Pla de mobilitat urbana de Vilanova i la Geltrú

Document IV. Resum executiu

Juliol 2025

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

VILANOVA I LA GELTRÚ

Tema Ingeniería

dtym

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Susana Aladro Domínguez
Enginyera Tècnica d'Obres Públiques
Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Gerard Llobet Sanchez
Regidor d'Urbanisme, Obres, Mobilitat, Serveis Urbans i Manteniment

Víctor Muñoz Alfonso
Tècnic de Mobilitat -- Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans

Núria Parés Fernández
Cap del servei de Coordinació i Seguiment Integral de Projectes i Obres d'Espai Urbà

Llorenç Guim Lastras
Enginyer de Camins, Canals i Ports - Servei d'Urbanisme

Jordi Campamà Pujol
Cap del servei de Mobilitat

Equip redactor

UTE CTYM – Tema Ingeniería

Alejandro Sazatornil Luna
Enginyer de Camins, Canals y Ports

Guillermo Maldonado Riesgo
Enginyer Industrial

Irene Quintáns Pintos
Arquitecta Urbanista

Teresa López Moreno
Enginyera de Camins, Canals y Ports

Daniel Maté Corrales
Geògraf i Tècnic de Sistemes d'Informació Geogràfica

Covadonga Negrón García
Geòloga i Tècnica de Sistemes d'Informació Geogràfica

Carla Corrales
Ambientòloga i Tècnica de Sistemes d'Informació Geogràfica

Contingut

0 ESTRUCTURA DEL PMUS 1

1 ESTRATÈGIES I PLANIFICACIÓ REFERENT 2

1.1 Estratègies generals i marc legal 2

1.2 Marc legal 3

1.3 Planejament de referència 5

2 OBJECTIUS DEL PMUS DE VILANOVA I LA GELTRÚ 8

2.1 Objectius ambientals i socials del pla 8

2.2 Objectius específics del PMUS 10

3 RESUM DE LA DIAGNOSIS 12

3.1 Mobilitat general 12

3.2 Punts bàsics de la diagnosi 14

4 PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA 16

4.1 Procés de participació institucional 16

4.2 Procés de participació ciutadana 17

5 PLA DE PROPOSTES 17

5.1 Introducció al pla de propostes 17

5.2 Esquema de treball de les propostes 18

6 ESTIMACIÓ ECONÒMICA PMUS VILANOVA I LA GELTRÚ 19

7 PRIORITAT AMBIENTAL I SOCIAL 20

8 SEGUIMENT I INDICADORS 22

8.1 Gestor del pla 22

8.2 Seguiment implantació de les mesures 23

8.3 Indicadors de seguiment 24

0 ESTRUCTURA DEL PMUS

El Pla de Mobilitat de Vilanova i la Geltrú s'ha elaborat en diferents fases de treball en les que s'ha inclòs una significant col·laboració amb les entitats involucrades de l'Ajuntament així com un procés de participació pública, la forma del qual s'especifica en el present document

FASES DE TREBALL	PARTICIPACIÓ PÚBLICA
Llançament del treballs del PMUS	
	• Presentació PMUS equip de treball
Prediagnosi	
• Recopilació d'informació. • Anàlisis del grau d'execució del PMUS anterior. • **Establiment d'objectius** específics del nou pla.	• Sessió de participació d'equips tècnics de l'ajuntament. • Reunions amb personal de diferents departaments de l'ajuntament • Presentació equip de treball
Diagnosi	
• Explotació de la informació rebuda. • Treballs de camp. • **Document d'anàlisis i diagnosi** de la mobilitat a Manresa segons modes de transport i àmbits de demanda.	• Enquestes telefòniques de mobilitat • Presentació equips de govern • Presentació a ciutadania
Propostes	
• Recopilació i processament de les peticions rebudes en el participació pública • Elaboració del **document del Pla de Propostes** i EAE.	• Sessió de participació ciutadana • Presentació equips de govern i grups oposició

1 ESTRATÈGIES I PLANIFICACIÓ REFERENT

1.1 Estratègies generals i marc legal

1.1.1 Objectius de Desenvolupament Sostenible

Des del PMUS de Vilanova i la Geltrú no es pot obviar la fulla de ruta establerta per l'Agenda 30, mitjançant els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)[1] i dirigits a garantir un desenvolupament socioeconòmic just, inclusiu i sostenible. Els ajuntaments són actors claus en la consecució dels ODS per la seva proximitat a la població, la seva capacitat de transformació de l'entorn i la seva agilitat en facilitar respostes a la ciutadania.

En el plantejament de mesures del PMUS de Vilanova i la Geltrú es fan propis 11 dels 17 objectius, entre els quals un que actua de manera transversal des del rol de la gestió del Pla:

- Objectiu 3. Salut i benestar
- Objectiu 5. Igualtat de gènere
- Objectiu 7. Energia neta i assequible
- Objectiu 8. Treball digen i creixement econòmic
- Objectiu 9. Indústria, innovació i infraestructures
- Objectiu 10. Reducció de les desigualtats
- Objectiu 11. Ciutats i comunitats sostenibles
- Objectiu 12. Consum i producció responsables
- Objectiu 13. Acció climàtica
- Objectiu 16. Pau, justícia i institucions sòlides

En aquests 10 objectius s'hi afegeix un darrer que, més enllà d'un resultat de la planificació que proposa el PMUS, tracta de com enfocar la gestió del mateix:

Objectiu amb el que es posa de manifest la necessitat de fer partícip a tots els àmbits de la societat en la concreció dels objectius plantejats

Indicador: Fomentar i promoure la constitució d'aliances eficaces en les esferes públiques, públic-privades i de la societat civil, aprofitant l'experiència i les estratègies d'obtenció de recursos de les mateixes.

[1] https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/

1.1.2 Pacte d'alcaldies pel Clima i l'Energia

L'any 2016 Vilanova i la Geltrú es va adherir al Pacte d'Alcaldies pel Clima i l'Energia, fent propi els compromisos que se'n deriven que principalment giren al voltant d'"*...establir objectius a mitjà i llarg termini, coherents amb els objectius de la UE i, com a mínim, tan ambiciosos com els nostres objectius nacionals. El nostre objectiu serà aconseguir la neutralitat climàtica al 2050. Tenint en compte l'actual emergència climàtica, farem de l'acció climàtica la nostra prioritat i la comunicarem als nostres ciutadans.*"

Els objectius del PMUS estan clarament alineats amb aquest compromís general.

1.2 Marc legal

A continuació es detalla el marc legal al que està subjecte el PMUS així com les mesures que s'hi inclouen. Part de les mesures propostes, o la forma en la que s'hauran de dur a terme, venen imposades per canvis importants que s'han produït en el marc legal des del PMUS anterior.

1.2.1 Marc Europeu

- Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa
- Directiva 2009/33/CE sobre la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients

1.2.2 Estatal

Algunes de les lleis ja vigents que marcaven el PMUS anterior a nivell estatal són:

- Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire
- Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera
- Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll
- Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte hivernacle
- Llei 2/2011, de 4 de març, d'economia sostenible
- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental

Dit això, en el període entre el PMUS anterior i la present actualització, s'han aprovat altres normatives legals que tenen una incidència directe sobre diferents àmbits i estructures dels sistemes de transport i objectius de mobilitat sostenible:

- **DGT - Modificació del reglament de circulació 11/05/2021 (RD 970/2020)**

  Reglament de circulació que modifica les limitacions de velocitat màxima de circulació en entorns urbans En aquest cas, la majoria de carrers de urbans tindran una velocitat màxima de circulació de 30km/h.

- **Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica**

  Llei que obliga a tots el municipis de més de 50.000 habitants a tenir en funcionament una Zona de Baixes Emissions (ZBE) en funcionament per l'any 2023.

- **Reial Decret – Llei 24/2021, de 2 de novembre, per a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients.**

  Reial Decret que marca uns llindars de flota energèticament eficient i neta per als contractes de transport públic de viatgers derivats de noves licitacions publiques d'aquests serveis.

- **Reial Decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables**

  Reial Decret que incideix en el foment d'energies alternatives de propulsió al combustibles fòssils per exemple mitjançant llindars de disposició de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en espais d'estacionament.

1.2.3 Autonòmic

A nivell autonòmic, dins del marc legal, fer referència a:

- Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric
- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica
- **Llei 9/2003, de 13 de juny de mobilitat**

  Llei per la qual es regeix la obligatorietat de realitzar les plans de mobilitat urbana sostenible i en marca els objectius i els continguts mínims.

  D'aquesta Llei se'n derivaren les Directrius Nacionals de Mobilitat com a document orientatiu per a aplicació de la pròpia llei. En el seu preàmbul, el document de directrius reflexiona sobre els valors de la mobilitat acordant com a propòsits bàsics: millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

- Llei 16/2017, 1 d'agost, del canvi climàtic
- Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.

- Decret Llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades, a l'Acord de Govern de 14/05/2019 de la Generalitat de Catalunya pel qual es declara formalment l'emergència climàtica.
- Treballs preliminars de revisió de la nova Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic de Catalunya 2021-2030.
- Directrius Nacionals de Mobilitat
- Pla d'Energia i Canvi Climàtic 2012-2020
- Tercer informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya
- Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050

Tanmateix, a nivell autonòmic fer esment a la **Declaració d'Emergència Climàtica efectuada pel Govern de la Generalitat el 14 maig de 2019**, en la que, entre d'altres compromisos en diferents àmbits, s'adquireix respecte de la mobilitat la voluntat d'"*assumir un model de mobilitat urbana basat, d'una banda, en el transport públic, el vehicle compartit i els modes de micromobilitat i, de l'altra, en vehicles d'emissió zero.*"

1.3 Planejament de referència

1.3.1 Estatal

A nivell de l'estat espanyol, cal destacar:

Pla Nacional Integrat Energia i Clima 2021-2030 (PNIEC)

Pla que, entre d'altres mesures, marca uns objectius de reducció d'emissions totals de GEI fent un èmfasis especial en dos sectors, generació elèctrica i mobilitat i transport. Per a assolir aquests objectiu marca diferents línies d'actuació que es poden resumir en:

- Mesures dirigides al canvi modal a modes menys consumidors d'energia per passatger-km
- Renovació de flotes i incorporació progressiva de vehicles elèctrics
- Actuacions encaminades a l'ús eficient dels modes de transport

1.3.2 Autonòmic

A nivell autonòmic, cal destacar:

Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026

El PITC és el document que marca la planificació d'infraestructures a nivell de Catalunya pel període de vigència del 2006 al 2026. Les propostes es dirigeixen a la millora de les xarxes de grans infraestructures de transport, fent èmfasi amb l'assoliment d'objectius generals de sostenibilitat ambiental, estructuració del territori, progrés social i econòmic i seguretat.

Per la ciutat de Vilanova i la Geltrú, el PITC proposa:

- Xarxa ferroviària
    - Orbital ferroviària Vilanova – Vilafranca – Martorell – Terrassa – Sabadell – Granollers – Mataró
- Xarxa viària
    - Eix Garraf - Penedès - Anoia (Vilanova -Vilafranca - Igualada): C-15: desdoblament Vilanova i la Geltrú (enllaç amb la C-32) - Vilafranca del Penedès - Puigdàlber (inclou la variant de Vilafranca)
    - Eix del Garraf I (autopista C-32): C-32: autopista entre Palafolls i Lloret de Mar i via per a automòbils entre Lloret de Mar i Tossa de Mar
- Transport públic
    - C-31 Sant Pere de Ribes-Vilanova
    - Nous intercanviadors de la línia orbital: Vilanova, Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró

Com es pot veure, el PITC proposa certes millores en la xarxa ferroviària, viària i de transport públic.

Pla Director de la Mobilitat 2020-2025 (pdM)

El Pla Director redactat per l'ATM és l'eina de planificació general de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

El pdM emmarca 5 objectius estratègics que en el fons coincideixen amb els establerts pel present PMUS:

- Mobilitat saludable i sostenible
- Mobilitat eficient i productiva
- Mobilitat segura i fiable
- Mobilitat inclusiva i equitativa
- Mobilitat intel·ligent i digital

En aquest cas, destacar en aspectes coincidents dirigits a la universalització, seguretat i equitat de la mobilitat, que el PMUS tracta singularment en alguns dels seus objectius i mesures proposades.

Més enllà dels objectius globals sobre el que es basa, és important perquè estableix els límits de les àrees de transport i alhora proposa mesures per la millora de les infraestructures supramunicipals com a:

- Corredor BRCat Sitges – Vilanova i la Geltrú
- Corredor BRCat Vilafranca del Penedès – Vilanova i la Geltrú

- Millora de la velocitat comercial de l'autobús a l'eix Eduard Toldrà

Resta de planejament autonòmic

Altres plans que tenen una relació menys directa amb la mobilitat i el període de vigència del PMUS són:

- Pla metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU)
- Pla Director d'Infraestructures (pdI) 2021-2030
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC)
- Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025
- Pla de Seguretat Viària 2021-2023.
- Estratègia Catalana d'adaptació al canvi climàtic (s'han iniciat els treballs de redacció del període 2021-2030)
- Pla estratègic per al desplegament d'infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric a Catalunya 2016-2019 (PIRVEC)

1.3.3 Municipal

A nivell municipal, cal destacar:

- Pla Especial de la Bicicleta (2005)
- Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM)
- Pla de Pacificació del Centre de VNG
- Pla Especial de millora urbana del Nucli Antic (PMUNA)
- Pla d'accessibilitat de Vilanova i la Geltrú 2020
- Altres plans

  Altres plans que tenen una relació menys directa amb la mobilitat i el període de vigència del PMUS són:

  - Pla Local d'Infància i Adolescència
  - Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC), 2016
  - Pla Local de Seguretat Viària de Vilanova i la Geltrú, 2019
  - Pla Local de Salut de Vilanova i la Geltrú 2021-2025

2 OBJECTIUS DEL PMUS DE VILANOVA I LA GELTRÚ

2.1 Objectius ambientals i socials del pla

En la identificació dels objectius del PMUS de Vilanova i la Geltrú 2026-2032, es fa propi l'objectiu de la línia de treball proposta per la Unió Europea (en la que es va basar la Setmana Europea de la Mobilitat de l'any 2021 de context post-pandèmic). El discurs pretén vincular directament els condicionants i conseqüències derivades de la mobilitat amb la qualitat de vida i salut de les persones i, per tant, l'objectiu que ha de servir com a referent central del PMUS és:

Millora de la qualitat de vida mitjançant la mobilitat urbana

Promogut per nombroses iniciatives, tant de l'àmbit científic i acadèmic, com per organitzacions internacionals i europees (Nacions Unides, OCDE, Comissió Europea, Oficina Estadística Europea) la mesura del progrés de les societats i el benestar dels individus implica ampliar el marc utilitzat tradicionalment, basat en indicadors de desenvolupament econòmic.

Entre aquests indicadors, destaquen les dimensions "Salut" i "Entorn i medi ambient". La primera, "salut", té com a elements cabdals l'exercici físic regular i sedentarisme. La segona, "Entorn i medi ambient" mesura la contaminació i sorolls; accés a zones verdes i d'esbarjo; i entorn ambiental. Aquests indicadors estan totalment vinculats a la mobilitat activa i als espais urbans.

El medi ambient i qualitat urbana són indicadors de vital importància per als habitants de les ciutats. Un estudi realitzat per ISGlobal[2] per la ciutat de Barcelona, estableix 3.000 morts prematures (un 20% de les defuncions totals anuals) degudes a l'impacte de la planificació urbana i del transport sobre la salut de les persones.

Són les externalitats del transport uns dels actors claus que provoquen part d'aquests efectes negatius sobre el benestar dels ciutadans i la seva salut i afecten de manera negativa sobre el medi ambient. De cara a establir els objectius ambientals del PMUS de Vilanova i la Geltrú, es posa el focus en aquest conjunt d'externalitats associats al transport.

- **Potenciar el canvi modal:** Aquest objectiu engloba d'alguna manera a tota la resta doncs posa de manifest que el model de mobilitat actual, amb un alt percentatge de desplaçaments en vehicle privat afecta la sostenibilitat del sistema de transport que se'n deriven, essent el mode amb major impacte sobre les externalitats del sistema
- **Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport:** La dependència dels combustibles fòssils col·loca el sector del transport en una posició de debilitat davant de situacions extraordinàries com la crisis energètica de l'any 2022. El sector necessita descarbonitzar-se i, tot i que les estratègies marcades per la UE s'encaminen a promocionar la dotació i abastiment de

[2] ISGlobal (2019) *7 propuestas para una Barcelona más saludable.*

models de propulsió "nets", l'objectiu principal ha de ser un model amb menor consum unitari que vingui provocat per un canvi en les pautes de mobilitat.

La reducció de la intensitat del consum energètic passa per racionalitzar l'ús dels mitjans de transport motoritzats i potenciar la mobilitat activa.

- **Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli:** Més enllà del canvi de model de consum energètic del sistema, cal redefinir les fonts d'energia emprades, sobretot derivat del petroli i buscar la manera de potenciar mitjans de fonts energètiques renovables o amb un menor impacte sobre el medi ambient.

- **Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles:** Un percentatge significatiu de l'espai públic de les ciutats es destina al servei del trànsit motoritzat i l'aparcament de vehicles en detriment de l'espai per usos alternatius i altres mitjans. A Vilanova i la Geltrú, el percentatge del total de l'espai de vial destinat a calçada és aproximadament del 86,04% de tot. Això vol dir que principalment, la meitat de l'espai públic de la ciutat està destinat a satisfer les necessitats de la mobilitat motoritzada respecte mitjans alternatius o espais d'oci i lleure a l'aire lliure.

- **Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport:** Els cotxes representen el 60,6% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle emesos pel sector del transport l'any 2019, el qual, de manera general, representa un 25% del total de les emissions.

  Essent aquest un resultat que col·loca el sector del transport en una posició de protagonista negatiu en la contaminació a nivell global (i especialment el cotxe) la seva posició empitjora al ser l'únic sector en el que la tendència evolutiva ha estat negativa i les emissions de gasos s'han incrementat en les darreres tres dècades.[3]

- **Disminuir la contaminació acústica resultant del transport:** Segons dades de l'Agencia Europea del Medi Ambient, l'any 2017 un 4,2% de la població espanyola es va veure directament afectada i un 1,2% amb alteracions del son pel soroll provinent del trànsit de carretera[4]. La pròpia agència col·loca el soroll en un dels problemes ambientals de major risc per la salut humana.

- **Reducció de l'accidentalitat:** Els accidents de trànsit són una de les principals causes de mort externes, tot i que en els darrers anys s'ha millorat notablement en aquest aspecte, passant a l'Estat Espanyol de les 6.000 morts anuals de principis dels anys 2.000 a un número estable de 1.800.

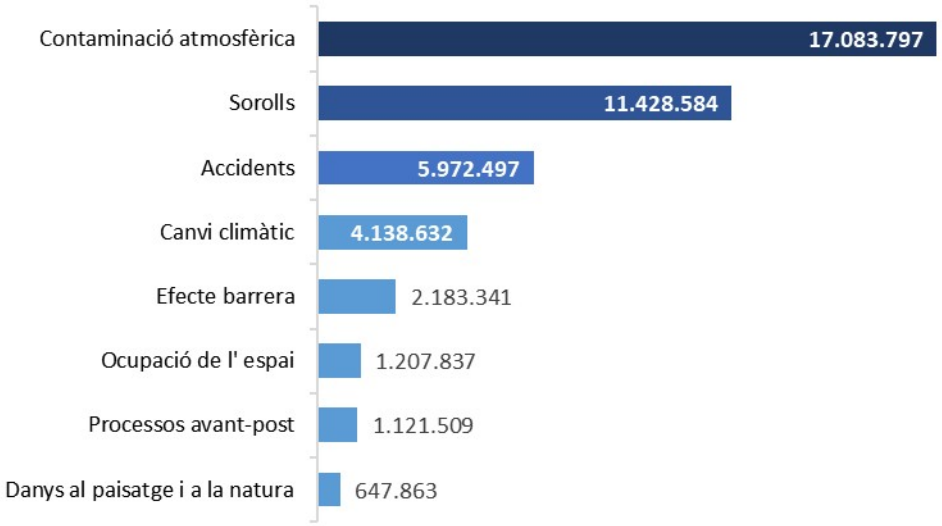
  No obstant això, a Vilanova i la Geltrú s'observa una tendència creixent en el nombre d'accidents amb víctimes a la zona urbana, havent augmentat al voltant d'un 5% del 2014 al 2018, sent 2017 i l'únic any en què es van reduir els accidents considerablement.

Per tenir una idea més tangible de quins són els efectes sobre la societat d'aquestes externalitats, l'impacte anual de les mateixes es pot valorar monetàriament segons 43.800.000 €.

[3] Agència Europea del Medi Ambient (2019). *Emissions de CO_2 dels cotxes: fets i xifres.*
[4] Agència Europea del Medi Ambient (2017). *Health impacts of exposure to noise from transport*

Les externalitats associades als costos del transport tenen més impacte al medi ambient, seguit del soroll, accidents i canvi climàtic.

Figura 1. Costos de les externalitats a Vilanova i la Geltrú. Valors absoluts. Any 2026



Font: Elaboració pròpia i dades SIMMB 2017

2.2 Objectius específics del PMUS

Els objectius sobre les que es basa el Pla de Mobilitat Sostenible de Vilanova i la Geltrú, obtinguts en les fases prèvies de treball són:

- **Objectiu 1. Posicionar la mobilitat activa com a eix estructurant de la mobilitat urbana**

  L'escala del centre urbà, topografia i clima de Vilanova ofereixen unes condicions idònies per a potenciar la mobilitat activa. Les actuacions que duu a terme l'Ajuntament tenen una clara tendència cap a aquest tipus de mobilitat (pacificació, reducció carrils en vies principals,..) i addicionalment, durant la crisi sanitària es van potenciar actuacions que prioritzaven la mobilitat activa, però el vehicle privat continua tenint una alta participació en els desplaçaments interns.

- **Objectiu 2. Afavorir el canvi modal**

  Degut a la manca d'oferta en alguns casos, als problemes de connectivitat entre el centre urbà i barris o nuclis perifèrics, a la manca de gestió de visitants o a l'efecte cultural associat a l'ús del vehicle privat, a Vilanova i la Geltrú es produeix una alta participació del vehicle privat en desplaçaments interns. Es tracta d'establir un programa de mesures que impactin tant en l'oferta com en la demanda i provoquin un canvi modal, sobre tot en aquells fluxos principals de mobilitat i en aquells en el que altres modes poden ser competitius.

- **Objectiu 3. Fomentar l'autonomia i seguretat dels col·lectius més vulnerables**

  En la mobilitat, com en altres aspectes, apareixen grups de demanda amb necessitats o problemes específics que a dia d'avui no estan ben resolts o es podrien afavorir certs canvis per una millora en la qualitat de vida concreta i general de la ciutat. Es tracta de revertir aquesta situació posant pel davant les demandes i necessitats de col·lectius singulars, dels que alhora es veurà beneficada el global de la ciutadania.

  Vilanova i la Geltrú ha dut a terme, per part de diferents entitats, actuacions i iniciatives per afavorir aquests col·lectius (actuacions en l'entorn d'escoles, pacificacions, etc.), i en conseqüència es tracta doncs de reforçar aquesta tendència.

- **Objectiu 4. Dotar de coherència a les xarxes bàsiques de transport**

  Vilanova i la Geltrú fa front a una dificultat d'encaix de les diferents xarxes de transport per varis motius. Per una banda, com a molts indrets hi ha un cert desenvolupament d'infraestructures amb un posicionament del vehicle privat com a actor principal, el que es tradueix per exemple en una manca de xarxa de connexió perifèrica, homogènia e íntegra per altres modes així com en un sistema de transport públic urbà que no dona la resposta desitjada per la mobilitat del municipi a part de la seva convivència amb les xarxes interurbanes.

  Es tracta doncs de redefinir les xarxes de mobilitat per tal de permetre una convivència i permeabilitat efectiva, que donin resposta eficaç a les demandes reals, tant a nivell d'infraestructura com de gestió, i amb coherència amb la resta d'objectius del pla i els desenvolupaments urbans de Vilanova.

- **Objectiu 5. Gestionar de manera eficient i regulada la mobilitat**

  Es detecta inquietud al voltant de la convivència entre diferents modes i problemes que poden sortir per una necessitat de aprofundir amb la regulació i la gestió de la mobilitat, així com potser la manca de comprensió del funcionament real de certes actuacions i la mala praxis.

  Es pretén que aquest objectiu posi sobre la taula actuacions, potser de no tant impacte a nivell infraestructural, però fent focus en la gestió de la mobilitat urbana i la seguretat vial.

- **Objectiu 6. Connectar i portar les polítiques urbanes de mobilitat a tot el territori**

  Des de l'ajuntament es posa de manifest un dèficit històric i en quan a les possibilitats de connexió entre la perifèria del municipi i el nucli urbà. Diferents plans en vigor no plantegen solucions en la línia de una mobilitat sostenible a aquests problemes, fent d'aquest dèficit una situació permanent ara i al futur. Des del pla es deuran plantejar solució que, per una banda, proposin millores de connexió amb aquests entorns perifèrics pels modes més sostenibles i tanmateix, la possibilitat de duu a terme actuacions, a més petita escala, similars a les que s'estan duent en el centre urbà en quan a l'afavoriment i la creació d'espais urbans de qualitat i convivència.

3 RESUM DE LA DIAGNOSIS

El treball de diagnosi té com a objectiu identificar les principals mancances i necessitats de Vilanova i la Geltrú vers un model de mobilitat més sostenible segons els objectius marcats, així com fer paleses aquelles fortaleses que han d'ajudar a una dinàmica de canvi.

Destacar, com a informació de base de la diagnosis, vàries fonts entre les que s'inclou tot un treball de recopilació bibliogràfica i el conjunt de treballs de camp realitzat: aforaments i enquestes a vehicles privats, aforaments de vianants i bicicletes, rotació d'aparcament diürn i inventari de places d'aparcament nocturn, enquestes a les estacions de transport públic, aforaments a bord dels servei urbà d'autobús i enquestes telefòniques de mobilitat.

3.1 Mobilitat general

A partir de les enquestes de mobilitat s'extreuen alguns resultats generals de caracterització de la mobilitat de la ciutat.

- Volum de desplaçaments segons tipus de viatge:
  - **170.046 (82,3%) són de caràcter intern,** és a dir, tenen ORIGEN I DESTÍ dins de Vilanova i la Geltrú
  - **34.075 (16,5%) són de connexió generada**, és a dir, tenen ORIGEN O DESTÍ fora de Vilanova i la Geltrú
  - **2.420 (1,2%) són externs**, és a dir, tenen ORIGEN I DESTÍ fora de Vilanova i la Geltrú
- Autocontenció:

Taula 1. Repartiment modal dels viatges segons tipologia

	Feina	Ocupacional	General
Dades actuals	61,30%	62,00%	84,10%

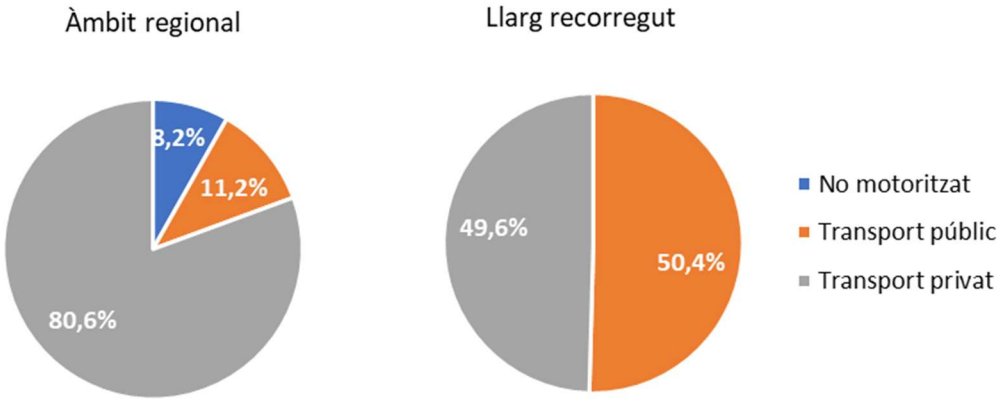
- Distribució modal per tipus de viatge:

Taula 2. Repartiment modal dels viatges segons tipologia

Mode	Interns	Connexió generada	Externs	Residents	Connexió atreta	TOTAL
No motoritzat	71,20%	4,60%	23,50%	**59,60%**	10,50%	**48,90%**
Transport públic	0,70%	28,40%	5,90%	**5,30%**	8,70%	**6,00%**
Transport privat	28,20%	67,00%	70,60%	**35,10%**	80,80%	**45,00%**

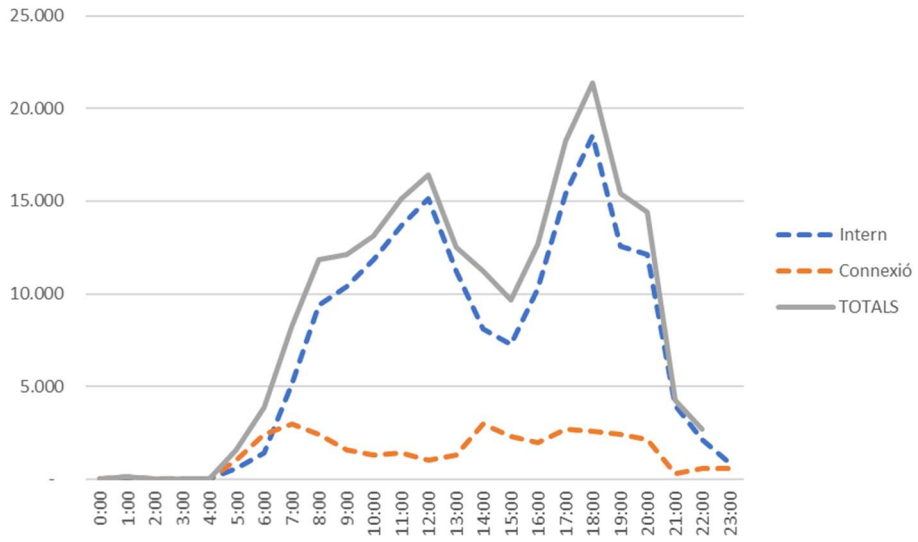
- Distribució modal del viatge de connexió generada segons àmbit de destí:

Figura 2. Repartiment modal dels viatges de connexió segons destí



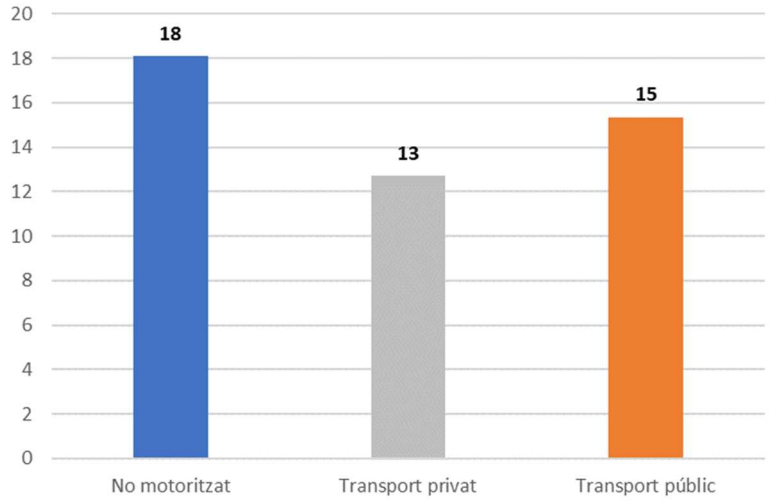
- Distribució horària dels desplaçaments dels residents

Figura 3. Distribució horària dels desplaçaments de residents segons tipologia



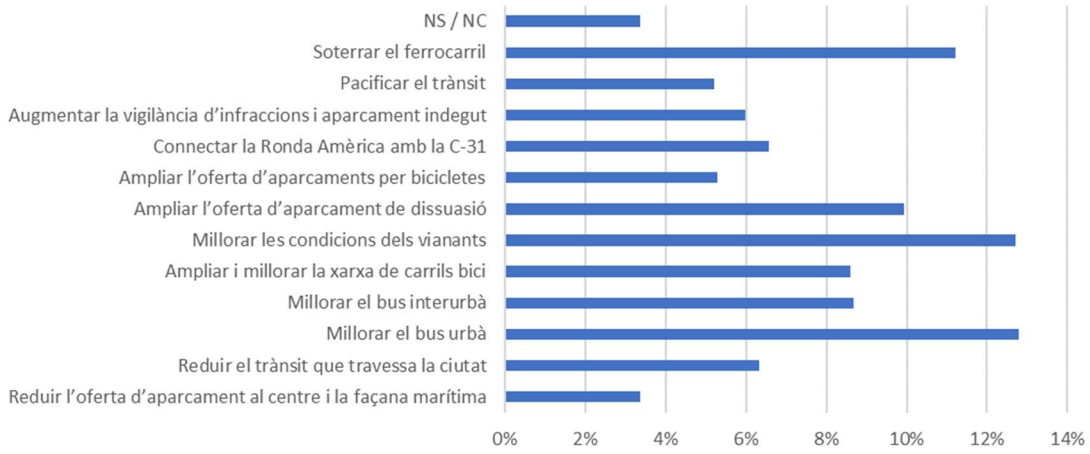
- Temps mig dels desplaçaments interns

Figura 4. Temps de desplaçament del residents de Vilanova i la Geltrú segons mode



- Priorització de mesures a Vilanova i la Geltrú

Figura 5. Quines mesures de mobilitat creu prioritàries per Vilanova i la Geltrú



3.2 Punts bàsics de la diagnosi

3.2.1 Mobilitat activa

- La xarxa bàsica de vianants presenta un 59,3% dels carrers amb menys de 1,80m d'amplada lliure de voreres. Respecte a la xarxa principal de vianants, aquesta xifra és del 30,6%.

- A Vilanova i la Geltrú el percentatge del total de l'espai viari destinat a vianants és aproximadament del 19%

- Manca de connectivitat efectiva de les zones cèntriques del nucli urbà amb camins i àrees perifèriques, tant per a vianants com per a bicicletes / VMP.

- El 2,7% dels desplaçaments es realitzen en bicicleta/VMP. En punts aforats en el present PMUS respecte al PMUS vigent s'han registrat increments d'entre el 150% i 300%, posant de manifest la presència incremental del mode.

3.2.2 Transport públic

- Àmplia cobertura poblacional del transport públic urbà, tot i un esquema de xarxa amb importants deficiències: excessiva longitud de les línies, sinuositat i asimetria.
- Bona velocitat comercial de les línies de bus urbà.
- Ampli ventall de descomptes respecte als bitllets integrats de l'ATM, amb descomptes importants en targetes multiviatges buscant fidelitzar col·lectius específics. No es percep el preu com un aspecte que provoqui un rebuig al mode i si com un incentiu pel seu ús.
- Un 45% de les parades tenen un nivell d'accessibilitat regular o deficient, incloses algunes de les de major demanda del sistema.
- Bon nivell d'oferta amb l'entorn més pròxim de Cubelles i Sant Pere de Ribes, així com el corredor coster fins al Vendrell. Oferta més limitada cap a l'interior, Vilafranca del Penedès. Tot i això, descens excessiu de l'oferta en cap de setmana, on per exemple el corredor sud es queda sense oferta en diumenge.

3.2.3 Trànsit i aparcament

- La xarxa viària de Vilanova i la Geltrú mostra una jerarquia ben diferenciada, des de les vies de gran capacitat C-31 i C-32, que la connecten amb el seu entorn, fins el centre urbà. La xarxa primària està delimitada per les vies d'accés al municipi des de les autovies de gran capacitat juntament amb les Rondes i eixos que envolten o connecten els límits del municipi.• Distribució d'interseccions coherent amb la jerarquia viària i que facilita el trànsit del vehicle privat.
- Problemes de congestió més rellevants a les vies principals d'accés al municipi, especialment a l'entorn de la Ronda Europa i l'eix transversal del municipi que connecta amb la C-246a.
- Alt nivell de saturació en totes les zones inventariades, especialment en les zona de Barri de Mar, Geltrú i al voltant de la plaça de la Sardana.
- La major demanda d'aparcament es produeix en la zona nord-oest, tot i que el nivell de saturació és inferior.
- Zones amb un valor del 5% d'aparcament il·legal constant al llarg de tot el dia (entorn de Zamenhoff o Barri de Mar).

- La majoria de les places d'aparcament a la via pública no estan regulades, per la qual cosa tant les persones que venen de fora de Vilanova i la Geltrú com les que fan viatges interns al municipi utilitzen l'aparcament lliure al carrer preferentment.

- Hi ha una bona distribució d'aparcaments fora de la via pública a tot el municipi essent la majoria de titularitat pública i de pagament. Els aparcaments gratuïts es troben als afores del municipi, per la qual cosa poden tenir un caràcter dissuasori.

- Alta proporció d'ús indegut de les zones de càrrega i descàrrega, considerant les estades superiors a 30 minuts com a il·legals.

3.2.4 Externalitats i col·lectius

- Ràtio d'atropellaments per cada 1.000 habitants es manté gairebé de forma continuada per sobre la mitjana de Catalunya (0,68 d'atropellaments/1.000 habitants respecte als 0,33 de Catalunya).

- Es constata la manca de visibilitat en cruïlles com una de les causes concurrents principals a l'hora de realitzar una diagnosi sobre els atropellaments produïts al municipi.

- Inexistència d'un programa municipal específic de Camins Escolars , però sí un treball no estructurat amb directrius de seguretat i pressupostos. Al llarg dels últims anys s'han realitzat avaluacions de seguretat viària, enquestes de Mobilitat i actuacions de millora en els entorns dels centres escolars.

- Les dades de repartiment modal desagregades per raó de sexe mostren que les dones major ús de mitjans de transport més sostenibles (a peu/ bicicleta).

- Major ús del transport públic i captivitat de es dones (40,5% front al 19,9%)

4 PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

4.1 Procés de participació institucional

Al llarg de tota l'elaboració del PMUS de Vilanova i la Geltrú s'ha realitzat una feina de participació per a que en cada fase s'avancés de manera consensuada i informada amb els agents considerats.

En aquest sentit s'han dut a terme:

- Sessió de participació institucional amb govern i tècnics de l'ajuntament en la prediagnosis i identificació d'objectius
- Reunions sectorials amb representants de diferents estaments relacionats amb la mobilitat
- Reunions continues amb l'equip de tècnics de mobilitat i obres de l'ajuntament en el plantejament de propostes
- Presentació institucional al govern i oposició del pla de propostes

4.2 Procés de participació ciutadana

En la fase de propostes de l'elaboració del PMUS es va dur a terme una sessió oberta de participació ciutadana a la fi de:

1. Presentar els principals resultats de prediagnosis i diagnosis
2. Recopilar demandes i suggeriments en els temes plantejats.

Durant el procés es van recollir un total de 76 demandes singulars

Taula 3. Propostes recollides en el PMUS de Vilanova i la Geltrú

	Número	%
Recollides íntegrament	40	53%
Recollides parcialment	21	28%
No recollides / No pertinents	15	20%

5 PLA DE PROPOSTES

5.1 Introducció al pla de propostes

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible és una eina de planejament a disposició del municipi per tal d'abordar les transformacions necessàries en el sistema de mobilitat pels pròxims 6 anys i amb l'aplicació d'estratègies amb visió continuista en escenaris posteriors. El Pla s'assumeix tant per les entitats de l'ajuntament relacionades amb el sector, així com els òrgans polítics, però, paral·lelament amb una participació ciutadana i social que afavoreix el seu consens.

Tot i això, posar de manifest la naturalesa dinàmica orientativa del pla, doncs és susceptible d'estar sotmès a variacions segons es derivin noves oportunitats i realitats en el municipi i donat al seu caràcter de programa a 6 anys d'antelació sobre un sector tant canviant com pot ser la mobilitat urbana. Aquest fet posa de manifest la importància de dotar la implantació del pla amb una figura gestora del mateix.

Tractant-se d'un pla integral de sostenibilitat, les mesures impliquen a tots els mitjans involucrats en la mobilitat de la ciutat i el seu entorn i, simultàniament, fan un èmfasi especial en la universalitat de la mateixa, posant el focus en certs col·lectius més vulnerables. Les mesures es relacionen entre si per aconseguir un model de mobilitat més sostenible de forma global, no obstant això, s'han establert paquets de mesures per mode de transport.

Les actuacions pretendent respondre a una transversalitat geogràfica, actuant sobre els diferents àmbits del territori amb propostes que es defineixen a diferents escales:

- **intermunicipal,** clau per gestionar els viatges atrets des d'altres municipis i les relacions dels residents de Vilanova i la Geltrú amb el seu entorn més proper i les connexions de més llarga distància.
- **municipal,** és important respondre a les necessitats de tots els residents i apropar la població al seu entorn natural trencant les barreres geogràfiques que existeixen,
- **casc urbà,** on tenen lloc els grans fluxos de mobilitat,
- **barri,** en les que es produeixen els desplaçaments de proximitat i es fa més visible la qualitat urbana.

Des del punt de vista de la gestió del Pla, essent la mobilitat i el transport un àmbit en el que participa tot el conjunt de la societat (ciutadania, empreses, administració, etc.) i tot i que el pla és una eina de planificació de l'Ajuntament, ha de servir també per posar de manifest les possibilitats de participació de la societat de Vilanova i la Geltrú.

Les mesures que s'hi proposen requereixen en molts casos de la capacitat de l'Ajuntament d'establir col·laboracions amb altres agents. Les possibilitats d'implantació reals d'algunes de les mesures i l'èxit en assolir els objectius perseguits, passen per fer partícip a les entitats que puguin aportar experiència, finançament o, simplement, es vegin afectades.

5.2 Esquema de treball de les propostes

En aquest apartat es detallen les propostes del Pla d'Acció del PMUS de Vilanova i la Geltrú. S'estructuren en sis categories agrupades pel mode de transport implicat. Aquestes categories són:

1. **Mobilitat activa**: s'inclouen propostes relacionades amb la infraestructura de vianants i ciclistes a fomentar l'ús d'aquests modes de transport. També es realitzen accions per a l'accessibilitat de les vies i conscienciar sobre els beneficis de la mobilitat activa.
2. **Transport públic:** aquestes mesures se centren en la millora del servei de transport públic tant urbà com interurbà, dins de les possibilitats i els condicionants actuals del sistema. La modificació i transformació de la xarxa es coordinarà amb els temps reals de la situació administrativa dels contractes d'explotació en vigència. Paral·lelament es proposen millores relacionades amb

l'accessibilitat i estat de les parades, buscant crear un sistema de transport públic eficaç i sostenible per a tots els col·lectius.

3. **Trànsit:** les propostes d'aquest grup es basen en donar una continuïtat al Pla de Pacificació del Centre, que a més de reduir el trànsit a la ciutat, el desviarà a les vies principals. Per tant, és important garantir la fluïdesa de les vies principals mitjançant nous accessos directes a totes les zones del municipi. També es proposen altres mesures que permetin afavorir el canvi modal cap a modes de transport sostenible, com la ZBE.
4. **Aparcament:** Aquest paquet de mesures pretén la presència de vehicles estacionats a la via pública, de manera que aquest espai pugui ser destinat a millorar les característiques de l'entorn. S'inclouen propostes per fomentar l'aparcament regulat i l'estacionament fora de la via pública, així com un augment de l'estacionament indegut.
5. **Distribució Urbana de Mercaderies:** aquestes propostes se centren a fer més sostenible la distribució de mercaderies, permetent que fins i tot els comerços presents a les zones pacificades puguin tenir un bon servei de distribució.
6. **Propostes Transversals:** aquest grup de propostes engloben mesures transversals que no afecta un únic mode de transport. Es tracta de mesures que milloraran la gestió de la mobilitat, la seva planificació i regulació.

El PMUS recull en total 53 propostes distribuïdes de la següent forma segons àmbits:

Taula 4. Propostes del PMUS de Vilanova i la Geltrú

Àmbit	Número propostes
Mobilitat activa	13
Transport públic	10
Trànsit	8
Aparcament	10
Distribució Urbana de Mercaderies	7
Transversals	4
TOTAL	**52**

Totes aquestes mesures es relacionen entre si per als objectius marcats en el PMUS. S' estabiliran unes fases i una prioritat per facilitar la implantació de les mesures recollides en el Pla d' Acció.

6 ESTIMACIÓ ECONÒMICA PMUS VILANOVA I LA GELTRÚ

A nivell resumit segons els àmbits de treball, el cost estimat agregat de les mesures propostes és el següent:

Taula 5. Cost estimat implantació PMUS Vilanova i la Geltrú per fases

	FASES IMPLANTACIÓ			
ÀMBIT	FASE I: 2026 al 2029	FASE II: 2029 al 2032	Estratègia posterior al 2032	Cost total estimat 2026-2032
Mobilitat activa	4.361.242€	4.595.738€	2.253.771€	8.956.980€
Transport públic	252.817€	61.170€	-€	313.987€
Trànsit	219.068€	280.001€	33.846€	499.069€
Aparcament	421.718€	207.835€	10.000€	629.553€
Mercaderies	95.000€	315.000€	-€	410.000€
Transversals	105.000€	-€	-€	105.000€
TOTAL	**5.454.845€**	**5.459.744€**	**2.297.617€**	**10.914.589€**

A nivell pressupostari destaca sobre tot l'esforç en l'àmbit de la mobilitat activa degut a les propostes d'inversió en infraestructures per millorar les condicions de vianants (ampliació de voreres, plataformes úniques, accessibilitat) així com el desenvolupament d ela xarxa ciclista.

De la mateixa manera, el desenvolupament d'aquestes xarxes és el que té una estratègia més continuista degut a l'adaptació de desenvolupament de les propostes a les possibilitats pressupostàries anuals de l'ajuntament.

A aquesta programació cal afegir la figura del gestor de mobilitat que hauria d'entrar a formar part de l'equip de l'Ajuntament des del primer moment per tal de poder estar implicat en el PMUS al llarg de tota la seva vigència, així com els elements necessaris per poder dur a terme la proposta de seguiment i control del pla.

En total, en la primera fase s'invertiran 5.454.845 € i en la segona fase s'invertiran un total de 5.459.744 € sumant un total de 10.914.589 € d'inversió total estimada per a dur a terme les Inversions durant el període de vigència del PMUS.

7 PRIORITAT AMBIENTAL I SOCIAL

La següent taula mostra un exercici de valoració de les prioritats ambientals i socials del lots previstos en el pla. Més enllà de les prioritats que s'han establert per a cada mesura, en les que es valoren aspectes com l'interès general, l'imperatiu legal o l'impacte previst en el sistema, el següent exercici pretén posar sobre la taula les variables ambientals i socials en la presa de decisions per a la implantació dels lots de mesures mitjançant la valoració subjectiva del seu impacte sobre els objectius ambientals, de salut i socials. De tal

manera, s'han valorat de l'1 al 5 la rellevància de cada lot en relació als diferents objectius i ponderat segons el valor que s'indica en la pròpia taula. Els objectius són els següents

1. Potenciar el canvi modal
2. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica
3. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli
4. Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles
5. Reduir la contaminació atmosfèrica
6. Disminuir la contaminació acústica
7. Reducció de l'accidentalitat

Taula 6. Valoració ambiental de les propostes del PMUS

Actuació	1	2	3	4	5	6	7	
Ponderació objectius	**2**	**1**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	
Millora de la connexió barris perifèrics mitjançant mobilitat activa	3	3	3	3	3	1	3	2,8
Millora de l'amplada útil dels eixos de la xarxa principal de vianants	3	3	3	5	3	4	3	3,6
Millora de les condicions de pas de vianants en eixos de connexió entre barris	2	2	2	4	2	3	4	2,8
Pla de millora d'Interseccions i transformació d'espais de calçada	1	1	1	5	2	4	5	2,8
Reformar els vials no accessibles	3	2	2	5	2	3	4	3,2
Creació de Camins Escolars Segurs	4	3	3	4	4	2	5	3,7
Disseny i difusió de mapa tipus "metrominut"	2	2	2	1	1	1	2	1,6
Itineraris de vianants, bicicletes/VMP entre zones d'activitat i aparcaments de dissuasió	2	2	2	1	1	1	2	1,6
Pla Director de la Bicicleta	4	2	2	1	3	1	5	2,6
Xarxa ciclista	5	5	5	4	5	4	3	4,4
Aparcaments de bicicletes	3	2	2	1	2	3	3	2,2
Estudi per d'implantació d'un sistema de bicicleta/VMP compartida	3	3	2	1	3	2	2	2,2
Campanyes per fomentar la mobilitat activa i cursos de formació	2	2	2	1	2	2	4	2,0
Millores en el servei de transport públic interurbà	4	4	4	3	4	3	2	3,4
Ampliació d'horaris del servei de bus urbà	2	2	2	1	2	2	3	1,9
Millora de l'espai de l'estació d'autobusos i la Plaça Eduard Maristany	1	1	1	3	2	1	2	1,7
Programa de millora de l'estat de les parades	2	2	2	2	1	1	1	1,7
Modificacions del sistema tarifari i formes de pagament	3	2	2	1	2	2	1	1,9
Millora dels sistemes d'informació a la persona usuària	2	2	2	1	2	1	1	1,6
Reestructurar l'esquema de parades del servei urbà	2	2	2	1	3	2	1	1,8
Millorar les condicions de seguretat dels usuaris en general i amb perspectiva de gènere	2	2	2	1	2	1	3	1,8
Modificació del servei de transport públic urbà	4	3	3	1	3	3	2	2,7
Projecte i gestió d'un nou servei de transport públic urbà	5	5	5	2	5	3	2	3,8
Jerarquia viària i pacificació del trànsit	2	4	2	3	4	5	5	3,3
Millorar l'eficiència i ús del vehicle privat sota el concepte de Vilanova Zona 30	2	4	2	1	3	4	5	2,7
Coordinació semafòrica i gestió intel·ligent dels semàfors	2	3	1	1	2	3	3	2,0
Habilitar nou accés a l'entrada de la C-32 a la carretera de l'Arboç	1	5	3	2	3	3	2	2,4
Habilitar nou accés a la C-31 des de la Ronda Amèrica	1	5	3	2	3	3	2	2,4
Ordenació del trànsit i interseccions	1	2	1	4	2	1	5	2,3
Implantació d'una ZBE	2	3	4	1	4	1	1	2,1
Vies d'atenció preferent	2	1	1	3	1	1	3	1,9
Millora de la senyalització d'aparcaments fora de la via pública	1	3	1	1	3	1	2	1,6

Actuació	1	2	3	4	5	6	7	
Ponderació objectius	**2**	**1**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	
Ampliació de la zona d'estacionament regulat	4	2	2	3	4	1	1	2,7
Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública	2	1	1	5	1	1	2	2,2
Coordinació de tarifes d'aparcament	2	2	3	4	1	1	1	2,2
Xarxa d'aparcaments dissuasius	3	3	1	5	4	4	3	3,4
Establir acords per a l'ús d'aparcaments privats fora de la via per part dels residents	2	1	1	5	2	1	2	2,3
Delimitació de places d'aparcament	1	1	1	4	1	1	4	2,0
Zones d'aturada curta	1	1	1	3	2	1	2	1,7
Foment de la mobilitat elèctrica	2	4	5	1	4	3	1	2,6
Augment de la vigilància d'aparcament	1	1	1	4	2	1	4	2,1
Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)	4	4	3	3	4	4	2	3,4
Control i racionalització de les places de càrrega i descàrrega	2	2	1	4	2	3	2	2,4
Regulació d'accessos a les zones de vianants	2	2	2	5	4	4	4	3,3
Implantació de plataformes de distribució urbana	3	5	4	4	3	3	2	3,4
Realització de tallers de conscienciació	1	4	3	2	2	2	1	2,0
Distribució nocturna	1	1	1	4	2	5	3	2,4
Distribució de mercaderies última milla amb vehicles elèctrics o cargobikes	4	3	4	3	5	4	3	3,7
Revisió de l'ordenança municipal	3	3	3	4	2	2	3	3,0
Redacció del Pla de Mobilitat Específica (PME) de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú	3	2	2	2	3	2	2	2,3
Fomentar, impulsar i participar en la redacció de PDE de centres atractors de la ciutat	3	2	2	2	3	2	2	2,3
Realitzar un Pla Especial de Camins	2	2	2	4	4	3	3	2,9

8 SEGUIMENT I INDICADORS

8.1 Gestor del pla

Com s'ha mencionat en la introducció del present document, és imperatiu dotar al PMUS d'una figura de gestió del mateix, que realitzi les tasques bàsiques de control i recolzament a la implantació de les mesures que se'n deriven.

Les tasques bàsiques de les que es deuria fer càrrec aquesta figura serien:

- **Gestió general:** Aquesta figura seria l'encarregada d'executar les mesures recollides en el PMUS, així com el control del cronograma establert.
- **Revisió i actualització del PMUS:** basat en la metodologia que pugui sortir del propi PMUS, establirà un protocol per al seguiment del PMUS que permeti una revisió constant del diagnòstic i actuacions del pla per adaptar-se a l'evolució de la mobilitat a la ciutat.
- **Seguiment estadístic i control de dades:** com a funció principal de la figura de gestió, s'estableix la funció d'observar l'avenç del Pla, fent un seguiment del grau de compliment de les mesures proposades i complementant amb la informació sobre com està la mobilitat de la ciutat periòdicament.
- **Comunicacions:** Aquesta figura quedarà a càrrec de tot el que representa la comunicació i difusió d'accions derivades de la seva pròpia activitat i del PMUS. Per tant serà necessària la generació de

documentació periòdica, en base als indicadors del PMUS i altres que es complementin, i oferint així un producte útil a la ciutadana per al respectiu monitoratge de l'avenç de la ciutat i el disseny de noves propostes.

- **Negociacions:** degut a la singularitat d'algunes de les propostes respecte al caràcter supramunicipal de les mateixes i la implicació de diferents agents externs a l'administració local, aquesta figura també quedarà a càrrec de dur a terme negociacions, acords i convenis en base a les propostes i objectius del Pla.

8.2 Seguiment implantació de les mesures

Més enllà de la capacitat financera i de gestió del PMUS, una de les dificultats en la seva implantació és la transició de models de xarxa de transport, tant a nivell de ciutat com en l'àmbit local.

Per tal de minimitzar aquests impactes és important comprendre que el pla de mobilitat de Vilanova i la Geltrú està concebut com un conjunt de propostes lligades entre si. En l' Annex de fitxes es recull la relació entre les diferents mesures, que unes vegades estaran íntimament relacionades entre si i altres simplement contribuiran als mateixos objectius del PMUS.

En algunes mesures s' han establert diverses fases d' execució d'acord amb criteris tècnics i de prioritat, per tant, és important que les fases s'executin en ordre fins que siguin completades en la mesura del possible. Cal destacar que algunes mesures poden tenir un caràcter continuista més enllà del període de vigència del PMUS.

Els objectius del PMUS, alineats amb totes les polítiques i estratègies de caràcter autonòmic (PDM 2020-2025), estatal i europeu (Agenda 2030-Objectius de desenvolupament sostenible) conflueixen, per la seva pròpia naturalesa, cap a una nova concepció de l'espai urbà, tant respecte a qui han de ser els seus protagonistes a com per la forma en que se li ha de donar ús. D'aquesta manera, l'estratègia principal és col·locar els vianants com a punta de la piràmide en la mobilitat de la ciutat, essent en definitiva el mitja universal i que tothom fa servir en algun moment o altre del dia; tothom és vianant. Aquest fet comporta una transformació urbana que ha de fer front als desenvolupaments històrics que hi ha hagut a les ciutats quant a definició de l'espai públic, dissenyant en molts casos el viari per a donar resposta al trànsit motoritzat.

Es per això que les mesures vers la millora de les condicions de la mobilitat activa, sobre tot vianants, tenen unes conseqüències en detriment d'aquests modes motoritzats i per tant una conseqüent reducció inevitable de l'espai destinat als mateixos, ja sigui en circulació o aparcament. També s'impulsaran les connexions interurbanes en modes de transport actius com la bicicleta, creant una infraestructura segura més enllà de l'àmbit estrictament urbà.

Aquesta transformació s'ha de realitzar de manera progressiva i tenint en compte les necessitats i realitats dels àmbits sobre els que s'actua, amb especial atenció sobre la gent que hi resideix. Per tant, la transformació no pot anar lligada amb l'obligatorietat sobtada i sense condicions de canvis d'estil de vida i

s'han de buscar, per a cada proposta i en cada cas, mesures que de contrarestin aquest efecte, sense perdre de vista l'assoliment dels objectius generals del Pla i la intenció real de les mesures proposades.

En aquest sentit, i paral·lelament a aquest fet, el pla fa propi el discurs en el qual l'aparcament en superfície, i per tant l'ús individual d'un espai públic, en molts casos d'una alta categoria urbana, ha de ser un cost integrat per l'usuari del cotxe. El pla insta a que aquesta transformació de carrers i pèrdua de places s'acompanyi de la recerca de nous espais que ofereixen la possibilitat d'aparcament fora de via per a qui ho desitgi (recerca i obertura de nous aparcaments i convenis i col·laboracions amb els aparcament existents -en molts casos infrautilitzats en hores nocturnes) i ajudar a minimitzar l'impacte d'algunes mesures.

En definitiva, es posa de manifest la necessitat de realitzar un seguiment de la implantació de les mesures, i que, tot i que el pla s'estableixi com una guia d'actuacions a realitzar per la consecució d'uns objectius, s'hauran d'analitzar amb detall les singularitats de cada cas i avaluar períodes de transició per minimitzar els impactes excessivament sobtats sobre la població resident.

8.3 Indicadors de seguiment

De cara a poder realitzar un correcte seguiment i avaluació del PMUS es proposen un conjunt d'indicadors que pretenen respondre de manera quantitativa a l'assoliment dels objectius específics del PMUS, així com els objectius ambientals i socials.

Els diferents indicadors, alguns d'ells recomanats per les Directrius Nacionals de Mobilitat, són una eina molt eficient per realitzar aquesta valoració del PMUS i identificar la tendència i intensitat de canvi assolit, tant de manera general com en aspectes més específics de la mobilitat.

Prèviament a la descripció dels mateixos, indicar que s'ha establert un nombre d'objectius (2) a l'abast de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, principalment per a poder dur a terme les tasques d'obtenció de dades i càlcul que requereixen. En general, i de manera més rellevant en alguns casos que el punt de partida no és del tot clar, la valoració dels objectius requerirà en un moment donat, en principi al final de la vigència del propi pla, de treballs de camp addicionals. Aquests treballs s'han de concebre com a tasques incloses en el propi pla del PMUS. Aquest treball de seguiment, entesa i valoració dels objectius, posa novament de manifest la importància de disposar d'una figura de gestor del pla.

Per a cada indicador es mostra:

- El nom de l'indicador
- Les unitats de càlcul
- El valor per l'any base del PMUS de Vilanova i la Geltrú
- El valor tendencial per l'any 2032
- El valor objectiu amb l'aplicació del PMUS per l'any 2032

Els valors pels escenaris tendencials i/o objectiu del PMUS s'han obtingut mitjançant càlculs realitzats en el propi marc del PMUS i, tot resultar en variacions amb valors diferents al pdM presenten tendències en el mateix sentit d'evolució.

Taula 7. Indicadors de seguiment del PMUS de Vilanova i la Geltrú

CODI	INDICADOR	UNITATS	ANY BASE	TENDENCIAL 2032	OBJECTIU PMUS 2032	PEIODICITAT REVISIÓ
Indicadors obtinguts a partir de l'enquesta de mobilitat						
1.1	Repartiment modal desplaçaments interns	%	No motoritzat (71,2%) Transport públic (0,7%) Transport privat (28,2%)	No motoritzat (71,5%) Transport públic (0,8%) Transport privat (27,7%)	No motoritzat (73,4%) Transport públic (2,9%) Transport privat (23,7%)	Final del pla
1.2	Repartiment modal desplaçaments de connexió (generada)	%	No motoritzat (4,6%) Transport públic (28,4%) Transport privat (67,0%)	No motoritzat (4,9%) Transport públic (28,8%) Transport privat (66,3%)	No motoritzat (6,4%) Transport públic (37,4%) Transport privat (56,1%)	Final del pla
1.2	Repartiment modal desplaçaments de connexió total	%	No motoritzat (49.2%) Transport públic (6,0%) Transport privat (44,8%)	No motoritzat (49,5%) Transport públic (6,3%) Transport privat (44,2%)	No motoritzat (50,9%) Transport públic (8,8%) Transport privat (40,3%)	Final del pla
1.3	Índex d'autocontenció	%	61,3%	60,4%	61,7%	Final del pla
Indicadors de context						
2.1	Índex de motorització	Nº vehicles/1.000 habitants	426,1	447,5	423,1	Cada tres anys
2.2	Accidents anuals amb víctimes en zona urbana	Nº d'accidents/1.000 habitants	3,40	3,75	1,67	Cada tres anys
2.4	Viatges anuals/km comercial	(Viatgers/any)/(km/any)	1,72	1,88	2,11	Anual
2.5	Longitud total urbana d'itineraris de bici protegits	Km	5,5	11,9	20,2	Final del pla
2.6	Nº de punts de càrrega de vehicle elèctric	Nº punts	23	35	36	Cada tres anys
2.7	Oferta aparcament regulat (vehicle privat)	Nº de places d'aparcament en zona regulada	4.635	5.562	13.375	Cada tres anys
2.8	Nº vehicles que estacionen indegudament al C/D	% de demanda il·legal	56%	51%	28%	Final del pla

CODI	INDICADOR	UNITATS	ANY BASE	TENDENCIAL 2032	OBJECTIU PMUS 2032	PEIODICITAT REVISIÓ
Indicadors de seguiment de les actuacions						
3.1	Nº de aparca-bicis en via pública de la ciutat	unitats	176	182	189	Cada tres anys
3.2	Velocitat comercial de les línies de autobús urbà	Km/h	13,85	13,85	14,05	Final del pla
3.3	Nº vehicles estacionats incorrectament-indisciplina d'aparcament	màxim % de demanda il·legal	14%	0%	0%	Cada tres anys
3.4	Nº de parades o estacions de TP modificades per millorar l'accessibilitat	unitats	44	44	87	Cada tres anys
Indicadors ambientals						
4.1	Nivell d'emissions de contaminants atmosfèrics (NOx, CO, etc.)	tones/any	846	668	628	Final del pla
4.2	Nivell d'emissions de gasos d' efecte d'hivernacle (CO2)	tones/any	41.726	44.958	42.480	Final del pla
4.3	Nivell d'emissions de contaminants acústics	% de carrers amb superacions diàries dels nivells màxims	8,1%	6,1%	4,1%	Final del pla
4.4	Consum de combustibles fòssils	TEP / any	13.199	14.222	13.438	Final del pla
4.5	Costos externalitats del transport	M €/any	43,78 €	48,39 €	45,30 €	Final del pla
4.6	Petjada viària de la mobilitat activa	Espai dedicat a mobilitat motoritzada/espai viari	86,0%	86,0%	81,0%	Final del pla