

Pla de mobilitat urbana sostenible de Vilanova i la Geltrú

Document V. Memòria Ambiental



Juliol de 2016



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



AJUNTAMENT DE
Vilanova i la Geltrú



assessoria
d'infraestructures
i mobilitat

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Susana Aladro Domínguez

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Carles Surià Ferrer

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Regidoria de Serveis Viaris i Mobilitat

Equip redactor

Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat

José Antonio Malo Gaona

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Director

Martí Roscadell i García

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Sílvia Casorran Martos

Ambientòloga

Anna Cabré Robert

Ambientòloga

Uli Wessling Tolon

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Jordi Porta Pruna

Tècnic de Mobilitat

Raúl Cabeza Santano

Delineant

Equip de participació ciutadana

Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Griselda Castelló Dalmau

Cap de Servei de Participació i Cooperació

Sílvia Ruiz Miracle

Servei de Participació i Cooperació

EDAS

Manel Gil López

Direcció tècnica del procés

Ricard Álvarez

Dinamitzador

Joana Conill

Dinamitzadora

Marta Vall-Ilovera

Dinamitzadora

Altres col·laboracions

S'agraeix la col·laboració de:

Jordi Campamà

Susana Hernández

Eva Solichero

Anna Escrigas

Teresa Romero

Dani Llaó

Paquito López

I en general de les demás persones de Serveis Viaris i Mobilitat i de totes les àrees de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú que han ajudat a fer possible aquest Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible.

Agraïments

El Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú no hauria estat possible sense la col·laboració de totes les persones que van formar part de les diferents jornades del procés participatiu.

ACRÒNIMS

AMB	Àrea Metropolitana de Barcelona
AMTU	Associació de Municipis amb Transport Urbà
ATM	Autoritat del Transport Metropolità
C/D	Càrrega i descàrrega
DIBA	Diputació de Barcelona
DGQA	Direcció General de la Qualitat Ambiental
DIE	Document Inicial Estratègic
DNM	Directrius Nacionals de Mobilitat
DPTOP	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
DTES	Departament de Territori i Sostenibilitat
EAE	Estudi Ambiental Estratègic
EMQ	Enquesta de Mobilitat Quotidiana
GEH	Gasos d'Efecte Hivernacle
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
P&R	Aparcament dissuasori, Park-and-Ride
PAQA	Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire
PDI	Pla Director d'Infraestructures
PDM	Pla Director de Mobilitat
PEB	Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya
PECAC	Pla de l'Energia i el Canvi Climàtic de Catalunya
PGOU	Pla General d'Ordenació Urbana
PITC	Pla d'infraestructures de transport de Catalunya
PLSV	Pla Local de Seguretat Viària
PMQA	Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire
PMUS	Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible
PTMB	Pla Territorial Metropolità de Barcelona
PTVC	Pla de Transports de Viatgers de Catalunya
PSV	Pla de Seguretat Viària
PTB	Pla Territorial Metropolità de Barcelona
RMB	Regió Metropolitana de Barcelona
SCT	Servei Català del Trànsit
VNG	Vilanova i la Geltrú
ZPEAA	Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric
ZQA	Zona de la Qualitat de l'Aire

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA	7
1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA.....	9
1.1. INTRODUCCIÓ	9
1.2. OBJECTIUS DEL PMUS DE VILANOVA I LA GELTRÚ	9
1.3. PRINCIPALS PROPOSTES DEL PMUS DE VILANOVA I LA GELTRÚ	10
1.3.1. <i>Mobilitat a peu</i>	10
1.3.2. <i>Mobilitat en bicicleta</i>	11
1.3.3. <i>Mobilitat en transport públic</i>	11
1.3.4. <i>Mobilitat en vehicle privat motoritzat</i>	12
1.3.5. <i>Aparcament</i>	12
1.3.6. <i>Altres mesures</i>	12
2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ.....	13
3. ABAST DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL DOCUMENT D'ABAST DEL PMUS	15
4. VALORACIÓ DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC	17
4.1. INCORPORACIÓ DEL CONTINGUT DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT D'ABAST DEL PMUS	17
4.2. ABAST DELS CONTINGUTS DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC	19
4.3. SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	20
5. AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I A LA PROPOSTA DEL PLA	23
5.1. APORTACIONS DEL DOCUMENT D'ABAST DEL PMUS DEL DTES.....	23
5.2. APORTACIONS DEL DOCUMENT DE L'INFORME D'APROVACIÓ INICIAL DEL DTES	24
5.3. APORTACIONS DE L'ATM	25
5.4. APORTACIONS D'ALTRES ADMINISTRACIONS	27
5.5. ALTRES APORTACIONS	27
6. CONCLUSIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	37
6.1. INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS EN EL PMUS.....	37
6.2. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL.....	38
6.3. ANÀLISIS DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS DE L'APLICACIÓ DEL PMUS	39
7. DETERMINACIONS FINALS QUE HAURAN D'INCORPORAR –SE A LA PROPOSTA DEL PLA	41
7.1. INDICACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL PELS PLANS I PROJECTES DERIVATS DEL PMUS	41
7.2. MESURES DE SEGUIMENT	42

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA

1.1. Introducció

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

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

Adicionalment, segons el Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), s'estableix l'obligatorietat, en tots els municipis inclosos dins les Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric (ZPEAA), de redactar un PMUS per als seus municipis.

A Vilanova i la Geltrú és obligatòria la redacció del PMUS del municipi, establint-se el període 2015-2020 com a anys objectiu del Pla. Segons la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aquest PMUS haurà de ser revisat cada sis anys.

1.2. Objectius del PMUS de Vilanova i la Geltrú

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

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

- 1)) **Millora de l'eficiència de cada mode de transport** per a disminuir els costos socials i ambientals del transport.
- 2)) **Fomentar la intermodalitat** com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.
- 3)) **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants** destinant major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.
- 4)) **Augmentar la participació de la bicicleta** en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.
- 5)) **Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat**, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
- 6)) **Promoure una elecció racional de cada mode de transport per a la seva necessitat concreta**, en l'ordre social, en l'econòmic i en el mediambiental.

- 7)) **Compatibilitzar l'oferta d'aparcament** amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.
- 8)) **Millorar la seguretat viària** mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
- 9)) **Controlar i disminuir els nivells de contaminació** atmosfèrica i acústica provocats pel transport.
- 10)) **Fomentar una mobilitat intermunicipal en la que no predomini el vehicle privat** mitjançant el treball conjunt amb altres municipis i administracions.
- 11)) **Regular una distribució urbana de mercaderies amb un mínim impacte** i que garanteixi el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.
- 12)) **Utilitzar les noves tecnologies** en el sistema de mobilitat donant la màxima informació als usuaris per prendre les seves decisions.

1.3. Principals propostes del PMUS de Vilanova i la Geltrú

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

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

1.3.1. Mobilitat a peu

Millora de la mobilitat a peu	
P-1	Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants
P-2	Adaptació dels passos de vianants existents
P-3	Creació de nous passos de vianants
P-4	Creació de més zones de pacificació per a vianants
P-5	Reformar els vials no accessibles del centre urbà pacificat
P-6	Creació d'un mapa municipal per als desplaçaments a peu
P-7	Estudi de connexió en modes no motoritzats entre el càmping i el nucli urbà
P-8	Millora de la mobilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i l'est del municipi
P-9	Millora de la seguretat per accedir al camí del Corral d'en Cendres
P-10	Augment de la senyalització per a invidents
P-11	Execució de camins escolars
P-12	Millora de l'accessibilitat a l'av. Rocacrespa

Taula 1.3.1 –Propostes en relació a la mobilitat a peu.

Font: AIM, elaboració pròpia

1.3.2. Mobilitat en bicicleta

Millora de la mobilitat en bicicleta	
B-1	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta
B-2	Creació de vies segregades per a la bicicleta
B-3	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta
B-4	Ampliació de la xarxa de convivència vianant–ciclista
B-5	Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes
B-6	Millora de les condicions de seguretat i comoditat de les vies ciclistes
B-7	Pla de millora de la senyalització d'itineraris per a bicicletes
B-8	Pla d'incorporació de semaforització específica per a bicicletes
B-9	Execució d'un itinerari de connexió amb Cubelles
B-10	Pla Director de la Bicicleta
B-11	Millora de la convivència vianant–ciclista
B-12	Millorar el registre de bicicletes
B-13	Garantir la reserva d'espai per a carrils bici segregats en calçada en les futures execucions de vials de jerarquia principal

Taula 1.3.2 –Propostes en relació a la mobilitat en bicicleta.

Font: AIM, elaboració pròpia

1.3.3. Mobilitat en transport públic

Millora de la mobilitat en transport públic	
TP-1	Modificació del recorregut del bus urbà
TP-2	Millora de les freqüències del bus urbà
TP-3	Ampliació dels horaris de servei del bus urbà
TP-4	Millora de l'oferta de servei de bus urbà en diumenges i festius
TP-5	Millora de la infraestructura de les parades del bus urbà
TP-6	Millora de la infraestructura de les parades del bus interurbà
TP-7	Millora de l'espai de l'estació d'autobusos i la pl. Eduard Maristany
TP-8	Millora de la informació
TP-9	Bus a la demanda a les urbanitzacions periurbanes
TP-10	Assolir les millores previstes en el transport públic de connexió
TP-11	Disposar d'un servei de bus expres.cat que connecti amb Barcelona
TP-12	Maximitzar la coordinació entre els horaris de bus urbà i els del ferrocarril
TP-13	Estudi de connexió en bus entre el càmping i la façana marítima en el període d'estiu

Taula 1.3.3 –Propostes en relació a la mobilitat en transport públic.

Font: AIM, elaboració pròpia

1.3.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat	
V-1	Implantació d'una nova estructura de circulació
V-2	Creació de zones pacificades
V-3	Millores en les zones pacificades actuals
V-4	Canvis de sentits de circulació
V-5	Estretament de carrils de circulació
V-6	Reducció del número de carrils de circulació
V-7	Realitzar un control periòdic de la velocitat
V-8	Gestió intel·ligent dels semàfors de la travessera
V-9	Instal·lar panells informatius de situació a l'entrada dels polígons industrials
V-10	Habilitar nou accés a entrada de la C-32 a la carretera de l'Arboç
V-11	Execució de noves rotondes
V-12	Estudi de viabilitat per a l'execució d'una rotonda a la cruïlla de l'Esperança
V-13	Estudi d'implantació de doble sentit a Rambla Pirelli

Taula 1.3.4 –Propostes en relació a la mobilitat en vehicle privat motoritzat.

Font: AIM, elaboració pròpia

1.3.5. Aparcament

Millora en l'aparcament	
AP-1	Redistribució de places d'aparcament en la via pública
AP-2	Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública
AP-3	Millora de la senyalització d'aparcaments fora de la calçada
AP-4	Estudi d'implantació d'una zona d'aparcaments per a residents a la façana marítima
AP-5	Increment del número de places de C/D
AP-6	Actualització del Pla d'aparcaments municipal
AP-7	Minimitzar els estacionaments indeguts
AP-8	Implementar mesures de smart-city
AP-9	Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments

Taula 1.3.5 –Propostes en relació a l'aparcament.

Font: AIM, elaboració pròpia

1.3.6. Altres mesures

Finalment, el PMUS recull un seguit de mesures de caràcter més generalista, referents a seguretat viària, propostes ambientals, mesures de promoció i educació etc... Aquestes mesures transversals són:

Altres mesures	
AM-1	Campanyes de promoció de la mobilitat sostenible i segura
AM-2	Realitzar un control periòdic de soroll dels vehicles motoritzats
AM-3	Promoure l'ús de vehicles més ecològics
AM-4	Foment de l'ús del "carpooling" (vehicle compartit)
AM-5	Revisió de l'ordenança de circulació
AM-6	Elaborar un Pla d'accés als sectors industrials

Taula 1.3.6 –Altres propostes; Font: AIM, elaboració pròpia

2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

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

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

PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMUS					
Data	Fases PMUS	Fases d'avaluació ambiental	Documents generats	Òrgan responsable	Data d'emissió
Desembre de 2013 a Gener de 2015	Redacció PMUS	Inici de treballs d'avaluació ambiental del PMUS	DIE	Ajuntament de Vilanova i la Geltrú	28/01/2015
		Període de consultes per a l'elaboració del Document d'abast del PMUS	Document d'abast del PMUS	Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del DTES	31/03/2015
Juliol 2015	Aprovació inicial PMUS	Avaluació ambiental del PMUS	PMUS i EAE	Ajuntament de Vilanova i la Geltrú	27/07/2015
D'Agost a Setembre de 2015	Informació Pública	Consultes sobre PMUS i EAE	Informe d'al·legacions al PMUS i l'EAE	Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, ATM, DTES	13/08/2015 al 27/09/2015
Pendent	Aprovació definitiva	Elaboració de la memòria ambiental	Vist-i-plau de la memòria ambiental	Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del DTES	Pendent
		Presentació del PMUS + memòria ambiental	Aprovació definitiva del PMUS	DTES, ATM	Pendent

Taula 2.1 –Procés d'avaluació ambiental del PMUS.

Font: AIM, elaboració pròpia

3. ABAST DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL DOCUMENT D'ABAST DEL PMUS

Amb data 31 de març de 2015, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va emetre el document d'abast del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú amb l'objecte de determinar, d'acord amb l'article 9 de la Llei 9/2006 de 28 d'abril, l'amplitud, el nivell de detall de l'informe de sostenibilitat ambiental i els criteris ambientals estratègics i els indicadors dels objectius ambientals i principis de sostenibilitat aplicables a cada cas.

El document d'abast va ser emès un cop identificades i consultades les administracions públiques afectades i el públic interessat.

Les principals determinacions del document d'abast del PMUS són:

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

4. VALORACIÓ DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

4.1. Incorporació del contingut de les determinacions del document d'abast del PMUS

L'Estudi Ambiental Estratègic entrat per registre a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en data 6 d'agost de 2015 adequa la seva estructura als apartats indicats en el "Document d'abast del P Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú" emès per la mateixa Subdirecció General d'Avaluació Ambiental.

El document de l'EAE s'estructura de la manera següent:

1. INTRODUCCIÓ A L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
 - 1.1. OBJECTIU DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
 - 1.2. LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE
2. CONTINGUTS I OBJECTIUS PRINCIPALS DEL PLA
 - 2.1. ÀMBITS I CONTINGUTS DEL PLA
 - 2.2. RELACIÓ AMB PLANS I PROGRAMES
 - 2.3. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
3. DIAGNOSI AMBIENTAL VINCULADA A LA MOBILITAT
 - 3.1. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT
 - 3.2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A PEU
 - 3.3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN BICICLETA
 - 3.4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU
 - 3.5. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT
 - 3.6. DIAGNOSI DE L'APARCAMENT I DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
 - 3.7. DIAGNOSI DE LA SEGURETAT VIÀRIA
 - 3.8. DIAGNOSI MEDIAMBIENTAL
 - 3.9. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL
4. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 4.1. OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS
 - 4.2. OBJECTIUS AMBIENTALS ESPECÍFICS DEL PMUS DE VILANOVA I LA GELTRÚ

5. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

5.1. ALTERNATIVA ZERO

5.2. ALTERNATIVA 1 (ESCENARI SOSTENIBLE)

5.3. ALTERNATIVA 2 (ESCENARI OPTIMISTA)

5.4. ALTERNATIVA ESCOLLIDA

5.5. LES PROPOSTES DEL PMUS

6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA

6.1. REPARTIMENT MODAL

6.2. PARC MÒBIL

6.3. AVALUACIÓ DE PARÀMETRES

6.4. COMPARATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA AMB L'ESCENARI TENDENCIAL

7. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA

7.1. AVALUACIÓ DEL GRAU D'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS

7.2. CONTRIBUTIÓ AL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS

7.3. PRIORITAT AMBIENTAL DE LES MESURES DEL PLA

7.4. CONTRIBUTIÓ DE CADA MESURA ALS PRINCIPALS FLUXOS DE MOBILITAT

7.5. ACTUACIONS QUE POTENCIEN UN CANVI MODAL EN FLUXOS DE CONNEXIÓ

8. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ

8.1. INDICADORS DE SEGUIMENT

9. SÍNTESI

9.1. INTRODUCCIÓ A L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

9.2. EL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE VILANOVA I LA GELTRÚ

9.3. OBJECTIUS AMBIENTALS

9.4. ALTERNATIVES ESTUDIADAES

9.5. CONCLUSIONS

4.2. Abast dels continguts de l'estudi ambiental estratègic

A l'EAE del PMUS es proposa el compliment d'una sèrie d'objectius ambientals, que es plantegen a partir dels objectius descrits als document d'abast del PMUS.

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

TRANSVASAMENT MODAL	Actual	Objectiu
Quota modal del transport privat motoritzat (%)	37,9%	34,5%
EFICIÈNCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORT	Actual	Objectiu
Ocupació mitjana del bus urbà en dia feiner (passatger/vehicle)	19,08	20,50
REDUIR LES EXTERNALITATS	Actual	Objectiu
Costos totals externs del transport (en milions €)	21,72	20,40
CONSUM ENERGÈTIC	Actual	Objectiu
Consum energètic destinat al transport (en tep/any)	8.497	7.749
Consum de combustibles derivats del petroli (en tep/any)	8.400	7.400
CONTRIBUCIÓ AL CANVI CLIMÀTIC	Actual	Objectiu
Emissions de CO ₂ (en t/any)	35.667	31.030
IMPACTE ATMOSFÈRIC DE LA MOBILITAT	Actual	Objectiu
Emissions de PM ₁₀ (en t/any)	6,28	4,84
Emissions de NO ₂ (en t/any)	19,11	16,43
Emissions de NO _x (en t/any)	111,97	83,64
SEGURETAT VIÀRIA	Actual	Objectiu
Nº de víctimes mortals	1	0
Nº d'accidents amb víctimes	183	135
GARANTIR L'ACCESSIBILITAT	Actual	Objectiu
% parades accessibles de bus urbà	60%	90%
% parades accessibles de bus interurbà	48%	90%
NOVES TECNOLOGIES	Actual	Objectiu
% parades de bus urbà amb sistema d'informació dinàmica	4%	>4%
% parades de bus interurbà amb sistema d'informació dinàmica	0%	>0%
QUALITAT ACÚSTICA	Actual	Objectiu
% de trams de carrer on es superen els valors límit en període diürn	8,1%	<8,1%
% de trams de carrer on es superen els valors límit en període nocturn	11,9%	<11,9%
OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	Actual	Objectiu
% d'espai públic destinat a veh. motoritzats (circulació i aparcament)	60,2%	<60,2%
% d'espai públic d'ús per a vianants o bicicletes	39,8%	>39,8%

Taula 4.2.1 – Valors dels objectius ambientals per a l'any 2020.

Font: AIM, elaboració pròpia

4.3. Síntesi de l'avaluació d'alternatives

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

- “Alternativa Zero” o escenari tendencial: equival a l'opció de no realitzar cap actuació addicional de millora i promoció de la mobilitat sostenible al municipi de Vilanova i la Geltrú. Aquest escenari és el resultat del manteniment de les tendències demogràfiques i de mobilitat que han portat a la situació actual.
- Alternativa 1: Per al desenvolupament de l'escenari sostenible s'han considerat un conjunt d'estratègies que poden donar lloc a una modificació dels hàbits en la mobilitat del municipi de Vilanova i la Geltrú:
 - Creació de vies ciclistes per tal d'augmentar la quota modal en aquest mode de transport
 - Creació de carrils bici segregats.
 - Creació de les zones 30
 - Millora de l'oferta de la xarxa de vianants.
 - Augment de l'amplada útil de voreres i millora de l'accessibilitat en guals en els principals itineraris de vianants de tot el nucli urbà.
 - Pintat de passos de vianants en cruïlles de la xarxa principal que actualment no en disposen.
 - Creació de vials pacificats al trànsit.
 - Augment i/o millora de l'oferta dels serveis de transport públic per tal d'esdevenir una alternativa guanyadora al vehicle privat.
 - Modificació de la xarxa actual de transport públic urbà.
 - Millora de la informació a l'usuari.
 - Increment de la velocitat comercial.
 - Millora de la intermodalitat.
 - Polítiques de gestió de l'aparcament en destinació, per afavorir el traspàs modal del vehicle privat a la resta de modes de transport.
 - Millores relacionades amb els aparcaments dissuasoris.
 - Millores en el transport de mercaderies per carretera:
 - Ús de vehicles més eficients energèticament, restriccions d'accés.
 - Increment de l'ocupació del vehicle privat per tal de disminuir el nombre de vehicles en circulació.

- Alternativa 2: es crea com un “escenari optimista”, com a una alternativa més exigent que l’alternativa 1, amb la necessitat d’incrementar la mobilitat en modes no motoritzats i especialment en els mitjans de transport públic, tant en els desplaçaments interns com en els de connexió. Les estratègies per al desenvolupament d’aquest escenari que han de donar lloc a una modificació dels hàbits en la mobilitat són les mateixes que els recollides en l’escenari anterior reforçant-les amb noves estratègies per a que la seva repercussió en la quota modal sigui més significativa:
 - Creació de vies ciclistes per tal d’augmentar la quota modal en aquest mode de transport.
 - Creació de carrils bici segregats.
 - Creació de les zones 30
 - Creació d’itineraris compartits senyalitzats en calçada.
 - Millora de l’oferta de la xarxa de vianants.
 - Augment de l’amplada útil de voreres i millora de l’accessibilitat en guals en els principals itineraris de vianants de tot el nucli urbà.
 - Pintat de passos de vianants en cruïlles de la xarxa principal que actualment no en disposen.
 - Creació de vials pacificats al trànsit.
 - Actuacions de millora d’accessibilitat fora de la xarxa principal de vianants
 - Augment i/o millora de l’oferta dels serveis de transport públic per ta d’esdevenir una alternativa guanyadora al vehicle privat.
 - Modificació de la xarxa actual de transport públic urbà.
 - Millora de la informació a l’usuari.
 - Increment de la velocitat comercial.
 - Ampliació de l’horari de servei i augment de freqüències del servei de bus urbà
 - Millora de la intermodalitat.
 - Seguiment i impuls de les mesures de transport públic d’altres planejaments supramunicipals.
 - Polítiques de gestió de l’aparcament en destinació, per afavorir el traspàs modal del vehicle privat a la resta de modes de transport.
 - Millores relacionades amb els aparcaments dissuasoris.
 - Millores en el transport de mercaderies per carretera:
 - Ús de vehicles més eficients energèticament, restriccions d’accés.

- Increment de l'ocupació del vehicle privat per tal de disminuir el nombre de vehicles en circulació.

L'alternativa 2 va ser l'alternativa escollida per a desenvolupar-se en el PMUS per mitjà de les propostes d'actuació.

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

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

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

5.1. Aportacions del document d'abast del PMUS del DTES

Per tal d'elaborar el document d'abast del PMUS de Vilanova i la Geltrú, la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va dur a terme una sèrie de consultes a entitats municipals, intermunicipals i d'organismes de la Generalitat de Catalunya durant el període d'informació pública del DIE. Les aportacions es van recollir en el propi document d'abast del Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú:

Aportacions	Grau d'incorporació al PMUS
Es demana que el PMU inclogui mesures de seguiment i supervisió. Es demana establir un indicador de qualitat acústica.	S'han inclòs al PMUS.
Es necessari que el Pla incorpori un estudi dels principals fluxos intramunicipals i intermunicipals i s'estableixin objectius a assolir per cadascun d'ells.	S'incorporen al EAE.
Es considera fonamental la introducció d'estratègies de foment dels sistemes de transport col·lectiu de viatgers i dels modes no motoritzats de manera integrada amb mesures de dissuasió del vehicle privat.	Les actuacions recollides en el PMUS segueixen aquestes estratègies (gestió de l'aparcament, millores en la intermodalitat, jerarquització i pacificació de la xarxa viària...).
Es considera necessària la prioritització temporal de les actuacions	La prioritització temporal de cada actuació es troba recollida al document del programa d'actuacions.
Cal incorporar la contribució dels objectius ambientals de cada mesura.	S'ha incorporat una matriu indicant la contribució de cada mesura en l'assoliment dels objectius ambientals.
Es necessari que el PMU tingui en consideració projectes i desenvolupaments contemplats en el planejament urbanístic municipal	S'han tingut en compte el planejament municipal durant la redacció del PMUS.
Es demana que els objectius del PMU es concretin a partir de l'establert en el PDM 2013-2018.	Els objectius del PMUS es basen en els objectius del PDM 2013-2018.

Aportacions	Grau d'incorporació al PMUS
Es considera adient la diagnosi ambiental del DIE, i s'hauria de reforçar a l'EAE amb un anàlisi de fluxos interns i de connexió, el càlcul d'indicador ambientals, els costos de les externalitats i dels costos unitaris del transport.	L'EAE ha incorporat més informació respecte els remes sol·licitats.
Es considera necessari, després de l'anàlisi de la diagnosi ambiental de la mobilitat, realitzar una prioritització entre els objectius ambientals.	S'inclou un apartat en l'EAE de prioritització ambiental dels objectius.

5.2. Aportacions del document de l'informe d'aprovació inicial del DTES

El següents punts són les aportacions que realitza el "Informe d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana i sostenible de Vilanova i la Geltrú".

Aportacions	Grau d'incorporació al PMUS
Es considera convenient analitzar els PMUS de municipis veïns: Sant Pere de Ribes, Cubelles i els estudis de mobilitat de grans centres generadors/attractors.	Els PMUS dels municipis veïns es troben encara en fase de redacció. En tot cas, la Diputació de Barcelona realitza la direcció facultativa de tots aquests PMUS, garantint-ne la coherència.
Es considera necessari analitzar el repartiment modal en les relacions amb Barcelona, Sant Pere de Ribes, Sitges i Cubelles.	Inclòs en l'apartat "3.1.1 Principals connexions" de la memòria del PMUS.
Es demana analitzar les condicions de connectivitat a peu en bicicleta i en transport públic de Sant Pere de Ribes, Sitges i Cubelles	Les condicions de connectivitat en transport públic ja es troben explicades en l'apartat "6.1. Oferta de transport públic". Les condicions de connectivitat a peu s'han afegit a l'apartat "4.1. Oferta de la xarxa de vianants". Les condicions de connectivitat en bicicleta s'han afegit a l'apartat "5.1. Oferta de la xarxa ciclista".
Es comenta que el PMUS no permet distingir el pes dels fluxos interns i de connexió en el sumatori global de veh-km.	S'ha segregat la dada en l'apartat 3.2.2.
Demana que el PMUS expliciti quines actuacions preveu des de l'àmbit municipal per a potenciar un canvi modal vers els modes més sostenibles en els fluxos de connexió i de pas.	Inclòs en un nou apartat del EAE: apartat "7.5 Actuacions que potencien un canvi modal en fluxos de connexió".

Aportacions	Grau d'incorporació al PMUS
Es considera convenient explicitar amb el major detall possible la composició del parc de vehicles.	La informació del parc mòbil que s'ha adjuntat al PMUS és la que té el major detall possible disponible.
S'indica que l'objectiu del PMUS en relació amb la contaminació atmosfèrica s'hauria de redefinir i incloure les emissions d'efecte hivernacle, fent que l'objectiu sigui "reduir les emissions de NOx, PM10 i GEH	Es detecta una confusió en aquest comentari, ja que està comentant els objectius quan en realitat està fent referència a les directrius que tenen un caràcter més general. En l'apartat "12.3 Definició dels objectius del PMUS" ja es fa referència a objectius particulars pels GEH, NOx i PM10.
En relació a la prioritització d'objectius de l'EAE es proposa un canvi de nomenclatura per al primer objectiu prioritzat que sigui "Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi". Es considera que cal incorporar els contaminants NO ₂ , PM _{2,5} i CO, amés dels CO ₂ , PM ₁₀ i NO _x considerats.	S'han realitzat els canvis sol·licitats en l'EAE (apartat "4.2.13. Priorització ambiental dels objectius").
En l'EAE es demana explicitar on s'assoleixen les reduccions més importants de veh-km, remarcant la part corresponent a fluxos interns i de connexió de l'escenari tendencial.	Incloues dades de reducció de veh-km de fluxos interns i de connexió al document EAE (apartat 5.1.1).

També es va rebre una aportació de la direcció General de Transports i Mobilitat:

Aportacions	Grau d'incorporació al PMUS
La configuració dels serveis de transport urbà de viatgers no s'adequa als pronunciaments judicials recaiguts sobre aquest tema. El PMUS s'hauria d'adequar a la sentència del Tribunal Suprem.	L'Ajuntament arribarà a un acord amb l'empresa Plana perquè exploti el servei de les línies L3 i L4, de manera que s'adeqüi a la sentència.

5.3. Aportacions de l'ATM

D'acord amb l'article 9.5 de la Llei de mobilitat 9/2003, abans de l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat Urbana i sostenible de Vilanova i la Geltrú es necessari disposar de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial, en el qual s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.

Aportacions ATM	Grau d'incorporació al PMUS
No es defineixen els criteris utilitzats a l'hora de definir la xarxa d'itineraris principals de vianants	Definida en base als fluxos de vianants mesurats i amb les connexions amb els principals equipaments (s'ha inclòs en l'apartat 4.1 del document de Memòria del PMUS)..
En el plànol 12.3 d'oferta de serveis de bus interurbà, es considera que manca informació per tal de conèixer el recorregut de les diferents línies.	S'han actualitzat el plànol amb les línies interurbanes desagregades.
Es troba a faltar una presentació de la problemàtica amb l'empresa Plana i l'ajuntament per la coincidència en part del recorregut del servei de bus urbà i interurbà.	No es presenta la problemàtica ja que l'Ajuntament arribarà a un acord amb l'empresa Plana perquè exploti el servei de les línies L3 i L4, de manera que s'adeqüi a la sentència judicial.
Es troba a faltar un anàlisi dels costos unitaris del transport.	Inclòs apartat "10.4 Costos unitaris del transport".
En referència al càlcul de l'objectiu de moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport, es comenta que en la metodologia de càlcul d'emissions no es detalla les característiques del parc mòbil considerat.	S'han agafat les dades del gràfic 2.6.1 del PDM.
Es troba a faltar la representació de la xarxa d'itineraris principals futura al plànol 24	S'inclou plànol 24 amb la xarxa principal de vianants.
En el cas de l'ampliació de voreres només es defineix una proposta d'ampliació dels vials que formen part de la xarxa principal. Des de la redacció d'aquest estudi es proposa plantejar actuacions d'ampliació de l'espai per a vianants com a mínim en els vials amb vorera inferior a 0,90 metres i aquells que tenen una secció total inferior a 7 metres.	S'inclou explicació en la mesura P-1 que, en futures revisions del pla (mes enllà dels 6 anys de vigència) es preveu plantejar actuacions de millora de l'espai de vianants en tots aquells vials amb vorera inferior a 0,90 metres.
Es demana incloure actuacions de connexió amb la resta de municipis i garantir la connexió amb la xarxa d'itineraris ciclables.	El PMUS ja incloïa actuacions de connexió amb la resta de municipis. S'inclou al plànol 25 les connexions amb la xarxa d'itineraris ciclables de l'ATM.
Es comenta que els plànols de propostes de transport públic inclou modificacions de les línies L3+L4, fet que no està explicat en cap dels documents.	En el capítol 13.3 de la memòria del PMUS, el l'apartat de "TP-1)) Modificació del recorregut urbà" s'explica que es plantegen dues alternatives de xarxa de bus urbà que presenten lleugeres diferències que es presenten grafiades en el document de plànols.
Verificar que la proposta TP-10 inclosa en el PMUS inclou un carril bus a Eduard Toldrà prevista en el PDI i PDM.	S'explicita la inclusió del carril bus a Eduard Toldrà en les propostes TP-10 i P-8. També s'inclou als plànols 26 de propostes de bus.

Aportacions ATM	Grau d'incorporació al PMUS
Es troba a faltar una mesura que contempli l'ampliació del P&R inclosa al PDM	No s'ha proposat cap mesura d'ampliació del P&R ja que el volum d'usuaris que hi estaciona encara està lluny de la seva capacitat màxima. En tot cas, si les administracions supramunicipals decideixen executar aquesta mesura del PDM, l'Ajuntament considera que seria més convenient executar un aparcament sota la plaça de l'estació que ampliar l'existent (atenent a raons de proximitat a l'estació).
Es considera que en la mesura AM-3 seria bo detallar mesures específiques de modificació les ordenances municipals i d'impostos.	S'inclou la mesura d'incrementar les bonificacions actuals (també s'inclou a la memòria una explicació de les bonificacions actualment existents).

5.4. Aportacions d'altres administracions

A continuació es presenten les al·legacions o peticions al PMUS realitzades per altres administracions:

Aportacions de l'Agència Catalana de Residus	Grau d'incorporació al PMUS
No es creu oportú realitzar cap aportació	N/A

Aportacions del Consell Comarcal del Garraf	Grau d'incorporació al PMUS
Es posa de manifest la necessitat de continuar activant mesures en relació a l'accés en transport als polígons d'activitat econòmica, tal i com es preveu en la mesura AM-6 del PMUS.	N/A

5.5. Altres aportacions

A continuació es presenten les al·legacions o peticions al PMUS realitzades per associacions, particulars, entitats, organitzacions, etc.

Aportacions per l'associació de veïns de Santa Maria	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es demana tenir en compte els seu barri en una nova concessió de bus. Sol·licita més oferta del servei, en especial disposar de servei en caps de setmana.</p>	<p>El bus que ha de donar servei a Santa Maria ha de ser un bus interurbà, ja que per accedir al barri es necessari el pas per Cubelles.</p> <p>S'instarà a la Generalitat per tal d'incrementar el servei de bus interurbà, a fi d'aconseguir una major oferta de servei, en especial en caps de setmana (inclòs en mesura TP-10).</p>

Aportacions per l'associació de veïns del Prat de Vilanova	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es demana tenir en compte els seu barri en una nova concessió de bus. Sol·licita més oferta del servei, en especial disposar de servei en caps de setmana.</p>	<p>Per eficiència del sistema de transport, el mateix servei de transport públic que doni servei al Prat de Vilanova dona servei a Santa Maria. Atès que el bus que cobreixi Santa Maria ha de ser una concessió interurbana, també ho ha de ser el bus del Prat de Vilanova per eficiència del sistema. En tot cas, s'instarà a la Generalitat de Catalunya per tal d'incrementar el servei de bus, a fi d'aconseguir una major oferta de servei, en especial en caps de setmana (inclòs en mesura TP-10).</p>

Aportacions de particular (Plataforma en defensa de l'Ortoll)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es considera poc realista la proposta de connexió de la via verda de la bicicleta, entre Cubelles i l'aparcament de Sant Gervasi.</p>	<p>S'incorpora aquesta solució al PMUS per formar part d'un projecte del Ministeri de Fomento.</p>
<p>Afegir una variant a la via verda anterior, que connecti amb el centre de Cubelles pel camí de Santa Llúcia i el camí Vell de Cubelles.</p>	<p>Es podrà plantejar executar aquesta variant si finalment el Ministeri de Fomento no executa la via Verda prevista en el seu projecte executiu.</p>
<p>Incoherència al definir la connexió entre l'av. d'Aiguadolç i el Camí Fondo de Sant Gervasi com una via verda i com una via col·lectora del vehicle privat motoritzat a la vegada.</p> <p>Es sol·licita que es modifiqui la jerarquització viària eliminant via col·lectora prevista.</p>	<p>S'elimina la classificació de l'av. Aiguadolç i el Camí Fondo de Sant Gervasi com a xarxa viària secundària, ja que les dimensions del vial no són suficients.</p>

Aportacions de particular NIF-37xxxxxx	Grau d'incorporació al PMUS
Definir en el PMUS les característiques de "vial residencial".	La definició es troba inclosa en l'apartat 13.4, dins de la definició de la mesura V-1, implantació d'una nova estructura de circulació.
Definir en el PMUS les característiques de "zona pacificada"	La definició de la xarxa pacificada es troba inclosa en l'apartat 13.4, dins de la definició de la mesura V-1, implantació d'una nova estructura de circulació.
Sol·licita que els principis generals de la "Carta Europea dels drets dels vianants" inspirin el pla i es facin complir.	Les línies estratègiques i els objectius del PMUS no contradiuen els principis generals de la carta, ans al contrari, tots dos segueixen els principis i els objectius de la Llei de Mobilitat.
Incorporar o justificar perquè s'ha omès el PMUNA (Pla de Millora Urbana del nucli antic).	Tal com diu el capítol 1 del PMUNA, el pla procedeix a partir de la formulació d'hipòtesis urbanes més generals que hauran de ser corroborades en el seu moment. S'explica que el PMUNA pot constituir un avanç respecte dels treballs sectorials en curs, que en aquest cas seria el PMUS en matèria de mobilitat, en el qual s'ha realitzat una anàlisi molt més extensa que la del PMUNA.

Aportacions de particular NIF-37xxxxxx	Grau d'incorporació al PMUS
<p>L'aprovació del PMUS s'incomplirà el decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.</p> <p>Es comenta també que les dades de la diagnosi de la mobilitat a peu no són reals.</p>	<p>La LLEI 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, haurà d'elaborar un nou decret de desenvolupament de la citada Llei com a màxim el proper 31 d'octubre de 2016. El Decret 135/1995 continua vigent en tot allò que no contradigui la Llei 13/2014, però serà substituït properament, probablement durant la tramitació del present PMUS. Aquesta situació dificulta les propostes a realitzar, ja que el present PMUS haurà de fer propostes de compliment d'un nou Decret del qual encara se'n desconeix el contingut.</p> <p>La Llei 13/2014 preveu que les administracions públiques hauran de revisar els plans d'accessibilitat vigents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei per a adequar-ne el contingut a les disposicions de la Llei en el termini de tres anys des de l'entrada en vigor del reglament que la desplegui.</p> <p>La Llei 13/2014 també preveu que els ens locals dels municipis del tamany de Vilanova i la Geltrú han d'executar els plans d'accessibilitat en els terminis següents, a comptar de l'entrada en vigor del reglament de desplegament d'aquesta llei: Vuit anys, els municipis de més de cinquanta mil habitants.</p> <p>En conseqüència, el PMUS proposa la prioritització en la millora de l'accessibilitat de la xarxa principal amb uns paràmetres generosos que superen els requisits del DECRET 135/1995. A la vegada, inclou com a actuació l'actualització del Pla d'accessibilitat.</p> <p>Per altra banda, la vigència del PMUS és de 6 anys (no pas 5, com indica el particular en la seva al·legació), les actuacions contingui el pla s'han de desenvolupar en aquest termini. També cal afegir que no es plausible suposar que el PMUS assoleixi la plena accessibilitat del municipi amb els nous paràmetres en els 6 anys de vigència del PMUS. Aquest fet, ja queda recollit en la memòria del PMUS.</p> <p>El particular afirma que les dades de diagnosi no són reals. Les dades utilitzades són mostres reals.</p>

Aportacions de particular NIF-38xxxxxx	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Present les mateixes al·legacions que el particular NIF-37xxxxxx.</p> <p>Es sol·licita que s'actui decididament sobre l'estacionament indegut.</p>	<p>La mesura AP-7 del PMUS recull accions per tal de minimitzar els estacionaments indeguts.</p>

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es sol·licita que les accions de la mesura P-2 s'ampliïn a la xarxa secundària.</p>	<p>S'inclou explicació en la mesura P-2 que, en futures revisions del pla (mes enllà dels 6 anys de vigència) es preveu plantejar actuacions d'adaptació dels passos de vianants en la resta de la xarxa. Es considera que no es viable plantejar aquest àmbit d'aplicació dintre els 6 anys de vigència d'aquest primer PMUS.</p>
<p>Es sol·licita incloure el Camí de Sant Gervasi dintre del conjunt de vials a pacífica que descriu la mesura P-4, limitant l'ús del trànsit rodat a veïns.</p>	<p>El vial indicat en aquesta al·legació no es troba ubicat en sòl urbà, a diferència dels inclosos en l'actuació P-4. En conseqüència, la incorporació d'aquesta proposta, en independència de la dificultat o no d'aplicació, s'haurà de tractar en el Pla de Camins. En tot cas, el PMUS no preveurà cap acció per a fomentar la circulació de vehicles en aquest vial.</p>
<p>Es sol·licita executar la vianalització de l'av. Francesc Macià inclosa en la mesura P-4 sense necessitat d'estudi previ.</p>	<p>Es revisa el contingut de l'actuació P-4.</p> <p>A on abans deia "es proposa realitzar dos estudis de vianalització en els següents trams de carrer", el nou text serà:</p> <p>"es proposa vianalitzar els següents trams de carrer, prèvia realització dels estudis necessaris i la incorporació de la participació ciutadana".</p>

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es sol·licita incloure en la mesura P-4 la vianalització del c/ Llibertat des del c/Àncora fins a Conxita Soler i la pacificació del c/ Gas fins al pg. Marítim (fent-ne més extensives les voreres i instal·lant mobiliari i vegetació).</p>	<p>El carrer del Gas forma part de la xarxa secundària i ja es troba prevista la millora de la seva accessibilitat per a crear un gran eix accessible des del centre de Vilanova, carrer de la Llibertat i fins al passeig Marítim. La necessitat d'ampliar les mesures de pacificació a aquest vial i altres de l'entorn haurà de ser abordada en l'estudi de vianalització del carrer de la Llibertat.</p> <p>Adicionalment, es revisa el contingut de l'actuació P-4. On abans deia "es proposa realitzar dos estudis de vianalització en els següents trams de carrer", el nou text serà:</p> <p>"es proposa vianalitzar els següents trams de carrer, prèvia realització dels estudis necessaris i la incorporació de la participació ciutadana"</p>
<p>Es sol·licita incloure la Rambla del Castell des del c/Sitges fins a av. Garraf dintre del conjunt de vials a pacificar que descriu la mesura P-4, limitant l'ús del trànsit rodat a veïns.</p>	<p>No es considera convenient convertir aquest carrer en un vial veïnal o residencial, ja que és la via que dona accés al sud del nucli antic de la Geltrú.</p> <p>En tot cas, el PMUS ja preveu la pacificació: avui dia forma part de la xarxa col·lectora, però en la xarxa viària futura passarà a formar part d'una zona 30.</p>
<p>Es proposa reduir el cost de les vianalitzacions: senyalitzar i col·locar pilona, sense la necessitat d'urbanitzar de nou el vial</p>	<p>Les mesures P-4 i P-5 tenen un cost elevat perquè a més de preveure la vianalització o pacificació dels vials incorporen la supressió de barreres arquitectòniques.</p> <p>És cert que la implantació de mesures de baix cost pot ser també efectiva per al foment de la mobilitat a peu. Tanmateix, a mode d'exemple, no poden resoldre les problemàtiques d'accessibilitat en vials estrets del centre a on la plena accessibilitat només pot aconseguir-se mitjançant la construcció de plataformes úniques.</p> <p>En tot cas, el cost reflectit en el PMUS és una valoració estimativa que ha de ser pressupostada en el corresponent projecte. Si no s'aconseguissin els recursos econòmics necessàries també suposaria un avanç important les actuacions de baix cost, si bé no millorarien la problemàtica actual de les barreres arquitectòniques.</p>

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
Es proposa habilitat dos eixos per a bicicletes nord-sud (Llibertat – Gas; Rambla Samà – Rambla Pirelli).	Ja es preveuen eixos nord-sud, que s'han definit a través d'uns altres vials que s'han considerat més convenients. Aquests eixos proposats pel PMUS estan molts propers als eixos que es comenten en l'al·legació i son: "Pare Garí – Rambla Pirelli" i "Centre pacificat – Rambla de la Pau".
Es proposa afegir una actuació per tal d'implantar un servei municipal de lloguer de bicicletes.	S'amplia l'actuació B-1 amb la incorporació que l'Ajuntament ha de proporcionar, i sinó garantir que existeixi, un sistema de lloguer de bicicletes a la ciutat.
Es proposa ampliar la mesura B-5 incloent aparcaments segurs per a bicicletes al mercat del centre i a la façana marítima, i explicitant que l'aparcament de l'estació sigui gratuït.	El fet que aquests aparcaments siguin gratuïts o no, no és una decisió necessàriament objecte del PMUS. S'inclou al PMUS la previsió d' ampliar els aparcaments especialment segurs al mercat del centre o la seva rodalia immediata, i també a la façana marítima com a mínim en període estival. Així mateix, si es justifica, a altres punts de la ciutat amb elevada demanda
Es sol·licita ampliar la mesura B-5 incloent punts d'ancoratge d'estacionament de bicicletes d'ús gratuït dins dels aparcaments públics soterrat.	Avui dia ja existeixen punts d'ancoratge als aparcaments públics soterrats, però actualment el seu ús mostra que no arriba al 100% de la seva capacitat. Existeixen punts lliures sense utilitzar, per tant, de moment no es necessària una ampliació. L'Ajuntament ampliarà aquests punts existents en el moment que sigui necessari per qüestions de demanda. El fet que sigui gratuït o no, no és una decisió necessàriament objecte del PMUS.

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es sol·licita instar a la Generalitat a replantejar-se els preus dels transport ferroviari i incloure a Vilanova en la zona 3 dels transport integrat.</p>	<p>L'Ajuntament ja ho ha fet mitjançant al·legacions a la Generalitat. S'adjunta l'al·legació feta per l'ajuntament en relació al Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020:</p> <p><i>“Incorporar una revisió de la integració tarifària que sigui el més equitativa i justa possible a tot Catalunya, de tal manera que per a distàncies similars s'obtinguin tarifes similars. Es sol·licita una tarifació que resolgui problemàtiques com les vigents en el Sistema Tarifari Integrat de Barcelona, a on distància i cost no son proporcionals i que perjudica greument Vilanova i la Geltrú i en general a tota la comarca. Un exemple clar de discriminació a Vilanova i la Geltrú es produeix a la línia R-2 de rodalies en què de Vilanova a Castelldefels es passa de la zona 4 a la zona 1, mentre que de Castelldefels a Barcelona, el trajecte es realitza amb un títol de transport d'una sola zona, malgrat ser distàncies similars”.</i></p>
<p>Es proposa eliminar de l'actuació TP-10 l'esment a la línia orbital ferroviària, per ser un projecte molt impactant ambientalment.</p>	<p>El PMUS ha de preveure les actuacions supramunicipals previstes en la planificació de la mobilitat, així ho requereix l'Autoritat del Transport Metropolità.</p> <p>Els aspectes d'impacte ambiental d'aquesta infraestructura hauran de reflectir-se en el corresponent estudi d'avaluació ambiental, al qual hi haurà opció de presentar al·legacions si es troba adient.</p>
<p>En relació a l'aparcament, es proposa habilitar un aparcament de dissuasió a la sinia de les Vaques i a la zona de Rambla Sant Jordi, en solars amb desús.</p>	<p>La planificació futura de la mobilitat de la ciutat no pot dependre de l'ús de solars propietat de tercers que en un moment determinat s'hi pugui construir.</p> <p>L'actuació proposada en l'al·legació és una mesura de gestió puntual, que es pot fer en qualsevol moment si s'arriba a un acord amb el propietari.</p> <p>Pel que fa a la resolució específica de les necessitats d'aparcament que es planteja en l'al·legació el PMUS preveu l'actuació AP-6 d'actualització del Pla d'aparcaments municipal.</p>

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es demana racionalitzar les tarifes de zona blava (baixar el cost per a un curt termini d'estacionament, augmentar el cost per a un termini més llarg d'aparcament). També es proposa gratuïtat durant els primers 30 minuts d'estacionament.</p>	<p>Això ja funciona així actualment: si es realitza un estacionament, el cost per minut de les estades més curts és més econòmic que el cost per minuts de les estades més llargues. La possibilitat que la primera mitja hora d'aparcament fos gratuïta fomentaria l'ús del vehicle privat i possibilitaria el traspàs modal cap a aquest mode. Les línies estratègiques del PMUS preveuen just el contrari.</p>
<p>Es demana incloure una nova actuació d'aparcament consistent en negociar l'obertura al públic del solar adjacent a l'estació (que limita pl. Eduard Maristany i c/ Forn del Vidre) per a que esdevingui un aparcament de bicicletes, motos i turismes.</p>	<p>El solar esmentat és propietat d'ADIF i és utilitzat com a magatzem per a tasques relacionades amb manteniment.</p> <p>L'Ajuntament ja ha sol·licitat a ADIF poder fer ús d'aquest espai, però la resposta d'ADIF ha estat negativa (al·legant que ell necessita aquest solar).</p>
<p>Es proposa incloure una acció consistent a fer els passos necessaris per a la municipalització dels aparcaments soterrats del Mercat i el de Mediterrània.</p> <p>Es proposa ampliar l'actuació AP-2 incloent la gratuïtat de l'aparcament Mediterrània per a veïns durant l'estiu per tal d'alliberar places de superfície.</p>	<p>La gestió municipal o privada dels aparcaments no té cap efecte en la mobilitat, motiu pel qual no és objecte del PMUS.</p> <p>El PMUS ja preveu l'estudi d'implantació de zona d'aparcaments per a residents a la façana marítima en l'actuació AP-4. Tanmateix, la proposta inclosa en aquesta al·legació d'alliberar places de superfície fomentaria el traspàs modal cap a aquest mode de transport. Les línies estratègiques del PMUS preveuen just el contrari.</p> <p>Adicionalment, la gratuïtat de l'aparcament Mediterrània podria suposar una discriminació dels veïns de la resta de la ciutat respecte els veïns de la façana marítima.</p>
<p>Es sol·licita incloure una proposta consistent en habilitar un aparcament lliure de camions de gran tonatge a la perifèria de Vilanova.</p>	<p>Vilanova i la Geltrú disposa de dos aparcaments per a camions: un gratuït a la perifèria (Ronda Ibèrica) i un de pagament a l'av. Eduard Toldrà.</p> <p>De la mateix manera, a la Ronda Ibèrica, també existeixen aparcaments exclusius per a turismes (sense camions).</p>
<p>Es demana ampliar la proposta V-4 amb un canvi de sentit al centre per millorar l'accés al c/ Sant Felip Neri. Actualment als veïns a passar pel c/ Almirall Colom i c/ Sant Sebastià per accedir-hi.</p>	<p>Es considera correcta la configuració de sentits plantejada en el PMUS per a garantir un bon accés d'entrada i sortida al c/ Sant Felip Neri.</p> <p>En cap cas cal circular pel c/ Sant Sebastià, i la circulació pel c/ Almirall Colom es troba permesa.</p>

Aportacions de la Candidatura d'Unitat Popular de Vilanova (CUP)	Grau d'incorporació al PMUS
<p>Es proposa ampliar la proposta V-11 incloent dues rotondes més a les cruïlles: ronda Mar Mediterrània amb Pg. Ribes roges; ronda Ibèrica just davant de l'hospital.</p>	<p>S'inclou al PMUS la rotonda ronda Mar Mediterrània amb Pg. Ribes Roges, donat que es considera una bona opció per a ordenar la mobilitat tant de vehicles com de vianants.</p> <p>S'inclou al PMUS la rotonda a Ronda Ibèrica davant de l'hospital donat que es troba inclosa en la planificació del municipi, dintre de l'Eixample Nord. L'execució es preveu més enllà dels sis anys de vigència del PMU, i la seva execució es preveu costosa degut a la presència del torrent.</p>
<p>Es sol·licita que no es dugui a terme els vial de xarxa col·lectora previst per l'Ortoll.</p>	<p>S'elimina la classificació de l'av. Aiguadolç i el Camí Fondo de Sant Gervasi com a xarxa viària secundària, ja que les dimensions del vial no són suficients.</p>
<p>Es demana incloure en la mesura AM-3 els autobusos, camions d'escombreries, vehicles de policia i tota la flota de vehicles municipal.</p>	<p>La descripció de la mesura ja inclou tota la flota de vehicles municipal.</p>
<p>Ampliar la mesura AM-3, proposant la instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics ens aparcaments municipals i zones blaves.</p>	<p>S'ha inclòs l'increment del número de punts de recàrrega a la mesura AM-3 del PMU.</p>

6. CONCLUSIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

6.1. Integració dels aspectes ambientals en el PMUS

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

En conseqüència i com s'ha vist al llarg de la memòria ambiental, els objectius ambientals han esdevingut també els objectius del pla, de manera que es garanteix plenament la integració dels aspectes ambientals en el PMUS. Per tot això, totes les actuacions que inclou el pla, incloent les modificacions i ampliacions incloses després del període d'informació pública, s'han redactat des de la concepció d'acomplir aquests objectius.

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

TRANSVASAMENT MODAL	Alt-2	Objectiu
Quota modal del transport privat motoritzat (%)	30,0%	34,5%
EFICIÈNCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORT	Alt-2	Objectiu
Ocupació mitjana del bus urbà en dia feiner (passatger/vehicle)	>20,50	20,50
REDUIR LES EXTERNALITATS	Alt-2	Objectiu
Costos totals externs del transport (en milions €)	17,59	20,40
CONSUM ENERGÈTIC	Alt-2	Objectiu
Consum energètic destinat al transport (en tep/any)	6.732	7.749
Consum de combustibles derivats del petroli (en tep/any)	6.644	7.400
CONTRIBUCIÓ AL CANVI CLIMÀTIC	Alt-2	Objectiu
Emissions de CO ₂ (en t/any)	29.021	31.030
IMPACTE ATMOSFÈRIC DE LA MOBILITAT	Alt-2	Objectiu
Emissions de PM ₁₀ (en t/any)	4,63	4,84
Emissions de NO ₂ (en t/any)	14,26	16,43
Emissions de NO _x (en t/any)	83,17	83,64
Reducció dels vehicles-kilòmetre respecte l'escenari tendencial	10,3%	5-10%min.
SEGURETAT VIÀRIA	Alt-2	Objectiu
Nº de víctimes mortals	0	0
Nº d'accidents amb víctimes	<135	135
GARANTIR L'ACCESSIBILITAT	Alt-2	Objectiu
% parades accessibles de bus urbà	>90%	90%
% parades accessibles de bus interurbà	>90%	90%
NOVES TECNOLOGIES	Alt-2	Objectiu
% parades de bus urbà amb sistema d'informació dinàmica	>4%	>4%
% parades de bus interurbà amb sistema d'informació dinàmica	>0%	>0%

QUALITAT ACÚSTICA	Alt-2	Objectiu
% de trams de carrer on es superen els valors límit en període diürn	<8,1%	<8,1%
% de trams de carrer on es superen els valors límit en període nocturn	<11,9%	<11,9%
OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	Alt-2	Objectiu
% d'espai públic destinat a veh. motoritzats (circulació i aparcament)	<60,2%	<60,2%
% d'espai públic d'ús per a vianants o bicicletes	>39,8%	>39,8%

Taula 6.1.1.- Valors objectiu dels indicadors i valors assolits pels indicadors en l'alternativa 2 (any 2020)

(Font: AIM, elaboració pròpia)

6.2. Dificultats sorgides durant l'avaluació ambiental

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

- Dades de base:
 - o No es disposava de les distàncies mitjanes de desplaçaments i per tant s'han hagut d'estimar.
 - o No es disposava de les dades de parc de vehicles en funció del combustible utilitzat i s'ha hagut d'estimar (segons les dades previstes pel PDM).
 - o El plantejament dels escenaris de futur necessiten un elevat grau d'estimacions que no permeten assegurar un alt nivell de precisió en el càlcul indicadors de futur.

- Objectius:
 - o El fet que es demani que el PMUS hagi d'assolir els mateixos percentatges de millora que proposa el PDM implica una dificultat afegida a l'hora de complir amb els objectius, ja que el caràcter municipal del PMUS limita la tipologia de mesures que es poden plantejar per actuar cap a l'assoliment dels d'objectius: les actuacions del PMUS que l'Ajuntament pot gestionar directament són de caràcter local mentre que el PDM pot disposar d'un marge d'aplicació de mesures molt més elevat, de competència supramunicipal. Per exemple, la millora de l'ocupació mitjana del vehicle privat és un cas clar de paràmetre que necessita d'un impuls supramunicipal.
 - o No és possible avaluar quantitativament l'efecte de cada una de les mesures que es proposen en el pla amb la seva contribució en la reducció dels objectius ambientals. L'efectivitat en cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles, de la percepció de l'usuari potencial i del context en què es desenvolupi la mesura.

6.3. Anàlisi dels impactes significatius de l'aplicació del PMUS

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

		OBJECTIUS AMBIENTALS											
		Potenciar el canvi modal	Eficiència del sistema de transport	Reduir les externalitats	Moderar el consum energètic	Reduir el canvi climàtic	Impacte atmosfèric de la mobilitat	Seguretat viària	Garantir l'accessibilitat	Noves tecnologies	Millorar la qualitat acústica	Millorar l'ocupació de l'espai públic	Ocupació vehicles
Millora de la mobilitat a peu													
P-1	Millora de l'amplada útil dels exos bàsics per a vianants	x		x					x			x	
P-2	Adaptació dels passos de vianants existents	x							x				
P-3	Creació de nous passos de vianants	x						x	x				
P-4	Creació de més zones de pacificació per a vianants	x		x	x	x	x	x	x		x	x	
P-5	Reformar els vials no accessibles del centre urbà pacificat			x				x	x			x	
P-6	Creació d'un mapa municipal per als desplaçaments a peu	x											
P-7	Estudi de connexió en modes no motoritzats entre el càmping i el nucli urbà	x						x	x			x	
P-8	Millora de la mobilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i l'est del municipi	x						x	x			x	
P-9	Millora de la seguretat per accedir al camí del Corral d'en Cendres			x				x				x	
P-10	Augment de la senyalització per a invidents							x	x				
P-11	Execució de camins escolars	x						x					
P-12	Millora de l'accessibilitat a l'av. Rocacrespa	x							x				
Millora de la mobilitat en bicicleta													
B-1	Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta	x											
B-2	Creació de vies segregades per a la bicicleta	x			x	x	x	x	x		x	x	
B-3	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta	x			x	x	x	x	x		x		
B-4	Ampliació de la xarxa de convivència vianant-ciclista	x			x	x	x	x	x		x		
B-5	Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes	x											
B-6	Millora de les condicions de seguretat i comoditat de les vies ciclistes	x						x					
B-7	Pla de millora de la senyalització d'itineraris per a bicicletes	x											
B-8	Pla d'incorporació de semaforització específica per a bicicletes							x					
B-9	Execució d'un itinerari de connexió amb Cubelles	x			x	x	x	x	x		x	x	
B-10	Pla Director de la Bicicleta			x								x	
B-11	Millora de la convivència vianant-ciclista							x					
B-12	Millorar el registre de bicicletes	x						x					
B-13	Garantir la reserva d'espai per a carrils bici segregats en calçada en les futures execucions de vials de jerarquia principal			x									
Millora de la mobilitat en transport públic													
TP-1	Modificació del recorregut del bus urbà	x	x	x									
TP-2	Millora de les freqüències del bus urbà	x	x										
TP-3	Ampliació dels horaris de servei del bus urbà	x	x						x				
TP-4	Millora de l'oferta de servei de bus urbà en diumenges i festius	x							x				
TP-5	Millora de la infraestructura de les parades del bus urbà	x						x	x				
TP-6	Millora de la infraestructura de les parades del bus interurbà	x						x	x				
TP-7	Millora de l'espai de l'estació d'autobusos i la pl. Eduard Maristany	x	x	x				x	x			x	
TP-8	Millora de la informació									x			
TP-9	Bus a la demanda a les urbanitzacions periurbanes	x							x				
TP-10	Assolir les millores previstes en el transport públic de connexió	x	x	x	x	x	x				x		
TP-11	Disposar d'un servei de bus expres.cat que connecti amb Barcelona	x	x	x	x	x	x				x		
TP-12	Maximitzar la coordinació entre els horaris de bus urbà i els del ferrocarril	x	x										
TP-13	Estudi de connexió en bus entre el càmping i la façana marítima en el període d'estiu	x											
Millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat													
V-1	Implantació d'una nova estructura de circulació	x	x	x	x			x			x		
V-2	Creació de zones pacificades	x		x	x	x	x	x			x	x	
V-3	Millores en les zones pacificades actuals			x				x					
V-4	Canvis de sentits de circulació	x	x										
V-5	Estretament de carrils de circulació	x										x	
V-6	Reducció del número de carrils de circulació	x										x	
V-7	Realitzar un control periòdic de la velocitat							x			x		
V-8	Gestió intel·ligent dels semàfors de la travessera			x						x			
V-9	Instal·lar panells informatius de situació a l'entrada dels polígons industrials			x					x				
V-10	Habilitar nou accés a entrada de la C-32 a la carretera de l'Arboç		x	x					x				
V-11	Execució de noves rotondes		x					x	x				
V-12	Estudi de viabilitat per a l'execució d'una rotonda a la cruïlla de l'Esperança							x				x	
V-13	Estudi d'implantació de doble sentit a Rambla Pirelli		x										
Millora en l'aparcament													
AP-1	Redistribució de places d'aparcament en la via pública	x										x	
AP-2	Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública		x										x
AP-3	Millora de la senyalització d'aparcaments fora de la calçada		x										
AP-4	Estudi d'implantació d'una zona d'aparcaments per a residents a la façana marítima		x	x					x				
AP-5	Increment del número de places de C/D			x									
AP-6	Actualització del Pla d'aparcaments municipal	x	x	x									x
AP-7	Mnimitzar els estacionaments indeguts			x				x				x	
AP-8	Implementar mesures de smart-city									x			
AP-9	Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments			x								x	
Altres mesures													
AM-1	Campanyes de promoció de la mobilitat sostenible i segura				x	x	x				x		x
AM-2	Realitzar un control periòdic de soroll dels vehicles motoritzats										x		
AM-3	Promoure l'ús de vehicles més ecològics				x	x	x				x		
AM-4	Foment de l'ús del "carpooling" (vehicle compartit)			x									x
AM-5	Revisió de l'ordenança de circulació							x					
AM-6	Elaborar un Pla d'accés als sectors industrials	x							x				x

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

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

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

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

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

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

Els plans que es proposen desenvolupar arran de l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú, d'acord amb les propostes del PMUS, són:

- Pla Director de la Bicicleta.
- Pla d'aparcaments municipal (actualització).
- Pla d'accés als sectors industrials.
- Estudis de vianalització de diferents trams de carrers del nucli urbà.
- Estudi per a la definició de zones 30 al nucli urbà de Vilanova i la Geltrú.
- Estudi de detall de la zona 30 del Prat de Vilanova per tal de d'analitzar i diagnosticar els conflictes i proposar mesures correctores.
- Estudi per a la coordinació semafòrica i la prioritat semafòrica per al bus.
- Estudi en detall sobre la implantació de transport públic a la demanda a les urbanitzacions.
- Estudi de detall per a l'anàlisi de l'accessibilitat a l'av. Rocacrespa.
- Estudi de connexió en bus entre el càmping i la façana marítima en el període d'estiu.
- Estudi de trànsit per a la implantació de doble sentit a Rambla Pirelli.
- Estudi per a la implantació d'un sistema de guiatge cap a aparcaments fora de calçada.
- Estudi de viabilitat per a la implantació d'una zona d'aparcament regulat per a residents.
- Projectes executius de reforma de diferents vials del nucli urbà.

- Projectes executius de carril bici.
- Projecte executiu per a la millora de l'espai de l'estació d'autobusos i la pl. Eduard Maristany.
- Projectes executius de diferents rotondes al municipi.
- Projecte executiu per a la millora de l'enllaç entre la C-32 i la BV-2117.

7.2. Mesures de seguiment

El Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú inclou un llistat d'indicadors destinats a controlar el seguiment dels objectius.

A més, és necessària la redacció d'un informe als tres anys i als sis anys des de l'aprovació del Pla que han de ser remesos a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental. Aquests informes han de constar com a mínim de la següent informació:

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert.
- Grau d'assoliment dels objectius ambiental generals del Pla i dels específics establerts per als principals fluxos de mobilitat.
- En cas de ser necessari, incorporar directrius ambientals per a corregir situacions anòmales per tal de maximitzar l'assoliment dels valors objectius ambientals fixats al Pla.

A continuació es presenten el conjunt d'indicadors del PMUS de Vilanova i la Geltrú:

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
Global	1011	Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals	%	69,81	72,54	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1012	Desplaçaments interns en bicicleta / desplaçaments interns totals	%	3,07	5,11	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1013	Desplaçaments interns en TP / desplaçaments interns totals	%	1,85	2,21	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1014	Desplaçaments interns en VP / desplaçaments interns totals	%	25,27	20,14	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1021	Desplaçaments atrets a peu / desplaçaments atrets totals	%	3,76	4,26	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1022	Desplaçaments atrets en bicicleta / desplaçaments atrets totals	%	1,14	2,40	EMQ, enquestes	Ajuntament

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
Global	1023	Desplaçaments atrets en TP / desplaçaments atrets totals	%	28,82	33,74	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1024	Desplaçaments atrets en VP / desplaçaments atrets totals	%	66,28	59,59	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1031	Desplaçaments generats a peu / desplaçaments generats totals	%	3,76	4,26	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1032	Desplaçaments generats en bicicleta / desplaçaments generats totals	%	1,14	2,40	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1033	Desplaçaments generats en TP / desplaçaments generats totals	%	28,82	33,74	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	1034	Desplaçaments generats en VP / desplaçaments generats totals	%	66,28	59,59	EMQ, enquestes	Ajuntament
Global	104	Viatges interns al municipi / viatges totals	%	69,22	72,95	EMQ, enquestes	Ajuntament
Vianants	201	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) / xarxa total (km)	%	21,45	21,98	PMUS	Ajuntament
Vianants	202	Longitud de voreres <1,80 m. útils o inexistents (km) / longitud voreres (km)	%	27,20	100,00	PMUS	Ajuntament
Vianants	204	Passos de vianants senyalitzats / passos de vianants necessaris	%	82,81	100,00	PMUS	Ajuntament
Vianants	205	Passos de vianants adaptats / passos de vianants senyalitzats	%	73,08	100,00	PMUS	Ajuntament
Bicicleta	301	‰ Xarxa de vies ciclistes (km) / població total	‰ (km/hab)	0,88	1,18	PMUS	Ajuntament
Bicicleta	302	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total	%	30,67	43,32	PMUS	Ajuntament
Bicicleta	303	‰ Places d'aparcament bicicletes / població total	‰ (places/hab)	15,04	16,03	PMUS	Ajuntament

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
Transport públic	401	Vehicles adaptats / Total vehicles	%	100,00	100,00	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	4021	Parades de bus urbà adaptades / Total parades de bus urbà	%	60,00	90,00	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	4022	Parades de bus urbà adaptades / Total parades de bus urbà	%	48,00	90,00	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	403	Km útils / Hores útils	km/h (útils)	12,54	13,17	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	404	Població amb integració tarifària	pob.	66.639,00	70.000,00	ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	405	Població sense connexió amb capital comarca / població total	%	0,00	0,00	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	4061	Població amb parada d'autobús urbà a menys de 300 m / població total	%	86,00	85,14	PMUS	Ajuntament
Transport públic	4062	Població amb parada d'autobús interurbà a menys de 450 m / població total	%	77,00	77,00	PMUS	Ajuntament
Transport públic	407	Viatgers anuals / km útils anuals	viatgers/km (útils)	1,61	2,16	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	408	temps de servei / expedicions dia	h/expedició	0,50	0,33	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament
Transport públic	4091	Parades bus urbà amb marquesina / Parades bus urbà totals	%	24,16	30,87	PMUS, inventari	Ajuntament
Transport públic	4092	Parades bus interurbà amb marquesina / Parades bus interurbà totals	%	7,41	33,33	PMUS, inventari	Ajuntament
Transport públic	410	Parades bus en carril de circulació / Parades bus totals	%	65,00	65,00	Inventari	Ajuntament
Transport públic	411	(Costos explotació - Ingressos) / Costos explotació	%	73,76	70,07	DGTPT, ATM, AMTU	Ajuntament

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
Transport públic	412	km carril bus / km xarxa viària amb servei de bus	%	0,00	0,00	PMUS, Inventari	Ajuntament
Vehicle motoritzat	501	% N° turismes / població total	% turismes/pob	403,23	383,87	Idescat, Ajuntament	Ajuntament
Vehicle motoritzat	502	% N° motocicletes i ciclomotors / població total	% motos/pob	103,74	98,76	Idescat, Ajuntament	Ajuntament
Vehicle motoritzat	503	Xarxa primària en servei E o F en hora punta (km) / xarxa primària total	%	1,02	0,92	PMUS	Ajuntament
Vehicle motoritzat	504	Xarxa viària bàsica (km) / xarxa viària total	%	7,07	7,07	PMUS	Ajuntament
Vehicle motoritzat	505	Xarxa viària zona 30 (km) / xarxa viària total	%	2,99	48,90	PMUS	Ajuntament
Aparcament	601	Places d'aparcament regulades / places d'aparcament	%	11,78	12,96	PMUS	Ajuntament
Aparcament	602	Places d'aparcament en via pública / turismes censats	places/turismes x100	79,50	71,55	PMUS	Ajuntament
Aparcament	603	Places d'aparcament en via pública / N° d'habitatges	places/hab x 100	65,23	58,71	Ajuntament, Inventari	Ajuntament
Aparcament	604	Places d'aparcament fora via pública / turismes censats	places/turismes x100	87,85	96,64	PMUS	Ajuntament
Aparcament	605	Places d'aparcament fora via pública / N° d'habitatges	places/hab x 100	107,07	117,78	Ajuntament, Inventari	Ajuntament
Mercaderies	701	veh-km pesants / veh-km trànsit total	%	5,80	4,80	PMUS	Ajuntament
Mercaderies	702	Places aparcament C/D / població total	places/pob x 1000	5,00	4,77	PMUS	Ajuntament
Mercaderies	703	Places aparcament C/D / places d'aparcament	%	1,56	1,71	PMUS	Ajuntament

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
Seguretat	801	Víctimes mortals àmbit urbà / població total	morts/pob x 1000	0,02	0,00	SCT, Policia Local	Ajuntament
Seguretat	802	Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total	accidents/pob x 1000	2,75	1,93	SCT, Policia Local	Ajuntament
Seguretat	803	Víctimes vianants àmbit urbà / víctimes totals	%	0,23	0,21	SCT, Policia Local	Ajuntament
PDM	901	distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)	km/h (útils)	3,18	3,40	Enquestes, model de trànsit	Ajuntament
PDM	9021	% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta	%	52,00	58,40	Enquestes	Ajuntament
PDM	9022	% desplaçaments intra + intermunicipals en TP	%	10,20	11,60	Enquestes	Ajuntament
PDM	9023	% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat motoritzat	%	37,90	30,00	Enquestes	Ajuntament
PDM	903	Costos externs totals (M€)	M€	21,72	17,59	DGQA	Ajuntament
PDM	9041	Consum final d'energia destinada al transport	milers tep/any	8.497,00	6.732,00	DGQA	Ajuntament
PDM	9042	Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport	milers tep/any	8.400,00	6.644,00	DGQA	Ajuntament
PDM	905	Emissions CO2 descomptat el biodiessel (milers tn/any)	milers tn/any	35.667,00	29.031,00	DGQA	Ajuntament
PDM	9061	Emissions de PM10 (tn/any)	tn/any	6,28	4,63	DGQA	Ajuntament
PDM	9062	Emissions de NOx (tn/any)	tn/any	111,97	83,17	DGQA	Ajuntament
PDM	9071	Trams de carrer on es superen els valors límit en període diürn	%	8,10	<8,10	Mapa Acústic	Ajuntament

Mode	Codi	Descripció indicador	Unitats	Valor actual	Valor any horitzó PMUS	Font informació	Responsable
PDM	9072	Trams de carrer on es superen els valors límit en període nocturn	%	11,90	<11,9	Mapa Acústic	Ajuntament
PDM	908	(Superfície via pública - superfície calçada segregada) / Superfície via pública	%	2,16	2,37	Model de trànsit	Ajuntament
PDM	910	Nº accidents amb víctimes x 10 ⁶ / veh-km / any	accidents x 10 ⁶ veh-km/any	1,43	1,26	SCT, Policia Local	Ajuntament

