-2020): té com a objectiu permetre que la indústria d'automoció i equipament estigui preparada en les noves tecnologies necessàries relatives a la industrialització, el mercat i la infraestructura.
- Reial Decret 639/2016. Marc de mesures per a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius (2016): regula les

mesures concretes per assegurar la creació d'una infraestructura que garanteixi el subministrament d'electricitat, hidrogen i gas natural al sector del transport.

- Pla d'impuls a la Mobilitat amb Vehicles d'Energies Alternatives (MOVEA; 2016): unifica els diferents programes i plans dirigits a donar suport a l'adquisició dels vehicles més eficients, alhora que amplia els vehicles objecte de suport (electricitat, GLP, gas natural, motocicletes elèctriques...).

Normativa autonòmica

- Llei 9/2003 de la Mobilitat (2003): té com a objectiu establir els principis i els objectius als quals a de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i el transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i seguretat.
- Decret 466/2004. Instruments de Planificació de la mobilitat (2004): estableix els procediments per a l'elaboració de tots els instruments de planificació de la mobilitat contemplats en la Llei.
- Decret 362/2006. Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM; 2006): constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la Llei de Mobilitat.
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC; 2006-2026): estableix un nou model de planificació del transport i de les infraestructures de la mobilitat per a Catalunya, amb la voluntat de donar una forta empenta a la participació del ferrocarril.
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC; 2017-2020): Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb 'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.
- Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya (PEBC; 2008-2012): marca les directrius de planificació i desenvolupament per la promoció de la bicicleta com a mode de transport, lleure, esport i turisme. Fixa criteris de disseny d'una xarxa d'acord amb la demanda d'ús de la bicicleta,

la connexió amb altres modes de transport i normes de disseny per a la construcció de la xarxa.

- Pla estratègic de seguretat Viària de Catalunya (PESV) 2014-2020: és el document clau que revisa i proposa les línies estratègiques a seguir i les actuacions necessàries per assolir els objectius generals de seguretat viària a Catalunya.
- Pla d'Acció per al desplegament d'infraestructures de recàrrega per als vehicles elèctrics (PIRVEC; 2016-2019): té l'objectiu de convertir Catalunya en una regió atractiva per al vehicle elèctric a través de la garantir de subministrament energètic als usuaris i al parc de vehicles.

1.3.2 Contaminació atmosfèrica

Normativa europea

- COM (2005) 446 final. L'estratègia temàtica sobre la contaminació atmosfèrica 2022: es pretén arribar a assolir nivells de qualitat de l'aire que no suposin ruscus inacceptables per a la salut de les persones ni per al medi ambient.
- Directiva 2008/50/CE relativa a la qualitat de l'aire i a una atmosfera més neta a Europa: refon els aspectes més importants de les anteriors directives i esdevé el nou marc regulador de la qualitat de l'aire a Europa. Preveu l'elaboració de plans i programes dirigits a disminuir els valors límits dels contaminants presents en aglomeracions urbanes, i introdueix el mesurament de PM_{2,5}.
- Organització Mundial de la Salut (OMS): estableix lindars d'immissió de NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5} tenint en compte l'efecte sobre la salut de les persones.

Normativa estatal

- Llei 43/2007. Qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera: estableix les bases en matèria de prevenció, vigilància i reducció de la contaminació atmosfèrica.
- Reial Decret 102/2011 relatiu a la millora de la qualitat de l'aire: estableix les normes relatives als mètodes de referència, validació de dades i ubicació dels punts de mesurament per a l'avaluació de la qualitat de l'aire.
- Pla Nacional de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera (Pla Aire II; 2017-2019): té com a finalitat millorar la qualitat de l'aire, identificant com a principal font d'emissió de partícules de NO₂ a les principals ciutats el trànsit rodat. Proposa la classificació dels vehicles en funció dels nivells de contaminació que emeten, per tal de facilitar la discriminació positiva dels vehicles més respectuosos amb el medi ambient, i esdevenir un instrument eficaç per establir polítiques

municipals útils en episodis d'elevada contaminació, establir zones de baixes emissions en els centres urbans i contribuir a la promoció de vehicles propulsats per energies alternatives.

Normativa autonòmica

- Llei 22/1983. Protecció de l'ambient atmosfèric: va ser la primera que va regular la contaminació atmosfèrica a Catalunya. La seva aprovació va comportar la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica a Catalunya .
- Decret 203/2009. Pla per a la millora de la qualitat de l'aire 2011-2015: permet al govern de la Generalitat prorrogar el Pla d'actuació 2007-2010.

1.3.3 Energia i canvi climàtic

Compromisos internacionals

- Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic 1994: té com a objectiu estabilitzar les concentracions de gasos amb efecte d'hivernacle a l'atmosfera.
- Protocol de Kyoto 1997. Segon Període de Kyoto 2013-2020: primer acord internacional per lluitar contra el canvi climàtic, amb un total de 38 països industrialitzats. El segon Període de Kyoto per al període 2013-2020 té com a objectiu les emissions de GEH de l'ONU al 20% respecte 1990.
- Acord de París 2015: nou acord històric per combatre el canvi climàtic. Té l'objectiu mantenir l'augment de temperatura al final del segle XXI per sota dels 2°C.

Normativa europea

- Paquet legislatiu Energia i Clima 2009-2020: es concreten un conjunt de mesures per reduir els FEH en un 20% en relació a 1990, reduir un 20% el consum energètic en relació a un escenari tendencial i incrementar l'ús d'energies renovables un 20%.
- Estratègia Europa 2020. Estratègia Energètica 2030: tenen com a objectiu assolir un creixement intel·ligent, sostenible i integrador. L'Estratègia 2030 es fixa una reducció del 40% d'emissions de GEH respecte 1990, un 27% de consum d'energia renovable i almenys el 27% d'estalvi energètic en comparació amb un escenari tendencial.

Normativa estatal

- Pla Nacional d'Acció d'Eficiència Energètica 2017-2020: es configura com a eina central de la política energètica per aplicar la directiva 2012/27 UE.

- Estratègia d'estalvi i eficiència en energètica a Espanya 2004-2012: identifica el sector de transport com el sector amb el potencial d'estalvi energètic més important, ja que suposa un 42% del consum total. Incorpora mesures orientades a l'estalvi energètic en el sector del transport. Preveu l'elaboració de plans de mobilitat urbana en municipis de més de 50.000 habitants.
- Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta (EECCCEL). 2007-2012-2020: instrument marc que defineix els àmbits i sectors on adoptar polítiques i mesures per mitigar el canvi climàtic, pal·liar els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals.
- Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC) 2006: marc de referència per a la coordinació entre les administracions públiques en les activitats d'avaluació d'impactes, vulnerabilitat i adaptació al canvi climàtic a Espanya.

Normativa autonòmica

- Pla de l'energia i canvi climàtic de Catalunya 2012-2020: es proposa reduir en un 20% el consum d'energia primària l'any 2020 respecte un escenari tendencial, assolir un 20% de participació de les energies renovables en el consum brut d'energia final i augmentar la participació de les energies renovables en el sector del transport fins al 10%.
- Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic (ESCACC). 2013-2020: té com a objectiu estratègic la reducció de la vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic a Catalunya
- Llei catalana del canvi climàtic (LC3) 2016: té com a objectiu contribuir a l'assoliment d'una societat competitiva, innovadora i sostenible, amb baixes emissions de carboni i adaptada als impactes del canvi climàtic.

1.3.4 Soroll

Normativa europea

- Directiva 2002/49/CE sobre avaluació i gestió del soroll ambiental: té per objecte establir un enfocament comú destinat a evitar, prevenir o reduir els efectes nocius, incloent les molèsties, de l'exposició al soroll ambiental

Normativa estatal

- Llei 37/2003. Soroll: té per objecte prevenir, vigilar i reduir la contaminació acústica per tal d'evitar i reduir els danys que se'n poden derivar per a la salut humana els béns o el medi ambient.
- Reial Decret 1513/2005, Soroll: té per objecte l'avaluació i gestió del soroll ambiental.
- Reial Decret 1367/2007. Soroll: fa referència a la zonificació acústica, els objectius de qualitat i emissions acústiques, es defineixen els índexs de soroll i de vibracions, les seves aplicacions, efectes i molèsties sobre la població i la seva repercussió en el medi ambient.

Normativa autonòmica

- Llei 16/2002. Protecció contra la contaminació acústica: regula les mesures necessàries per prevenir i corregir la contaminació acústica provocada pels sorolls i les vibracions, i estableix un règim d'intervenció administrativa. Defineix les zones de sensibilitat acústica (alta (A), moderada (B) i baixa (C)) i dictamina que aquestes zones resten subjectes a revisió periòdica, com a màxim cada 10 anys.
- Decret 176/2009: s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002. Protecció contra la contaminació acústica: té l'objectiu de desenvolupar la llei 16/2002 i alhora assolir l'adequació a aquells preceptes de caràcter bàsic de la normativa estatal que incideixen directament en la normativa catalana i evitar una no desitjada situació d'incertesa jurídica.

1.3.5 Medi ambient

Normativa europea

- VII Programa d'Acció en matèria de Medi Ambient 2013-2020: té entre els seus objectius convertir la UE en una economia hipo carbònica, augmentar la sostenibilitat i augmentar l'eficàcia de la UE a l'hora d'afrontar reptes mediambientals i climàtics a nivell internacional

Normativa estatal

- Llei 21/2013 d'avaluació ambiental: té per objectiu garantir la màxima protecció ambiental en plans, programes i projectes.
- Llei 2/2011 d'economia sostenible: preveu un conjunt de mesures que pretenen modernitzar l'economia espanyola en els sectors financer, empresarial i ambiental. El transport i la mobilitat sostenible formen part de les mesures, mitjançant tres seccions: regulació del transport, planificació i gestió eficient de les infraestructures i dels serveis del transport i mobilitat sostenible.

Normativa autonòmica

- Llei 6/2009 d'avaluació ambiental de plans i programes: té per objectiu aconseguir la plena integració dels requeriments ambientals en els processos d'elaboració i de tramitació dels plans i programes que poden repercutir significativament en el medi ambient i que aproven l'Administració de la Generalitat de Catalunya, els ens locals i el Parlament. Per tal d'adaptar-se a la Llei estatal 21/2013, s'aprova la Llei 15/2015, de simplificació de l'activitat administrativa de la Generalitat de Catalunya i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica.
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya en l'horitzó 2026: full de ruta que fixa les línies i objectius estratègics clau per garantir la transició de Catalunya cap a una economia segura, ecoeficient i de baix contingut en carboni.

2 Marc General

2.1 Situació geogràfica

El terme municipal de Riudoms es troba situat a la comarca del Baix Camp, a uns cinc quilòmetres de Reus. És un territori amb una extensió de 32,32km² i està delimitat per Reus a l'est, l'Aleixar i Maspujols pel nord, les Borges del Camp al nord-oest, Botarell i Montbrió del Camp per l'oest, Vinyols i els Arcs pel sud-oest i Cambrils i Vilaseca pel sud (veure Figura 1). El poble es presenta planer en la seva totalitat però amb una lleugera inclinació cap al mar.

El territori riudomenc, es constitueix a partir de la riera de Maspujols, que és l'eix vertebrador pel qual s'han anat localitzant assentaments en la zona. La vila, es troba a 125 m d'altitud.

El municipi destaca per ser un terreny agrícola vinícola que principis del segle XX va experimentar un augment de les entitats socials i culturals que va permetre l'expansió i la dinamització del municipi.



Figura 1. Localització de Riudoms

Font: Vaic Mobility (2022), a partir del mapa base de l'ICGC

2.2 Estructura territorial

En aquest apartat, es descriuen les principals infraestructures que travessen el territori, les zones residencials, equipaments i les zones industrials existents.

2.2.1 Principals infraestructures lineals

Xarxa viària

Les principals vies que s'estableixen al municipi de Riudoms són (veure Figura 2):

- Carretera T11, antiga N-420, que connecta Reus amb Tarragona.
- Carretera T-310, connecta d'est a oest, Montbrió amb Reus i el nucli urbà de Riudoms pel sud.
- Carretera de les Borges (TV-3101), que connecta pel nord des del municipi de les Borges del Camp.
- Carretera de cambrils (TV-3142), que connecta Riudoms amb Cambrils, quan s'incorpora a la AP7.
- Carretera Vinyols (TV-3103), que travessa el municipi per l'est, connectant Vinyols i els Arcs amb Riudoms, pel sud-est.

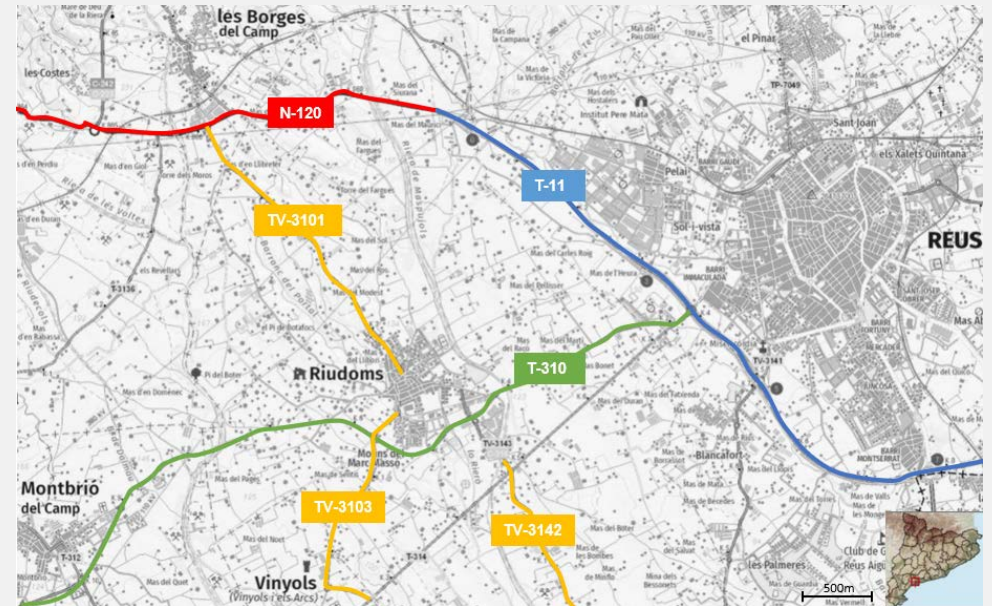


Figura 2. Principals vies que connecten amb Riudoms

Font: Vaic Mobility (2022), a partir del mapa base de l'ICGC

Xarxa ferroviària

El municipi no està directament servit per la xarxa ferroviària. Tanmateix, existeix oferta ferroviària en els municipis propers de les Borges del Camp (amb l'estació a 3 km de Riudoms), Reus (amb l'estació a uns 5 km) i Cambrils (amb l'estació a 7 km; veure Figura 3).

Les línies més properes són:

- Tarragona – Reus - Lleida: forma part de la via ampla d'Adif que enllaça Reus amb Aragó, passant per Marçà-Falset, Móra la Nova, Flix, Riba-roja d'Ebre i Faió-La Pobla de Massaluca. Hi circulen els serveis de rodalies de la línia RT1 i els regionals de les línies R14 i R15.
- Tarragona – Tortosa - València: forma part de la via ampla d'Adif que enllaça Tarragona amb la Comunitat Valenciana. Hi circulen els serveis regionals de la línia R16. Passa per Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla-Perelló-Deltebre, Camarles-Deltebre, l'Aldea-Amposta-Tortosa, fins arribar a Ulldecona-Alcanar-La Sénia.



Figura 3. Xarxa ferroviària propera a Riudoms

Font: Rodalies de Catalunya

2.2.2 Estructura urbana

El municipi de Riudoms es troba dividit en diversos barris, que es descriuen tot seguit.

Nucli antic

Està format per edificacions entre mitgeres, i una amplada entre façanes inferior als 7 metres (veure Figura 4)¹. Està delimitat per l'Avinguda Pau Casals i els carrers Sant Vicenç, Sant Antoni, Sant Pau i Muralla de la Font Nova. Acull les places de l'Om, de l'Església i Petita. En aquest entorn s'hi aplega activitat comercial orientada a satisfer necessitats quotidianes. El nucli antic acull l'edifici de l'Ajuntament, situat a la plaça de l'Om.

Eixample

S'estén en totes direccions com a continuïtat natural del nucli antic. La tipologia edificatòria és entre mitgeres, i una amplada entre façanes majoritàriament inferior a 7 metres (veure Figura 4). Les zones principals són:

- Eixample nord: constituït al voltant dels carrers de Sant Pau i Sant Antoni.
- Eixample sud: situat al sud de l'Avinguda Pau Casals i fins al Passeig dels Germans Nebot.
- Eixample est: edificat al voltant de l'Av. Pau Casals i el Raval de Sant Francesc, entre la Muralla de la Font Nova i la Pl. de l'Arbre.
- Eixample sud est: situat al sud de l'Avinguda Pau Casals i fins al Passeig dels Germans Nebot a tocar del polígon del Prat.
- Eixample oest: situat entre el carrer Sant Vicenç i l'Avinguda de Montbrió.

¹ Amb l'objectiu de complir la normativa relativa a accessibilitat, una amplada entre façanes inferior a 7 m amb pas de vehicles motoritzats hauria de ser plataforma única.



Figura 4. Nucli antic (esquerra) i eixample (dreta)

Font: Vaic Mobility (2021)

Cases en filera

Són agrupacions que estan formades per edificacions entre mitgeres, amb una amplada entre façanes igual o superior als 10 metres (veure Figura 5). La part principal s'ubica al nord-est del casc urbà, entre els carrers Doctor Fleming, Salvador Espriu, la Muralla de la Font Nova i l'Avinguda de Reus. Existeixen dues zones addicionals amb estructura urbana de nou eixample:

- La zona situada al nord de l'ermita de Sant Antoni de Pàdua, al voltant dels carrers de la Solana i de Mas Libori.
- La zona situada al sud del Passeig Germans Nebot, al voltant dels carrers del Xaloc i del Llevant.

Ciutat jardí

Està constituïda per zones amb edificació unifamiliar aïllada. L'amplada entre façanes és superior als 10 metres (veure Figura 5). Les dues principals zones de ciutat jardí són:

- Al nord del nucli antic, a l'entorn de les avingudes de l'1 d'Octubre i de Catalunya.
- Al sud del Passeig Germans Nebot i fins a la carretera T-310. En aquesta zona s'hi troba la urbanització Molí d'en Marc a l'oest, i la zona en procés de desenvolupament, a l'est del carrer de la Pluja.



Figura 5. Cases en filera (esquerra) i ciutat jardí (dreta)

Font: Vaic Mobility (2021)

2.2.3 Equipaments

Els equipaments de Riudoms es troben repartits per tot el municipi (veure plànol AA2). Destaquen les següents tipologies:

- Culturals i socials: La biblioteca pública municipal “Antoni Gaudí”, la residència i centre de dia o la vil·la romana de la Mola, l’ Auditori, Museu històric, l’Epicentre de Gaudí, a més de l’espai jove El Mercat i el Casal -Teatre.
- Religiosos: com poden ser l’església Parroquial de Sant Jaume (veure Figura 6) o la Capella de la Verge Maria.
- Educatius: la Llar d’Infants Municipal Picarols, l’Escola Beat Bonaventura Gran, l’Escola Cavaller Arnau, Institut Joan Guinjoan i Gispert i l’ Escola Municipal de Música.
- Sanitaris: El Centre d’Atenció Primària, que es considera la Àrea Bàsica de salut de Riudoms.
- Esportius: Camps de futbol municipals a tocar de la Riera de Riudoms i a l’altra banda, les piscines municipals.
- Altres: com poden ser la deixalleria, el dipòsit d’aigua o el cementiri municipal.

El mercat setmanal de Riudoms es realitza cada dijous a la plaça de l’Església.

2.2.4 Zones d’activitat econòmica

Riudoms presenta dues zones d’activitat econòmica:

- Polígon industrial del Prat: és la principal en mida i volum d’activitat. Està situat al sud-est del casc urbà. S’estén al voltant de la intersecció entre el Passeig Germans Nebot i la carretera de Cambrils (TV-3143) i arriba fins a la riera de Maspujols. Acull diverses naus industrials, un aparcament per a camions i el tanatori municipal.
- La segona zona industrial es troba a l’oest del casc urbà, a la carretera de Montbríó (T-310z).



Figura 6. Església Parroquial de Sant Jaume Apòstol

Font: Ajuntament Riudoms

2.2.5 Parcs, places i zones verdes

Els principals parcs, places i zones verdes del municipi són:

- Parc del Campàs.
- Parc de la Sort.
- Parc de Sant Antoni.
- Plaça de l'Arbre.
- Plaça de l'Església.
- Plaça Petita.
- Plaça d'Arnau del Palomar.
- Plaça portal de Ponent.
- Plaça de la Palmera.
- Plaça dels Gegants.
- Zona verda del límit sud del municipi.
- Zona verda contigua a la biblioteca Antoni Gaudí.
- Zona verda central de la via Romana.

2.2.6 Morfologia del terreny i pendents

El municipi de Riudoms presenta un pendent suau, va des dels 40 m fins al 180 m, concentrant-se els màxims pendents per la zona est i el nucli de la vila (veure plànol AA4). A la banda est travessa de nord a sud la riera de Maspujols. A l'oest s'hi troba la riera d'Alforja que separa el terme municipal de Riudoms amb el de Montbríó.



Figura 7. Polígon industrial del Prat

Font: Vaic Mobility (2022)



Figura 8. Plaça de l'Arbre

Font: Ajuntament de Riudoms

2.3 Dades demogràfiques i econòmiques

Actualment la població de Riudoms és de 6.617 habitants (Idescat, 2021), el que suposa una densitat de 204,0 hab./km². Tanmateix, la majoria de la població es troba concentrada al casc urbà del municipi. Des de l'any 1998 fins al 2020, la població a Riudoms ha augmentat, passant de poc més de 5.000 als més de 6.000 habitants actuals. Cal destacar però que és durant el període 1998 – 2008 quan es va dur a terme la major part d'aquest creixement, i des de 2008 la població s'ha mantingut estable (veure Figura 9)

Pel que fa a distribució per edats i sexe, la piràmide d'edats quinquennal de Riudoms presenta una part central predominant, corresponent al grup d'edat d'entre 40 i 59 anys, seguint el patró de la resta de la comarca del Baix Camp (veure Figura 10 i Figura 11) .

L'activitat econòmica principal del municipi és l'agricultura, ja que és una terra de cultius de regadiu on hi destaquen el cultiu de fruites i els avellaners a més de l'horta i els guarets, però alhora també presenta cultius de secà com els oliverars i en menor proporció les vinyes. Pel que fa a l'activitat ramadera pren especial atenció el sector avícola.

Respecte al sector industrial, el territori compta amb empreses metal·lúrgiques, fàbriques del sector alimentari, farmacèutic i plàstic entre d'altres. Presenta petites indústries i serveis que equilibren l'oferta econòmica i laboral.

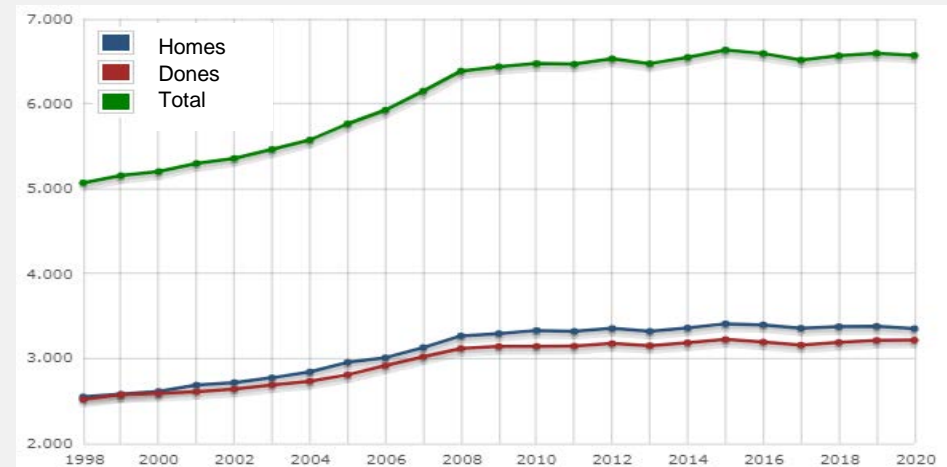


Figura 9. Evolució de la població per sexe a Riudoms

Font: IDESCAT (2021), a partir del padró continu de l'INE

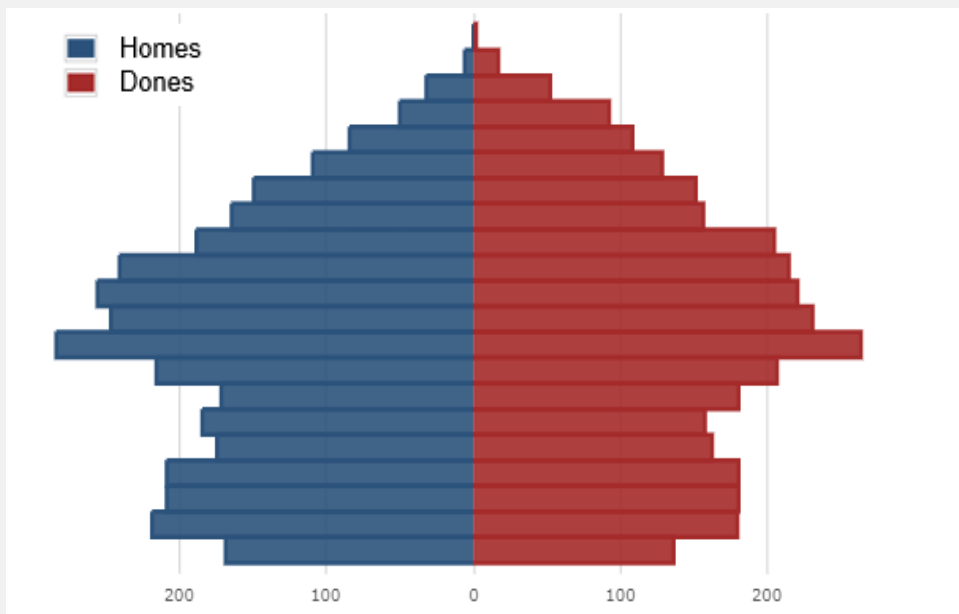


Figura 10. Piràmide d'edats de Riudoms (2020)

Font: IDESCAT (2021), a partir del padró continu de l'INE

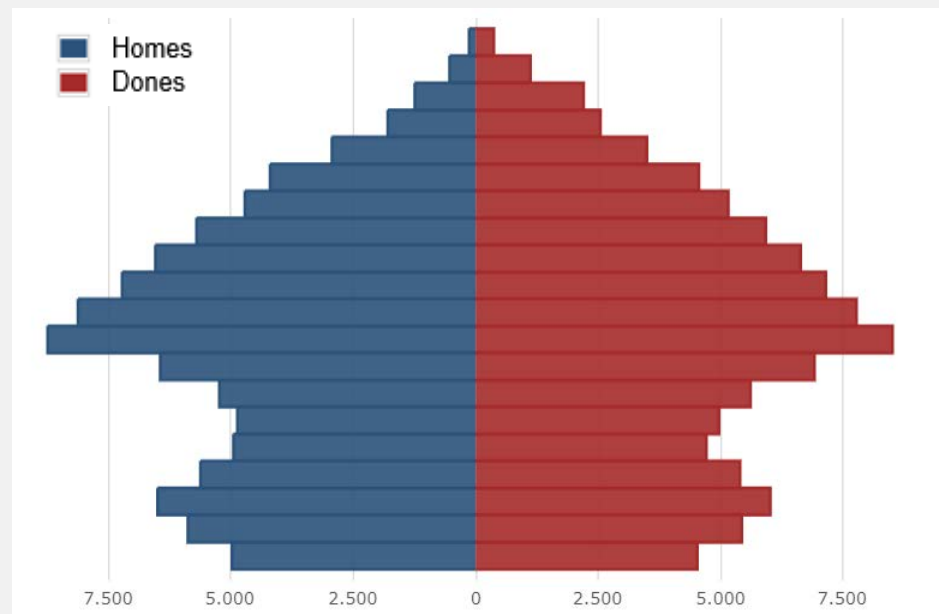


Figura 11. Piràmide d'edats de la comarca del Baix Camp (2020)

Font: IDESCAT (2021), a partir del padró continu de l'INE

2.4 Parc de vehicles i motorització

Segons les dades extretes d'Idescat, el parc de vehicles censat a Riudoms compta l'any 2020 amb un total de 6.147 vehicles, el que suposa un índex de motorització de 936 vehicles/1.000 habitants, valor superior als 769 vehicles vehicles/1.000 habitants de la comarca del Baix Camp i als 698 vehicles/1.000 habitants del conjunt de Catalunya.

2.4.1 Parc de vehicles segons tipologia

A partir del portal estadístic de la DGT s'obté un parc de 6.190 vehicles (dades de 2017). L'avantatge d'aquesta font és que permet desagregar el parc per tipus de vehicle, font de propulsió i antiguitat. Si s'analitza el parc de vehicles segons tipologia, es constata que el 58,3% corresponen als turismes, un 12,3% a motocicletes, un 9,6% a camions de fins a 3.500 kg, un 9,5% a furgonetes i un 5,9% a ciclomotors. La resta de vehicles representen un percentatge inferior al 5% sobre el total del parc de vehicles (veure Taula 1).

2.4.2 Parc de vehicles segons font de propulsió

Si s'analitza el parc de vehicles segons la font de propulsió, destaca el predomini del dièsel per sobre del de la gasolina, tal i com mostra la Taula 2. Segons les dades consultades els vehicles elèctrics i de gas natural encara tenen una presència testimonial.

Tipus de vehicle	Unitats	Percentatge
Turismes	3.607	58,3%
Ciclomotors	365	5,9%
Motocicletes	761	12,3%
Furgonetes	585	9,5%
Camions fins a 3.500 kg	593	9,6%
Camions més de 3.500 kg	43	0,7%
Remolcs	60	1,0%
Semiremolcs	26	0,4%
Tractors industrials	32	0,5%
Altres vehicles	118	1,9%
Total	6.190	100,0%

Taula 1. Parc de Vehicles segons tipologia de vehicle a Riudoms (2017)

Font: Vaic Mobility (2022), a partir de les dades del portal estadístic de la DGT

Tipus de vehicle	Unitats	Percentatge
Gasolina	2.793	45,1%
Dièsel	3.298	53,3%
Elèctric	1	0,0%
Gas Natural Comprimit	1	0,0%
Sense especificar	97	1,6%
Total	3.397	100,00%

Taula 2. Parc de Vehicles segons font de propulsió a Riudoms (2017)

Font: Vaic Mobility (2022), a partir de les dades del portal estadístic de la DGT

2.4.3 Parc de vehicles segons tipologia i font de propulsió

La Taula 3 mostra la font de propulsió de cada tipologia de vehicle. Pel que fa als turismes cal destacar el predomini del dièsel (57,3%). El dièsel també és majoritari en les furgonetes (85,0%) i els camions, especialment els pesants. Pel que fa als ciclomotors i les motocicletes la gasolina s'imposa per sobre del dièsel.

2.4.4 Parc de vehicles segons tipologia, propulsió i antiguitat

Les taules de les pàgines següents mostren la distribució del parc de vehicles segons tipologia, font de propulsió i antiguitat. Aquesta classificació permet conèixer la tecnologia euro de cada vehicle, i per tant la disponibilitat d'etiqueta ambiental per a la DGT. Aquesta etiqueta és utilitzada a nivell municipal i supramunicipal per a la definició de polítiques de foment o desincentivació a certes tecnologies en funció del seu impacte ambiental:

- En relació als turismes, el 57,4% disposa d'etiqueta ambiental (33,8% B i 23,6% C).
- Pel que fa als ciclomotors, només el 34,5% disposa d'etiqueta ambiental (30,1% B i 4,4% C).
- Quant a les motocicletes, el 46,5% tenen etiqueta ambiental (14,1% B i 32,5% C).
- Respecte a les furgonetes, només el 35,6% disposa d'etiqueta ambiental (24,% B i 11,5% C).
- Quant als camions de menys de 3.500 kg, el 39,8% tenen etiqueta (30,9% B i 8,9% C).
- En relació als camions de més de 3.500 kg, només el 18,6% disposa d'etiqueta (B).

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Unitats	Percentatge
Turismes	Gasolina	1.538	42,6%
	Dièsel	2.067	57,3%
	Altres	2	0,1%
	Total	3.607	100,0%
Ciclomotors	Gasolina	349	95,6%
	Dièsel	16	4,4%
	Total	365	100,0%
Motocicletes	Gasolina	761	100,0%
Furgonetes	Gasolina	88	15,0%
	Dièsel	497	85,0%
	Total	585	100,0%
Camions de fins a 3.500 kg	Gasolina	28	4,4%
	Dièsel	565	95,6%
	Total	593	100,0%
Camions més de 3.500 kg	Dièsel	43	100,0%
Remolcs i semiremolcs	Sense especificar	86	100,0%
Altres vehicles	Gasolina	29	19,3%
	Dièsel	110	73,3%
	Altres	11	7,3%
	Total	150	100,0%
Total		6.190	100,0%

Taula 3. Parc de vehicles segons tipologia de vehicle i font de propulsió a Riudoms (2017)

Font: Vaic Mobility (2022), a partir de les dades del portal estadístic de la DGT

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge
Gasolina	Pre euro		≤ 1993	-	349	9,7%
	Euro 1		1994 – 1996	-	73	2,0%
	Euro 2		1997 – 1999	-	161	4,5%
	Euro 3		2000 – 2005	B	399	11,1%
	Euro 4		2006 – 2010	C	220	6,1%
	Euro 5		2011 – 2013	C	83	2,3%
	Euro 6		≥ 2014	C	253	7,0%
	Total gasolina				1.538	42,6%
Turismes	Pre euro		≤ 1993	-	45	1,2%
	Euro 1		1994 – 1996	-	45	1,2%
	Euro 2		1997 – 1999	-	152	4,2%
	Euro 3		2000 – 2005	-	710	19,7%
	Euro 4		2006 – 2010	B	617	17,1%
	Euro 5		2011 – 2013	B	204	5,7%
	Euro 6		≥ 2014	C	294	8,2%
	Total dièsel				2.067	57,3%
Elèctric	Euro 6		≥ 2014	Zero emissions	1	0,0%
Gas natural comprimit	Euro 6		≥ 2014	ECO	1	0,0%
Total turismes					3.607	100,0%

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge
Gasolina	Pre euro		≤ 1999	-	43	11,8%
	Euro 1		2000 – 2003	-	194	53,2%
	Euro 2		2004 – 2014	B	107	29,3%
	Euro 4		≥ 2017	C	5	1,4%
	Total gasolina				349	95,6%
Ciclomotors	Pre euro		≤ 1999	-	1	0,3%
	Euro 1		2000 – 2003	-	1	0,3%
	Euro 2		2004 – 2014	B	3	0,8%
	Euro 3		≥ 2015	C	11	3,0%
Total dièsel				16	4,4%	
Total ciclomotors				365	100,0%	

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge
Motocicletes	Pre euro		≤ 1999	-	333	43,8%
	Euro 1		2000 – 2003	-	74	9,7%
	Euro 2		2004 – 2006	B	107	14,1%
	Euro 3		2007-2015	C	179	23,5%
	Euro 4		≥ 2016	C	68	8,9%
Total gasolina				761	100,0%	
Total motocicletes				761	100,0%	

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge	
Furgonetes	Gasolina	Pre euro	≤ 1993	-	58	9,9%	
		Euro 1	1994 – 1996	-	7	1,2%	
		Euro 2	1997 – 1999	-	4	0,7%	
		Euro 3	2000 – 2005	B	12	2,1%	
		Euro 4	2006 – 2010	C	3	0,5%	
		Euro 5	2011 – 2013	C	1	0,2%	
		Euro 6	≥ 2014	C	3	0,5%	
	Total gasolina					88	15,0%
	Dièsel	Pre euro	≤ 1993	-	89	15,2%	
		Euro 1	1994 – 1996	-	32	5,5%	
		Euro 2	1997 – 1999	-	40	6,8%	
		Euro 3	2000 – 2005	-	147	25,1%	
		Euro 4	2006 – 2010	B	105	17,9%	
Euro 5		2011 – 2013	B	24	4,1%		
Euro 6		≥ 2014	C	60	10,3%		
Total dièsel					497	85,0%	
Total furgonetes					585	100,0%	

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge	
Camions de fins a 3.500 kg	Gasolina	Pre euro	≤ 1993	-	3	0,5%	
		Euro 1	1994 – 1996	-	3	0,5%	
		Euro 2	1997 – 1999	-	2	0,3%	
		Euro 3	2000 – 2005	B	11	1,9%	
		Euro 4	2006 – 2010	C	4	0,7%	
		Euro 5	2011 – 2013	C	2	0,3%	
		Euro 6	≥ 2014	C	3	0,5%	
	Total gasolina					28	4,7%
	Dièsel	Pre euro	≤ 1993	-	44	7,4%	
		Euro 1	1994 – 1996	-	25	4,2%	
		Euro 2	1997 – 1999	-	76	12,8%	
		Euro 3	2000 – 2005	-	204	34,4%	
		Euro 4	2006 – 2010	B	146	24,6%	
Euro 5		2011 – 2013	B	26	4,4%		
Euro 6		≥ 2014	C	44	7,4%		
Total dièsel					565	95,3%	
Total camions < 3.500 kg					593	100,0%	

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge
Camions de més de 3.500Kg	Dièsel	Pre euro	≤ 1993	-	15	34,9%
		Euro 1	1994 – 1996	-	2	4,7%
		Euro 2	1997 – 1999	-	4	9,3%
		Euro 3	2000 – 2005	-	14	32,6%
		Euro 4	2006 – 2010	B	6	14,0%
		Euro 5	2011 – 2013	B	2	4,7%
Total dièsel					43	100,0%

Tipus de vehicle	Font de propulsió	Tecnologia	Anys	Distintiu ambiental	Unitats	Percentatge
Tractors industrials	Dièsel	-	≤ 1993	-	9	28,1%
		-	1994 – 1996	-	-	-
		-	1997 – 1999	-	1	3,1%
		-	2000 – 2005	-	10	31,3%
		-	2006 – 2010	-	4	12,5%
		-	2011 – 2013	-	2	6,3%
		-	≥ 2014	-	6	1,2%
Total dièsel					32	100,0%

Taula 4. Parc de vehicles segons tipologia de vehicle, font de propulsió i antiguitat a Riudoms (2017)

Font: Vaic Mobility (2022), a partir de les dades del portal estadístic de la DGT

3 Diagnosi de la mobilitat actual

3.1 Mobilitat Global

Segons les dades obtingudes a partir del posicionament dels telèfons mòbils del dia 5 maig de 2021, publicades pel Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, l'agrupació de municipis de Riudoms, les Borges del Camp i Montbrió del Camp duen a terme 44.889 desplaçaments diaris amb una distància superior als 500 metres.

Els desplaçaments interns a la zona formada per Riudoms, les Borges i Montbrió representen el 7,0% dels desplaçaments de més de 500 m.

Els principals orígens i destinacions de la resta de desplaçaments de més de 500 m són Reus (36,4%), Cambrils (13,0%), l'agrupació de municipis de Riudecanyes-Llaberia¹ (7,3%) i Tarragona (6,8%). En diumenge, Reus concentra el 27% dels desplaçaments, i Cambrils el 17% (veure Taula 5)

Municipi (o agrupació de municipis)	Desplaçaments*/dia feiner	Percentatge
Reus	16.344	36,40%
Cambrils	5.856	13,00%
Riudecanyes-Llaberia ¹	3.271	7,30%
Interns Riudoms + Les Borges + Montbrió	3.129	7,00%
Tarragona	3.052	6,80%
Muntanyes de Prades ²	2.090	4,70%
Mont-roig del Camp	1.602	3,60%
Siurana-Montsant ³	1.364	3,00%
Salou	1.256	2,80%
Vila-seca	992	2,20%
Almóster	745	1,70%
La Canonja	467	1,00%
Resta	4.721	10,50%
Total	44.889	100,00%

Taula 5. Desplaçaments d'un dia feiner a Riudoms (2021)

Font: Vaic Mobility (2021), a partir de les dades facilitades pel Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Desplaçaments de més de 500 metres.

¹Riudecanyes-Llaberia: l'Argentera, Botarell, Colldejou, Duesaiçües, Pratedip, Riudecanyes, Riudecols, la Torre de Fontaubella i Vilanova d'Escornalbou.

²Muntanyes de Prades: l'Albiol, l'Aleixar, Capafonts, la Febró, Maspujols, Mont-ral, Prades, Vallclara, Vilanova de Prades, Vilaplana i Vimodí i Poblet.

³Siurana-Montsant: l'Alforja, l'Arbolí, Cornudella de Montsant, Gratallops, el Lloar, Margalef, la Morera de Montsant, Poboleda, Porrera, Torroja del Priorat, Ulldemolins, la Vilella Alta i la Vilella Baixa.

3.2 Mobilitat a peu

3.2.1 Oferta de mobilitat a peu

Pel que fa a l'oferta de mobilitat a peu, Riudoms presenta una bona part de voreres amb amplades que no compleixen l'ordre VIV/561/2010 d'accessibilitat: amplada mínima lliure de pas d'1,80 metres amb estretaments puntuals en zones urbanes consolidades d'1,50 metres.

En el plànol AP1 es presenta una classificació de les voreres segons la seva amplada total, amb l'objectiu d'avaluar-ne la seva accessibilitat.

Nucli antic

La majoria dels carrers s'han anat transformant a plataforma única. Tanmateix, els vials que delimiten el nucli antic presenten amplades insuficients de voreres: Avinguda Pau Casals, carrer Sant Antoni, carrer Sant Pau i Font de la Muralla Nova.

Eixample

Es caracteritza per amplades de voreres no accessibles. Pràcticament no s'ha transformat cap carrer a plataforma única.

Cases en filera

Es caracteritza per tenir amplades de voreres amb condicions heterogènies d'accessibilitat. Presenta carrers amb voreres accessibles: Salvador Espriu, Sardana, Josep Maria Folch i Torres, part est de l'Avinguda Pau Casals. Els carrers Baltasar de Toda i Tàpies i Doctor Fleming tenen amplades de voreres entre 1,5 i 2,0 metres. Es destaca l'eix de la Via Romana en plataforma única. La resta de carrers tenen amplades de voreres no accessibles.



Figura 12. Condicions d'accessibilitat a l'eixample (esquerra) i cases en filera (dreta)

Font: Vaic Mobility (2022)

Ciutat jardí

Es distingeixen 3 zones pel que fa a l'accessibilitat:

- L'entorn de les avingudes 1 d'Octubre i Catalunya es caracteritza per amplades de voreres accessibles.
- La zona del Molí d'en Marc presenta amplades de voreres no accessibles
- El sector est, que es troba en procés de desenvolupament, presenta amplades de voreres accessibles.



Figura 13. Accés entre les places Arnau de Palomar i Església

Font: Vaic Mobility (2022)

3.2.2 Anàlisi dels passos de vianants

Per tal de d'identificar les condicions d'accessibilitat i seguretat de la xarxa de vianants, s'ha dut a terme una anàlisi dels 377 creuaments de la xarxa bàsica de vianants. S'analitzen els següents elements:

- Existència de pas de vianants.
- Existència de guais per a vianants.
- Visibilitat dels passos de vianants en els 5 metres previs als creuaments.
- Adequació dels passos de vianants a les trajectòries desitjables dels vianants i a uns radis de gir per a vehicles relatius a velocitats pròpies d'entorn urbans (<30 km/h).
- Pertinença a xarxa d'itineraris escolars per a vianants.
- Jerarquia viària per al vehicle privat.

1. Existència de pas de vianants

- El 31% dels creuaments no disposa de pas de vianants.
- El 55% sí disposa de pas de vianants.
- El 14% restant són creuaments amb plataforma única, sense necessitat de pas de vianants (veure Figura 14 i plànol AP5.1. Existència de passos de vianants).

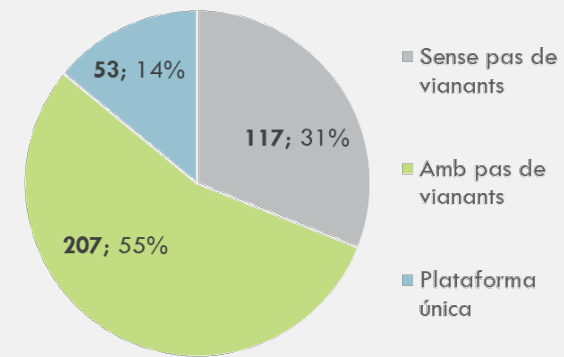


Figura 14. Existència de passos a la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

2. Existència de guals en els creuaments per a vianants:

- El 42% dels creuaments no disposa de guals accessibles per a vianants.
- El 7% dels creuaments només disposa d'un gual.
- El 37% dels creuaments disposa de guals.
- El 14% restant són creuaments amb plataforma única, sense necessitat de guals per a vianants (veure Figura 15 i plànol AP5.2. Existència de guals en els creuaments de vianants).

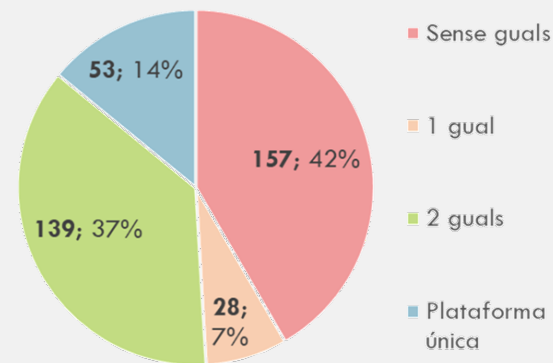


Figura 15. Existència de guals en els creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

3. Visibilitat dels creuaments per a vianants

- El 31% dels creuaments no disposa de pas de vianants.
- El 35% no presenten unes condicions adequades de visibilitat (vehicle estacionat davant del pas).
- El 34% dels creuaments restants sí disposen de visibilitat adequada (veure Figura 16 i plànol AP5.3. Visibilitat dels creuaments de vianants).

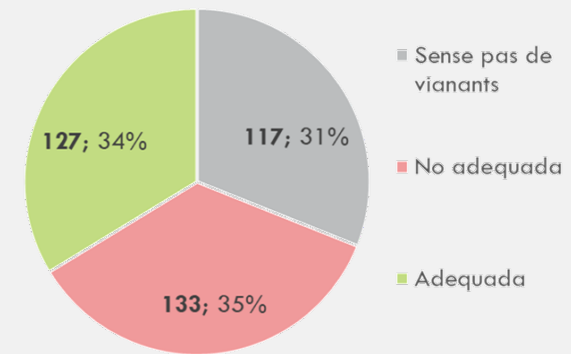


Figura 16. Visibilitat dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

4. Comoditat i seguretat viària dels passos de vianants

- El 31% dels creuaments no disposa de pas de vianants.
- El 39% dels creuaments no disposen de condicions adequades (trajectòries no rectilínies, longituds excessives, radis de gir per a vehicles que permeten velocitats excessives en trama urbana, etc.).
- El 16% dels creuaments sí disposen de condicions de comoditat i seguretat adequades, sumats al 14% de creuaments en plataforma única que també compleixen les condicions esmentades (veure Figura 17 i plànol AP5.4. Seguretat dels creuaments de vianants).

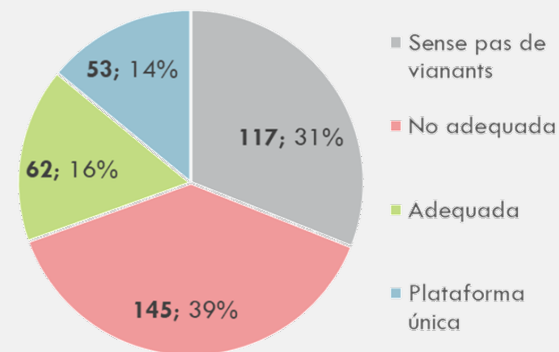


Figura 17. Comoditat i seguretat viària dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

5. Pertinença a xarxa d'itineraris escolars per a vianants.

El 34% dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants pertanyen a un itinerari escolar (veure Figura 18 i plànol AP5.5. Creuaments de vianants en itineraris escolars)

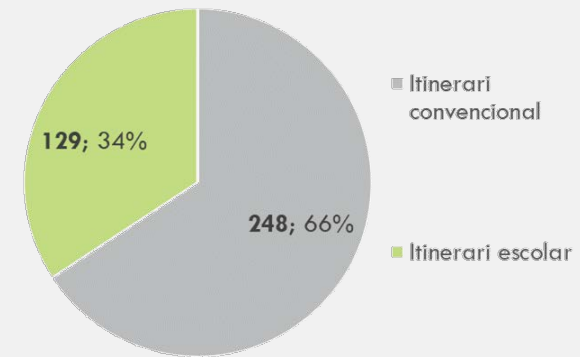


Figura 18. Creuaments de la xarxa bàsica de vianants en itinerari escolar

Font: Vaic Mobility (2022)

6. Jerarquia viària de la xarxa de vehicles

- El 57% dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants són sobre la xarxa bàsica de vehicles.
- El 29% de creuaments són sobre xarxa no bàsica en plataforma segregada.
- El 14% restant són sobre carrers en plataforma única (veure Figura 19 i plànol AP5.6. Jerarquia viària dels creuaments de vianants).

3.2.3 Demanda de mobilitat a peu

L'anàlisi de la mobilitat actual a peu s'ha basat en la quantificació de fluxos actuals en diferents punts del municipi per tal d'identificar on es concentren les majors intensitats de circulació dels vianants.

La metodologia ha consistit en realitzar comptatges en els vials del nucli urbà. En cada punt de comptatge s'ha quantificat el nombre de vianants per cada sentit. Els aforaments realitzats han estat (consultar plànol AP3):

- 1 comptatge de 24 hores de durada mitjançant càmera de vídeo a la Plaça d'Arnau del Palomar en un dia laborable per tal d'obtenir un patró de l'evolució diària del flux de vianants.
- 12 comptatges de 45 minuts de durada en diferents punts del municipi, que després s'han extrapolat a partir de les dades obtingudes en el comptatge de 24 hores.

A l'Annex, es poden consultar els punts exactes d'aquests aforaments i els resultats dels comptatges.

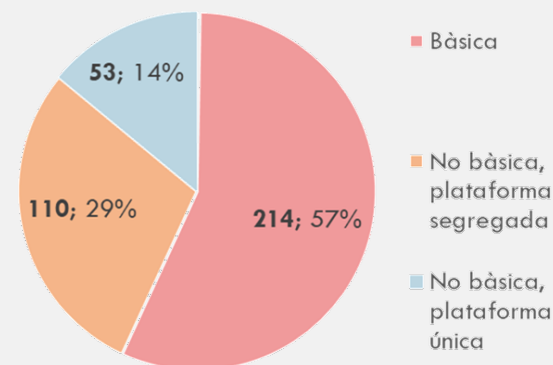


Figura 19. Jerarquia viària dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

Fluxos principals

S'han determinat que els carrers amb una major intensitat mitjana diària (IMD) de vianants són els següents:

- Carrer Doctor Fleming i accés a la Plaça de l'Església des de la Plaça Arnau de Palomar: + 1.000 vianants/dia feiner.
- Avinguda 1 d'Octubre, carrer Molins Nous, Avinguda Catalunya: 500-1.000 vianants/dia feiner.
- Carrer Sant Pau, carrer Major, Muralla de la Font Nova, Plaça de l'Església, Plaça Petita, Av. Verge de Montserrat: 200 – 500 vianants/dia feiner.

Destaca la “Y” formada per l'Av. 1 Octubre, Doctor Fleming i les places de l'Església i Arnau de Palomar, que s'estén a través del nucli antic fins a l'Av. Verge de Montserrat cap a l'escola Cavaller Arnau.

Itineraris mobilitat activa

El terme municipal de Riudoms disposa de diversos itineraris de mobilitat activa classificats en funció de la seva longitud. Aquests itineraris connecten amb el casc urbà, i principalment discorren pels següents carrers (consultar plànol AP4):

- Via Romana: 4 itineraris.
- Baltasar de Toda i Tàpies, Salvador Espriu, Av- Francesc Macià – Sant Vicenç, Molins Nous: 3 itineraris.
- Carrer Major, Av. Pau Casals, Raval de Sant Francesc, Sant Pau, Pg. Germans Nebot, Jacint Verdaguer, camí de les Passeres: 2 itineraris.

L'eix nord-sud places Arnau de Palomar – Església – Petita – Enamorats – Fadrins – Maragall – Baix Camp – Av. Verge de Montserrat – Pluja també acull 2 itineraris



Figura 20. Itinerari de mobilitat activa

Font: Vaic Mobility (2022)

3.3 Mobilitat en bicicleta i VMP

3.3.1 Oferta d'itineraris per a la bicicleta i VMP

Actualment el municipi de Riudoms no disposa d'infraestructura específica per a la bicicleta ni per a vehicles de mobilitat personal (en endavant, VMP). Les persones que circulen en bici o VMP comparteixen espai o bé amb els vehicles motoritzats a la calçada o bé amb els vianants a la vorera.

3.3.2 Demanda de mobilitat en bicicleta i VMP

L'anàlisi de la mobilitat en bicicleta i en vehicles de mobilitat personal s'ha dut a terme a partir dels aforaments en diversos punts del municipi, amb l'objectiu d'identificar tots els fluxos que es produeixen amb aquesta tipologia de vehicles, ja sigui en calçada o en vorera. En aquest sentit, s'han realitzat els següents aforaments (veure plànol AB2):

- 1 comptatge de 24 hores de durada mitjançant càmera de vídeo a la Plaça d'Arnau del Palomar en un dia laborable per tal d'obtenir un patró de l'evolució diària del flux de bicicletes i VMP.
- 22 comptatges de 45 minuts de durada repartits per diferents punts del municipi, que després s'han extrapolat a partir de les dades obtingudes en el comptatge de 24 hores.

A l'Annex, es poden consultar els punts exactes d'aquests aforaments i els resultats dels comptatges. S'observa un 77% de bicicletes i un 23% de VMPs. Els carrers amb una major intensitat mitjana diària (IMD) de bicicletes i VMPs són:

- Carretera TV-3103: + 200 bicis i VMPs/dia feiner.
- Av. Francesc Macià: 100-200 bicis i VMPs/dia feiner.
- Carrer Major, Sant Pau, Av 1-Octubre, Muralla de la Font Nova, Via Romana, Av. Pau Casals, Baltasar de Toda i Tàpies, Av. Catalunya: 50-100 bicis i VMPs/dia feiner



Figura 21. Persona circulant en bicicleta a l'Av. Pau Casals

Font: Vaic Mobility (2022)

3.4 Mobilitat amb transport públic

3.4.1 Oferta de serveis de transport públic

Ferrocarril

Les estacions més properes a Riudoms són les que donen servei a les estacions de Reus, les Borges del Camp i Cambrils. Les línies que passen per aquestes estacions són:

Serveis de rodalies

- Línia RT1 (Reus-Tarragona): presenta 3 parades, Tarragona, Vila-Seca i Reus, amb 5-6 expedicions diàries per sentit. En caps de setmana i festius no presta servei. Actualment aquesta línia es troba fora de servei degut al període de reducció de l'oferta vinculada a l'Estat d'Alarma decretat per la pandèmia de la COVID-19 el mes de març del 2020.

Serveis regionals

- Línia R14 (Barcelona – Vilanova i la Geltrú – Tarragona – Reus – Lleida), amb 5-6 expedicions diàries per sentit. Dona servei a les estacions de Reus i les Borges del Camp.
- Línia R15 (Barcelona – Vilanova i la Geltrú – Tarragona – Reus – Riba-roja d'Ebre), amb 17-18 expedicions diàries per sentit. Dona servei a les estacions de Reus i les Borges del Camp.
- Línia R16 (Barcelona Estació de França – Tortosa), amb 13-14 expedicions diàries per sentit. Dona servei a l'estació de Cambrils.



Figura 22. Mapa esquemàtic de la xarxa ferroviària propera a Riudoms

Font: Rodalies de Catalunya (2021)

Serveis d'Alta Velocitat

El Camp de Tarragona compta amb una estació de serveis d'Alta Velocitat de la línia Madrid – Saragossa – Lleida – Barcelona – frontera francesa, ubicada a La Secuïta, a 20 km de Reus. Disposa d'entre 9 i 13 expedicions diàries per sentit.

La connexió amb Reus es realitza mitjançant línies de bus que surten de l'estació d'autobusos.

Autobús interurbà

Riudoms és servit per una sola línia de bus interurbà, que uneix Pratdip amb Reus i Tarragona passant per Riudoms, mitjançant la línia operada per HISA (veure plànol AT1).

Compta amb 12-13 expedicions per sentit en dia feiner, en horari de 6:00 a 21:00 hores, el que suposa aproximadament una freqüència aproximada d'un bus cada 60-90 minuts. Els dissabtes, opera de 7:25 a 21:00 hores i els diumenges i festius opera de 7:45 a 21:20 hores.

La parada a Riudoms es troba situada a la cruïlla de l'Avinguda Francesc Macià amb l'Avinguda Pau Casals. El pas en doble sentit per l'Avinguda Pau Casals força els vehicles que circulen en sentit contrari a pujar a la vorera (veure Figura 23).

Tal com es mostra al plànol AT1, s'ofereix una cobertura limitada en el municipi. En aquest sentit es troba a faltar una parada que doni cobertura als polígons.

3.5 Distribució urbana de mercaderies

Durant la campanya de treball de camp no s'han identificat problemes pel que fa a la DUM, més enllà d'alguna furgoneta estacionada de manera irregular a la Plaça de l'Església en horari comercial de matí.



Figura 23. Autobús urbà al seu pas per l'Avinguda Pau Casals

Font: Vaic Mobility (2022)

3.6 Mobilitat amb vehicle privat motoritzat

3.6.1 Demanda de mobilitat en vehicle privat motoritzat

S'ha realitzat una campanya d'aforaments de trànsit per tal d'avaluar els fluxos de vehicles en els principals vials de Riudoms. La campanya ha consistit en realitzar els següents comptatges:

- 1 comptatge de 24 hores de durada mitjançant càmera de vídeo a la Plaça d'Arnau del Palomar en un dia laborable per tal d'obtenir un patró de l'evolució diària del flux dels vehicles privats motoritzats.
- 12 comptatges manuals de 45 minuts de durada en les vies més concorregudes en un dia laborable.
- 4 comptatges automàtics, dos d'ells situats en les vies d'entrada i sortida principals (TV-3103 i la T-310), un tercer al tram central de l'Avinguda Pau Casals i el darrer al Carrer de Sant Antoni.

A l'Annex es poden consultar els punts exactes d'aquests aforaments i els resultats dels comptatges (veure plànol AV2).

Els carrers amb una major intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats són:

- Av. Reus (costat est de la Plaça de l'Arbre): +5.000 v/d.
- Carretera de Cambrils, Salvador Espriu, Baltasar de Toda i Tàpies, Av. Pau Casals, Sant Vicenç, Sant Pau, Molins Nous, Av. Francesc Macià, TV-3103: 2.000 – 5.000 v/d.
- Av. 1-October, Av. Catalunya, connexió entre places Arnau de Palomar i Església i trams nord dels carrers Sant Vicenç i Salvador Espriu: 1.000 – 2.000 v/d.



Figura 24. Pas de vehicles a l'Avinguda de Reus

Font: Vaic Mobility (2022)

Anàlisi del trànsit a l'Avinguda Pau Casals- Reus

Aquest tram presenta en un dia feiner, un nivell de trànsit decreixent d'est a oest (veure plànol AV3).

- A l'accés est, hi accedeixen uns 3.500 vehicles per sentit des de la T-310 i uns 1.000 vehicles per sentit des de la carretera de Cambrils.
- Uns 1.700-2.100 vehicles per sentit es desvien pel c/ JM Folch i Torres. Asimetria de fluxos (sortides > entrades).
- Uns 1.300-1.800 vehicles per sentit es desvien pel c/BT i Tàpies. Asimetria de fluxos (sortides > entrades).
- Uns 700 vehicles d'entrada al municipi es desvien pel c/ de la Muralla de la Font Nova. Asimetria de fluxos (entrades > sortides).
- Uns 400 vehicles d'entrada al municipi es desvien cap al nucli vell i l'eixample antic sud. Asimetria de fluxos (entrades > sortides).
- Al costat oest de l'eix hi circulen uns 1.000 vehicles per sentit.

En el tram estret (Av. Francesc Macià – Muralla de la Font Nova) hi circulen entre 950 i 2.450 v/d en sentit oest, i entre 1.000 i 1.250 v/d en sentit est (veure Figura 25).

Anàlisi de la velocitat de circulació

Exceptuant el carrer Sant Antoni, amb una velocitat de circulació moderada, les velocitats mitjanes registrades en els diferents punts són superiors als 30 km/h (límit de velocitat per defecte a nivell estatal en vies urbanes amb un sol carril de circulació per sentit).

En el cas del percentil 85, la velocitat de circulació experimenta un augment relatiu del 20% respecte a la mitjana (veure Taula 6).



Figura 25. Circulació vehicle privat motoritzat per l'avinguda Pau Casals-Reus

Font: Vaic Mobility (2022)

Velocitat (km/h)	C/ Sant Antoni	Av. Reus	TV-3103	Av. Pau Casals
Mitjana	23	33	47	31
Percentil 85	27	41	57	39

Taula 6. Velocitats mitjanes en diferents punts de Riudoms (2021)

Font: Vaic Mobility (2022)

3.7 Aparcament

3.7.1 Oferta d'aparcaments

El municipi de Riudoms disposa d'oferta pública en calçada i fora de calçada (en bosses d'aparcament en superfície).

3.7.2 Demanda dels aparcaments

S'ha dut a terme una campanya de treball de camp durant el mes de maig de 2021. Amb l'objectiu de conèixer l'ocupació i rotació de les places analitzades, per als aparcaments centrals s'ha elaborat un estudi de rotació de matrícules. Per als aparcaments perifèrics s'ha realitzat un inventari d'ocupació. Als plànols AV4 i AV5, es mostren els resultats de l'estudi de rotació de matrícules i l'inventari d'ocupació.

Aparcaments centrals (rotació de matrícules)

Zona Sant Pau – 1-Octubre – Dr. Fleming – Pl. Arnau de Palomar (84 places)

S'observen les següents ocupacions al llarg del dia:

- 17 places ocupades 24h (20% residents sense rotació).
- 44-57 places ocupades per no residents del centre (52-68%).
- 3-7 places lliures al llarg del dia (4-8%).

S'observa indisciplina d'aparcament a la Plaça Arnau de Palomar, aprofitant "espais morts" de no circulació (veure Figura 26).

Es constata que és una zona amb elevada demanda d'aparcament de no residents a la zona, que podria millorar si es reduís el nombre de places ocupades sense rotació. Addicionalment, la bossa d'aparcament de Mercè Rodoreda presenta més de 15 places lliures durant tot el dia.



Figura 26. Aparcament a la plaça Arnau de Palomar

Font: Vaic Mobility (2022)

Zona places Església – Petita (28 places)

S'observen les següents ocupacions al llarg del dia:

- 0 places ocupades 24h (0% residents sense rotació).
- 21 places ocupades per no residents del centre (75%).
- Cap plaça lliure al matí, 4 lliures a la tarda i 11 lliures a la nit.

Es constata que és una zona amb elevada demanda d'aparcament de no residents a la zona, que ja funciona “de manera natural” com a zona blava. Destaca la gran quantitat de places lliures a la nit.

C/ Molins Nous (12 places)

S'observen les següents ocupacions al llarg del dia:

- 4 places ocupades 24h (33% residents sense rotació).
- 4-5 places ocupades per no residents del centre (33-41%).
- 3 places lliures al matí, cap lliure a la tarda, 1 plaça lliure a la nit.

A la tarda s'observa indisciplina d'aparcament (4 vehicles mal estacionats), malgrat disposar de més de 10 places lliures al solar habilitat al mateix carrer. Malgrat això, al solar li manca un arranjament d'accessos.

Solar BT Tàpies – Pl. Arbre (63 places)

- 15 places ocupades 24h (24% residents sense rotació).
- 13 (matí) - 3 (tarda) places ocupades per no residents del centre (5-20%)
- 34 places lliures al matí, 22 lliures a la tarda, 6 lliures a la nit.

Malgrat la seva proximitat al centre, aquest aparcament és percebut com un aparcament no cèntric, i és utilitzat com a aparcament nocturn per part dels residents de la zona. Presenta places lliures durant tot el dia.



Figura 27. Aparcament a les places Església i Petita

Font: Vaic Mobility (2022)

Aparcaments perifèrics (inventari d'ocupació)

Es constata la presència d'una oferta sobrant rellevant de places en aparcaments perifèrics en tots els moments del dia.

- Hort del Coques (114 places): ocupades 60-76 places.
- Avellaners – Passeres (68 places): ocupades 31-55 places.
- Carretera de Montbrió (160 places): ocupades 22-53 places.
- Sant Marc (96 places): ocupades 23-39 places.
- Germans Nebot (96 places): ocupades 2-13 places.
- Sant Antoni (26 places): ocupació vinculada al restaurant. Resta del dia sense ocupació.



Figura 28. Solar de l'hort del Coques

Font: Vaic Mobility (2022)

4 Programa d'actuacions







En el present apartat es recullen els reptes i les propostes a desenvolupar per garantir l'accessibilitat com a dret universal per a tota la ciutadania, posant en primer lloc tant el mode a peu i la resta de modes no motoritzats, prioritzant el transport públic i racionalitzant l'ús del vehicle privat motoritzat.

L'actual estudi de mobilitat per al període 2022-2028 es basa en l'establiment de 7 reptes principals, basats en la identificació de les principals problemàtiques a resoldre en matèria de mobilitat, per al període estipulat (l'ordre dels reptes no indica la seva prioritat):

Les actuacions definides en el present pla s'han agrupat segons els 7 reptes següents:

1. Millora de l'espai públic i l'activitat comercial.
2. Millora de l'accessibilitat i la seguretat a la xarxa de vianants.
3. Recomanació de la mobilitat a l'Avinguda Pau Casals.
4. Mobilitat escolar autònoma, segura i sostenible.
5. Reducció de la velocitat o millora de la seguretat viària.
6. Alternatives per als desplaçaments interurbans.
7. Gestió i promoció de la mobilitat sostenible.

4.1 Millora de l'espai públic i l'activitat comercial

Actuacions pull:	Actuacions push:
  	  
1. Objectius específics abordats	
Millora de l'espai públic i l'activitat comercial	
2. Descripció	
<p>L'activitat comercial de Riudoms es concentra a l'entorn de les places Arnau de Palomar, Església, Petita i els carrers Dr. Fleming i Molins Nous i la part superior de Muralla de la Font Nova.</p> <p>Les condicions d'accessibilitat per a vianants i de seguretat viària d'aquesta zona són millorables, especialment pel que fa als entorns de les 3 places i al carrer de la Muralla de la Font Nova.</p>	

3. Actuacions a implementar		
Nº	Actuació	Termini (< 6 anys, >6 anys)
1.1	Millora de l'espai públic de les places del centre	> 6 anys
1.2	Ampliació de voreres del carrer Muralla de la Font Nova	< 6 anys
1.3	Reordenació de l'aparcament al centre	< 6 anys
1.4	Nova bossa d'aparcament del centre	< 6 anys
4. Beneficis		
<p>Els beneficis de millorar l'espai públic del centre urbà, i en especial les places Arnau de Palomar suposa una millora en les condicions d'accessibilitat per als vianants i la seguretat viària d'aquesta zona.</p> <p>Pel que fa a la Plaça Arnau del Palomar, la principal actuació proposada farà que es guanyi espai a la Petita, s'uniran per tal de millorar la circulació que prioritzi els vianants.</p>		
5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls		
<p>L'element clau per al desenvolupament d'aquestes actuacions és la transformació i integració urbana per garantir espai i l'accessibilitat a peu.</p>		

4.1.1 Millora de l'espai públic de les places del centre

Descripció

Amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat i la seguretat viària i d'acord amb el Pla Local de Seguretat Viària, a la Plaça Arnau de Palomar es proposa el recreixement de la vorera des de la façana de l'església per tal de guanyar espai i desenvolupar altres usos de la plaça aprofitant la seva centralitat (estada, lleure, fires etc).

A més es garantirà l'accessibilitat per als vianants en tots els itineraris que travessen la plaça i es simplificarà l'actual intersecció en forma de rotonda + creuament en "T". Per altra banda, es millorarà la visibilitat del comerç local al reordenar l'aparcament en dos bosses d'aparcament alternatives.

Alhora es proposa convertir a sentit únic de circulació el tram entre les places de l'Església i Petita, i reordenar l'estacionament de vehicles del tram central. A mig termini es proposa reconèixer la prioritat dels vianants en el conjunt de les dues places mitjançant senyalització vertical que permeti la convivència amb la resta de vehicles a velocitat reduïda de 10 km/h (veure Figura 29).

Plànols

PP2. Actuacions de millora a la xarxa de vianants

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
90.000 €	> 6 anys

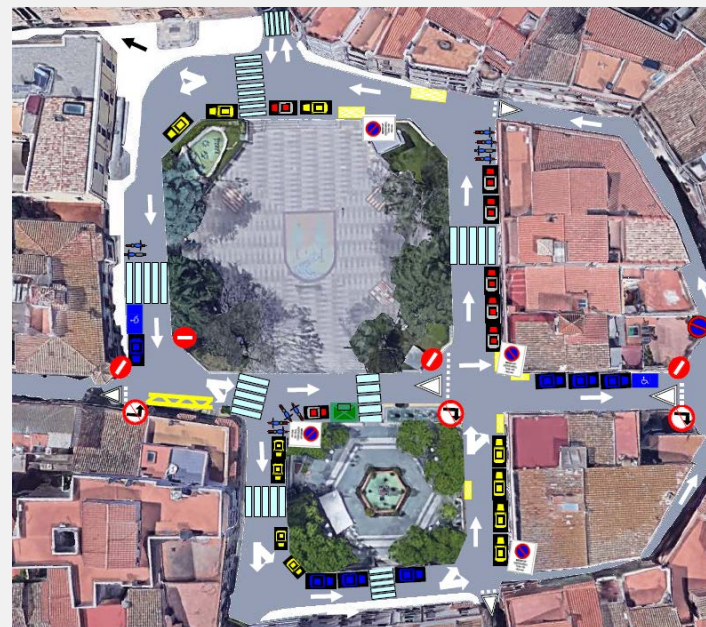


Figura 29. Esquema actuació plaça de l'Església i Plaça Petita

Font: Vaic Mobility (2022)

4.1.2 Ampliació de les voreres del carrer Muralla de la Font Nova

Descripció

En el carrer de la Muralla de la Font Nova, es proposa ampliar les voreres per tal de garantir l'accessibilitat dels vianants (veure Figura 30).

L'ampliació simètrica de voreres permet compaginar millor el flux de vianants a ambdós costats, millorant l'accessibilitat i la seguretat viària.

Plànols

PP2. Actuacions de millora a la xarxa de vianants

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
84.000 €	> 6 anys



Figura 30. Carrer Muralla de la Font Nova

Font: Vaic Mobility (2022)

4.1.3 Reordenació de l'aparcament al centre

Descripció

Amb la finalitat de millorar l'accessibilitat i la seguretat viària i de generar un espai públic més agradable, es proposa la reordenació de l'espai públic, en les tres places del centre. Amb aquesta actuació es produeix l'eliminació de 8 places d'aparcament en la Plaça Arnau de Palomar i 4 places en la plaça Església/Petita. Tanmateix, es disposa de bosses d'aparcament properes (100-175 m a peu) amb places disponibles (veure Figura 31):

- Bossa Mercè Rodoreda amb 15 places lliures durant el dia (veure Figura 32).
- Solar Molins Nous amb 13 places lliures durant el dia i 7 places lliures a la nit (veure Figura 33).

Donat que les dues bosses d'aparcament alternatives plantejades s'ubiquen en finques privades, es realitza l'anàlisi complementari de reubicació de la demanda d'aparcament al solar de Baltasar Toda i Tàpies/plaça de l'Arbre. (veure Figura 34). Donat aquest cas, es recomana arranjar un camí de connexió entre el solar i el carrer d'Enric Castro Casanovas.

Plànols

AV4. Anàlisi de l'aparcament al casc urbà. Rotació

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
1.000 €	< 6 anys

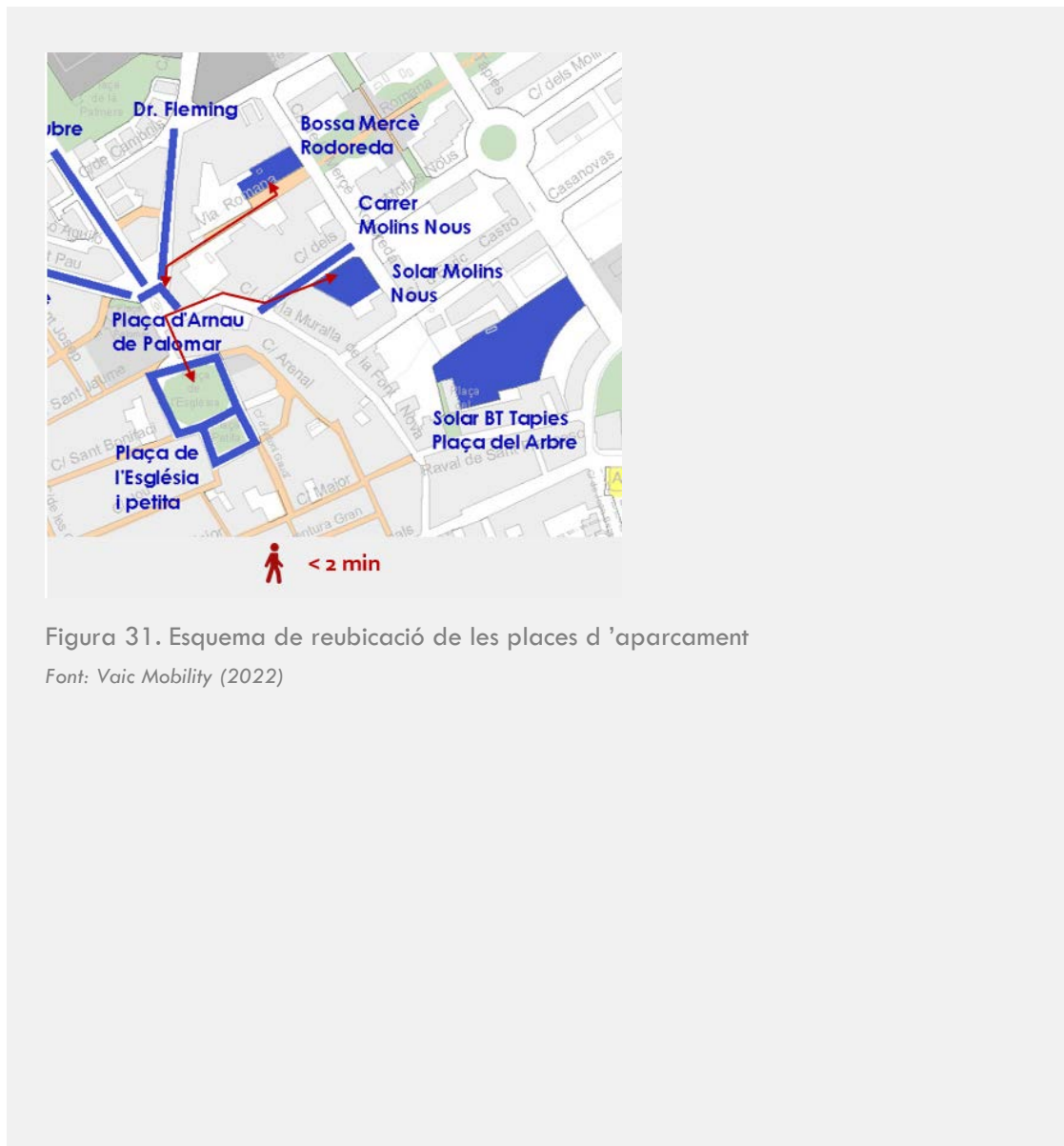
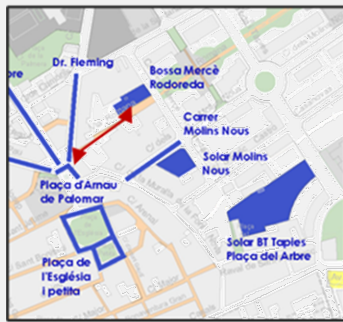
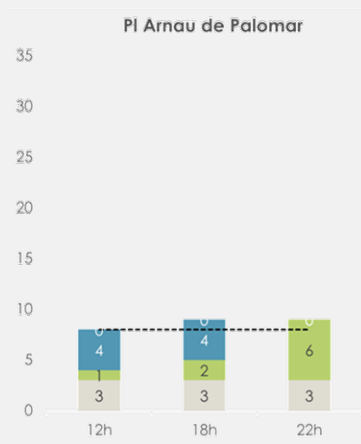
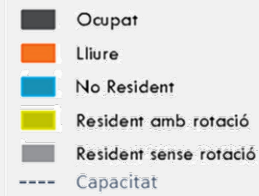


Figura 31. Esquema de reubicació de les places d'aparcament

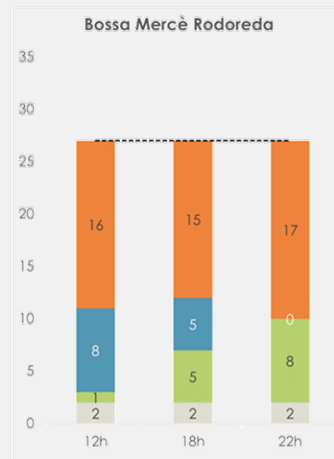
Font: Vaic Mobility (2022)



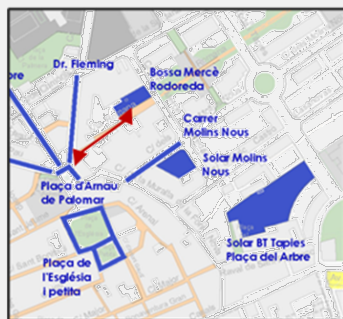
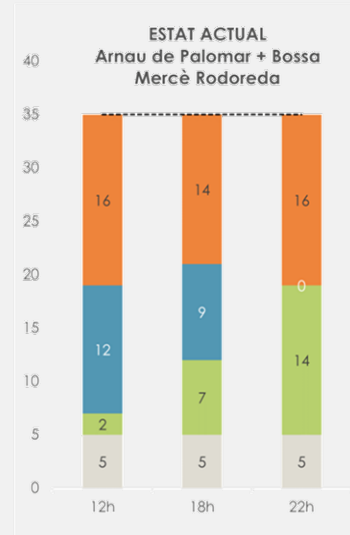
< 2 min



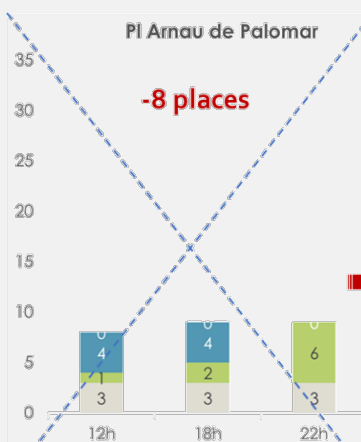
+



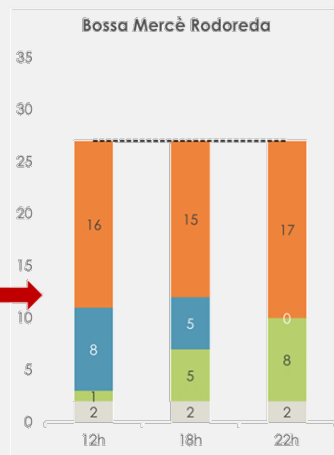
=



< 2 min



+



=

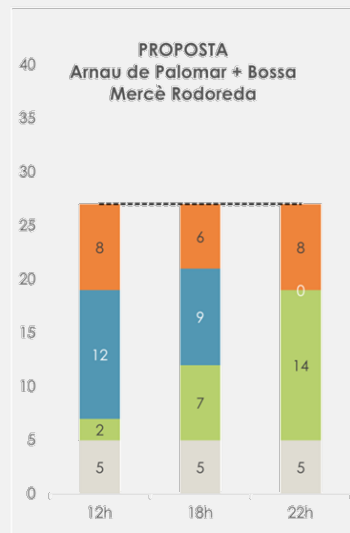


Figura 32. Reubicació de les places de la plaça Arnau de Palomar a la bossa de Mercè Rodoreda

Font: Vaic Mobility (2022)

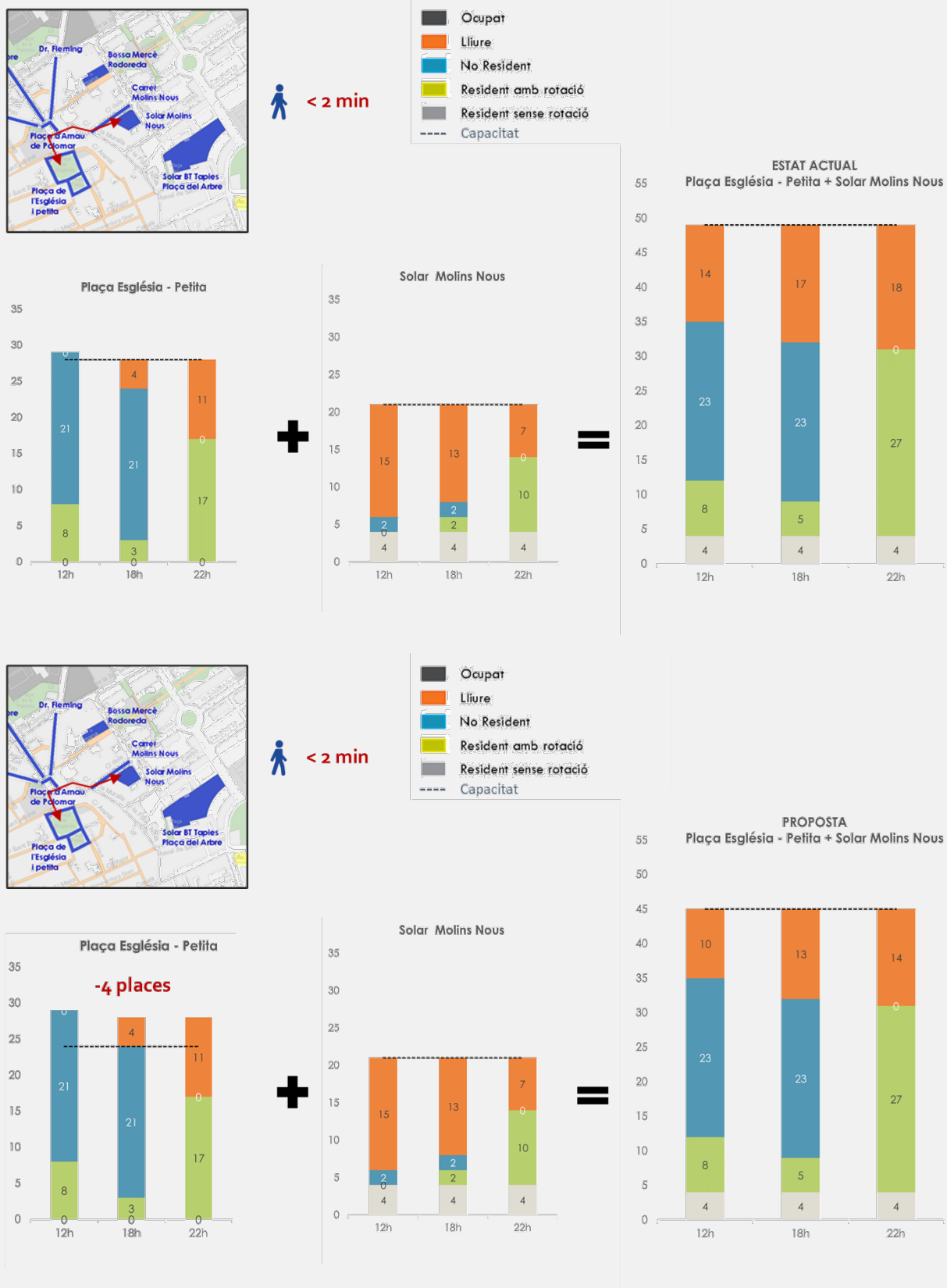
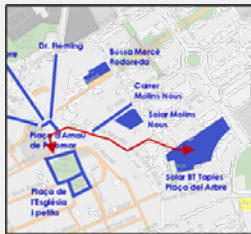
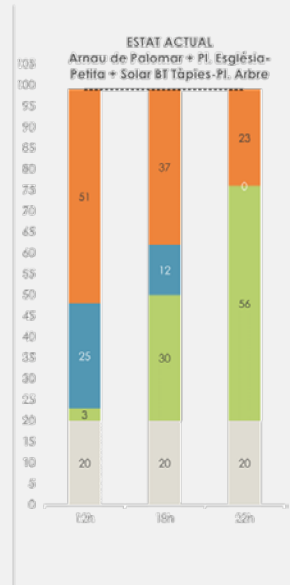
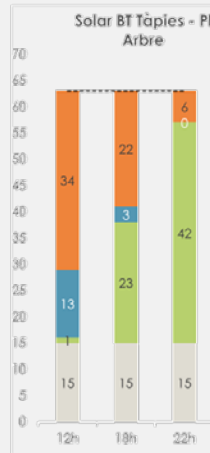
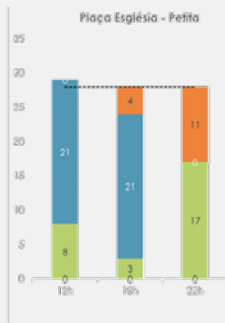
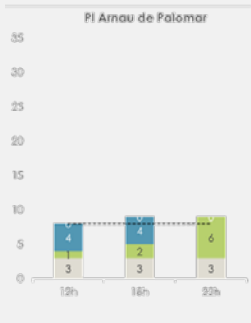
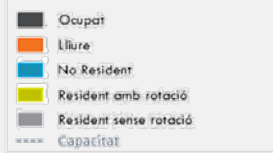


Figura 33. Reubicació de les places de les places Església/Petita al solar Molins Nous

Font: Vaic Mobility (2022)



< 4 min



< 4 min

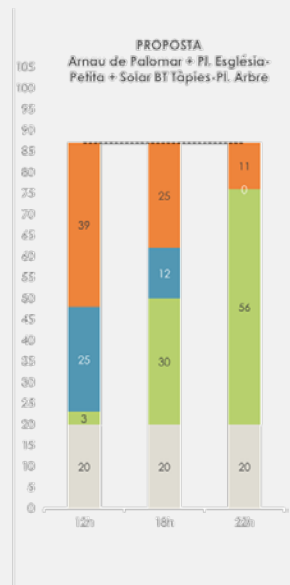
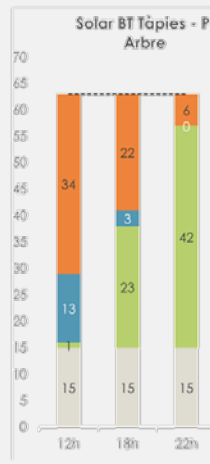
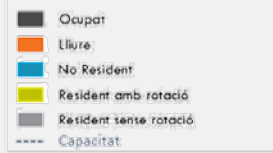


Figura 34. Reubicació de les places de de les places A. Palomar i Església/Petita al solar BT Tàpies/PI. Arbre

Font: Vaic Mobility (2022)

4.1.4 Nova bossa d'aparcament del centre

Descripció

Per tal de descongestionar la zona del centre, es proposa habilitar una nova bossa d'aparcament per servir a la zona del centre, ubicat a l'oest del Poble Vell, amb accés des del carrer Sant Antoni. S'hi preveu una capacitat mínima d'unes 40 places (veure Figura 35).

Aquesta actuació permetrà la reducció progressiva de places d'aparcament del centre en funció de les necessitats de pacificació i la capacitat inversora municipal.

Plànols

AV4. Anàlisi de l'aparcament al casc urbà. Rotació

AV5. Anàlisi de l'aparcament al casc urbà. Ocupació

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
24.000 €	< 6 anys

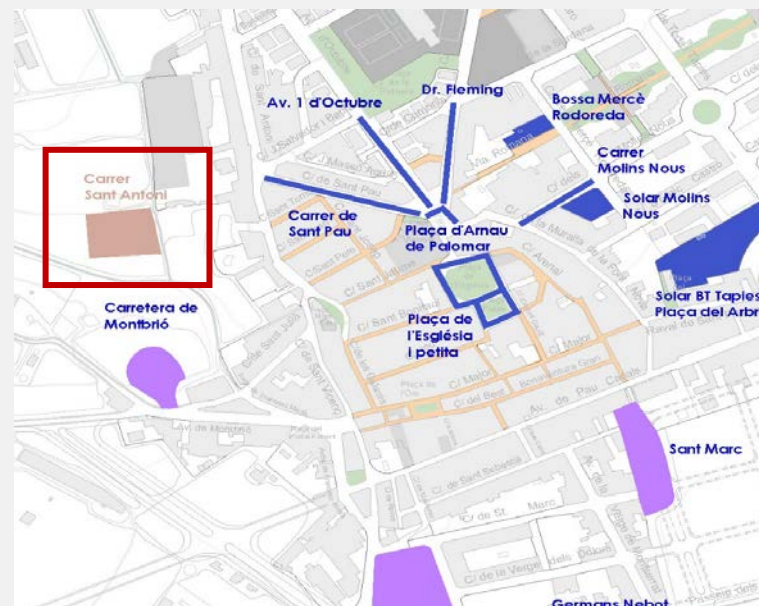


Figura 35. Esquema ubicació del nou aparcament

Font: Vaic Mobility (2021)

4.1.5 Senyalització d'orientació cap als aparcaments del centre

Descripció

Amb l'objectiu d'evitar circulacions innecessàries pel centre del nucli urbà, es proposa la instal·lació de senyalització d'orientació per a persones foranes cap a les bosses d'aparcament existents.

Plànols

AV4. Anàlisi de l'aparcament al casc urbà. Rotació

AV5. Anàlisi de l'aparcament al casc urbà. Ocupació

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
3.750 €	< 6 anys

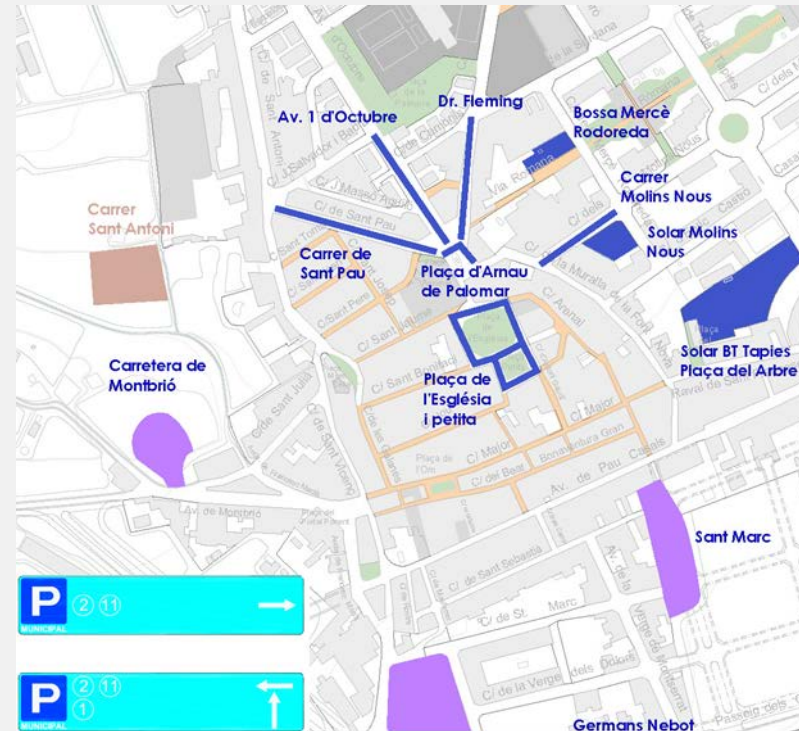








Figura 36. Senyalització d'orientació cap als aparcaments del centre

Font: Vaic Mobility (2022)

4.2 Millora de l'accessibilitat i seguretat de la xarxa de vianants

Actuacions pull:	Actuacions push:
  	  
1. Objectius específics abordats	
Millora de l'accessibilitat i seguretat de la xarxa de vianants	
2. Descripció	
<p>Riudoms presenta una xarxa de vianants amb problemes d'accessibilitat.</p> <p>Adicionalment, es constata l'existència de passos de vianants amb baixa visibilitat com a conseqüència de l'estacionament de vehicles</p>	

3. Actuacions a implementar		
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
2.1	Ampliació de voreres a la xarxa bàsica de vianants	> 6 anys
2.2	Millora de la visibilitat, accessibilitat i seguretat dels passos de vianants	> 6 anys

4. Beneficis
<p>Els beneficis de definir xarxes bàsiques de vianants, bicicletes i vehicle privat motoritzat rau en, d'una banda, en la garantia d'itineraris accessibles i confortables per a la mobilitat activa, i de l'altra, en l'optimització i racionalització de la xarxa viària per als vehicles privats motoritzats.</p> <p>De la proposta de jerarquia viària se'n deriven diferents actuacions de millora que donen resposta als problemes de visibilitat, accessibilitat i seguretat dels passos de vianants.</p>
5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls
<p>A partir de la proposta de jerarquia viària, caldrà actuar en aquells trams on calgui garantir l'accessibilitat, confort i seguretat, especialment per als col·lectius més vulnerables (infants, persones amb mobilitat reduïda i gent gran).</p>

4.2.1 Ampliació de voreres a la xarxa bàsica de vianants

Descripció

La xarxa bàsica de mobilitat a peu identifica una sèrie de prioritats que s'han de dur a terme per tal de donar resposta a les demandes identificades en el treball de camp, sobre tot en relació als problemes de visibilitat en determinats punts del municipi.

Així, es proposa l'ampliació de voreres en els itineraris bàsics de vianants amb problemes d'accessibilitat. S'estableixen diferents nivells de prioritat en funció de la jerarquia de la xarxa bàsica de vianants i l'amplada de les voreres (veure Taula 7).

Es tenen en compte els següents casos particulars, per als quals es proposa la senyalització de zona de prioritat per a vianants (S-28):

- El carrer de Mont-roig, que esdevé el principal eix escolar del barri Ferran i ha estat reurbanitzat recentment en plataforma segregada.
- Les places de l'Església i Petita, que en fases posteriors a l'horitzó del pla es proposen reformar de manera integral.

Adicionalment, es preveu la redacció dels projectes executius dels carrers Sant Pau i Sant Antoni en els primers 3 anys des de l'aprovació del Pla.

Per tal de dur a terme aquesta actuació, en l'horitzó del pla es preveu l'ampliació de les voreres de la xarxa bàsica de vianants coincidents amb itineraris escolars amb menys d'1,0 metres d'amplada.

Xarxa	Amplada total voreres	Prioritat	Metres lineals	PEM (€) ¹
Xarxa mobilitat escolar	< 1,0 m	1	401	96.240
	1,0 - 2,0 m	2	587	140.880
Resta xarxa bàsica vianants	< 2,0 m	3	3.160	758.400
Total	-	-	4.148	995.520

Taula 7. Proposta d'ampliació de voreres

Font: Vaic Mobility (2021)

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
96.240 €	< 6 anys
140.880 €	> 6 anys

Plànols

PP1. Xarxa bàsica de vianants

AP1. Condicions d'accessibilitat de la via pública

PP2. Actuacions de millora a la xarxa de vianants

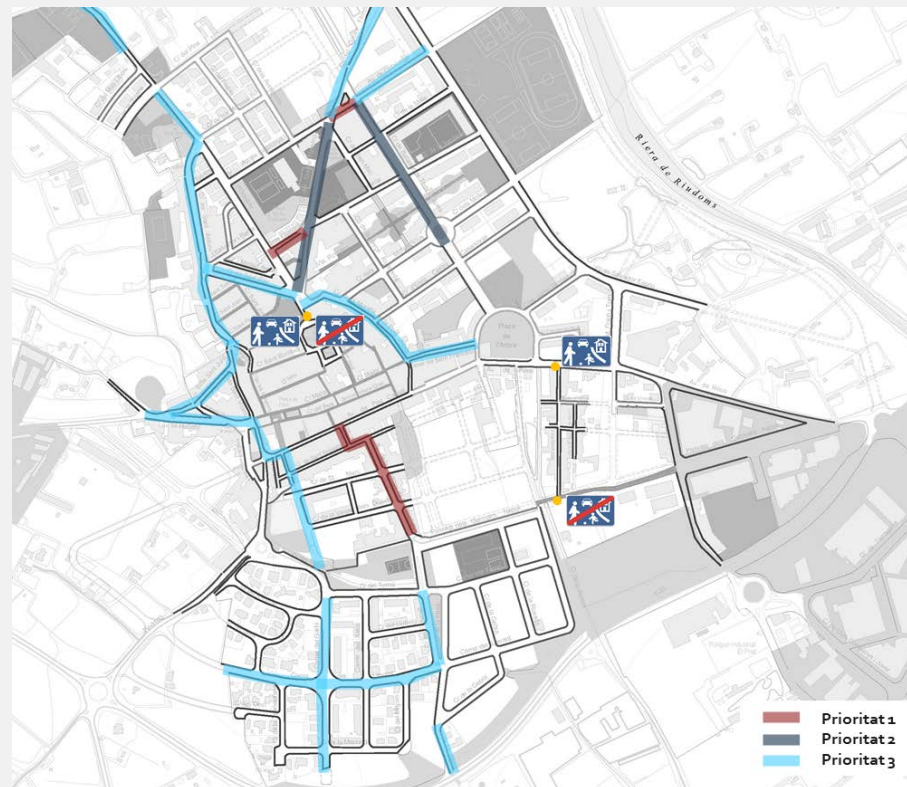


Figura 37. Prioritats d'ampliació de voreres

Font: Google maps

4.2.2 Millora de la visibilitat, accessibilitat i seguretat dels passos de vianants

Descripció

Per tal de generar una millora en la visibilitat, l'accessibilitat i la seguretat dels passos de vianants, es defineixen 3 nivells o fases d'actuació en funció de les 6 variables identificades a la diagnosi (veure apartat 3.2.2).

Fase 1 (tàctica)

- Si no hi ha pas de vianants, el pintem.
- Si el pas de vianants existent no té bona visibilitat, substituïm 5m de cordó (una plaça de cotxes) per 4 motos o 5 Us per a bicicletes.
- Si els radis de gir no són adequats, pintem orelles tàctiques conservant la ubicació dels passos de vianants i guals existents.

Fase 2 (estructurant)

- Si no hi ha pas de vianants, el pintem.
- Si no hi ha guals, els construïm.
- Si el pas de vianants existent no té bona visibilitat, substituïm 5m de cordó (una plaça de cotxes) per 4 motos o 5 Us per a bicicletes.
- Si els radis de gir no són adequats, ampliem voreres fent orelles, canviant la ubicació dels passos de vianants i guals en cas necessari.

Fase 3 (estructurant “+” amb millora de l'accessibilitat i seguretat viària)

- Si els creuaments són en itinerari escolar i via no bàsica, els elevem.
- Si els creuaments són en via bàsica, posem coixins berlinesos.
- Si no hi ha guals, els construïm.
- Si el pas de vianants existent no té bona visibilitat, substituïm 5m de cordó (una plaça de cotxes) per 4 motos o 5 Us per a bicicletes.
- Si els radis de gir no són adequats, ampliem voreres fent orelles, canviant la ubicació dels passos de vianants i guals en cas necessari.

Element	Fase 1 Tàctica	Fase 2 Estructurant	Fase 3 Estructurant “+”	
<i>Itineraris escolars i jerarquia viària</i>	-	-	<i>Itinerari escolar en via no bàsica</i>	<i>Via bàsica vehicles</i>
Pas de vianants	Pintat	Pintat	Elevat	Pintat + coixí berlinès
Gual	-	Obra	Obra	
Visibilitat	1 plaça cotxes → motos o bicis	1 plaça cotxes → motos o bicis	1 plaça cotxes → motos o bicis	
Radis de gir	Orelles tàctiques	Orelles estructurants	Orelles estructurants	

Taula 8. Fases de millora dels creuaments de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

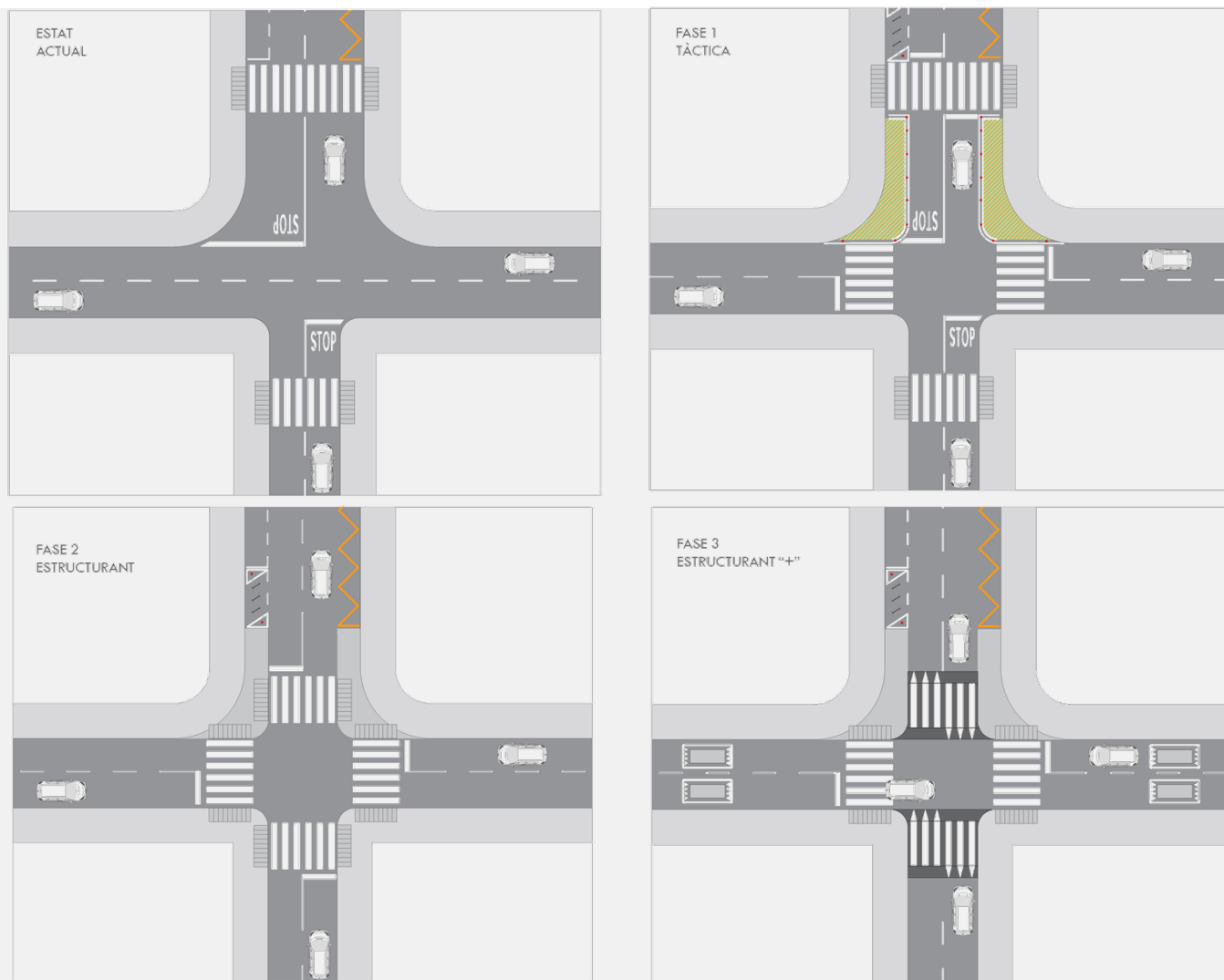


Figura 38. Fases d'actuació proposades per a la millora dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

Xarxa bàsica vianants ESCOLAR	Pintat de passos de vianants	Construcció de guals	Millora de la visibilitat*	Millora de la comoditat + seguretat	Construcció de passos elevats	Instal·lació de coixins berlinsos	Total
Fase 1 Tàctica	8.250,00	-	13.142,80	6.782,40	-	-	28.175,20
Fase 2 Estructurant	8.250,00	48.150,00	13.142,80	40.694,40	-	-	110.237,20
Fase 3 Estructurant “+”	8.250,00	48.150,00	13.142,80	40.694,40	185.000,00	88.032,00	383.269,20

Xarxa bàsica vianants TOTAL	Pintat de passos de vianants	Construcció de guals	Millora de la visibilitat*	Millora de la comoditat + seguretat	Construcció de passos elevats	Instal·lació de coixins berlinsos	Total
Fase 1 Tàctica	29.250,00	-	30.137,80	18.212,00	-	-	77.599,80
Fase 2 Estructurant	29.250,00	153.900,00	30.137,80	109.272,00	-	-	322.559,80
Fase 3 Estructurant “+”	29.250,00	153.900,00	30.137,80	109.272,00	185.000,00	88.032,00	595.591,80

*Tenint en compte 1/3 de les places d'aparcament per a turismes substituïdes per bicis, i 2/3 per motos.

Taula 9. Pressupost corresponent a les diferents fases de millora dels creuaments de la xarxa bàsica de vianants

Font: Vaic Mobility (2022)

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-

Cost aproximat	Període d'implementació
28.175 €	< 6 anys
110.237 €	> 6 anys

Plànols

AP5.1. Existència de passos de vianants

AP5.2. Existència de guals en els creuaments de vianants







AP5.3. Visibilitat dels creuaments de vianants

AP5.4. Seguretat dels creuaments de vianants

AP5.5. Creuaments de vianants en itineraris escolars

AP5.6. Jerarquia viària dels creuaments de vianants

4.3 Reordenació de la mobilitat a l'avinguda Pau Casals

Actuacions pull:	Actuacions push:
  	  
1. Objectius específics abordats	
Reordenació de la mobilitat a l'avinguda Pau Casals	
2. Descripció	
<p>L'Avinguda Pau Casals, de doble sentit de circulació, presenta un tram estret entre el carrer de la Muralla de la Font Nova i l'Avinguda Francesc Macià, amb una IMD d'entre 2.000 i 3.700 vehicles/dia.</p> <p>Aquest eix és la via principal d'entrada i sortida de bona part del municipi, i acull el pas de l'autobús en tots dos sentits de circulació.</p> <p>El doble sentit de circulació no permet la circulació accessible ni segura de vianants, ja que sovint els vehicles han de remuntar les voreres per poder-se creuar amb vehicles de major mida.</p>	

3. Actuacions a implementar		
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
3.1	Reordenació dels sentits de circulació de l'anella central	< 6 anys
3.2	Reordenació dels sentits de circulació dels carrers Sant Antoni i Moreres	< 6 anys
3.3	Plantejar l'obertura del carrer Germans Nebot al trànsit privat	> 12 anys

4. Beneficis
<p>Els beneficis es basen en fomentar l'ús racional dels vehicles motoritzats per garantir la convivència amb d'altres mitjans de transport més sostenibles. Això es pot aconseguir, a partir de generar propostes que ajudin a que el transit sigui més fluid, dinamitzant els espais per fer-los més pacífics i més segurs per als vianants així com reduir punts conflictius dels encreuaments.</p>
5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls
<p>A partir d'una primera anàlisi d'alternatives s'escollirà l'alternativa que reuneixi els majors avantatges, tot minimitzant els inconvenients.</p>

4.3.1 Reordenació dels sentits de circulació de l'anella central

Descripció

Es plantegen dues alternatives per a la reordenació dels sentits de circulació de l'anella central, tenint en compte especialment la necessitat de deixar l'Avinguda Pau Casals en sentit únic entre el carrer de Sant Vicenç i fins a uns metres més enllà de la Muralla de la Font Nova. Alhora, el segon objectiu a complir és el de mantenir l'accessibilitat rodada des dels accessos principals (Reus, Montbrí i les Borges) i fins a qualsevol punt del municipi.

Alternativa 1

Anella horària: es proposa que l'Avinguda Pau Casals tingui sentit únic cap a Montbrí entre la Plaça de l'Arbre i l'Avinguda Francesc Macià. Per completar l'anella, el carrer Sant Pau tindria sentit únic cap al sud (veure Figura 39).

Alternativa 2

Anella antihorària: es proposa que l'Avinguda Pau Casals tingui sentit únic cap a Reus entre la Muralla i l'Avinguda de Francesc Macià. De manera complementària, els carrers de la Muralla de la Font Nova i Sant Pau tindrien sentit únic cap al nord. El carrer Molins Nous tindria sentit únic cap al centre entre Muralla i Mercè Rodoreda (veure Figura 39).

Alternativa escollida

Tenint en compte les dades de trànsit obtingudes a la diagnosi (apartat 3.6.1), es constata que tant l'anella horària com l'anti horària permeten reduir el trànsit a l'Avinguda Pau Casals (veure Figura 40 i Figura 41). Alhora, els dos esquemes circulatoris mantenen l'accés a la part central i nord del municipi des de Reus a través de la Muralla de la Font Nova i l'Avinguda de l'1 d'Octubre. En aquest sentit, les dues alternatives permeten assolir els objectius de pacificació de l'Avinguda Pau Casals tot mantenint l'accessibilitat rodada als diferents punts del municipi. Tanmateix, les principals diferències entre les dues alternatives rau en:

- **Variacions de la intensitat de trànsit:** mentre l'anella horària provoca variacions de trànsit contingudes (reduccions de 100 vehicles diaris a la Muralla de la Font Nova, 400 vehicles al carrer Sant Pau i 450 vehicles a Baltasar de Toda i Tàpies; augments de 350 vehicles al carrer Sant Vicenç i 500 a Molins Nous), l'anella anti horària provoca variacions més rellevants (augment de 750 vehicles diaris a la Muralla de la Font Nova i reducció de 950 vehicles al carrer Sant Vicenç).
- **Presència de trams de carrer estrets i de doble sentit:** mentre l'anella horària presenta el tram de Muralla de la Font Nova, de doble sentit entre la plaça Arnau de Palomar i el carrer Molins Nous, l'anella anti horària obliga a circular en dos sentits pel tram de l'Avinguda Pau Casals proper a la Muralla de la Font Nova. Comparant aquests dos trams, el carrer Molins Nous té una major amplada de secció per assumir el trànsit de vehicles en doble sentit.
- **Accessibilitat del barri de Sant Sebastià:** l'anella horària permet estalviar recorreguts a través de la trama urbana en direcció Montbrí (Av. Pau Casals) i Reus (carretera T-310). En canvi, l'anella anti horària incentivaria a passar per la resta de l'anella per sortir cap a Montbrí.
- **Jerarquia viària del carrer de les Moreres i dels Avellaners:** l'anella horària no requereix que els carrers de les Moreres, i dels Avellaners que actualment tenen una intensitat de trànsit residual, formin part de la xarxa bàsica per a vehicles motoritzats. En canvi, l'anella anti horària necessita aquests carrers per permetre la connexió en sentit sud entre les Borges del Camp i el centre de Riudoms.

Per aquests motius, l'alternativa escollida és l'**anella horària**, ja que provoca unes variacions de trànsit més equilibrades, maximitza l'amplada dels trams en doble sentit, permet una millor accessibilitat rodada al barri de St. Sebastià i no necessita que els carrers de les Moreres i dels Avellaners passin a formar part de la xarxa bàsica de vehicles.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
3.750 €	< 6 anys

Plànols

PV1.1 Jerarquia viària. Anella horària (alternativa escollida)

PV1.2. Jerarquia viària. Anella antihorària

ANELLA "HORÀRIA"

ANELLA "ANTI HORÀRIA"

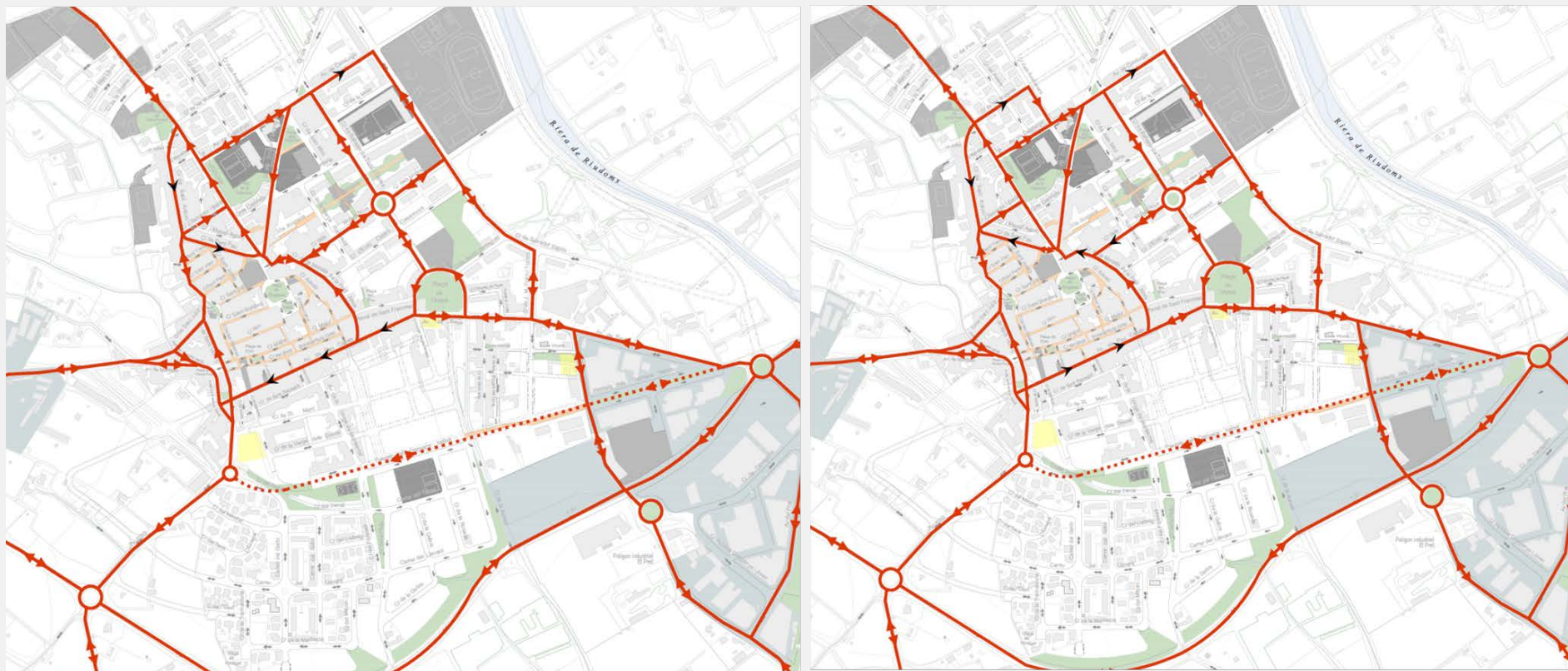
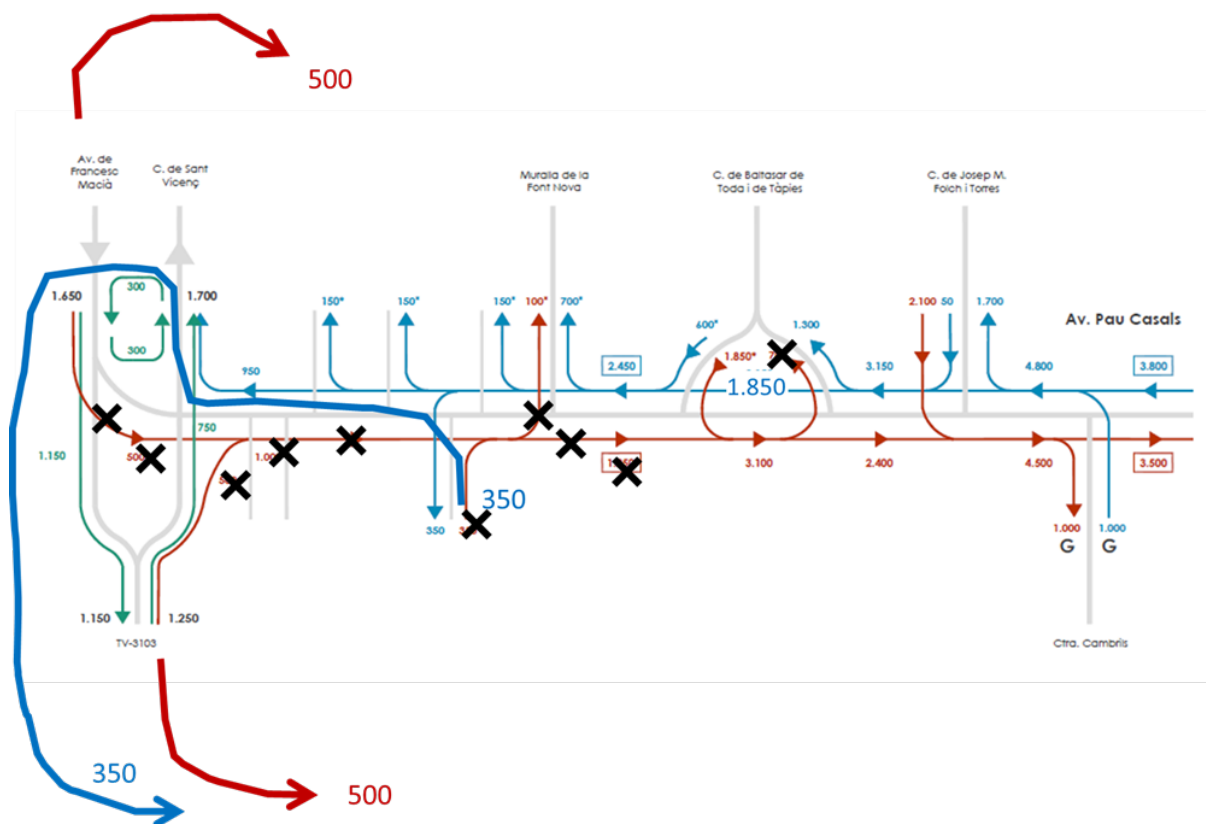


Figura 39. Esquemes de circulació a l'anella central

Font: Vaic Mobility (2022)

ANELLA "HORÀRIA"



ANELLA "ANTI HORÀRIA"

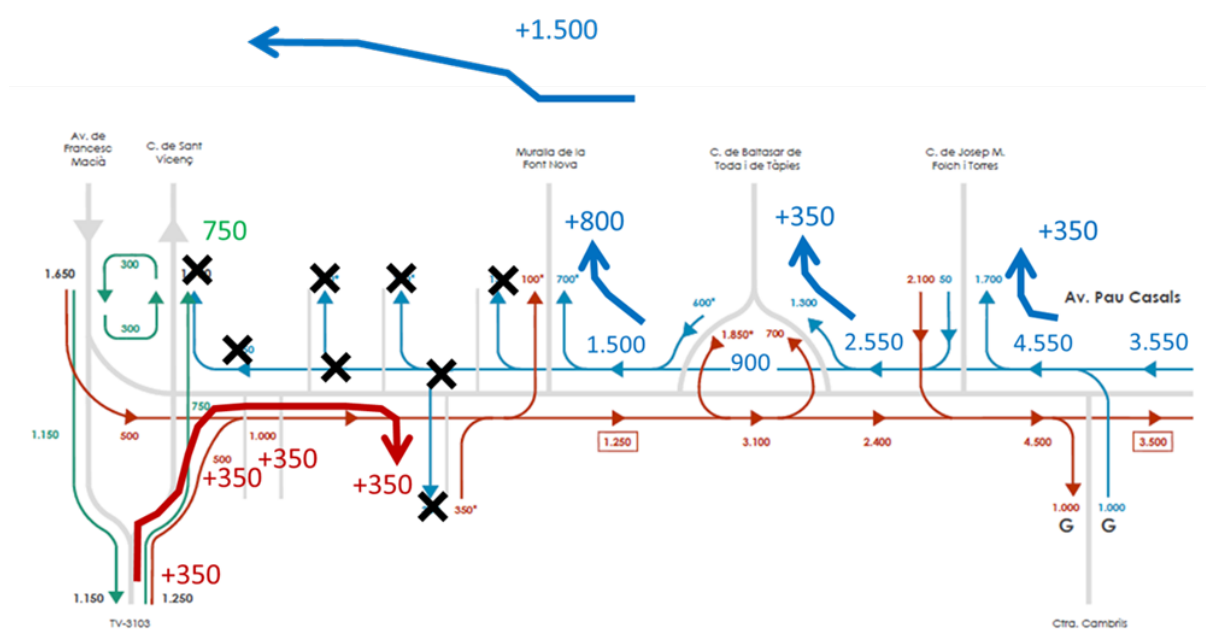


Figura 40. Variacions de la intensitat mitjana diària del trànsit (vehicles/dia)

Font: Vaic Mobility (2022)

CARRER	SITUACIÓ ACTUAL	ALTERNATIVA 1 (ANELLA "HORÀRIA")	ALTERNATIVA 2 (ANELLA "ANTI HORÀRIA")
Pau Casals (Sant Vicenç)	1.950 (← 950 1.000 →)	← 1.300	1.350 →
Pau Casals (Muralla)	3.700 (← 2.450 1.250 →)	← 2.450	2.750 (← 1.500 1.250 →)
Av. Reus (Pl. Arbre)	4.950 (← 1.850 3.100 →)	4.950 (← 1.850 3.100 →)	4.000 (← 900 3.100 →)
Sant Pau	2.000 (← 900 1.100 →)	1.600 →	← 2.400
Muralla de la Font Nova (N)	2.100 (← 1.100 1.000 →)	2.600 (← 1.100 1.500 →)	← 2.600
Muralla de la Font Nova (S)	950 ↑	850 ↑	1.600 ↑
Molins Nous (Muralla)	2.000 (← 600 1.400 →)	2.500 (← 600 1.900 →)	← 2.100
BT Tàpies (Pl. Arbre)	4.450 (↑ 2.000 2.450 ↓)	4.000 (↑ 1.300 2.700 ↓)	4.800 (↑ 2.350 2.450 ↓)
JM Folch i Torres (Av. Reus)	3.850 (↑ 1.700 2.150 ↓)	4.100 (↑ 1.700 2.400 ↓)	4.200 (↑ 2.050 2.150 ↓)
Sant Vicenç (Pau Casals)	2.000 ↑	2.350 ↑	1.050 ↑
Francesc Macià (Pau Casals)	1.950 ↓	1.800 ↓	1.950 ↓

Figura 41. Variacions de la intensitat mitjana diària del trànsit (vehicles/dia)

Font: Vaic Mobility (2022)

4.3.2 Reordenació dels sentits de circulació del carrer Sant Antoni

Descripció

En concordança amb l'actuació anterior i amb l'objectiu de compatibilitzar l'anella de circumval·lació central i garantir les entrades i sortides en vehicle privat en direcció les Borges del Camp, es proposa que el carrer Sant Antoni tingui sentit únic cap al sud, entre el carrer Sant Pau i l'Avinguda de l'1 d'Octubre.

Aquestes actuacions són compatibles amb el projecte de reurbanització previst al carrer Sant Antoni.

Plànols

PV1.1 Jerarquia viària. Anella horària (alternativa escollida)

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
2.500 €	< 6 anys



Figura 42. Carrer de Sant Antoni

Font: Vaic Mobility (2021)

4.3.3 Plantejar l'obertura del carrer Germans Nebot al trànsit privat

Descripció

La construcció d'un pont al carrer Germans Nebot permetria obrir aquest vial a la circulació motoritzada i evitar així la circulació bàsica per l'Avinguda Pau Casals.

Aquesta actuació serviria per reduir la intensitat de trànsit a l'Avinguda Pau Casals de manera rellevant.

Aquesta actuació es planteja en un horitzó posterior als 6 anys de validesa del Pla, donada la rellevància de la inversió necessària per a la reforma integral de tot el Passeig de Germans Nebot.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
No calculat	> 12 anys

Plànols







PV1.1 Jerarquia viària. Anella horària (alternativa escollida)



Figura 43. Passeig dels Germans Nebot

Font: Vaic Mobility (2021)

4.4 Mobilitat escolar autònoma, segura i sostenible

Actuacions <i>pull</i> :	Actuacions <i>push</i> :
  	  
1. Objectius específics abordats	
Mobilitat escolar autònoma, segura i sostenible	
2. Descripció	
<p>Riudoms, presenta dues zones diferenciades amb equipaments educatius. Per una banda, la zona nord, que acull la llar d'infants municipal Picarols, l'escola Beat Bonaventura Gran, l'IES Joan Guinjoan i Gispert i les escoles velles. També acull els equipaments esportius. En el cas de l'IES, l'accés principal presenta una amplada de voreres insuficient, ocupada per vehicles estacionats.</p> <p>Per altra banda, a la zona sud, s'acull l'escola Cavaller Arnau. Accessibilitat dels itineraris. La major part dels itineraris per accedir al centre educatiu no són accessibles, o bé no permeten la circulació segura en bicicleta o VMP.</p>	

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
4.1	Millora dels itineraris d'accés a l'escola Cavaller Arnau	< 6 anys
4.2	Millora dels itineraris d'accés a la zona d'equipaments esportius	< 6 anys

4. Beneficis

Els beneficis de generar una xarxa viària accessible per a la mobilitat activa en tot el municipi però amb especial atenció a l'entorn de les escoles, genera que es desenvolupi la mobilitat a peu o amb bicicleta des de ben petits. Disposar d'itineraris confortables i agradables per a la mobilitat activa suposa una millora de les xarxes de circulació per tal de fer camins més segurs per a un dels col·lectius més vulnerables com són els infants a més de la resta de vianants. Aquestes estratègies són primordials per garantir l'èxit de la mobilitat sostenible tant a present com a futur.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

La millora de l'accessibilitat i l'oferta d'itineraris segurs en l'entorn escolar, esdevé un estímul perquè els infants accedeixin a l'escola de forma autònoma i amb la seguretat de moure's activament pels carrers, si aquests són agradables i confortables per l'estada, l'oci, l'esbarjo i l'establiment de diverses relacions.

4.4.1 Millora dels itineraris d'accés a l'escola Cavaller Arnau

Descripció

Tal com es recull a les actuacions 2.1 i 2.2, es proposen actuacions prioritàries de millora de les voreres i dels creuaments per a vianants als itineraris d'accés a l'escola Cavaller Arnau.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
Pressupost contemplat a les actuacions 2.1 i 2.2	< 6 anys

Plànols

AP1 Condicions d'accessibilitat a la via pública

PP2. Actuacions de millora a la xarxa de vianants



Figura 44. Avinguda Verge de Montserrat (itinerari escolar no accessible)

Font: Vaic Mobility (2021)

4.4.2 Millora dels itineraris d'accés a la zona d'equipaments esportius

Descripció

Tal com es recull a l'actuació 2.2, es proposen actuacions prioritàries de millora dels creuaments per a vianants als itineraris d'accés a la zona d'equipaments esportius.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
Pressupost contemplat a l'acció 2.1	< 6 anys

Plànols

AP1 Condicions d'accessibilitat a la via pública







PP2. Actuacions de millora a la xarxa de vianants



Figura 45. Condicions d'accessibilitat a l'entorn dels equipaments esportius

Font: Vaic Mobility (2021)

4.5 Reducció de la velocitat i millora de la seguretat viària

Actuacions pull:	Actuacions push:
  	  
1. Objectius específics abordats	
Reducció de la velocitat i millora de la seguretat viària	
2. Descripció	
<p>El municipi de Riudoms, presenta un Pla Local de Seguretat Viària del desembre del 2015.</p> <p>En aquest sentit l'estudi recull les velocitats mitjanes enregistrades en diferents punts, les quals destaquen per ser superiors als 30Km/h (límit de velocitat per defecte a nivell estatal de vies urbanes amb un sol carril de circulació per sentit).</p> <p>Tal i com recull l repte dos, es constata l'existència de passos de vianants amb baixa visibilitat a causa de l'estacionament de vehicles.</p>	

3. Actuacions a implementar		
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
5.1	Limitació de 30 Km/h tot el casc urbà	< 6 anys
5.2	Instal·lació de radars pedagògics	< 6 anys
5.3	Actuacions de reducció de la velocitat en zones sensibles	< 6 anys
5.4	Resoldre el creuament entre els carrers de Sant Antoni i Sant Pau	< 6 anys
5.5	Resoldre el creuament entre l'avinguda Catalunya i el carrer Doctor Fleming	< 6 anys
5.6	Executar les accions prioritàries del PLSV	< 6 anys

4. Beneficis

Els beneficis de reduir la velocitat limitant-la a 30 km/ dins del casc urbà aporta a la reducció de la mortalitat causats pels accidents de trànsit a més de prioritzar la seguretat dels vianants i ciclistes per sobre d'altres vehicles. Aquesta mesura pacifica els centres de les ciutats reduint el trànsit però alhora, poden canviar la trama urbana establerta.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

La principal estratègia es centra en limitar la velocitat de la zona a 30 km/h o a 20 km/h en entorns escolars, a més de la instal·lació de radars per assegurar que l'entrada de vehicles a la ciutat segueixin el reglament establert, i d'aquesta manera, tenir en compte la mobilitat activa que hi circula per dins la ciutat.

4.5.1 Limitació a 30 km/h a tot el casc urbà

Descripció

Es proposa la limitació de la velocitat de circulació a 30 km/h a tot el casc urbà de Riudoms, seguint la normativa contemplada pel Reglament General de Circulació en els carrers amb un sol carril de circulació per sentit.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
1.250 €	< 6 anys

Plànols

PV1.3.Proposta de senyals de limitació de velocitat i radars pedadògics



Figura 46. Circulació de vehicles a l'Avinguda de Reus

Font: Vaic Mobility (2021)

4.5.2 Instal·lació de radars pedagògics

Descripció

Es proposa la instal·lació de radars pedagògics a les entrades al casc urbà des de Reus i des de Cambrils.

D'aquesta manera es pretén que els conductors siguin conscients de que estan entrant i circulant per una habitada i sensible. Aquests radars mostren la velocitat de circulació amb l'objectiu de conscienciar sobre els límits de velocitat en zona urbana.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
18.000 €	< 6 anys

Plànols

PV1.3.Proposta de senyals de limitació de velocitat i radars pedadògics



Figura 47. Entrada al municipi per l'Avinguda de Reus

Font: Vaic Mobility (2021)

4.5.3 Actuacions de reducció de la velocitat en les zones sensibles

Descripció

L'estudi realitzat, identifica trams amb una major sensibilitat a la velocitat de circulació, degut a la presència d'equipaments educatius.

En aquests trams es proposa limitar la velocitat de circulació a 20 km/h, i acompanyar la senyalització amb mesures addicionals de reducció de la circulació, tal com es recull a l'actuació 2.2 (coixins berlinesos, millora de la visibilitat en interseccions, ampliació de voreres en forma d'orella, etc.).

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
1.500 €	< 6 anys

Plànols

PV1.3.Proposta de senyals de limitació de velocitat i radars pedadògics



Figura 48. Accés a l'escola Cavaller Arnau

Font: Vaic Mobility (2021)

4.5.4 Resoldre el creuament entre els carrers Sant Antoni i Sant Pau

Descripció

Es proposa revisar la cruïlla entre els carrers Sant Antoni i Sant Pau en el marc de la redacció dels projectes executius d'aquests dos carrers.

Aquesta cruïlla concentra una accidentalitat elevada degut al creuament dels fluxos Sant Pau – Sant Antoni i Sant Antoni – Joan Salvadó Badia (veure Figura 49). En aquesta línia, la conversió a sentit únic del carrer Sant Pau permetrà simplificar i augmentar la seguretat viària d'aquesta cruïlla.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
Pressupost contemplat a la redacció dels projectes executius dels carrers Sant Pau i Sant Antoni	< 6 anys-



Figura 49. Trajectòries perilloses en el creuament dels dos carrers

Font: Vaic Mobility (2021)

4.5.5 Resoldre el creuament entre l'avinguda Catalunya i el carrer Doctor Fleming

Descripció

Es proposa millorar l'accessibilitat per a vianants i la seguretat viària del creuament entre el carrer Doctor Fleming i l'avinguda Catalunya.

A tal efecte, es proposa deixar com a sentit únic de circulació el triangle format per l'avinguda Catalunya, Doctor Fleming i Baltasar de Toda i Tàpies.

Per millorar l'accessibilitat de vianants, es proposa revisar proposta prevista inicialment per incorporar l'ampliació de voreres i la millora de trajectòries i visibilitat dels passos de vianants, deixant un sol carril de circulació a l'anella triangular esmentada.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
Pressupost contemplat al projecte executiu del creuament entre el c/ Dr. Fleming i l'Av. Catalunya	< 6 anys

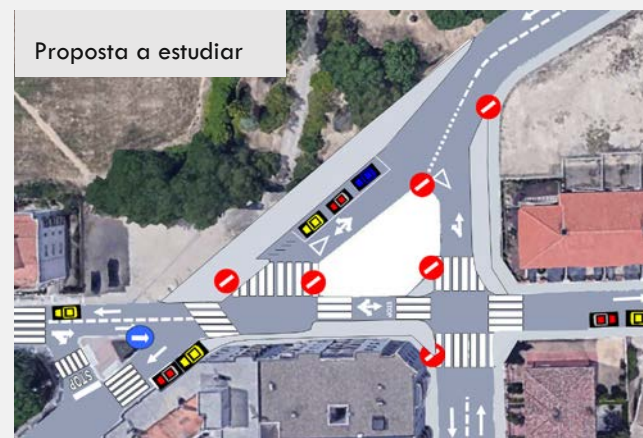
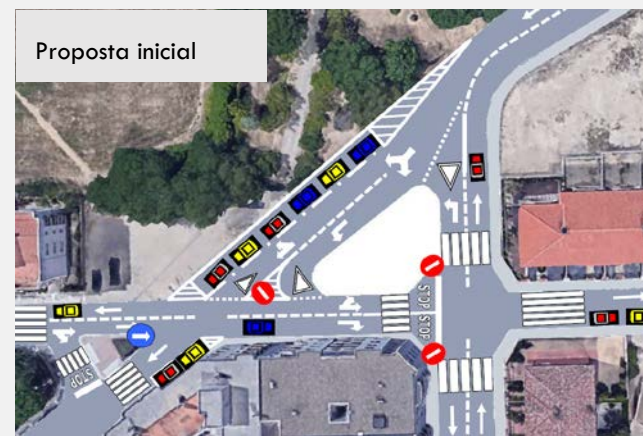


Figura 50. Proposta del creuament entre l'avinguda Catalunya i el carrer Doctor Fleming

Font: Vaic Mobility (2022)

4.5.6 Campanya informativa per a la millora de la convivència de vianants, conductors/es, bicicletes i VMPs

Descripció

Es proposa dur a terme una campanya de comunicació per a la millora de la convivència entre totes les persones usuàries de la via pública: vianants, bicicletes, VMPs i vehicles motoritzats.

L'objectiu d'aquesta campanya és donar a conèixer els drets i deures de cada usuari, amb l'objectiu de garantir la seguretat de tots els modes de transport, especialment els més vulnerables

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
2.500 €	> 6 anys

Quan circulis en cotxe o moto, #RespectaLaBici

- La bici circularà pel centre del carril.
- Al carril bici està prohibit circular amb moto.
- Quan es comparteix carril, s'han de deixar 3 metres de distància respecte la bici i 1,5 metres si es fa un avançament.
- Obre la porta amb la mà dreta, veuràs si venen vehicles.
- Està prohibit utilitzar la botzina, i menys per assetjar ciclistes.

Normes i recomanacions quan circulis en bici

- La bici és un vehicle, ha de complir les normes generals de circulació.
- Pots circular per la calçada, per qualsevol carril, excepte bus-taxi.
- En carrers d'un sol carril tens preferència i no et poden avançar.
- En plataforma única pots circular en bici contra direcció.

Indica les maniobres.

Fes-te respectar, ocupa el centre del carril.

Quan circulis en bici, respecta els vianants

- Quan circulis per plataformes úniques i zones de vianants has de respectar-ne la preferència.
- Fes servir el sentit comú, no circulis arran de les façanes ni dels vianants.
- Evita circular per les voreres.
- Avisa només per evitar accidents.

ELS VIANANTS HAN DE CREUAR ELS CARRILS BICI EN CALÇADA PELS LLOCS SENYALITZATS I NO ELS PODRAN OCUPAR NI CAMINAR-HI

Figura 51. Campanya per al respecte als diferents modes de transport

Font: Bicicleta Club de Catalunya (BACC), 2022

4.5.7 Executar les accions prioritàries dels PLSV

Descripció

Es proposa dur a terme les actuacions amb prioritats alta del Pla Local de Seguretat Viària:

- PCA 1. Plaça Arnau de Palomar
- PPR 2. Cruïlla entre el carrer Dr. Fleming i el c/ de la Sardana.
- PPR 3. Cruïlla entre el carrer Garbí i el carrer Terral.
- ME 4. Millorar la visibilitat i seguretat dels passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc.
- ME 8. Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles.
- ME 12. Establir acord amb el cos de la Policia de la Generalitat i Mossos d'Esquadra per dur a terme de manera periòdica activitats d'educació per a la mobilitat segura.







Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
Pressupost relatiu al PLSV	< 6 anys



Figura 52. VMP circulant per l'Avinguda de Reus

Font: Vaic Mobility (2022)

4.6 Alternatives per als desplaçaments interurbans

Actuacions <i>pull</i> :	Actuacions <i>push</i> :
  	  
1. Objectius específics abordats	
Alternatives per als desplaçaments interurbans	
2. Descripció	
<p>El 36% de tots els desplaçaments de més de 500 metres realitzats en dia feiner a la zona de Riudoms, les Borges i Montbrió tenen Reus com a origen o destinació.</p> <p>L'oferta actual de transport interurbà de Riudoms és l'autobús que uneix Pratedip amb Reus i Tarragona.</p> <p>No obstant, aquesta línia presenta una freqüència de pas inferior a 1 bus cada 60 minuts, i només compta amb parades a l'eix de l'Avinguda Pau Casals.</p> <p>Es troba a faltar la cobertura del servei de transport públic a les zones del municipi allunyades de l'Avinguda Pau Casals, així com als polígons</p> <p>Per aquest motiu, la millora de la connexió entre transport públic i actiu esdevé un objectiu estratègic per fomentar la mobilitat sostenible i saludable tant per les persones com pel medi ambient.</p>	

3. Actuacions a implementar		
Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
6.1	Millora de la freqüència del servei de bus entre Riudoms i Reus	< 6 anys
6.2	Estudi d'un servei de transport públic a la demanda	< 6 anys
6.3	Foment de la intermodalitat transport col·lectiu, bicicleta i vehicles de mobilitat persona	> 6 anys
6.4	Senyalització i adequació d'itineraris de mobilitat activa per a la mobilitat quotidiana de connexió	< 6 anys

4. Beneficis

Oferir alternatives de mobilitat interurbana que facilitin els desplaçaments i la connexió entre diferents modes de transport, al combinar i millorar els serveis de transport públic col·lectiu amb d'altres serveis i modes de mobilitat activa, potencia l'accés i el desplaçament fora i dins de la ciutat a partir d'altres modes vers al vehicle motoritzat.

Alhora, a partir de la combinació i la millora per accedir a aquests transports, es redueix l'ús del vehicle privat, contribuint directament a la reducció dels efectes ambientals adversos de la mobilitat que genera el vehicle privat motoritzat en zones interurbanes.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Per tal d'aconseguir aquest canvi de dinàmica preestablerta en l'ús dels diferents mitjans de transport, per a poder realitzar els desplaçaments, cal combinar diverses accions que facilitin la connexió inter i intra àrees. Una d'elles consisteix en incrementar la freqüència del transport públic i habilitar les vies per a facilitar la seguretat i l'accés amb diversos modes de transport.

4.6.1 Millora de la freqüència del servei de bus entre Riudoms i Reus

Descripció

Es proposa la millora de la freqüència del servei de bus, passant dels actuals 60 minuts d'interval a 20 minuts en hora punta i 30 minuts en hora vall, seguint els exemples de la línia Llinars del Vallès (10.000 habitants) – Sant Antoni de Vilamajor (6.000 habitants) – Sant Pere de Vilamajor (4.000 habitants). Aquest augment de freqüència comportaria unes 20 expedicions addicionals en dia feiner.

Es proposa també analitzar la possibilitat de circular amb vehicles de menors dimensions (minibusos o midibusos).

Així, es minimitza el temps d'espera del trajecte i del trajecte combinat i es fomenta la intermodalitat entre els dos serveis d'autobús

Responsables	Altres agents implicats
Autoritat del Transport Metropolità del Camp de Tarragona	Ajuntament de Riudoms
Cost aproximat	Període d'implementació
230.400 €	< 6 anys



Figura 53. Servei de bus interurbà Llinars del Vallès – Sant Antoni de Vilamajor – Sant Pere de Vilamajor

Font: Vaic Mobility (2021)

4.6.2 Estudi d'un servei de transport públic a la demanda

Descripció

Es proposa la realització d'un estudi de la potencialitat del transport a la demanda entre els barris de Riudoms i les parades fixes que es determinin (parades de bus interurbà i CAP), seguint l'exemple dels serveis gestionats per l'AMTU.

La sol·licitud d'un trajecte es pot realitzar per telèfon o a través d'una app, amb una antelació mínima entre 10 minuts (cas d'Abrera) i 24 hores (resta de municipis amb TAD AMTU). El servei és compartit: es garanteix el punt d'origen i el de destí, tot i que el recorregut pot variar en funció de la demanda dels usuaris.

El preu del servei per a la persona usuària oscil·la entre 1,00 i 2,50€, i és recomanable que estigui integrat amb la resta del sistema de transport. Aquest servei pot estar destinat principalment a persones grans, amb polítiques d'ús il·limitat, o tarifa reduïda.

Els vehicles que presten aquest servei poden ser taxis (a preu reduït), microbusos, minibusos o midibusos.

Responsables	Altres agents implicats
Autoritat del Transport Metropolità del Camp de Tarragona	Ajuntament de Riudoms
Cost aproximat	Període d'implementació
15.000 €	> 6 anys



Figura 54. Aplicació de transport a la demanda

4.6.3 Foment de la intermodalitat transport col·lectiu - bicicleta i vehicles de mobilitat personal

Descripció

Es proposa la instal·lació d'un aparcament segur per a bicicletes a la principal parada de bus del municipi, situada a l'Avinguda Pau Casals amb Francesc Macià.

En cas de tenir demanda suficient, es proposa una segona ubicació per a un aparcament addicional a la Plaça de l'Arbre.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
3.600 €	< 6 anys
3.600 €	> 6 anys

Plànols

PB2. Proposta d'aparcaments segurs per a bicicletes



Figura 55. Aparcament segur per a bicicletes

Font: Vaic Mobility (2021)

4.6.4 Senyalització i adequació d'itineraris de mobilitat activa per a la mobilitat quotidiana de connexió

Descripció

Es proposa senyalitzar l'itinerari de mobilitat activa que discorre pel camí dels Molins Nous com a itinerari de connexió en bicicleta cap a Reus (4,6 km, 15 min). En tot cas, cal garantir la convivència amb els vehicles i la maquinària agrícola, per a la qual la xarxa de camins esdevé bàsica per desenvolupar la seva activitat

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
45.000 €	< 6 anys

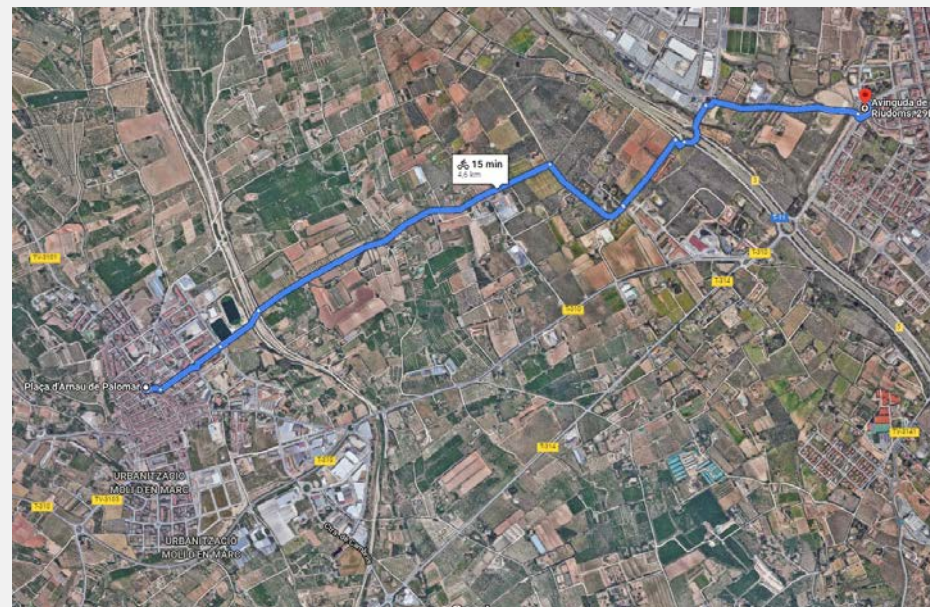








Figura 56. Itinerari de mobilitat activa connectant el camí dels Molins Nous a Reus

Font: Vaic Mobility (2022)

4.7 Gestió i promoció de la mobilitat sostenible

Actuacions pull:	Actuacions push:
  	  
1. Objectius específics abordats	
Gestió i promoció de la mobilitat sostenible	
2. Descripció	
<p>Les mesures de gestió i promoció de la mobilitat sostenible acompanyen la resta d'actuacions amb l'objectiu d'aportar un context favorable per al foment del canvi d'usos en matèria de mobilitat quotidiana.</p>	

3. Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini (<6 anys, >6 anys)
7.1	Campanya de sensibilització en el marc de la setmana europea de la mobilitat	< 6 anys
7.2	Instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics	< 6 anys
7.3	Discriminació positiva dels vehicles que funcionen amb fonts d'energia menys contaminants	< 6 anys

4. Beneficis

Fer campanyes de conscienciació i de promoció de la mobilitat sostenible i menys contaminant esdevé clau per vehicular un canvi de les pautes diàries dels hàbits i modes de mobilitat de les persones.

5. Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

L'articulació d'aquest canvi requereix el foment dels modes de mobilitat activa i transport públic, tot racionalitzant l'ús dels vehicles motoritzats. A tal efecte, es plantegen actuacions de comunicació i sensibilització, així com mesures de discriminació positiva de vehicles menys contaminants.

4.7.1 Campanya de sensibilització en el marc de la setmana europea

Descripció

Es proposa que Riudoms participi a la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible, celebrada durant el mes de setembre de cada any.

En aquest context es poden dur a terme actuacions de sensibilització, visibilització i comunicació de les principals actuacions del municipi en matèria de mobilitat sostenible.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
1.000 €	< 6 anys



Figura 57. Campanya de sensibilització de la setmana europea de la mobilitat

4.7.2 Instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics

Descripció

Es proposa la instal·lació de dos punts de recàrrega per a vehicles elèctrics:

- Al carrer de la Sardana (Escoles Velles - CAP): 2 punts.
- Al polígon del Prat: 2 punts.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
36.000 € (pressupost contemplat addicionalment en altres plans municipals)	< 6 anys



Figura 58. CAP de Riudoms

Font: Vaic Mobility (2022)

4.7.3 Discriminació positiva dels vehicles que funcionen amb fonts d'energia menys contaminants

Descripció

Es proposa introduir bonificacions a l'impost de vehicles de tracció mecànica a aquells vehicles amb etiqueta ECO o Zero Emissions.

Responsables	Altres agents implicats
Ajuntament de Riudoms	-
Cost aproximat	Període d'implementació
3.000 €	< 6 anys

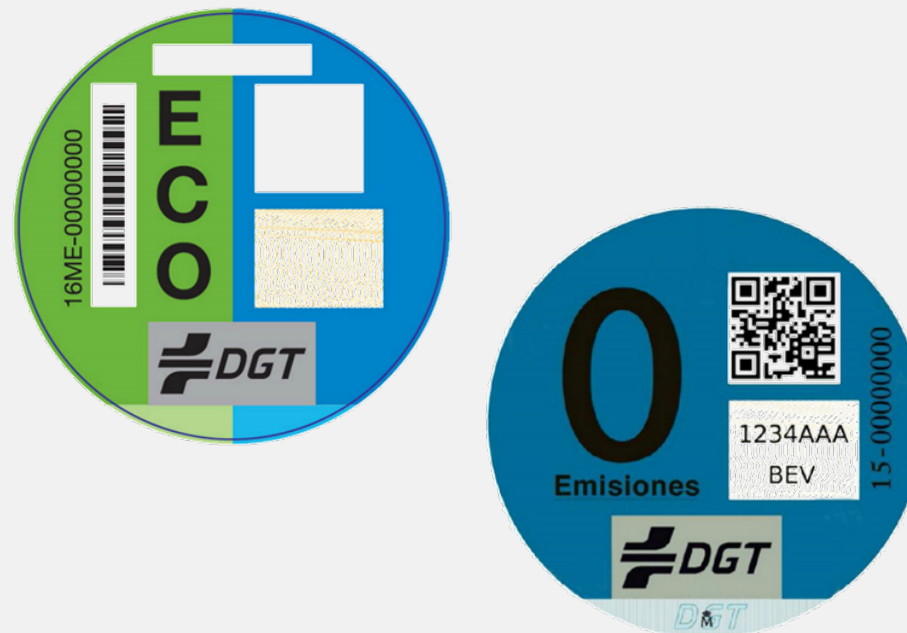


Figura 59. Etiquetes ECO i Zero emissions

Font: Àrea Metropolitana de Barcelona

Mesura	FASE 1 (<6 anys)		FASE 2 (6-12 anys)			TOTAL FASE 1 + FASE 2	Observacions
	Inversió total	Explotació / Mantenime nt anual	Total FASE 1	Inversió total	Explotació / Mantenime nt anual		
1.1				90.000		90.000	La reordenació de la circulació i l'aparcament al tram entre places (Església - Petita) es comptabilitza fora del pressupost del pla.
1.2				84.000		84.000	
1.3	1.000		1.000			1.000	
1.4	24.000		24.000			24.000	
1.5	3.750		3.750			3.750	
2.1	96.240		96.240	140.880		237.120	Es preveu la redacció dels projectes executius dels carrers Sant Pau i Sant Antoni (ampliació de voreres)
2.2	28.175		28.175	110.237		138.412	
3.1	3.750		3.750			3.750	
3.2	2.500		2.500			2.500	
3.3							Actuació a estudiar a mig/llarg termini (> 12 anys)
4.1							Pressupost contemplat a les actuacions 2.1 i 2.2
4.2							Pressupost contemplat a l'actuació 2.1
4.3	1.000		1.000			1.000	
5.1	1.250		1.250			1.250	
5.2	18.000		18.000			18.000	
5.3	1.500		1.500			1.500	
5.4							Pressupost contemplat a la redacció dels projectes executius dels carrers Sant Pau i Sant Antoni
5.5							Pressupost contemplat a la redacció del projecte exeautiu de la millora del creuament entre el c/ Dr. Fleming i l'Av. Catalunya
5.6				2.500		2.500	
5.7							Pressupost relatiu al PLSV
6.1		38.400	230.400			230.400	Pressupost a repartir entre diferents administracions (no comptabilitzat)
6.2				15.000		15.000	
6.3	3.600		3.600	3.600		7.200	
6.4	45.000		45.000			45.000	
7.1	1.000		1.000			1.000	
7.2	36.000		36.000			36.000	Pressupost contemplat addicionalment en altres plans municipals
7.3	3.000		3.000			3.000	
TOTAL (€ PEM; IVA exclòs)	269.765	0	269.765	446.217	0	446.217	715.982
TOTAL (€ PEC = PEM x 1,19; IVA exclòs)	321.021	0	321.021	530.998	0	530.998	852.019

Taula 10. Resum del pressupost de les actuacions

Font: Vaic Mobility (2022)