



ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DEL MUNICIPI DEL MILÀ



Sol·licitant:
Ajuntament del Milà (L'Alt Camp)

Data:
Mes de 2024

Expedient electrònic: **8004330008-2023-0020825**
Expedient de contractació: **8004330008-2023-0022388**

Servei: **Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**
Redacció: **Eclipse Mobility Partners, SL**



GRUP DE TREBALL

Direcció facultativa

Diputació de Tarragona

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

Cristina Elvira Fullat Baldrich

Enginyera Topògrafa i graduada en Enginyeria geomàtica i topografia

Cap de projecte de topografia

Ajuntament el Milà

Antonio Agüera Vilar

Equip redactor

Eclipse Mobility Partners, SL

Joan Guzmán Calso, geògraf.

Naima Donés Soler, enginyera.



CONTINGUT

1.	INTRODUCCIÓ	4
1.1	ANTECEDENTS	4
1.1.1	Altres aspectes a considerar	4
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI	5
1.3	OBJECTE I JUSTIFICACIÓ	5
1.4	ESTRUCTURA I METODOLÒGICA	6
2.	ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC	7
2.1	SITUACIÓ GEOGRÀFICA	7
2.2	ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ	8
2.3	ANÀLISI ECONÒMIC	10
2.3.1	SECTORS D'ACTIVITAT	10
2.3.2	PENSIONS	11
2.3.3	ATUR	12
2.4	ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	14
2.4.1	DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	14
2.4.2	EVOLUCIÓ I CARACTERITZACIÓ DE LA POBLACIÓ	15
2.5	CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	17
2.6	PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	18
3.	DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	19
3.1	OFERTA	19
3.1.1	Xarxa de vianants	19
3.1.2	Xarxa ciclista	25
3.1.3	Xarxa de transport públic	26
3.1.4	Xarxa de vehicles privats motoritzats	36
3.1.5	Aparcament	39
3.2	DEMANDA	43
1.1.1	Mobilitat global	43
1.1.2	Mobilitat a peu	46
3.2.1	Mobilitat amb bicicleta y vmp	46
3.2.2	Mobilitat amb transport públic	46
3.2.3	Mobilitat vehicle privat motoritzat	47
3.2.4	Aparcament	49
3.2.5	Externalitats del sistema de mobilitat	51
3.3	SÍNTESI DE LA DIAGNOSI	60
4.	ESTUDI D'ALTERNATIVES i DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	61
4.1	ESTUDI D'ALTERNATIVES	61



4.2	DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	62
5.	ACCIONS A DESENVOLUPAR	63
5.1	PROPOSTES D'ACTUACIONS	63
5.1.1	Mobilitat a peu	63
5.1.2	Mobilitat amb bicicleta	63
5.1.3	Mobilitat amb transport públic	64
5.1.4	Mobilitat amb vehicle privat	64
5.1.5	Seguretat viària	65
5.1.6	Aparcament	66
5.1.7	Actuacions ambientals	66
5.1.8	Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	67
5.1.9	Actuacions d'altres administracions	67
5.2	PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT	68
5.3	INDICADORS DE SEGUIMENT	73
6.	PARTICIPACIÓ CIUTADANA	75
7.	ANNEXES	76
8.	PLÀNOLS	139



1. INTRODUCCIÓ

1.1 ANTECEDENTS

En data 14 de novembre de 2023, la subunitat d'Enginyeria Municipal de la Unitat de MSET de la Diputació de Tarragona, mitjançant contractació SAM número 8004330008-2023-0022388, encarrega els treballs Servei de redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) al municipi del **Milà** a l'empresa Eclipse Mobility Partners.

1.1.1 ALTRES ASPECTES A CONSIDERAR

El municipi del Milà no té l'obligació de redactar un pla de mobilitat urbana. Per començar, donat que té menys de 50.000 habitants i no és capital de comarca, la llei de la mobilitat no exigeix que així sigui. En segon lloc tampoc ho fa pel Decret 226/2006, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules, en no pertànyer a la zona de protecció especial.

Tot i aquesta manca d'obligatorietat, l'agrupació municipal ha mostrat un gran interès per tal de fomentar la mobilitat sostenible. En concret, els últims anys ha impulsat diverses actuacions encaminades a millorar la mobilitat al municipi, com la modernització dels seus carrers i la implementació d'un aparcament dissuasiu a un dels extrems del municipi per treure els cotxes dels carrers del poble.

L'Ajuntament del Milà, posant especial atenció en la mobilitat general del municipi i juntament amb la Diputació de Tarragona, inicia el procés per redactar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) del municipi.

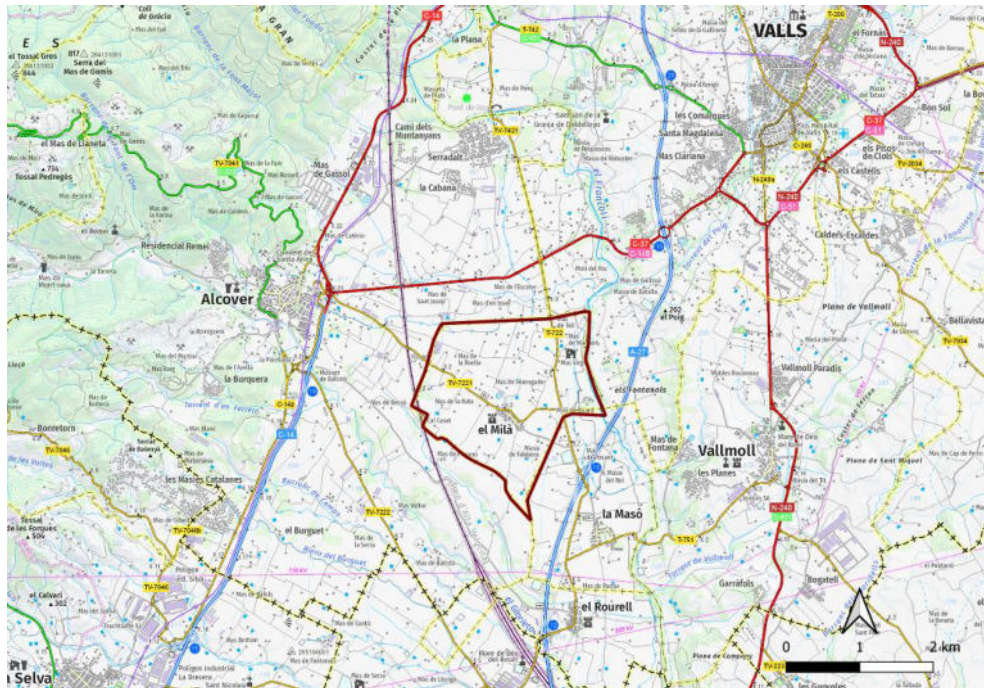
Els EMUS són una eina per a les administracions locals en la planificació integrada de les diferents xarxes que conformen el sistema de transport. Pel caràcter transversal que juga la mobilitat en la nostra societat, les aportacions de l'EMUS contribueixen també a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

Aquest estudi marcarà l'estratègia de mobilitat municipal, permetent a l'hora la coordinació de totes les actuacions executades fins a la data d'avui i les que es desenvolupin en el futur.



1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

En el present EMUS, l'àmbit d'estudi és el conjunt del terme municipal del Milà, el qual té una extensió de 4,13 km² i una població a l'any 2023 de 180 habitants (IDESCAT, 2023).



Imatge 1: Situació del Milà (Font: ICGC)

1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

La mobilitat és essencial per a la població, per aquest motiu el sistema de transports ha de poder satisfer la demanda. No obstant això, la abundància de pautes de mobilitat basades en el vehicle privat, ens ha conduït a una situació en la qual el sistema de transports no sempre és capaç de donar resposta amb eficiència a les necessitats de mobilitat de la ciutadania. Addicionalment, el deteriorament ambiental associat al transport ens ha de fer raonar sobre el model de mobilitat que predomina en l'actualitat i sobre quines han de ser les mesures a implementar per canviar-ho.

Des del punt de vista de l'actuació municipal, per tant, es fa essencial avançar en la recerca d'un nou model que plantegi la recuperació de l'espai urbà com a lloc de trobada social i econòmic. El carrer ha de recuperar el paper principal d'espai per a estar, deixant de ser tant sols una infraestructura de pas.

Aquest canvi de prototip involucra treballar en diversos camps. S'ha d'operar a l'espai urbà, el transport públic, la distribució urbana, els serveis, l'estacionament, l'educació i la formació. El treball conjunt i coordinat de tots aquest camps és el que farà, del mètode municipal de mobilitat, un model d'èxit social, econòmic i ambiental i, per tant, sostenible.

Aquest objectiu principal s'assolirà a través d'uns objectius secundaris que són, principalment:

- Caracteritzar l'oferta i demanda del sistema de mobilitat existent en l'actualitat.
- Realitzar una diagnosi de la situació actual i futura, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Proposar mesures i actuacions per tal de potenciar una mobilitat sostenible.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur a partir dels indicadors actuals i objectius que permetin avaluar el grau d'aplicació de les mesures.

Tot això, alineat amb els objectius marcats al PDM del Camp de Tarragona.

1.4 ESTRUCTURA I METODOLÒGICA

Aquest EMUS esta format de 8 fases, que són les que es mostren a continuació:

Fases de redacció de l'Estudi de mobilitat urbana sostenible El Milà
Fase 1: Recollida d'informació.
Fase 2: Anàlisi territorial i socioeconòmic
Fase 3: Anàlisi de l'oferta del sistema de mobilitat existent
Fase 4: Anàlisi de la demanda del sistema de mobilitat existent
Fase 5: Diagnosi de la situació actual i futura
Fase 6: Plantejament d'objectius i definició d'alternatives
Fase 7: Propostes d'actuació, programa de desenvolupament i indicadors de seguiment
Fase 8: Participació ciutadana

Taula 1: Fases estudi de mobilitat urbana (Font: Directrius per a la redacció dels estudis de mobilitat)

A la fase 1 és portarà a terme un procés de recollida d'informació, tant a gabinet com a camp, sobre las característiques territorials i socioeconòmiques del municipi, així com de l'oferta i la demanda del sistema de mobilitat actual que permetrà elaborar les fases 2, 3 i 4.

A partir dels anàlisis efectuats en aquestes primeres fases es realitzarà una diagnosi actual i futura del sistema de mobilitat del municipi (fase 5). Aquesta diagnosi, permetrà abordar les fases 6 i 7, on es definiran els objectius i línies estratègiques per determinar les propostes d'actuació i desenvolupament factibles que millorin la mobilitat del municipi.

Des de l'inici d'aquest estudi es configurarà un pla de participació pública que inclou tant a la ciutadania com a les administracions i entitats socials, amb l'objectiu d'involucrar als residents i resta d'agents socials en l'elaboració de l'EMUS, que culminarà a la fase 8, amb una disposició i una sessió pública on es recolliran els comentaris i suggeriments dels veïns.



2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

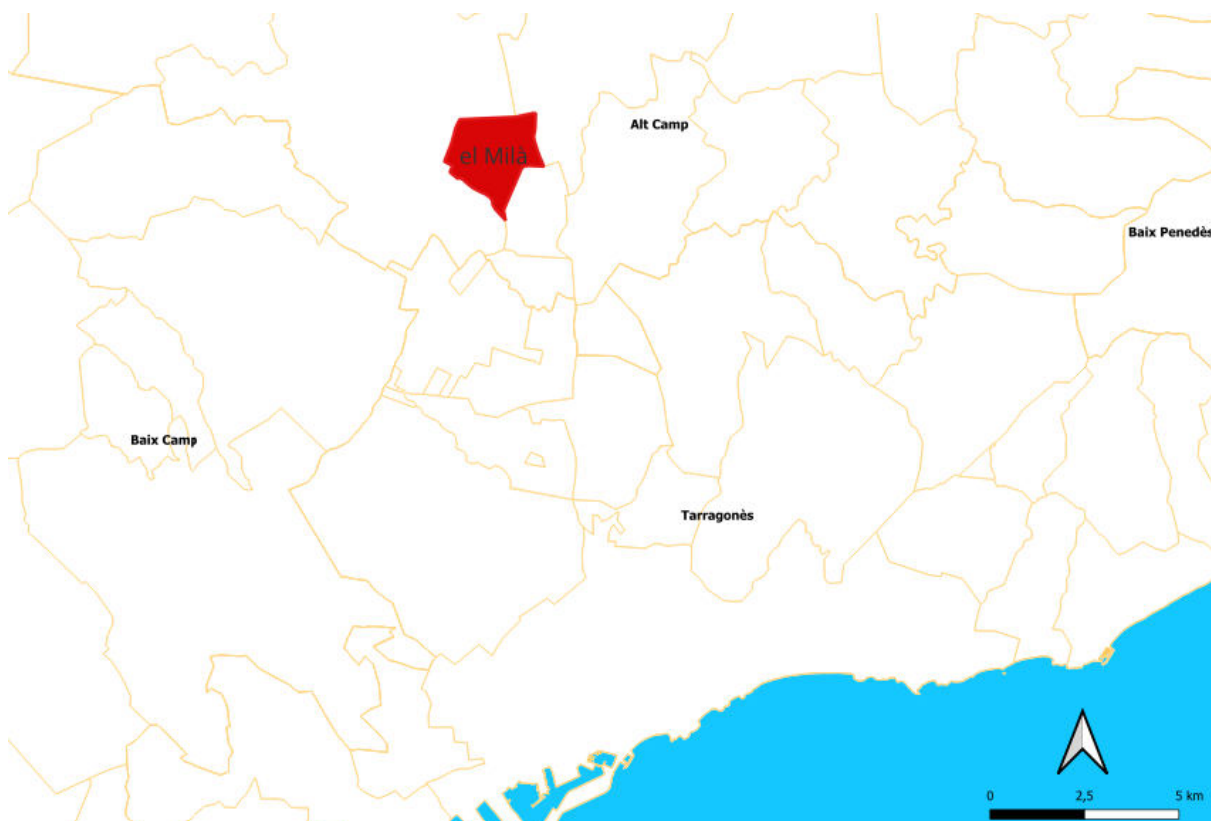
Per entendre la lògica de la mobilitat interna, i la que es genera al voltant del municipi, es clau conèixer certs elements de la morfologia del municipi i les seves relacions socioeconòmiques.

Tot seguit es descriuen els principals elements territorials, socials i econòmics que defineixen la mobilitat al municipi del Milà. Es descriu la situació geogràfica, l'estructura territorial i planejament urbà del municipi. Es realitza una anàlisi socioeconòmica (motors econòmics del municipi), un anàlisi de la situació demogràfica i s'ubiquen i es descriuen els principals pols generadors i tractors de viatges.

2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El Milà té una extensió de 4,13 km² i forma part de la comarca d'Alt Camp de la província de Tarragona. Limita al nord-est amb Valls, amb Vallmoll a l'est, la Masó al sud i Alcover a l'oest.

El Milà es troba a 19,1 km de Tarragona, 16,8 km de Reus i a 7,7 km de Valls, capital de comarca d'Alt Camp.



Imatge 2: Plànol 01. Situació de localització del municipi del Milà (Font: ICGC)

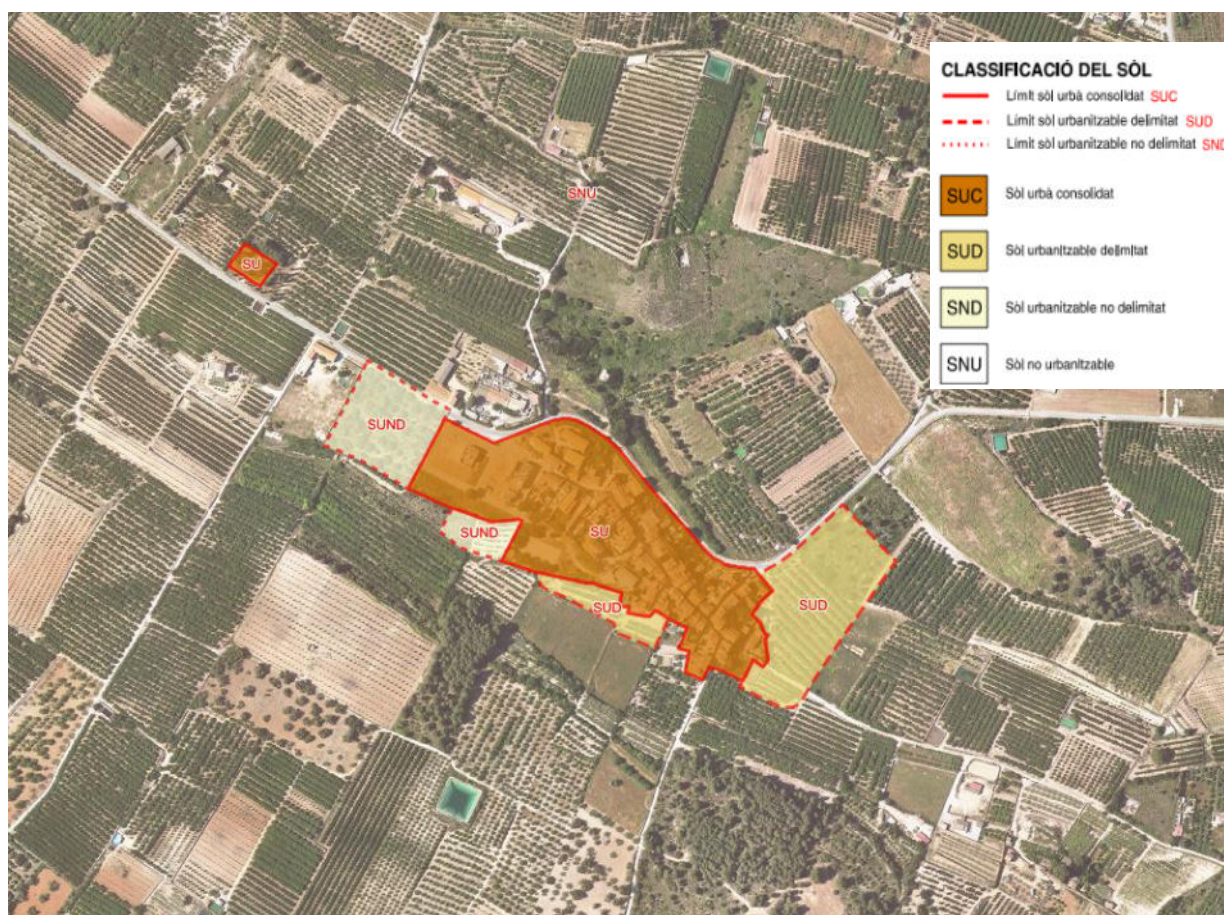


2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ

El municipi té una altitud mitjana de 166 metres per sobre del nivell del mar. Se situa al sector meridional de la comarca, a la dreta del Francolí, que forma el límit oriental. El terme és de petites dimensions i el territori és pla. Al centre del terme, una mica apartat del Francolí i forma l'única agrupació urbana del municipi.

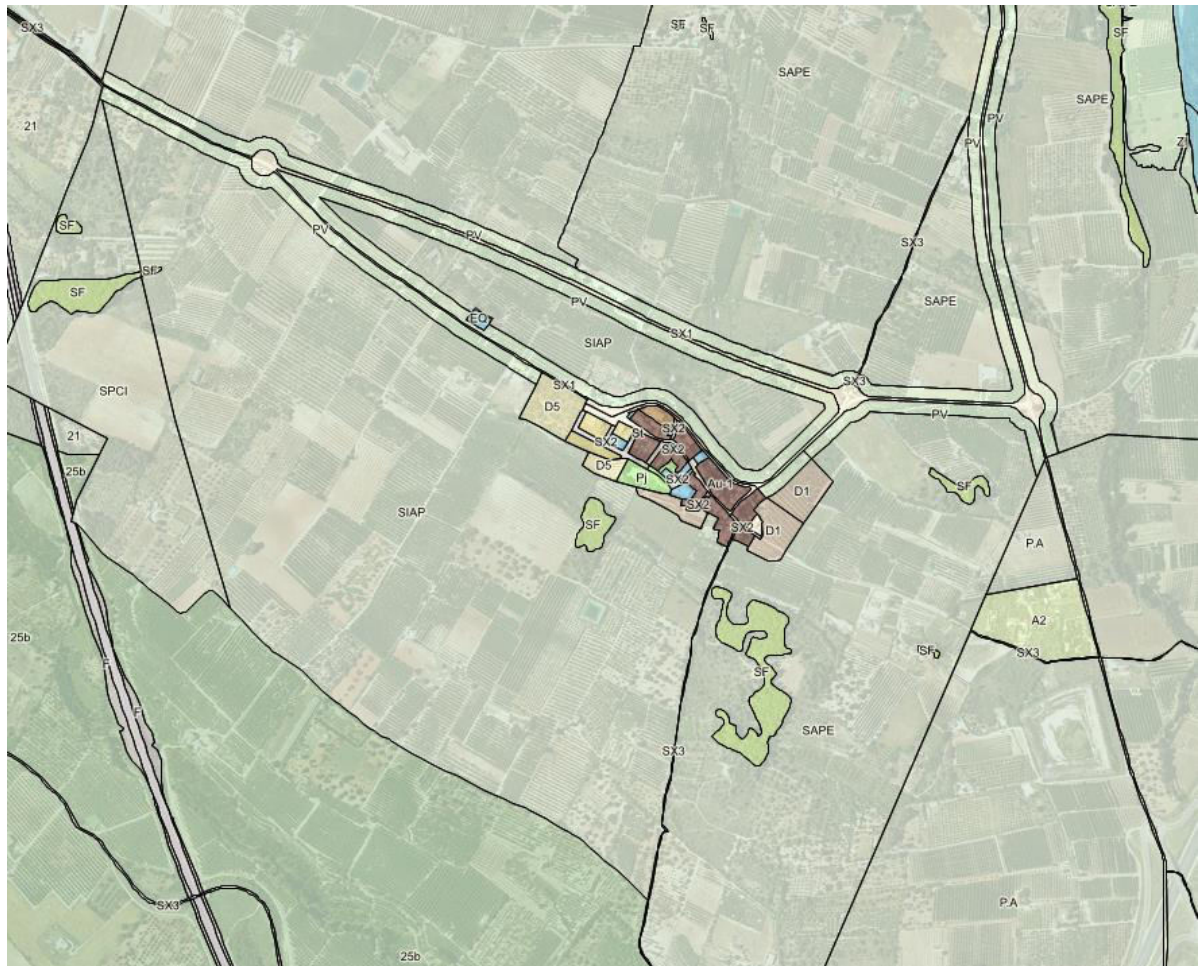
El municipi es comunica per carreteres locals, la T-722 de Valls a Alcover, la TV-7221 d'Alcover a Vilallonga, i molt a prop de la N-240 de Valls a Tarragona.

Segons les dades extretes del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya (MUC), el sòl que ja es troba urbanitzat està classificat com a sòl urbà consolidat, a l'est trobem una zona de sòl urbanitzable delimitat que es cap on es desenvoluparia el municipi en cas de que es produís un creixement urbanístic.



Imatge 3: Classificació del sòl al Milà (Font: Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya)

Al següent plànol es mostren les qualificacions per a zones i sistemes segons el planejament urbanístic vigent al Milà.



QUALIFICACIONS

Sistemes

- SX Viari SV Espais lliures públics
- SE Equipaments

Sòl urbà

- R1 Nucli antic R5 Habitatges en filera
- R4 Ordenació oberta

Sòl urbanitzable

- D1 Desenvolupament residencial
- D5 Urbanitzable no delimitat

Sòl no urbanitzable

- N1 Ordinari
- N2 Protecció local
- N4 Activitat autoritzada

ament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya)



2.3 ANÀLISI ECONÒMIC

Tot seguit, es fa una anàlisi de la base productiva del Milà.

2.3.1 SECTORS D'ACTIVITAT

El numero de treballadors donats d'alta a la Seguretat Social (SS) ens permet conèixer el volum de treballadors existents, a la vegada que permet definir els sectors amb més ocupació al municipi. Al Milà hi ha 80 persones donades d'alta, 60 en règim general i 20 com a autònoms (Idescat 2023).

Si fem un recompte de la població que es troba donada d'alta a la SS al municipi i la comparem amb la població que es troba en edat activa podem trobar la taxa d'activitat al municipi.

A partir de les dades extretes de l'Idescat 2023, es calcula la taxa d'activitat municipal mitjançant la següent formula:

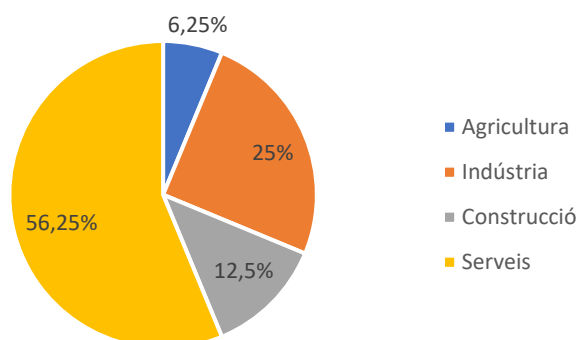
(Actius/Població en edat activa)

$$\text{Taxa d'activitat} = 80/118 = 0,68$$

Si s'elabora una comparativa entre el Milà, Alt Camp i Catalunya pel que fa als afiliats a la SS per sectors, es veu com al Milà, la agricultura i la construcció tenen uns pesos notablement superiors a la mitjana comarcal i a Catalunya, en el sector serveis observem que els percentatges són similars mentre que el sector industrial té una menor representació, comparat amb la comarca i es superior al de Catalunya

Sectors	El Milà	Alt Camp	Catalunya
Agricultura	6,25%	2,60%	0,87%
Indústria	25%	32,99%	13,81%
Construcció	12,5%	5,96%	6,22%
Serveis	56,25%	58,43%	79,10%

Taula 2: Sectors d'activitat (Font: IDESCAT 2023)



Gràfic 1: Afiliats a la SS per sectors al Milà (Font: IDESCAT 2023)

Si s'examina el tipus d'alta a la seguretat social es veu com al Milà el 43,75% són autònoms, mentre que la mitjana comarcal es 15,90% i la catalana, del 15,51%. Els sectors amb major pes d'autònoms són l'agricultura (100%) i els serveis (55,55%) mentre que tots els treballadors de la indústria estan inscrits al règim general i la meitat del sector de la construcció també.

Sector	RG	Autònoms	Total	%Autònoms
Agricultura	0	5	5	100%
Indústria	20	0	20	0%
Construcció	5	5	10	50%
Serveis	20	25	45	55,55%
Total	45	35	80	43,75%

Taula 3: Autònoms per sectors d'activitat el Milà (Font: IDESCAT 2023)

2.3.2 PENSIONS

Si comparem el percentatge de homes i dones que reben una pensió al municipi trobem que les proporcions són molt similars a les de l'Alt camp i Catalunya.

Pensionistes	El Milà	Alt Camp	Catalunya
Homes	48,57%	50,03%	48,26%
Dones	51,43%	49,97%	51,74%

Taula 4: Pensionistes de la seguretat social per sexe (IDESCAT 2022)



La pensió mitjana (euros) al Milà es notablement inferior a la de la comarca i Catalunya.

Pensionistes	El Milà	Alt Camp	Catalunya
Total	37	11.037	1.748.621
Pensió mitjana(euros)	1.023,31	1.130,16	1.247,58

Taula 5: Pensions contributives de la SS (IDESCAT 2022)

2.3.3 ATUR

Si mirem el nombre d'aturats al 2023 al Milà no ha variat segons les dades extretes de l'Idescat, hi ha 6 persones aturades. Amb aquesta dades, l'índex d'atur és del 7%. La població activa actual és de 86 habitants.

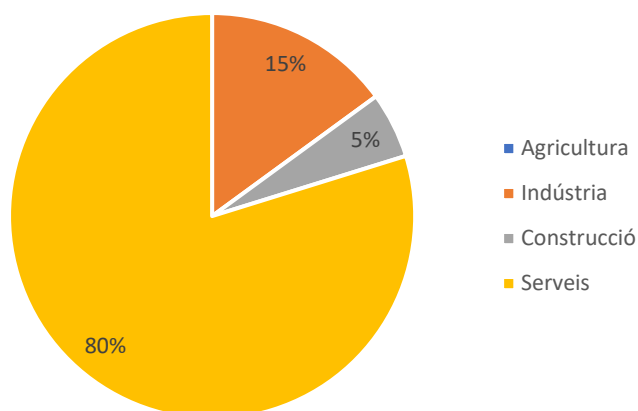
Ocupats	80
Aturats	6
Població activa	86
%atur	7%

Taula 6: Ocupats vs aturats (IDESCAT 2022)

Si s'analitza l'atur per sectors es veu com els serveis és el sector amb més aturats (una mitjana de 4,8 persones, el 80% del total d'aturats). En segon lloc hi ha la construcció i en tercer lloc la indústria.

Sector	Aturats	%Atur
Agricultura	0	0%
Indústria	0,9	15%
Construcció	0,3	5%
Serveis	4,8	80%

Taula 7: Atur registrat. Per sectors (mitjanes anuals 2023)(Font: IDESCAT).



Gràfic 2: Atur registrat per sectors al Milà (Font: IDESCAT 2023)

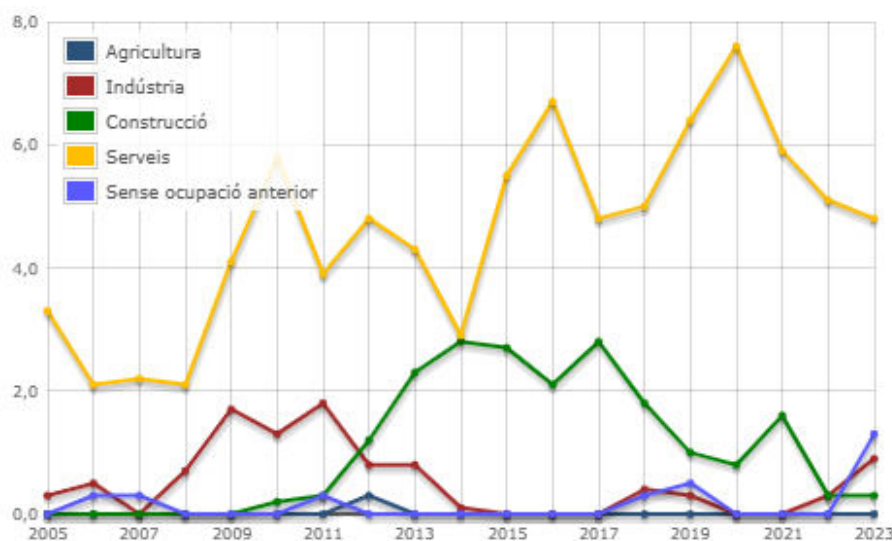
Si observem l'evolució de l'atur al municipi del Milà podem destacar que el sector serveis va experimentar un increment notori de desocupació l'any 2010, 2016 i l'any 2020.

El sector de la indústria també va patir dos increments notoris de l'atur els anys 2009 i 2011, a partir de l'any 2012 s'ha anat estabilitzant.

Finalment el sector de la construcció va experimentar dos increments, el primer l'any 2013 i el segon l'any 2017 des del qual ha anat baixant progressivament.

L'únic sector que s'ha mantingut estable ha estat el sector de l'agricultura.

A la taula següent es mostra l'evolució de l'atur registrat per sectors en el període 2005-2023.



Gràfic 3: Evolució de atur registrat. Per sectors. Mitjanes anuals. (Font: Departament d'Empresa i Treball 2023)

2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

2.4.1 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

El municipi del Milà, amb una superfície de 4,13 quilòmetres quadrats i 180 habitants, té una densitat de població de 43,6 habitants per quilòmetre quadrat.

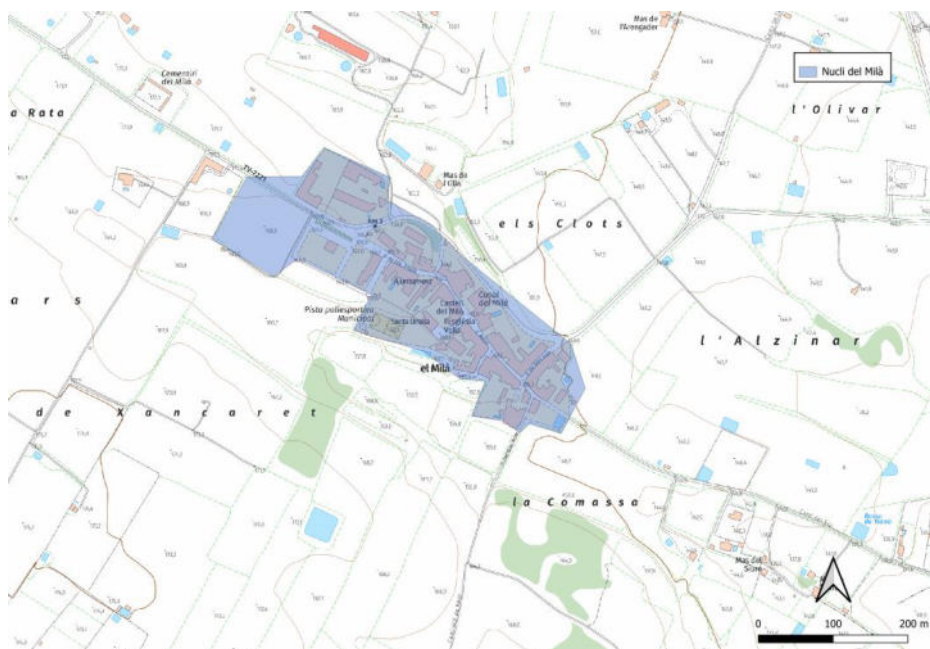
Aquesta densitat es notòriament inferior a la mitjana comarcal d'Alt Camp, de 84,7 habitants per quilòmetre quadrat, i també força inferior a la del conjunt de Catalunya, de 242,7 habitants per quilòmetre quadrat.

El municipi es subdivideix en dos entitats de població i té una secció censal pel cens del 2023.

La unitat principal és el nucli del Milà on habita el 79,56% de la població total. Aquest nucli es caracteritza per tenir una densitat elevada. Està constituït per cases adossades de dues o tres plantes, amb usos residencials, comercials i espais lliures públics. És aquí on s'ubiquen els principals equipaments i comerços, per tant és una zona amb una alta mobilitat.

Entitat de població	Població 2023	Proporció de població total
Nucli del Milà	144	79,56%
Disseminat del Milà	37	20,44%

Taula 8: Distribució de població per entitats de població (Font: IDESCAT 2023)



Imatge 5: Entitats de població del Milà (Font: Elaboració pròpia)

2.4.2 EVOLUCIÓ I CARACTERITZACIÓ DE LA POBLACIÓ

La població ha anat decreixent i creixent durant el últim decenni i escaig (2012-2022), a una taxa anual mitjana de 0,87%, passant d'una població de 174 habitants el 2012 als 189 actuals (no ha variat de l'any 2022 al 2023), segons dades recollides per l'Idescat. Es poden distingir dos períodes on la població ha minvat considerablement tenint en compte el baix índex de població que habita al municipi, el primer 2012-2013 on la població passa de 174 habitants l'any 2012 a 169 l'any 2013, el segon l'any 2019 on la població passa de 183 habitants el 2018 a 178 l'any següent.

Any	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Hab	174	169	174	178	178	182	183	178	190	191	189	180
Var		-3,10%	-2,67%	3,30%	2,66%	0,52%	3,61%	-6,96%	1,60%	4,21%	-1,01%	-4,76%

Taula 9: Evolució de la població 2012-2022 (Font: IDESCAT)

Segons les dades de creixement intercensal 2011-2021 provinents de l'INE, la taxa de creixement total de població en aquest període és 10,92%, té un creixement natural del -4,16% i un creixement migratori del 15,46%. Cal destacar que el creixement natural és inferior al de la comarca i al de Catalunya i que tant el creixement mitjà i migratori són notablement superiors.

	Milà	Alt Camp	Catalunya
Creixement total	19	49	230.053
Taxa creixement mitjana	11,30%	0,12%	3,29%
Taxa creixement natural	-4,16%	-0,61%	0,32%
Taxa creixement migratori	15,46%	0,73%	2,96%

Taula 10: Creixement intercensal 2011-2021 (Font: Cens de l'INE)

La distribució de la població per sexes es superior en les dones amb un 52,22% i els homes amb un 47,78%.

Homes	86(47,78%)
Dones	94(52,22%)
Total	180

Taula 11: Distribució de població per sexes (Font: IDESCAT 2023)

En referència a la població per lloc de naixement s'observa que el 84,44% de la població es nascuda a Catalunya, el 12,78% a la resta d'Espanya i el 2,78% a l'estranger.

Catalunya	152 (84,44%)
Resta d'Espanya	23 (12,78%)
Estranger	5 (2,78%)
Total	180

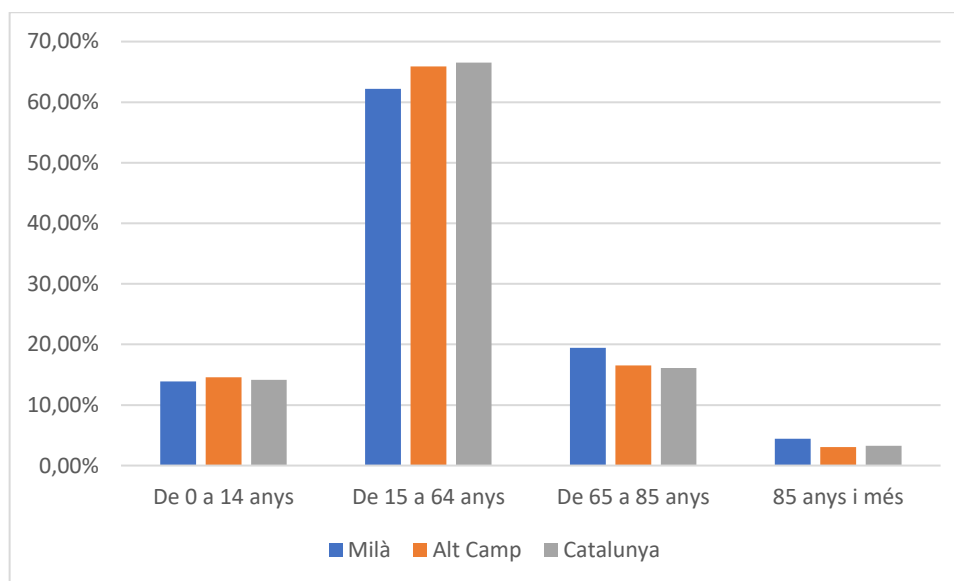
Taula 12: Distribució de la població per lloc de naixement (Font: IDESCAT 2023)



La distribució de la població per edats té un patró similar a la mitjana comarcal i catalana. Tanmateix, es pot afirmar que la població al Milà en el grup d'edat de 65 a 85 anys és lleugerament més gran que la mitjana de la comarca i de Catalunya.

	Milà	Alt Camp	Catalunya
De 0 a 14 anys	25 (13,89%)	6.709 (14,56%)	1.116.910 (14,13%)
De 15 a 64 anys	112 (62,22%)	30.359 (65,89%)	5.255.889 (66,51%)
De 65 a 85 anys	35 (19,44%)	7.612 (16,52%)	1.272.703 (16,11%)
85 anys i més	8 (4,44%)	1.396 (3,03%)	256.461 (3,25%)
Total	180	46.076	7.901.963

Taula 13: Distribució de població per edats (Font: IDESCAT 2023)



Gràfic 4: Distribució de la població per grups d'edat en percentatge (Font: IDESCAT 2023)



2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

Els equipaments i serveis es concentren al nucli del Milà. Per tant el nucli urbà és un centre d'atracció respecte la resta de zones del municipi. Des del punt de vista del transport públic, els principals tractors de viatges són les parades de ctra. del Milà TV-7221 - c. Sant Josep i cruïlla ctra.T-722, on opera la línia de Tarragona-Valls (POBLES. Amb parades als pobles de Constantí, La Pobla de Mafumet, El Morell, Villalonga del Camp, El Rourell, La Masó, El Milà, Alcover i Vallmoll) en els dos sentits. Aquests dos eixos, per tant, atrauen viatgers relacionats amb l'ús de les línies d'autobús que passen pel municipi.

La carretera TV-7221 comunica el municipi amb Alcover al oest, la T-722 comunica amb la Masó al est i també amb la A-27 que comunica el municipi amb Valls, al nord i amb Tarragona, al sud.

A continuació es descriuen els equipaments més significatius en termes de mobilitat.

Equipament	Tipus
Ajuntament	Altres serveis
Casal	Cultural
Pista poliesportiva municipal	Esportiu
Jutjat de Pau	Altres serveis
Església Santa Úrsula	Religiós
Escola Submarí lila	Educatiu
Consultori Mèdic	Sanitari
Cementiri	Altres serveis

Taula 14: Resum d'equipaments (Font: Ajuntament del Milà)



Imatge 6: Plànol 02: Equipaments municipals (Font: Elaboració pròpia)

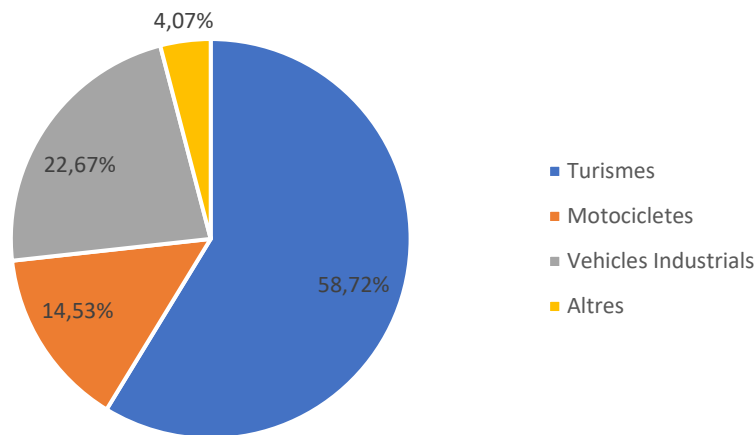


2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

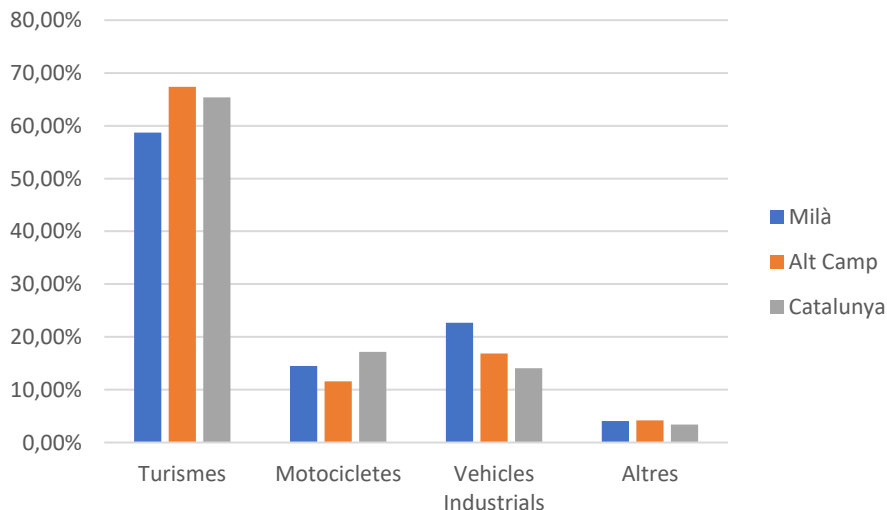
Segons les dades de l'IDESCAT per a l'any 2022, el Milà comptava amb un parc de vehicles de 172 unitats, de les quals, el 58,72% eren turismes, el 14,53% motocicletes, el 22,67% vehicles industrials i el 4,07% altres.

Aquest parc de vehicles indica un índex de motorització (IM) municipal de 910 vehicles per cada 1000 habitants. L'índex de motorització comarcal (Alt Camp) és de 869 vehicles per cada 1.000 habitants mentre que el de Catalunya és de 690.

Amb aquestes dades es pot veure com el Milà té un índex de motorització superior tant a la mitjana comarcal com a la mitjana de Catalunya.



Gràfic 5: Parc de vehicles (Font: IDESCAT 2022)



Gràfic 6: Comparativa parc de vehicles (Font: IDESCAT 2022)



3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1 OFERTA

3.1.1 XARXA DE VIANANTS

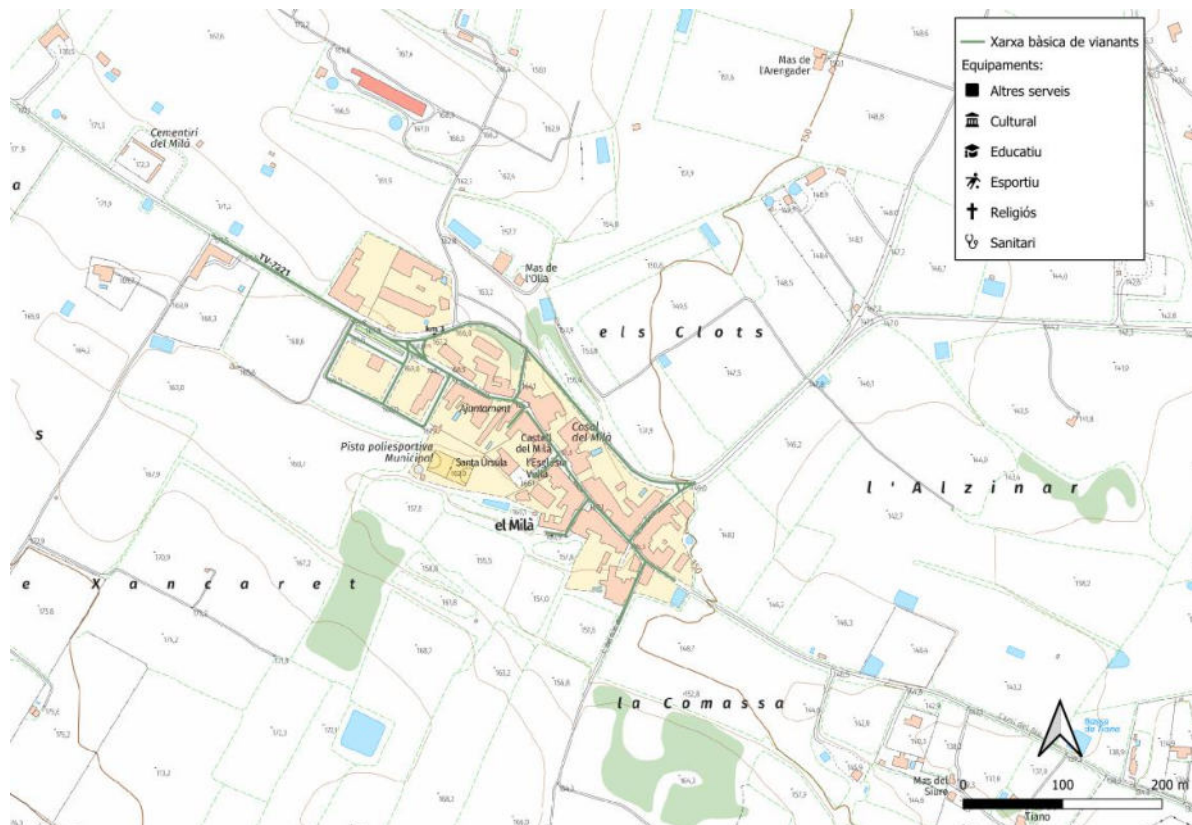
Per a entendre la dinàmica de la mobilitat al Milà, és essencial analitzar diversos factors clau, incloent la morfologia del municipi, les infraestructures disponibles (vies, oferta per a vianants, oferta transport públic, etc.), la demanda actual de desplaçaments, les dades socioeconòmiques (població activa, mercat de treball, etc.) i els centres d'activitat generadors de moviment.

La mobilitat a peu no constitueix el principal mitjà de transport i d'accessibilitat utilitzat en els desplaçaments interns al Milà. És fonamental que aquest mitjà de transport sigui accessible, universal i que permeti als residents arribar a diferents punts de la trama urbana amb facilitat. Per tal de definir una xarxa de vianants eficient, és imprescindible identificar els principals punts d'origen i destinació dels desplaçaments a peu dins del municipi, així com els centres d'atracció i generació de moviment.

És important que totes les àrees del municipi, ja disposin d'activitat comercial o simplement residencials, estiguin connectades per aquesta xarxa bàsica de mobilitat a peu. Aquesta xarxa hauria de ser configurada pels itineraris més visitats pels residents, garantint una accessibilitat equitativa i eficient a tots els punts del municipi.



L'actual xarxa bàsica de vianants del municipi és:



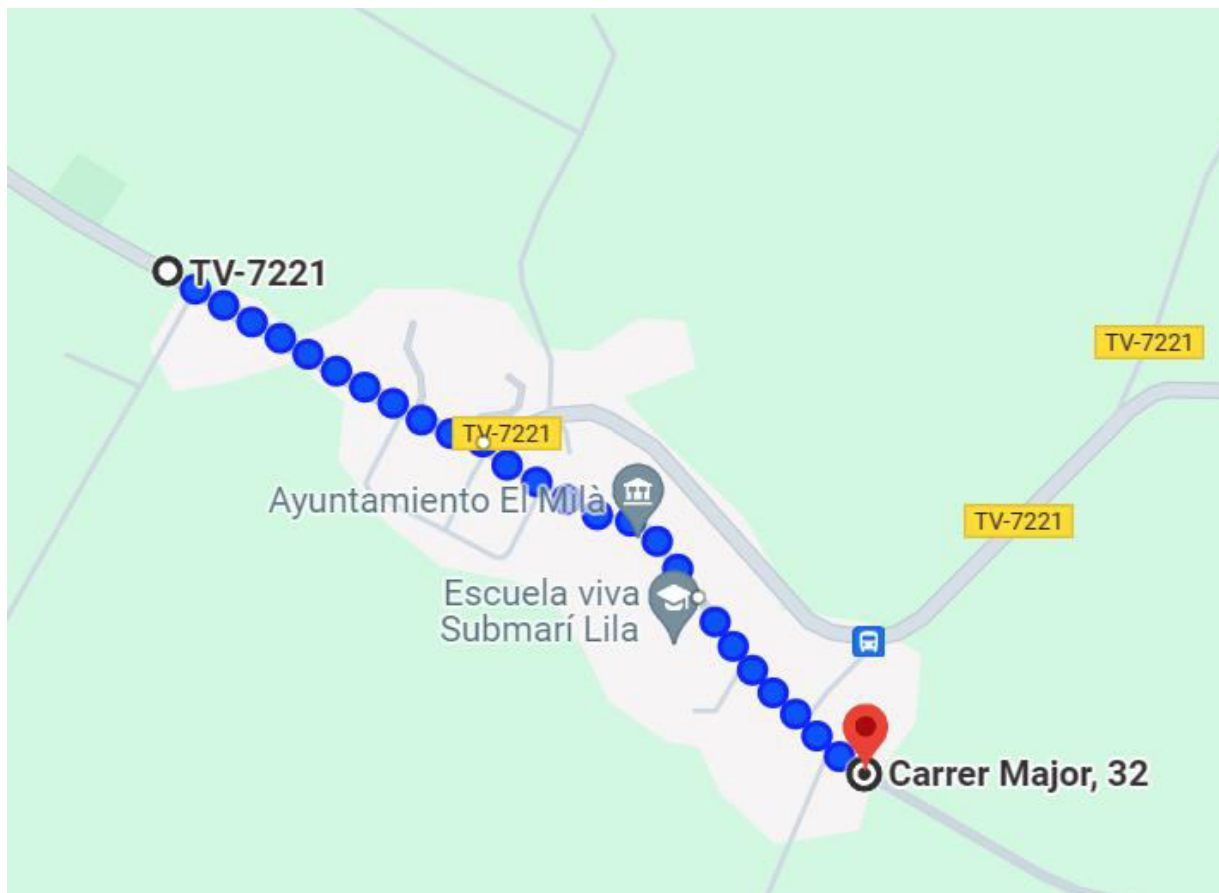
Imatge 7: Plànol 3.1. Xarxa bàsica de vianants (Font: Elaboració pròpia)

Encara que la xarxa de vianants actual connecta els diversos equipaments municipals, existeixen punts on els vehicles ocupen la major part de l'espai públic, augmentant la probabilitat dels possibles conflictes amb els vianants, que són els actors més vulnerables en aquest context.

La configuració urbana, el relleu i la disposició de tots els equipaments del municipi del Milà permeten la possibilitat que la major part de la mobilitat interna sigui en aquest mode de transport (els habitants del Milà no acostumen a desplaçar-se a peu encara que les condicions siguin òptimes per aquest mode de transport).



De est a oest la distància és 600 m (7 min.) i la infraestructura més ràpida és la carretera TV-7221. No s'han detectat pendents elevades que dificultin la mobilitat a peu per dins del municipi.



Imatge 8: Temps i distància recorreguts est-oest(Font: Google Maps)



3.1.1.1 Zona de vianants

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



Imatge 9: Tipologia de diferents voreres.

3.1.1.2 Amplada de les voreres

Amb l'objectiu de poder caminar de forma còmode pels carrers del Milà, es imprescindible assegurar uns nivells de seguretat i un mínim d'amplada de les voreres. Existeixen dos normatives que regulen l'accessibilitat de les voreres, l'Ordre TMA/851/2021 i el 209/2023 del Codi d'accessibilitat de Catalunya.

D'acord amb l'Ordre TMA/851/2021, els itineraris accessibles per a vianants tindran, en tot el seu recorregut, una amplada mínima d'1,8 m. Per aquest motiu, una vorera es considera inaccessible si presenta una amplada útil inferior a 0,9 metres i millorable si es situa entre 0,9 i 1,8 metres útils.

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

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

Taula 15: Classificació de l'amplada útil de les voreres (Font: BOE)

En particular, en el cas del Milà, la majoria de les voreres tenen una amplada inferior a 1 metre lliures pel pas de vianants per tal de complir amb el codi d'accessibilitat i en moltes de les vies del nucli urbà manca un itinerari per a vianants, inclús a l'entorn dels principals equipaments municipals, com per exemple en l'ajuntament.

En aquests carrers els vianants caminen per la calçada, compartint l'espai amb els vehicles motoritzats.

El municipi compta amb una vorera per la part exterior de 2 m.



Imatge 10: Vorera de la part exterior del Milà (Font: Elaboració pròpia)



3.1.2 XARXA CICLISTA

Els desplaçaments en bicicleta són considerablement sostenibles, ja que no emeten contaminació atmosfèrica ni acústica, i afavoreixen la millora de la salut individual. Aquest mitjà de transport és ideal per a distàncies que serien llargues per recórrer a peu, però que no justifiquen l'ús del vehicle privat o del transport públic.

En els últims anys, la mobilitat sostenible s'ha consolidat a tots els municipis, incrementant-se els espais i les infraestructures destinades a la bicicleta. Així com en el cas dels vianants, és essencial que la xarxa bàsica per a bicicletes connecti els principals centres generadors de desplaçaments, com ara els equipaments municipals, els comerços i les parades de transport públic. A més, aquests llocs haurien de disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes.

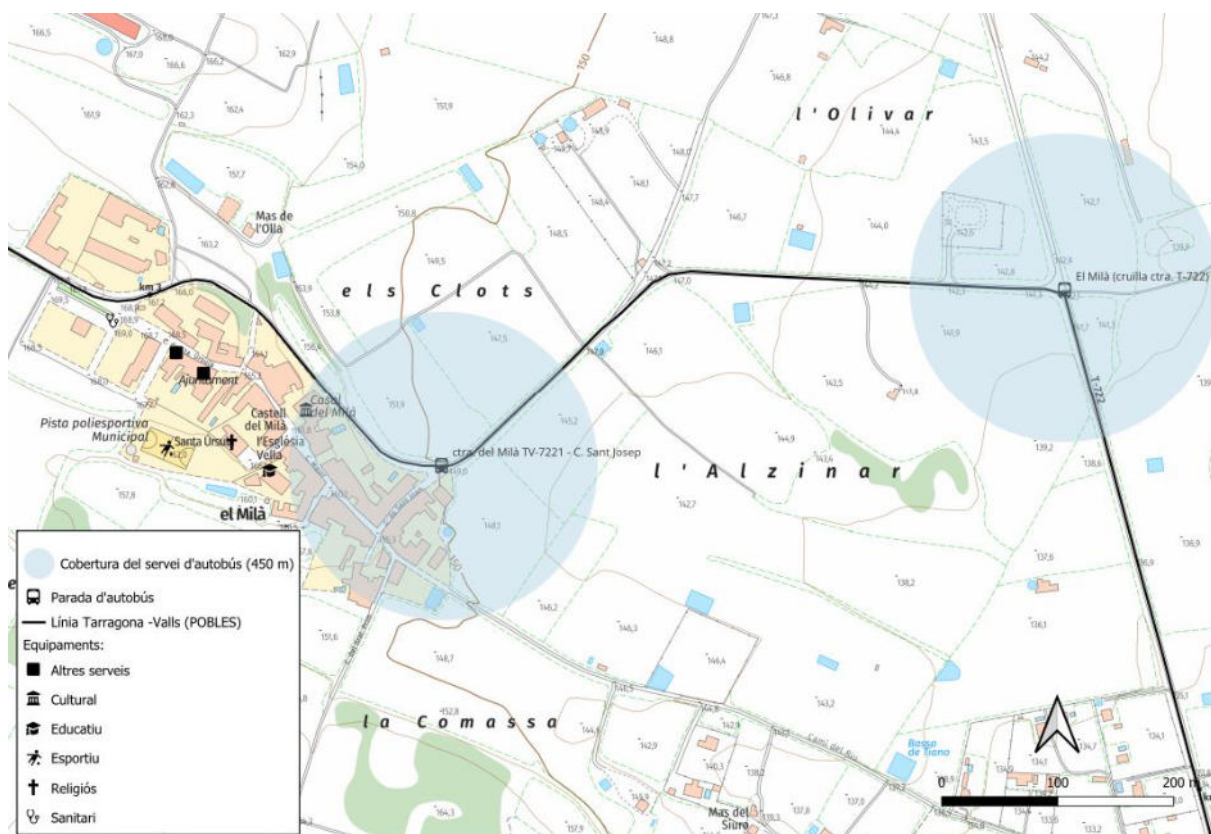
Tot i que **al Milà no compten amb una xarxa específica per a bicicletes**, les vies residencials i els carrers amb límit de velocitat de 30 km/h poden ser utilitzats com a infraestructura per a aquest propòsit. La recent normativa de la DGT que redueix la velocitat a 30 km/h en vies urbanes amb un únic carril per sentit de circulació facilita la convivència entre bicicletes i trànsit motoritzat.

L'absència de pendents pronunciades pot propiciar l'ús de la bicicleta per diferents col·lectius de població. Tanmateix, la presència de la via principal que transcorre pel municipi (TV-7221) pot crear sensació d'inseguretat i manca de continuïtat en els itineraris dels ciclistes.



3.1.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

La xarxa de transport públic del municipi es basa en dues parades de bus operades per un sola línia interurbana, dirigida per la empresa autocars La Plana (actualment el municipi està en obres i la parada del nucli urbà canviarà d'ubicació).



Imatge 12: Plànol 05. Cobertura de transport públic(Font: Elaboració pròpia)

Com es pot apreciar en el mapa, el nucli urbà del Milà queda cobert per la parada d'autobús ctra. del Milà TV-7221-C.Sant Josep com es pot observar en el radi de cobertura (450 m). Aquesta parada està ubicada al centre de la vila, a una posició equidistant de la major part dels habitants del Milà. En contraposició, la parada d'autobús cruïlla ctra. T-722 no cobreix el nucli urbà. A més, a banda de la distància, la manca d'infraestructura segura per arribar-hi caminant o en bicicleta conviden a utilitzar el vehicle privat per anar fins a parada.

Així doncs, en referència a l'actual servei de transport públic, el Milà queda ben cobert per la parada d'autobús situada al nucli urbà però no per la parada allunyada, que degut a la seva distància respecte al nucli urbà, de manera que, sumat a la manca d'infraestructura segura, es converteix en un lloc de difícil accés pels modes actius (caminant i en bicicleta).

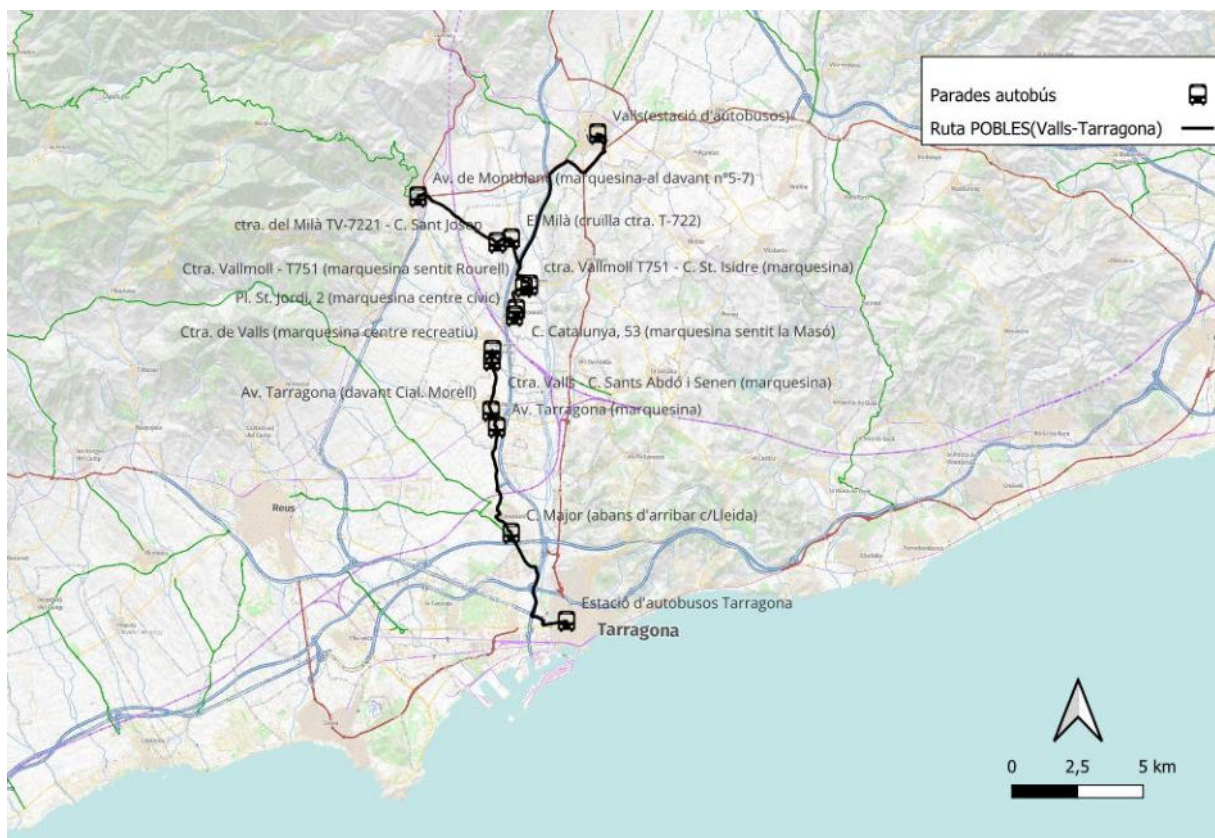


3.1.3.1 Serveis interurbans d'autobús

El municipi compta amb dos línies de bus escolar, un minibus que recull els alumnes de secundària a les 7.50h i els porta a l'institut d'Alcover i el segon que recull els alumnes de primària i els porta a l'escola d'Alcover.

El Milà presenta una línia de transport públic en autobús operada per La Plana, es tracta de la línia Tarragona-Valls (POBLES), que te parada a les següents localitats:

- Valls
- Alcover
- El Milà
- La Masó
- El Rourell
- Vilallonga del Camp
- El Morell
- La Pobla
- Constantí
- Tarragona



Imatge 13: Ruta i parades de la línia POBLES de La Plana (Font: elaboració pròpia)



Aquest servei arriba a la parada ctra. del Milà TV-7221-C.Sant Josep, situada al nucli urbà.



Imatge 14: Parada de bus el Milà(Font: Elaboració pròpia)

Serveis interurbans d'autobús	Expedicions	Temps de desplaçament
El Milà – Alcover	2	5-8 min.
El Milà – Valls	2/3	7-21 min.
El Milà – La Masó	4/2	2-5 min
El Milà – El Rourell	4/2	4-8 min.
Els Milà – Vilallonga del Camp	4/2	9-13 min.
El Milà – El Morell	4/2	14-16 min.
El Milà – La Pobla de Mafumet	4/2	17-20 min.
El Milà - Constantí	4/2	28-34 min.
El Milà – Tarragona	4/2	45-53 min.

Taula 16: Resum dels serveis interurbans d'autobús del Milà (Font: Elaboració pròpia)



A continuació es fa una descripció dels orígens i destinacions de caràcter interurbà dels municipis on arriba la línia Tarragona-Valls(POBLES):

El Milà – Alcover

Es produeixen 2 expedicions al dia per sentit .Del Milà a Alcover el primer recorregut es realitza a les 12.37 h del mati i la última expedició a les 19.15 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 7.05 h i la última a les 15.30 h. El temps de desplaçament és de 5 a 8 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Alcover (Av. de Montblanc (marquesina-al davant nº5-7))	12:37	12:45	8m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Alcover (Av. de Montblanc (marquesina-al davant nº5-7))	19:15	19:20	5m
Alcover (Av. de Montblanc (marquesina-al davant nº5-7))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	07:05	07:11	6m
Alcover (Av. de Montblanc (marquesina-al davant nº5-7))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	15:30	15:38	8m

Imatge 15: Línia del Milà – Alcover(Font: La Plana)

El Milà – Valls

Al dia es produeixen 2 expedicions per el primer sentit i 3 per el segon sentit. Del Milà a Valls el primer trajecte es produeix a les 12.37 h del mati i la última expedició a les 19.15 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 6.50 h i la última a les 19.30 h. El temps de desplaçament és de 7 a 21 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Valls (Valls (estació d'autobusos))	12:37	12:55	18m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Valls (Valls (estació d'autobusos))	19:15	19:30	15m
Valls (Valls (estació d'autobusos))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	06:50	07:11	21m
Valls (Valls (estació d'autobusos))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	12:55	13:03	8m
Valls (Valls (estació d'autobusos))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	19:30	19:37	7m

Imatge 16: Línia del Milà – Valls(Font: La Plana)

El Milà – La Masó

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a la Masó el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h.

En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.35 h i la última a les 19.12 h. El temps de desplaçament entre parades és de 2 a 5 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	La Masó (Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell))	07:11	07:15	4m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	La Masó (Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell))	13:03	13:07	4m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	La Masó (Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell))	15:38	15:42	4m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	La Masó (Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell))	19:37	19:42	5m
La Masó (ctra. Vallmoll T751 - C. St. Isidre (marquesina))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:35	12:37	2m
La Masó (ctra. Vallmoll T751 - C. St. Isidre (marquesina))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	19:12	19:15	3m

Imatge 17: Línia del Milà – La Masó(Font: La Plana)

El Milà – El Rourell

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà al Rourell el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.33 h i la última a les 19.10 h. El temps de desplaçament és de 4 a 8 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	El Rourell (Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre cívica))	07:11	07:18	7m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	El Rourell (Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre cívica))	13:03	13:09	6m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	El Rourell (Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre cívica))	15:38	15:44	6m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	El Rourell (Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre cívica))	19:37	19:45	8m
El Rourell (C. Catalunya, 53 (marquesina sentit la Masó))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:33	12:37	4m
El Rourell (C. Catalunya, 53 (marquesina sentit la Masó))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	19:10	19:15	5m

Imatge 18: Línia del Milà – El Rourell(Font: La Plana)



El Milà – Vilallonga del Camp

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a Vilallonga del Camp el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.28 h i la última a les 19.04 h. El temps de desplaçament entre les parades és de 9 a 13 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Vilallonga del Camp (Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina))	07:11	07:22	11m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Vilallonga del Camp (Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina))	13:03	13:13	10m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Vilallonga del Camp (Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina))	15:38	15:50	12m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Vilallonga del Camp (Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina))	19:37	19:50	13m
Vilallonga del Camp (Ctra. de Valls - C. Gaudí (pal parada escolar))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:28	12:37	9m
Vilallonga del Camp (Ctra. de Valls - C. Gaudí (pal parada escolar))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	19:04	19:15	11m

Imatge 19: Línia del Milà – Vilallonga del Camp(Font: La Plana)

El Milà – El Morell

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a el Morell el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.24 h i la última a les 19.15 h. El temps de desplaçament és de 14 a 16 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	El Morell (Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna))	07:11	07:25	14m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	El Morell (Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna))	13:03	13:17	14m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	El Morell (Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna))	15:38	15:54	16m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	El Morell (Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna))	19:37	19:53	16m
El Morell (Av. Tarragona (al davant marquesina-Cial. Morell sentit Valls))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:24	12:37	13m
El Morell (Av. Tarragona (al davant marquesina-Cial. Morell sentit Valls))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	19:00	19:15	15m

Imatge 20: Línia del Milà – El Morell(Font: La Plana)

El Milà – La Pobla

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a la Pobla de Mafumet el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.20 h i la última a les 18.58 h. El temps de desplaçament és de 17 a 20 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	07:11	07:28	17m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	13:03	13:21	18m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	15:38	15:58	20m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	19:37	19:56	19m
La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:20	12:37	17m
La Pobla de Mafumet (Av. Tarragona (marquesina-sentit Tarragona))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	18:58	19:15	17m

Imatge 21: Línia del Milà – La Pobla(Font: La Plana)

El Milà – Constantí

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a Constantí el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 12.08 h i la última a les 18.47 h. El temps de desplaçament és de 28 a 34 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Constantí (C. Major (marquesina sortida poble))	07:11	07:45	34m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Constantí (C. Major (marquesina sortida poble))	13:03	13:32	29m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Constantí (C. Major (marquesina sortida poble))	15:38	16:05	27m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Constantí (C. Major (marquesina sortida poble))	19:37	20:10	33m
Constantí (C. Major (abans d'arribar c/Lleida))	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	12:08	12:37	29m
Constantí (C. Major (abans d'arribar c/Lleida))	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	18:47	19:15	28m

Imatge 22: Línia del Milà – Constantí(Font: La Plana)



El Milà – Tarragona

Al dia es produeixen 4 expedicions per el primer sentit i 2 per el segon sentit. Del Milà a Tarragona el primer trajecte es produeix a les 7.11 h del mati i la última expedició a les 19.37 h. En sentit contrari la primera expedició surt a les 11.50 h i la última a les 18.30 h. El temps de desplaçament entre les parades és de 45 a 53 minuts.

El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	07:11	08:00	49m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	13:03	13:50	47m
El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	15:38	16:25	47m
El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	19:37	20:30	53m
Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	El Milà (ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep)	11:50	12:37	47m
Tarragona (Tarragona (estació d'autobusos) , andana 16 "andana 16")	El Milà (El Milà (cruïlla ctra. T-722))	18:30	19:15	45m

Imatge 23: Línia del Milà – Tarragona(Font: La Plana)



Tarifes

Les tarifes i títols que s'apliquen des del 15 de Gener del 2024 són les següents:

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	24,00€	37,70€	50,90€
T-JOVE	–	–	48,00€
T-50/30	17,10€	31,45€	44,15€
T-10/30	5,15€	10,25€	14,00€
T-10	6,30€	12,50€	17,95€

Nens i nenes de 4 a 16 anys

Títol de transport destinat als nens i nenes d'entre 4 i 16 anys (ambdós inclosos)

Títol	1 zona
T-16	Gratuït

Famílies monoparentals i nombroses

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

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-FM/FN 70/90 G	35,20€	69,80€	100,40€
T-FM/FN 70/90 E	22,05€	43,60€	62,80€
T-MES FM/FN G	19,20€	30,15€	40,70€
T-MES FM/FN E	12,00€	18,85€	25,45€
T-JOVE FM/FN G	–	–	38,40€
T-JOVE FM/FN E	–	–	24,00€

Bonificació per a persones en situació d'atur

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

Títol	1 zona
T-MES	6,30€

Requisits per obtenir la bonificació

Formulari de sol·licitud de la targeta

Targetes sense contacte

Títol	
Targeta anònima	3,70€
Targeta personalitzada ordinària	3,70€
Targeta personalitzada T-JOVE	3,70€
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,70€
T-Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,70€
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	(gratuïta)
T-16 (*) (1 ^a emissió)	(gratuïta)
T-16 (*) (2 ^a emissió)	36,00€

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

Imatge 24: Tarifes del transport públic (Font: ATM)

- Per nens (gratuït dels 4 anys fins als 12 anys)
- Família nombrosa
- Targeta daurada (majors 65 anys o amb discapacitat)
- Carnet Jove
- Grups
- Bitllets combinats (tren amb bus aeroport).
- Targetes sense contacte

3.1.4 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Per a realitzar un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible, és crucial comprendre la funcionalitat de la xarxa viària destinada als desplaçaments motoritzats, ja que permet categoritzar-la en diferents usos i, per tant, jerarquitzar-la. Una vegada definida aquesta jerarquia viària, es pot establir un sistema de gestió adaptat a cada tipus de via.

Els espais que es troben entre les vies bàsiques poden ser considerats com a àrees susceptibles de pacificació, conegudes com a zones 30 o zones de prioritat invertida, que prioritzin els vianants i les bicicletes per damunt del trànsit de vehicles motoritzats.

La jerarquia de la xarxa de transport privat es determina a partir de diversos criteris:

- a) Criteris de connectivitat, que consideren la connexió entre zones exteriors i interiors del municipi.
- b) Criteris de funcionalitat i usos, que tenen en compte la diversitat d'activitats i funcions a cada zona.
- c) Criteris de capacitat i dimensions vials, que avaluen la capacitat de les vies per gestionar el trànsit i la seva dimensió física.
- d) La intensitat mitjana diària de vehicles (IMD), que mesura el volum de trànsit habitual en cada via.

A partir d'aquests criteris, s'ha establert una xarxa bàsica de circulació municipal, que engloba les vies essencials per garantir la mobilitat i la connectivitat en vehicle privat. Aquesta xarxa ha de ser ajustada a les necessitats i demandes específiques del municipi, establint connexions entre el Milà i altres municipis, així com entre les pròpies vies d'accés i les vies de jerarquia inferior.

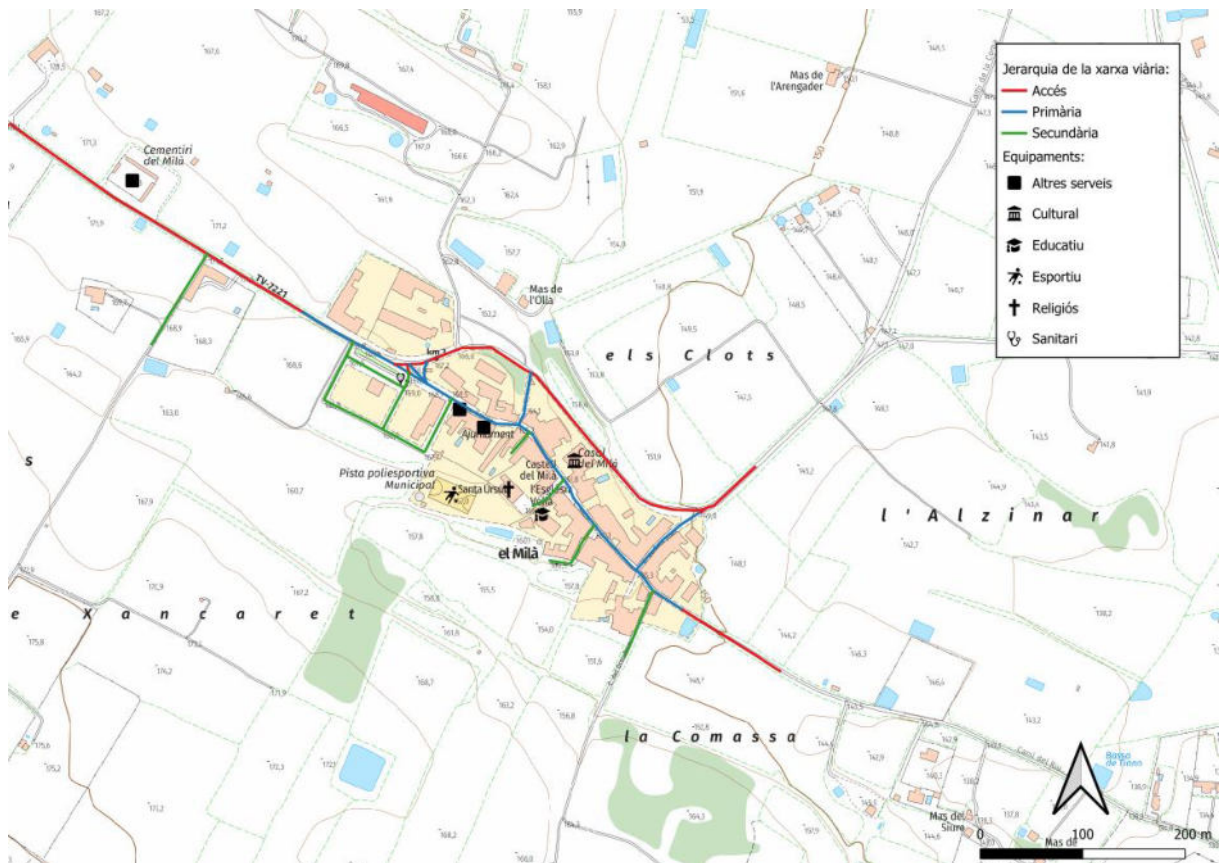
La xarxa bàsica es divideix en tres categories:

- **Vies d'Accés:** Aquestes vies connecten el municipi amb les carreteres interurbanes i tenen un caràcter interurbà.
- **Xarxa Primària o Estructurant:** Aquesta xarxa està formada per grans artèries que faciliten la comunicació des de les vies d'accés fins als diferents barris del municipi. Aquestes vies, amb un trànsit intens, asseguren la connectivitat interna del municipi.
- **Xarxa Secundària:** Les vies d'aquesta categoria s'encarreguen de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Així, complementen la xarxa primària absorbint capacitat i, alhora, permeten la connexió i articulació de la circulació interior del municipi.



Distribució de la xarxa bàsica

L'àmbit urbà del Milà disposa d'una xarxa viària permeable tota ella amb vehicle privat.

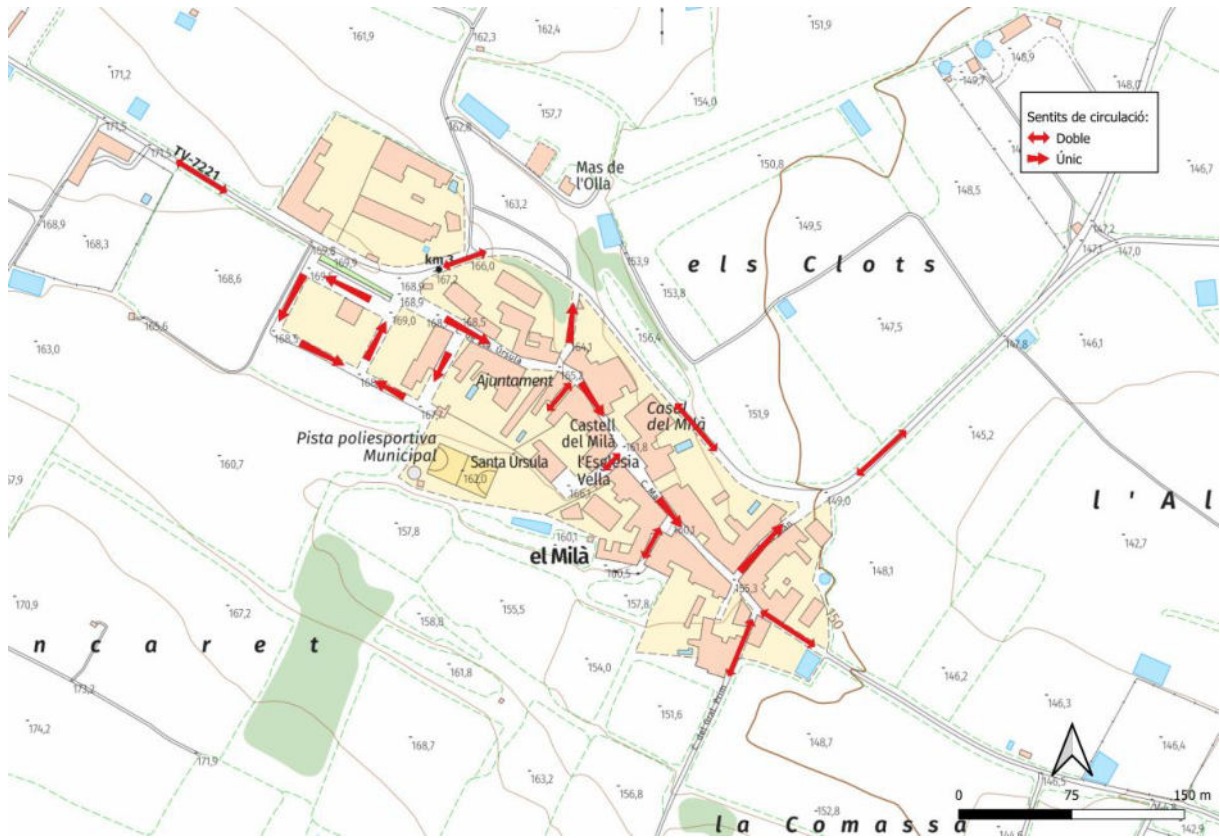


Imatge 25: Plànol 6.1. Jerarquia de la xarxa viària (Font: Elaboració pròpia)

Inventari de sentits de circulació de la xarxa



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



Imatge 26: Plànol 6.2.Sentits de circulació (Situació actual)(Font: Elaboració pròpia)



3.1.5 APARCAMENT

3.1.5.1 Aparcament no regulat

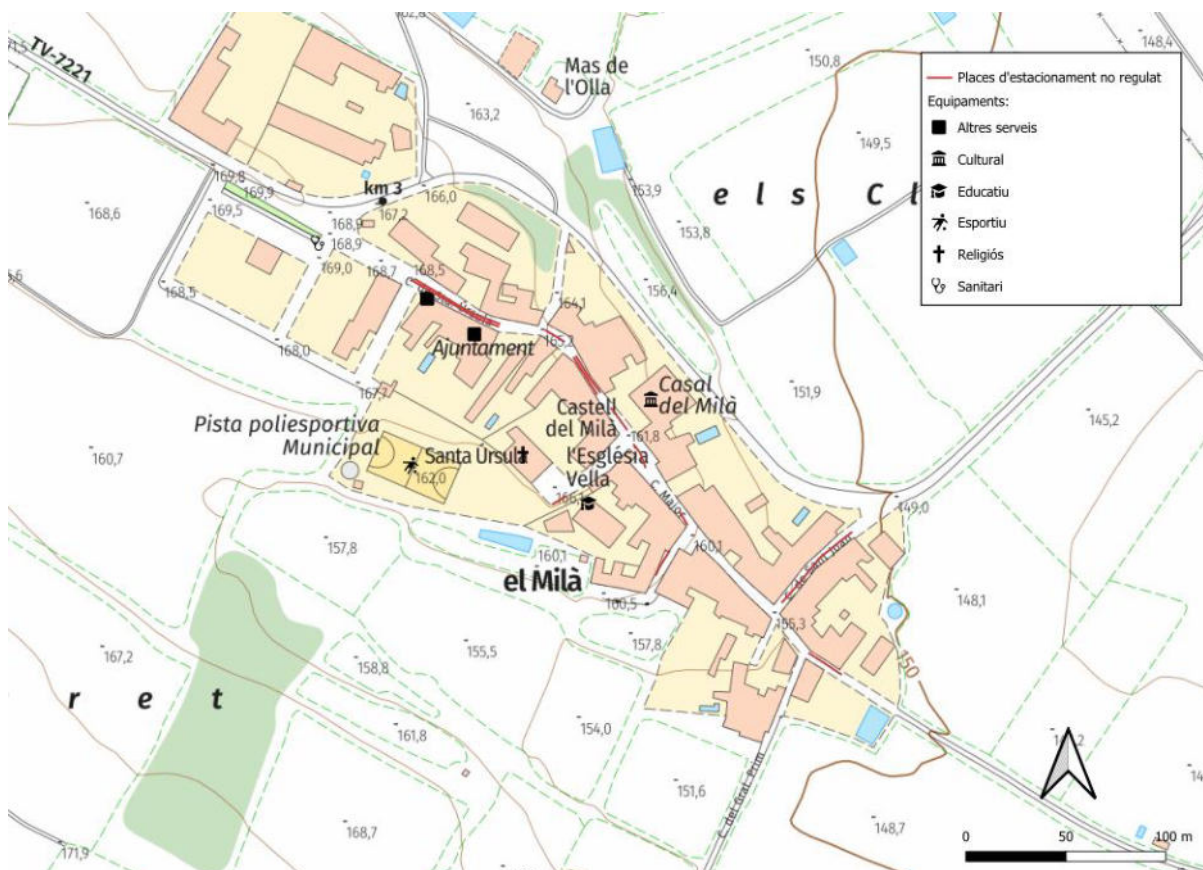
Amb l'objectiu d'identificar la oferta d'estacionament que hi ha a la vila s'han inventariat les diferents places d'aparcament. No existeix zona blava ni de residents, sinó que hi ha pàrquings públics i places de tipologia no regulada.

A més, hi trobem una plaça PMR per a persones amb mobilitat reduïda però no hi ha reserves per a bus o taxi.

D'altra banda, no existeix una clara regulació d'aparcament al municipi i es tendeix a estacionar fins i tot en vies estretes, dificultant el pas dels altres vehicles, els accessos als garatges privats i el trànsit d'altres modes de transport.

A la major part del municipi no es troben senyalitzades les places d'aparcament, només a punts centrals del nucli urbà, on sí estan senyalitzades verticalment i horitzontalment.

S'han inventariat al voltant de 40 espais d'aparcament no regulat.



Imatge 27: Plànol 09. Inventari d'aparcament no regulat(Font: Elaboració pròpia)

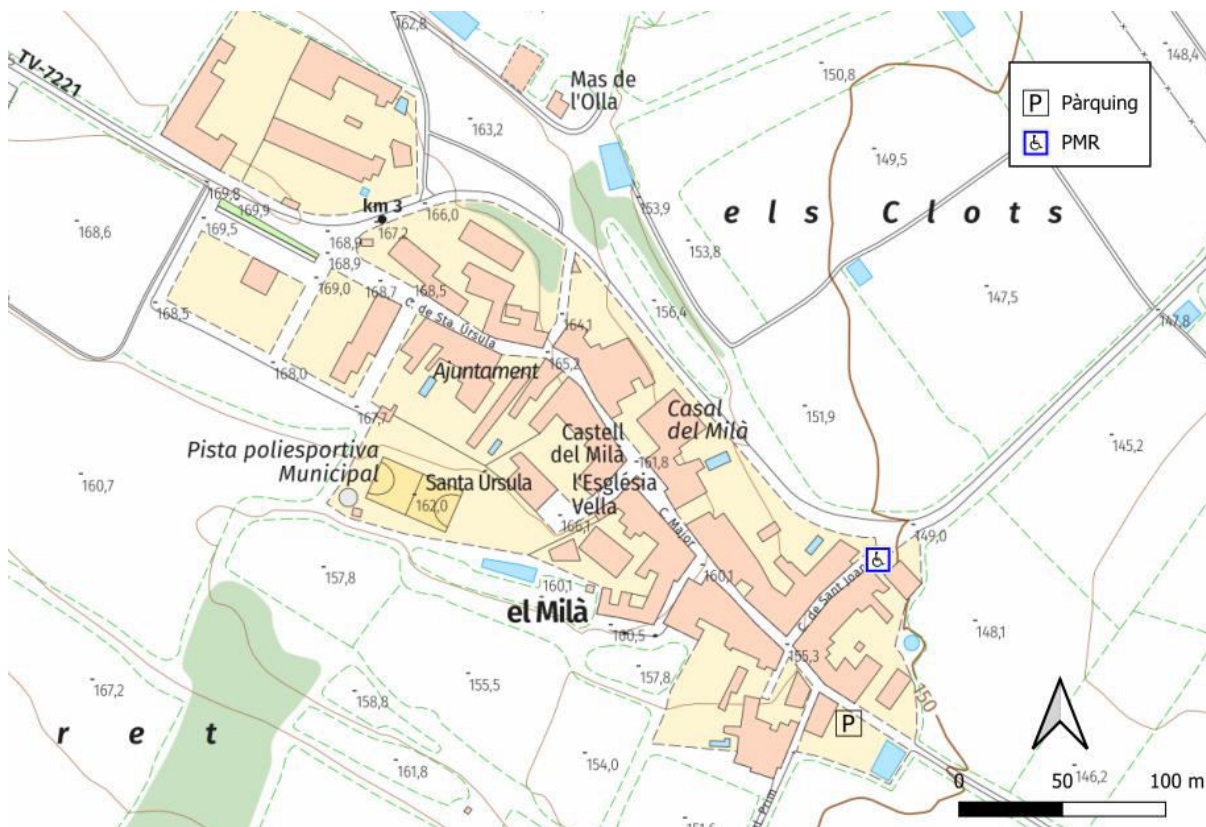


Imatge 28: Diversos vehicles estacionats en la via pública sense plaça regulada (Font: Elaboració pròpia)

3.1.5.2 Aparcament regulat

El municipi del Milà disposa de diverses zones d'aparcament regulat repartides pel municipi. Concretament constà d'un pàrquing públic gestionat per l'ajuntament. El pàrquing té un total de 14 places.

També té un pàrquing de terra provisional al carrer del Pi.



Imatge 29: Plànol 12. Pàrquings El Milà (Font: Elaboració pròpia)



Imatge 30: Pàrquing el Milà (Font: Elaboració pròpia)

3.1.5.3 Places de mobilitat reduïda

En el municipi del Milà s'ha localitzat una plaça de PMR.



Imatge 31: Aparcament PMR (Font: Elaboració pròpia)

3.1.5.4 Distribució urbana de mercaderies(DUM)

Les Directrius Nacionals de Mobilitat del 2006 posen en relleu la complexitat de la problemàtica associada a la distribució urbana de mercaderies, la qual depèn de diversos factors variables segons cada municipi. Aquests factors inclouen la morfologia i funcionalitat de la zona, la seva dimensió, així com el tipus de destinatari de les mercaderies i les característiques logístiques dels operadors involucrats. A més, apareixen tensions entre els diversos actors implicats.

El futur del comerç i la logística, com ara el creixement del comerç electrònic i la reducció de la grandària de les comandes, així com els canvis sociodemogràfics, com el creixement i la densificació de la població, plantejaran nous desafiaments per a la distribució urbana de mercaderies. Això requerirà una adaptació constant per part dels gestors i administradors per mantenir la qualitat de vida i la eficiència en els desplaçaments de mercaderies.

La regulació del transport de mercaderies també es realitza a través de la LOTT (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) 16/1987 de 30 de juliol i el ROTT (Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) 1211/90 de 28 de setembre, tot i que les seves disposicions es limiten principalment al transport de vehicles sobredimensionats o de mercaderies perilloses.

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

3.2 DEMANDA

1.1.1 MOBILITAT GLOBAL

Les dades de mobilitat global considerades per calcular el nombre de desplaçaments que es realitzen diàriament al Milà es basen en l'extrapolació de les dades obtingudes a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2020 al Camp de Tarragona i diverses entrevistes. També s'han tingut en compte les dades de població del 2023 obtingudes a l'IDESCAT.

S'estima que en un dia laborable, de mitjana, es realitzen al Milà 1.121 desplaçaments de mitjana.

Segons el padró hi viuen 180 persones, de les quals els residents fan 678 desplaçaments diàries i els no residents 535 desplaçaments, amb una mitjana de 3,7 desplaçaments/dia.

El principal motiu dels desplaçaments és ocupacional, amb un 65%, mentre que per personal es fan el 35% dels desplaçaments.

El 46% del total dels desplaçaments el realitzen les dones i els homes el 54%, amb una distància de 11,2km i 16 min de mitjana al dia.

A la taula següent es mostra la mobilitat total en un dia feiner així com la distribució dels desplaçaments per mode de transport.

el Milà	Desplaçaments		Modes actius		Transport públic		Vehicle privat	
Intramunicipal	112	9,6%	0	0%	0	0%	108	10,1%
Resta comarca	641	55,3%	0	0%	48	100%	572	53,3%
Resta Camp de Tarragona	407	35,1%	0	0%	0	0%	393	36,6%
Connexió	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL	1.121		0	0%	48	4%	1.073	96%

Taula 17: Elaboració pròpia a partir de les dades EMQ 2020

S'observa que el principal origen/destinació dels desplaçaments es produeixen a la comarca d'Alt Camp, un 55,3%, i el mode de transport més utilitzat és el vehicle privat un 96%.

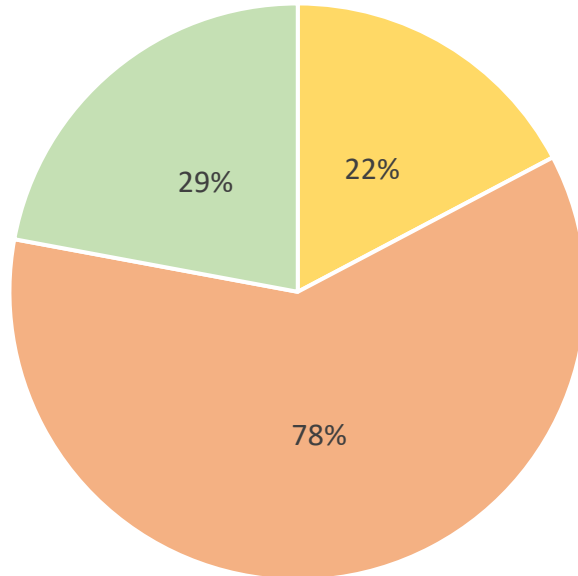
No s'utilitzen els modes actius per als desplaçaments, mentre que a la resta de desplaçaments el vehicle privat predomina significativament sobre la resta.

Destaca la baixa utilització del transport públic, tan sols el 4% del total dels desplaçaments.

A les següents figures s'il·lustra la mobilitat total en un dia feiner dels residents i dels no residents amb origen/destinació al Milà.



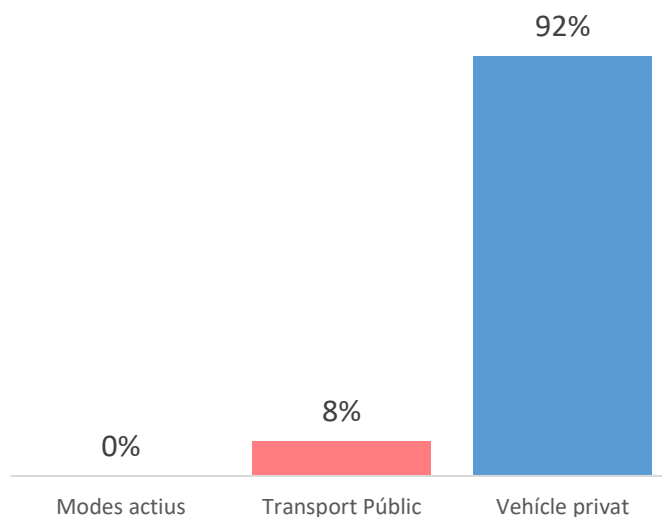
Mobilitat total dia feiner Residents



■ Intramunicipal ■ resta comarca ■ resta Camp de Tarragona

Gràfic 7: Mobilitat dia feiner residents % (Font: Elaboració pròpia)

Distribució Modes de Transport Residents

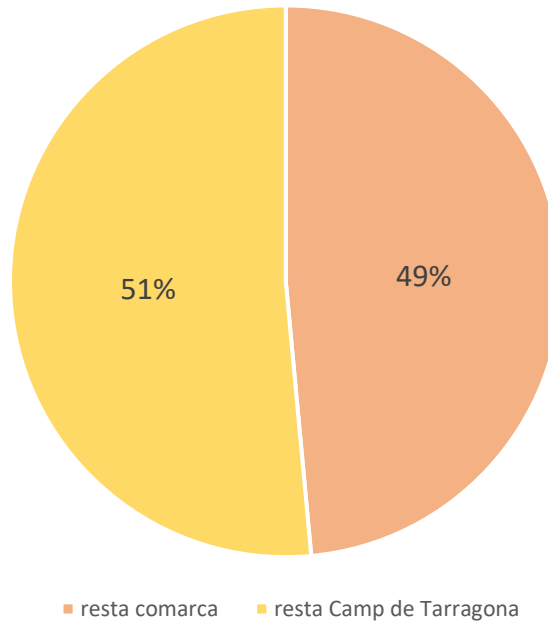


Gràfic 8: Distribució modes de transport residents % (Font: Elaboració pròpia)

Els residents fan 649 desplaçaments diàries de mitjana, principalment a municipis situats dins la comarca de l'Alt Camp, el 78%, al Camp de Tarragona, el 29% i el 22% es generen dintre del municipi.

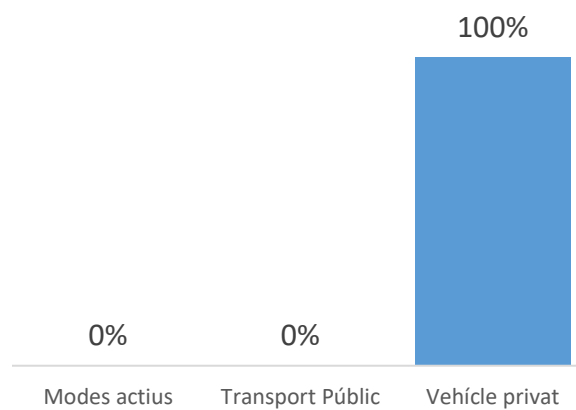
Majoritàriament en vehicle privat, el 92% i el 8% restant en transport públic.

Mobilitat total dia feiner No residents



Gràfic 9: Mobilitat total dia feiner no residents %(Font: Elaboració pròpia)

Distribució Modes de Transport No residents



Gràfic 10: Distribució modes de transport no residents %(Font: Elaboració pròpia)

Els no residents fan 512 desplaçaments diàries amb origen i/o destinació el Milà, principalment a municipis situats al Camp de Tarragona, el 51% i el 49% dins la comarca de l'Alt Camp.

El mode de transport més utilitzat per aquest grup és el vehicle privat amb un 100% sobre el total.



1.1.2 MOBILITAT A PEU

Al Milà no es produeixen desplaçaments a peu.

3.2.1 MOBILITAT AMB BICICLETA Y VMP

A l'entorn municipal del Milà no s'ha detectat l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual a l'interior de la població. A partir de diverses entrevistes, s'ha detectat l'ús de la bicicleta per motius d'oci.

Actualment no existeixen itineraris exclusivament per a ciclistes que connectin el municipi o els diferents nuclis de població amb altres localitats properes.

No s'han trobat ancoratges per aparcar les bicicletes de forma segura, ni a la via pública ni als equipaments.

El present EMUS proposarà alternatives per promoció de l'ús de la bicicleta a les immediacions del municipi.

3.2.2 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Per tal de desplaçar-se des del Milà fins a d'altres municipis existeix un servei de bus amb escasses expedicions diàries.

Degut a les poques freqüències existents i a la manca d'infraestructures, el servei s'utilitza de forma ocasional i existeix una forta dependència del vehicle privat.

A partir de les dades extretes de l'EMQ 2020 es pot observar que es produeixen pocs desplaçaments en transport públic al Milà. De mitjana diària, els residents realitzen, en feiner, 52 desplaçaments en transport públic, tots ells amb origen/destinació Alt Camp i amb edats compreses entre els 4 i els 18 anys, així que suposadament es desplacen per anar a l'escola ja que existeix una línia de bus escolar. D'altra banda, els no residents no efectuen desplaçaments en transport públic.

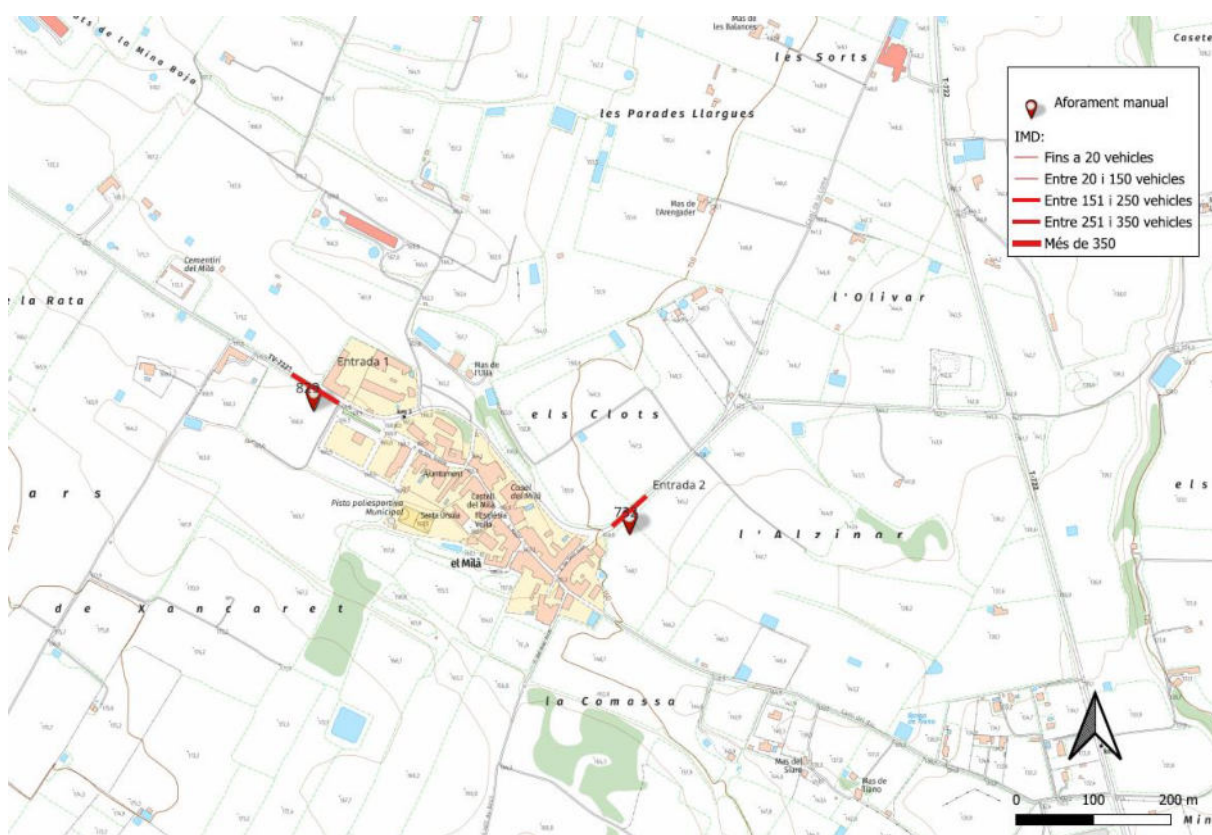
El municipi compta amb dues parades, una al nucli urbà la qual actualment no té marquesina, i la segona a la carretera T-722 on l'accés a peu o en bicicleta fins a la parada no és segur.

El present EMUS proposarà demanar al consell comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies i horaris.

3.2.3 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

Per la realització de l'anàlisi de la mobilitat en vehicle privat s'ha disposat de la informació del Pla d'Aforaments de 2022 de la Diputació de Tarragona, el Pla d'Aforaments de la Generalitat de Catalunya de 2019 i el Mapa de Tráfico del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de 2019. Les dades s'han actualitzat a 2023 a partir d'aforaments puntuals.

L'accés al Milà en vehicle privat s'efectua per la TV-7221, que comunica amb la entrada pel carrer Santa Úrsula i l'entrada pel carrer Sant Joan.

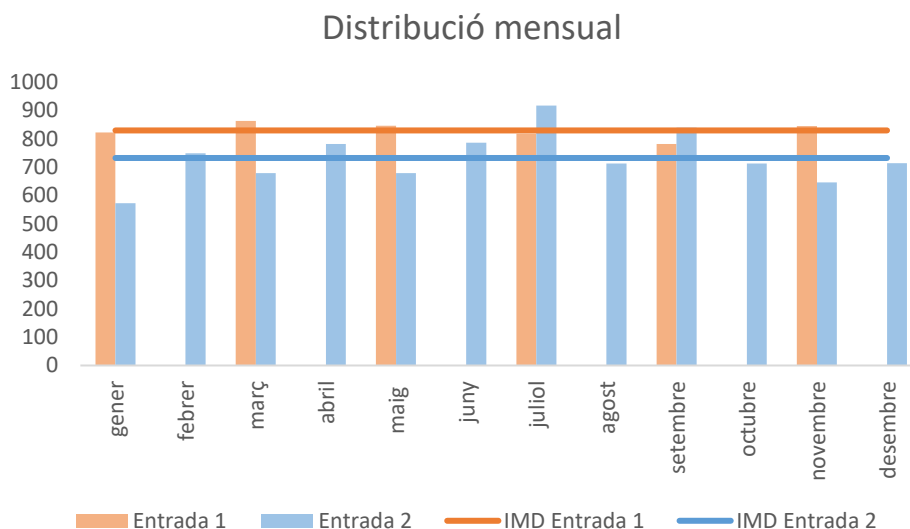


Imatge 32: Plànol 08.Mobilitat en vehicle privat. Aforaments i IMD. (Font: Elaboració pròpia)

En un dia mig hi circulen 829 vehicles entre el Milà i Alcover, i 732 veh. entre el Milà i la T-722, es a dir, les entrades i sortides al Milà pels dos accessos és d'una diferència de 97 veh.

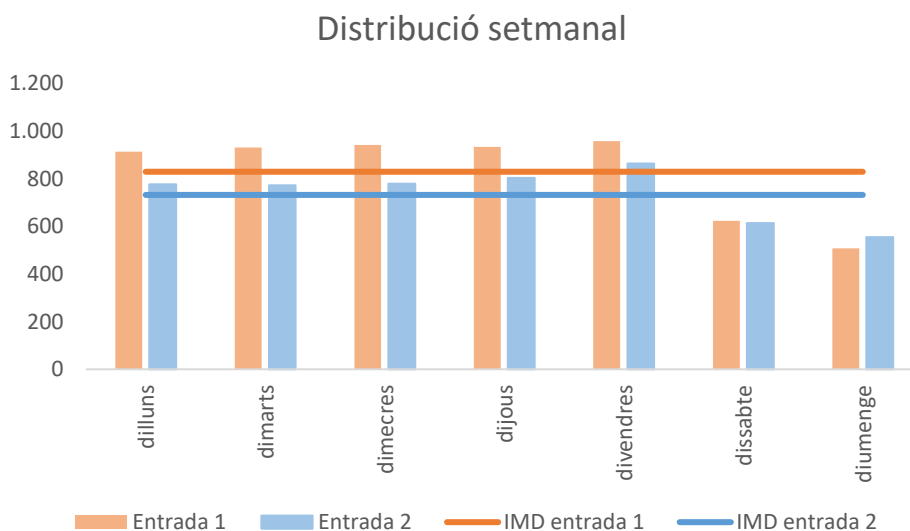


A continuació es mostra la distribució mensual del trànsit als accessos principals per carretera al Milà.



Com es pot observar al gràfic, en la entrada 1 tots els mesos excepte el gener, el setembre estan per sobre del IMD, aquest comportament varia es per la entrada 2.

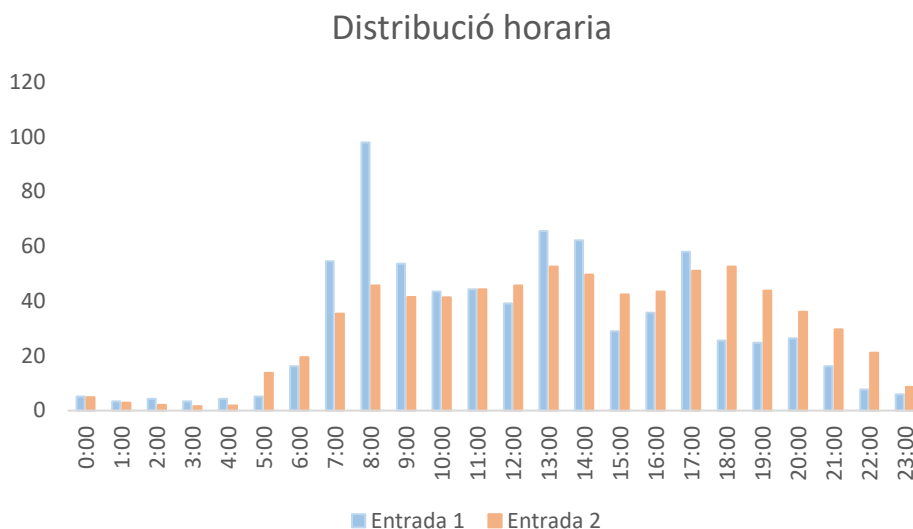
Al gràfic següent es mostra la distribució setmanal del trànsit als accessos principals per carretera al Milà.



Si ens centrem en els dies entre setmana podem observar que tant l'entrada 1 com l'entrada 2 estan per sobre de la IMD degut a que són dies feiners, això implica més desplaçaments de la població, en canvi dissabte i diumenge en les dos entrades estan per sota de la IMD.



Al gràfic següent es mostra la distribució horària en un dia mitjà del trànsit als accessos principals per carretera al Milà.



Les entrades per les dues travesseres del Milà estan limitades a 50km/h. Cal esmentar que els vies internes del municipi no possibiliten circular a una elevada velocitat, ja que els vials són estrets i de doble sentit.

3.2.4 APARCAMENT

La demanda d'aparcament per a residents depèn principalment del nombre d'habitants i del nombre de vehicles existents. S'avalua tant l'aparcament nocturn, és a dir el dels residents, com l'aparcament diürn que inclou, a més, el vinculat a les activitats atractives de mobilitat de residents d'altres municipis.

L'aparcament nocturn s'analitza en termes absoluts a partir de dades del cens mentre que el diürn s'avalua en termes de rotació i ocupació en diversos punts estudiats, a través de campanyes de treball de camp.

3.2.4.1 Volum de demanda d'aparcament

S'ha realitzat un inventari dels vehicles estacionats en el nucli urbà del municipi tant durant el dia com durant la nit per tal de comprendre la demanda actual d'aparcament.



Aparcament diürn

En relació a l'aparcament diürn, en general, no es troben grans dificultats per trobar llocs per estacionar. Tot i això, s'ha observat que en algunes zones del municipi hi ha vehicles estacionats en vials on no hi ha senyalització que delimiti les places, excepte en els pàrquings regulats per l'ajuntament.

En el conjunt del municipi, l'ocupació de les places analitzades és del 37,5% (s'han observat 24 vehicles estacionats) en període diürn, entre les places regulades i els pàrquings. D'altra banda, com no hi ha una regulació clara, tant els residents com els visitants tenen la possibilitat d'aparcar en la majoria dels carrers del municipi.

No obstant això, és important destacar que alguns d'aquests carrers tenen un ample molt reduït i de doble sentit, la qual cosa pot ocasionar problemes de mobilitat entre vehicles i amb altres modes de transport, especialment per als vianants.

La població acostuma a aparcar en aquests carrers fet que dificulta el pas dels vehicles, i la sortida dels veïns del seu domicili al carrer.

El municipi compta amb un pàrking regulat a un extrem del municipi i un altre en construcció a l'altre extrem (provisionalment de terra).

Pàrquings	Ocupació	Places	%Ocupació
1	5	14	35,70%
2	7	30	23,30%

Taula 18: Ocupació dels pàrquings del municipi en període diürn (Font: Elaboració pròpia)

Aparcament nocturn

El mostreig realitzat durant la nit ha permès analitzar la demanda dels residents, on s'ha pogut confirmar que la demanda d'aparcament no es gestiona de manera adequada.

S'ha observat una sobreocupació als carrers i a la plaça de l'església de cotxes estacionats, aproximadament entre 30 i 40 vehicles. En canvi, s'ha constatat que hi ha zones on durant la nit no hi ha vehicles estacionats, tot i que durant el dia havien mostrat una ocupació parcial, com es el cas del pàrking provisional de terra al Carrer del Pi. Finalment s'ha analitzat que al pàrking situat al final del carrer Major presentava una ocupació del 50%.

Aquesta informació permet concloure que l'oferta d'aparcament als extrems del municipi si podria absorbir els vehicles estacionats als carrers sense places regulades. Per això es crucial que es prohibeixi l'estacionament als carrers principals



Imatge 33: Aparcament nocturn del Milà. (Font: Elaboració pròpia)

3.2.5 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

3.2.5.1 Seguretat viària

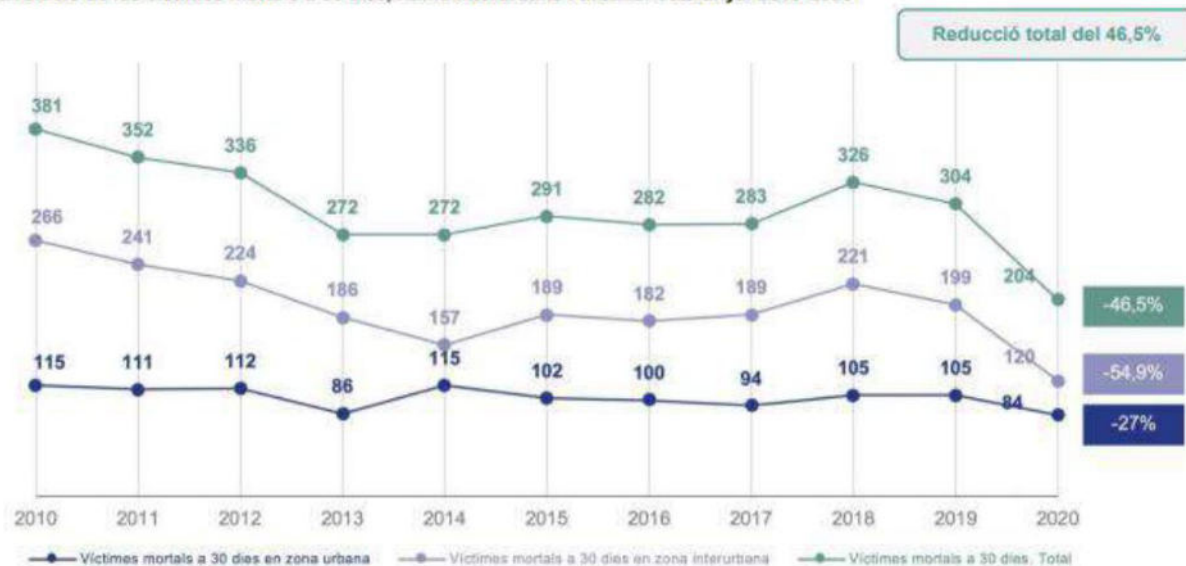
En el sistema de mobilitat actual, una de les principals externalitats és sens dubte la sinistralitat, on la presència del vehicle privat és encara molt més rellevant que la d'altres mitjans de transport.

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

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



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



Imatge 34: Evolució i previsions de víctimes mortals a 30 dies (Font: PSV 2021-2023)

El pla actualment vigent, PSV 2021-2023, fins la realització del següent l'any 2024, té com a objectiu general arribar a la Visió Zero, és a dir, Zero víctimes mortals l'any 2050.

Per aconseguir-ho, es plantegen els següents propòsits.

- Reducció del 18% en el nombre d'infants morts.
- Reducció del 12% de víctimes mortals per atropellament.
- Reducció del 6% de ciclistes víctimes mortals i ferits greus.
- Reducció del 3% de víctimes mortals en gent gran.
- Reducció del 6% de motoristes víctimes mortals i ferits greus.
- Reducció del 6% de víctimes mortals i ferides greus en sinistres viaris durant la jornada laboral i en anar i tornar de la feina.

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

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

- Millorar la qualitat de l'aire.

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

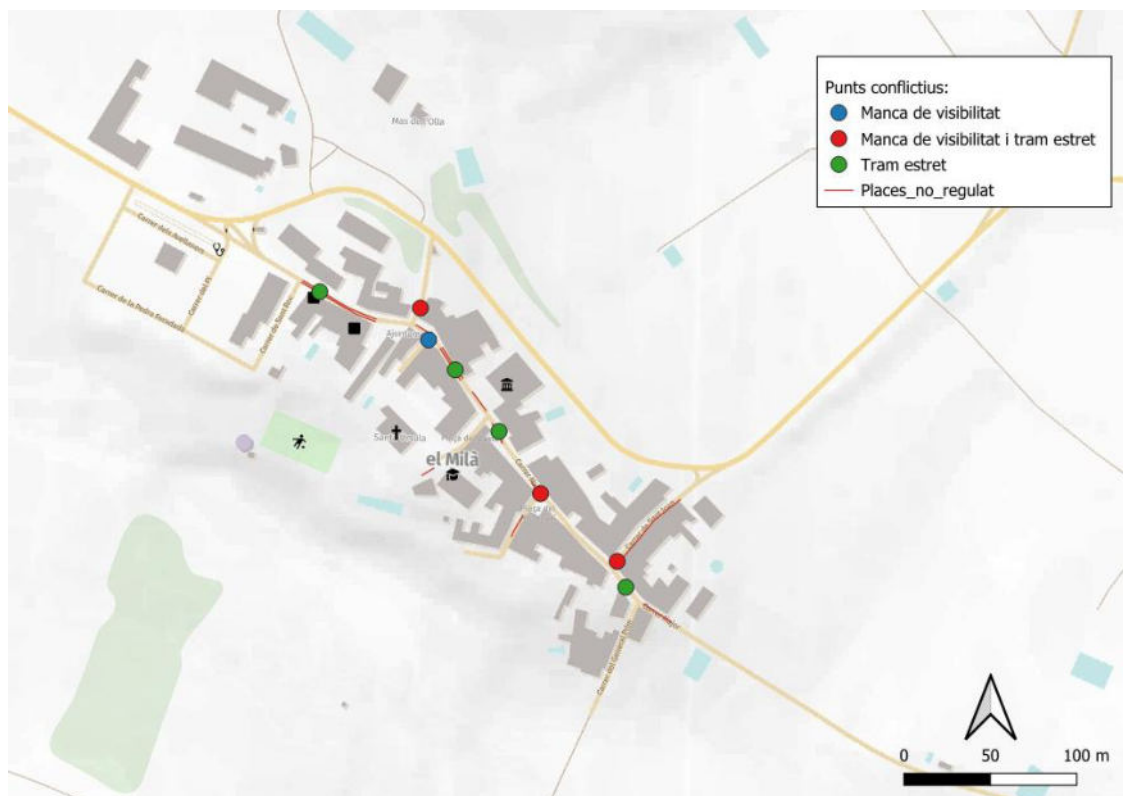
- Repensar l'espai públic cap a una mobilitat més sostenible i segura.
- Adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat.
- Crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat.
- Desenvolupar un espai de cooperació estratègica entre els diferents sectors implicats en la mobilitat intel·ligent.
- Establir els objectius estratègics per a les infraestructures respecte als nous sistemes de mobilitat.
- Desplegar l'estructura necessària per a la gestió del canvi.



Imatge 35: Objectius de mobilitat(Font: Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030)

Accidentalitat

El municipi del Milà no disposa d'un pla de Seguretat Viària. A partir de l'observació directa s'han determinat alguns dels punts que poden causar problemàtiques en la convivència entre els diferents modes de transport.



Imatge 36: Plànol 09.Punts conflictius de la xarxa viària(Font: Elaboració pròpia)

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

La manca de visibilitat en alguns dels encreuaments també posa en risc els vianants i pot ocasionar xocs entre vehicles. Les dades d'accidentalitat del Milà ens indiquen que no s'ha produït ningun accident de trànsit en els últims 5 anys.

Si posem èmfasi en els accidents a la comarca d'Alt Camp comparats amb Catalunya podem observar a la taula que els percentatges en accidents mortals no són similars on la comarca té un major percentatge. Si ens centrem en al gravetat dels accidents observem que els ferits greus i lleus són pràcticament idèntics entre Catalunya i Alt Camp on les morts estan per sobre els de la comarca.

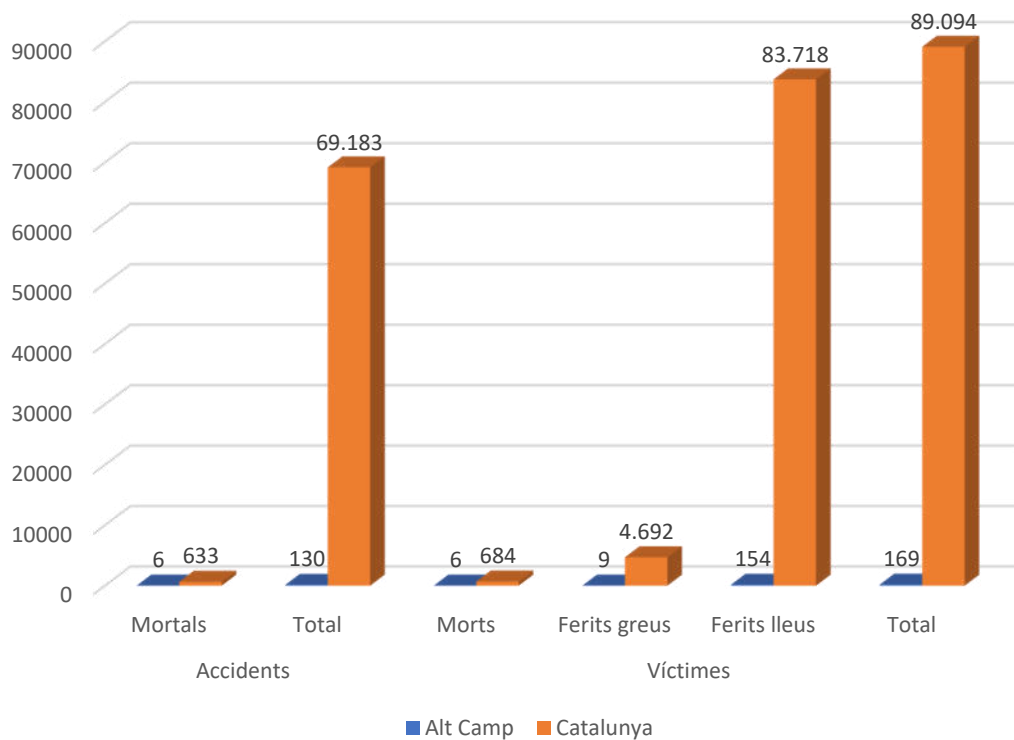
	Accidents	Víctimes		
	Mortals	Morts	Ferits greus	Ferits lleus
Alt Camp	4,62%	3,55%	5,33%	91,12%
Catalunya	0,91%	0,76%	5,27%	93,97%

Taula 19: Accidents de trànsit amb víctimes. Accidents i víctimes. Per gravetat (Percentatges) (Font: IDESCAT)



	Accidents		Víctimes			
	Mortals	Total	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total
Alt Camp	6	130	6	9	154	169
Catalunya	633	69.183	684	4.692	83.718	89.094

Taula 20: Accidents de trànsit amb víctimes. Accidents i víctimes. Per gravetat.(Font: IDESCAT)



Gràfic 11: Accidents de trànsit amb víctimes. Accidents i víctimes. Per gravetat.(Font: IDESCAT)



3.2.5.2 Medi ambient

Pel que fa a la legislació de referència per a l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya és la Llei 34/2007 i el Reial Decret 102/2011, els quals integren la directiva europea de la qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.

A continuació es mostren els objectius de qualitat de l'aire vigents per a cada contaminant.

Diòxid de Sofre (SO₂)

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

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

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

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

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

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

	Base temporal	Valor
Valor límit diari per a la protecció a la salut humana	24 hora	60 µg/m ³ no es podrà superar més de 35 ocasions l'any
Valor límit anual per a la protecció a la salut humana	1 any civil	40 µg/m ³

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

Plom (Pb)

	Base temporal	Valor
Valor límit anual per a la protecció a la salut humana	1 any civil	0,5 µg/m ³

Taula 4. Objectiu de qualitat de l'aire per al Pb d'acord amb el Reial decret 102/2011

Ozó (O₃)

	Paràmetre	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció a la salut humana	Màxim de les mitjanes 8-horàries del dia	120 µg/m ³ no es podrà superar més de 25 ocasions l'any de mitjana en un període de 3 anys	en vigor
Valor límit diari per a la protecció a la salut humana	1 any civil	18000 µg/m ³ ·h de mitjana en un període de 5 anys	en vigor
Nivell crític per a la protecció de la vegetació	1 any civil	120 µg/m ³ en un any	no definida
Llindar d'alerta	1 hora	6000 µg/m ³ ·h	no definida
Nivell crític per a la protecció de la vegetació	1 any civil	180 µg/m ³	en vigor
Valor límit diari per a la protecció a la salut humana	1 any civil	240 µg/m ³	en vigor

 Taula 5. Objectius de qualitat de l'aire per a l'O₃ d'acord amb el Reial decret 102/2011

Monòxid de Carboni (CO)

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

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

Benzè (C₆H₆)

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

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

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micrometres (PM_{2.5})

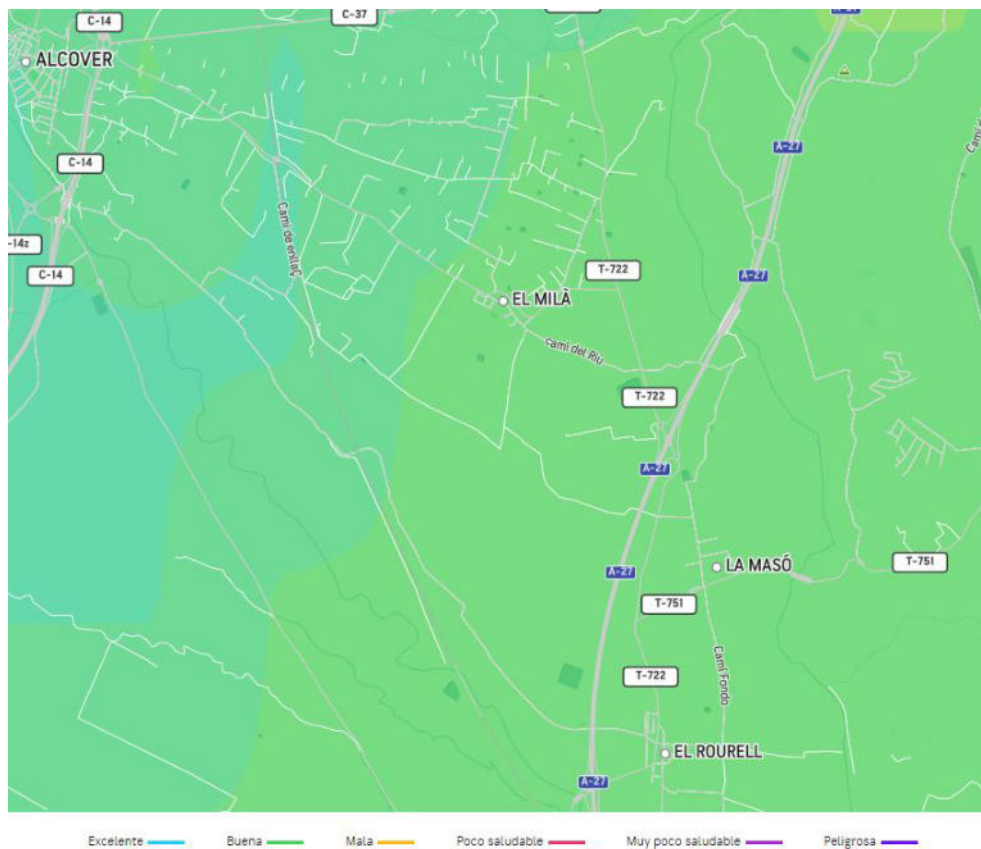
	Base temporal	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció a la salut humana	1 any civil	200 µg/m ³ de NO ₂ no es podrà superar més de 18 ocasions l'any	en vigor
Valor límit anual (+MdT) (fase 1)	1 any civil	40 µg/m ³ de NO ₂	01/01/2015
Valor límit anual (fase 2)	1 any civil	30 µg/m ³ de NO _x	01/01/2020

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

Imatge 37: Anàlisi dels llindars màxims (Font: Qualitat de l'aire de Catalunya)

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

A continuació es mostren els resultats dels nivells de contaminació de l'aire al Milà:



Imatge 38: Anàlisi de la Qualitat de l'Aire (Font: Accuweather)



3.3 SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

Al municipi del Milà no es produeixen desplaçaments a peu. Al terme municipal no s'ha detectat l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual o pendular a l'interior de la població.

Actualment al municipi no existeixen itineraris exclusivament per a ciclistes que connectin el municipi o els diferents nuclis de població amb altres localitats properes.

No s'han trobat ancoratges per aparcar les bicicletes de forma segura, ni a la via pública ni als equipaments.

En relació amb el transport públic hi ha una parada d'autobús al nucli urbà, per tal desplaçar-se des del Milà fins a altres municipis i existeix un servei de bus amb escasses expedicions diàries. També hi ha una línia de bus de servei escolar. Degut a les poques freqüències existents i a la manca d'infraestructures, el servei s'utilitza de forma ocasional i existeix una forta dependència del vehicle privat.

L'accés al Milà en vehicle privat s'efectua per dos entrades la C-14 o la T-722 que enllaça les dos carreteres amb la TV-7221. En un dia mig hi circulen 829 vehicles entre el Milà i Alcover, i 732 veh. entre el Milà i la T-722, es a dir, les entrades i sortides al Milà pels dos accessos és d'una diferència de 97 veh.

En termes generals no es presenten dificultats per estacionar. En algunes zones del municipi s'han detectat vehicles aparcats en diferents vials tot i no haver-hi senyalització que delimiti les places, a excepció del pàrquing regulat per l'ajuntament. El municipi també presenta una alta taxa d'aparcament no regulat, que crea conflicte al nucli urbà ja que dificulta el pas dels vehicles que hi circulen i en ocasions els habitants no poden sortir del seu domicili degut a l'aparcament no regulat.

4. ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

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

4.1 ESTUDI D'ALTERNATIVES

A continuació es comenten breument les línies estratègiques que s'aplicaran al municipi del Milà:

- Reduir l'accidentalitat en l'àmbit urbà.
- Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i la posada en funcionament d'entorns segurs i saludables.
- Incrementar la mobilitat a peu i augmentar els espais amb prioritat per a la seva gestió.
- Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.
- Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta amb espais per a ciclistes i senyalització adequada.
- Optimitzar el funcionament de la xarxa.
- Impulsar els vehicles d'energies alternatives. Tot i que l'ideal és que els desplaçaments es facin en modes de transport alternatius al vehicle privat, en cas de ser l'única alternativa es promourà l'ús dels vehicles alternatius per reduir la contaminació atmosfèrica i acústica derivada de la mobilitat motoritzada.
- Millorar i optimitzar l'espai públic destinat a oferta d'estacionament.
- Implementar i fomentar la distribució de mercaderies eficient.
- Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle ocasionades per la mobilitat a la normativa vigent.
- Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.
- Millorar la informació i formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.
- Promoure iniciatives per impedir l'aparcament no regulat.
- Realitzar un seguiment de l'estudi.

4.2 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

A continuació, es detallen els objectius associats a les propostes de millora de la mobilitat urbana:

- **Incrementar la seguretat viària:** Mitjançant la reducció de la sinistralitat i respectant el repartiment adequat de l'espai públic entre diferents mitjans de transport.
- **Potenciar la mobilitat a peu:** Destinant una àrea més gran i de millor qualitat als vianants, millorant la seguretat i l'accessibilitat per aquests.
- **Fomentar l'ús de la bicicleta:** A través de la incorporació de noves infraestructures i senyalització adients per als ciclistes.
- **Promoure el transport col·lectiu de qualitat:** Tant públic com privat, competint favorablement amb el vehicle privat.
- **Incentivar la utilització raonable del vehicle privat:** Mitjançant mesures que facilitin la transició cap a altres mitjans de transport més sostenibles i promovent la intermodalitat.
- **Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat i ordenar la distribució urbana de mercaderies (DUM):** Assegurant una disposició adequada de places d'aparcament i una logística eficient.
- **Assegurar una distribució de mercaderies eficient:** Que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat del municipi .
- **Reduir la contaminació atmosfèrica i acústica del trànsit:** Mitjançant mesures de control i disminució dels nivells contaminants.
- **Reorganitzar l'aparcament:** Per tal de garantir la integritat dels vehicles del municipi i millorar la gestió de l'espai urbà.
- **Sensibilitzar a la població envers la mobilitat sostenible i segura:** Fomentant la conscienciació ciutadana sobre els beneficis i valors associats a aquest tipus de mobilitat.
- **Desenvolupament de l'EMUS**



5. ACCIONS A DESENVOLUPAR

5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS

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

5.1.1 MOBILITAT A PEU

En la línia estratègica per potenciar la mobilitat a peu i incrementar els espais prioritaris per a vianants, es proposen les següents accions:

- Ampliació de voreres deficientes en la xarxa bàsica de vianants: S'abordarà l'ampliació de les voreres amb deficiències identificades en la xarxa principal de vianants, millorant així la seva accessibilitat i seguretat.
- Implementació de noves voreres on hi ha manca d'infraestructura: Es desenvoluparan nous trams de voreres on la infraestructura actual sigui insuficient, assegurant una connexió fluida i segura per als vianants.
- Reacondicionament de la plaça de l'església i el casal com a àrea exclusiva per a vianants: Es convertirà la plaça de l'església i el casal en un espai exclusiu per als vianants, fomentant un entorn més amable i segur per a la població.

En el marc de l'estratègia per millorar l'accessibilitat i la comoditat dels desplaçaments a peu, s'estableixen les següents propostes:

- Millora de l'accessibilitat als equipaments: Es realitzaran millores per garantir una accessibilitat adequada als diferents equipaments urbans, facilitant així els desplaçaments a peu per als residents i visitants.

5.1.2 MOBILITAT AMB BICICLETA

Dins de l'estratègia per impulsar la mobilitat i la seguretat en bicicleta, amb espais específics i senyalització adequada:

- Amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i fomentar la mobilitat sostenible, es proposa la implementació de zones de sentit únic als carrers, permetent així que les bicicletes i els patinets circulin de manera segura.



Pel que fa a l'estratègia per millorar l'aparcament i les connexions:

- Es proposa la instal·lació d'aparcaments segurs en diferents punts del municipi, garantint així la protecció de les bicicletes i fomentant l'ús de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP).
- A més, es suggereix la instal·lació d'aparcaments específics per a bicicletes i VMP a les parades d'autobús i en zones estratègiques del municipi, promocionant la intermodalitat i facilitant l'accés a aquests mitjans de transport.
- Amb l'objectiu de regular adequadament l'ús de bicicletes i VMP al municipi, es proposa la redacció i implementació d'una ordenança específica que estableixi normes i criteris per a la seva circulació i estacionament.

5.1.3 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Dins de la estratègia per millorar la informació tant per als usuaris com per als conductors:

- Es proposa sol·licitar al Consell Comarcal que incorpori informació estàtica sobre l'estructura de les línies i els horaris a les parades d'autobús i a les marquesines.

Aquesta iniciativa busca proporcionar als usuaris informació clara i accessible sobre els serveis de transport públic disponibles, millorant així la seva experiència i facilitant la planificació dels desplaçaments.

5.1.4 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

Dins de la estratègia per optimitzar el funcionament de la xarxa viària:

- Tenim com a objectiu aprovar una jerarquia viària definida per a la xarxa bàsica de circulació, establint clarament les prioritats i organitzant de manera eficient el trànsit al municipi.
- Es planteja reordenar els sentits de circulació i implementar plans de sentits únics, especialment a les entrades del municipi, amb la finalitat de millorar la fluïdesa del trànsit i garantir una circulació més segura.



- Per gestionar de manera més eficient el trànsit, es considera necessari regular l'entrada de vehicles pesants al municipi, implementant controls horaris per evitar conflictes i garantir la seguretat dels vianants i altres usuaris de la via.

Pel que fa a l'estratègia per impulsar els vehicles alternatius:

- Introduir mesures en les ordenances locals per fomentar l'ús del vehicle elèctric, com la creació d'aparcaments preferents i la instal·lació de punts de recàrrega a la via pública, amb l'objectiu de promoure una mobilitat més sostenible i reduir les emissions contaminants.
- A més, es preveu incloure en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) la previsió de places d'estacionament per a vehicles elèctrics en les noves promocions, contribuint a crear una infraestructura adequada per a aquests vehicles i fomentant la seva adopció.

5.1.5 SEGURETAT VIÀRIA

En la estratègia per reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà:

- Establir un Pla de Sentits Únics que ajudi a minimitzar els riscos d'accidents i ordenar de manera més eficient la mobilitat dins del municipi, prioritzant la seguretat dels vianants i altres usuaris de la via.
- Desenvolupar un Pla de Senyalització específic per a passos de vianants, assegurant una adequada visibilitat i advertència per als conductors i vianants, amb la finalitat de reduir els accidents en zones de pas.
- Amb l'objectiu de regular de manera efectiva la mobilitat i el transport, redactar una ordenança i un reglament que estipuli les normes i les obligacions dels diferents usuaris de la via, contribuint a garantir una convivència segura entre els diferents mitjans de transport.
- Implementar una senyalització específica per a tot el municipi, establint una velocitat màxima de 30 km/hora en totes les zones urbanes, amb l'objectiu de reduir els riscos d'accidents i crear un entorn més segur per als vianants i altres usuaris de la via.

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



- Prioritzar la millora de la seguretat en les interseccions, implementant mesures com senyalització clara, semàfors adequats i disseny de la infraestructura que minimitzi els riscos d'accidents en aquests punts crítics.

5.1.6 APARCAMENT

Dins de la estratègia per millorar i optimitzar l'espai públic destinat a l'estacionament:

- Creació d'aparcaments a punts estratègics del municipi per tal d'acabar amb l'aparcament no regulat al nucli urbà.
- Creació d'aparcament PMR per als residents sol·licitants.

Pel que fa a la estratègia per fomentar una distribució urbana de mercaderies eficient:

- Realitzar un anàlisi exhaustiu de les necessitats d'ubicació de places de càrrega i descàrrega (CD) a prop dels establiments comercials.
- Aprovar una regulació horària flexible que s'adapti a les necessitats específiques del sector comercial, garantint una distribució de mercaderies eficient sense afectar negativament la circulació del municipi.

5.1.7 ACTUACIONS AMBIENTALS

Dins de la estratègia per adaptar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent:

- Integrar criteris ecològics en el procés de renovació de la flota de vehicles municipals, especialment aquells utilitzats en serveis com la neteja urbana. Això inclou la consideració de vehicles més sostenibles i de baixes emissions per reduir l'impacte ambiental i complir amb els estàndards normatius.
- A l'hora de subcontractar serveis o realitzar licitacions promogudes per l'Ajuntament del Milà, tenir en compte criteris ecològics per prioritzar aquelles empreses i projectes que contribueixin a reduir les emissions de gasos contaminants, fomentant així pràctiques més sostenibles i respectuoses amb el medi ambient.

Pel que fa a la línia estratègica de controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat:

- Realitzar un control anual de les emissions al Milà.



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

Dins de la estratègia per millorar la informació i la formació dels ciutadans en matèria de mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública:

- Organitzar campanyes educatives enfocades a la seguretat viària, amb l'objectiu de conscienciar els ciutadans sobre la importància de respectar les normes de circulació i fomentar comportaments segurs a la via pública.
- Llançar una campanya de sensibilització sobre els avantatges de l'ús de la bicicleta, destacant els seus beneficis tant per a la salut com per al medi ambient. Aquesta iniciativa busca promoure l'adopció d'hàbits de desplaçament més sostenibles i la reducció de l'ús de vehicles contaminants.
- Portar a terme una remodelació de la pàgina web municipal per millorar la informació relativa a la mobilitat, proporcionant recursos i orientació sobre alternatives de transport sostenible, horaris de transport públic, rutes ciclistes, entre altres informacions rellevants per als ciutadans interessats en una mobilitat més eficient i respectuosa amb el medi ambient.

5.1.9 ACTUACIONS D'ALTRES ADMINISTRACIONS

En el marc de la línia estratègica del seguiment de l'estudi:

- Establir una estructura tècnica robusta i una comissió de seguiment amb una organització administrativa i tècnica adient. Aquesta comissió estarà encarregada de supervisar i avaluar el desenvolupament de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS), així com d'adaptar les ordenances municipals segons les noves iniciatives que es derivin del mateix.
- Implementar una línia de pressupost municipal específica que consideri les despeses anuals previstes per a l'EMUS. Això assegura que els recursos necessaris estiguin disponibles i assignats adequadament per al desenvolupament continu de les iniciatives de mobilitat sostenible i la seva apropiada implementació en el marc municipal.

5.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT

Cal establir un conjunt de prioritats per a l'execució de les propostes, tenint en compte el període de vigència del Pla, que és de 6 anys des de la seva aprovació.

Per a això, s'estableixen tres fases de desenvolupament de les propostes, cada una amb una durada específica:

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

A més del termini previst per a cada fase, s'assigna una prioritat específica a cada actuació, basada en diversos factors com la urgència de l'acció, el pressupost disponible, els recursos necessaris i els agents implicats (en baixa, mitjana i alta segons el grau de prioritat), (verd menor prioritat, taronja mitjana i vermell alta).

Això significa que una actuació pot ser prioritària però alhora requerir una coordinació complexa o un pressupost considerable, per la qual cosa es podria assignar a la Fase 3. D'altra banda, hi ha propostes que poden requerir una preparació prèvia o que poden ser implementades de forma gradual, i per això s'assignen a les tres fases.

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

Nº	LÍNIA ESTRATÈGICA	PROPOSTA	FASE IMPLEMENTACIÓ	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL
1.1	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà.	P 1	Fases 1,2 i 3	Pla de sentits únics que minimitzin el risc d'accident i ordenin la mobilitat.
		P 2	Fase 1	Pla de senyalització de passos de vianants.
		P 3	Fases 1 i 2	Redacció d'una ordenança i un reglament relacionat amb la mobilitat i el transport.
		P 4	Fase 3	Senyalització de municipi a 30 km/hora

Nº	LÍNIA ESTRATÈGICA	PROPOSTA	FASE IMPLEMENTACIÓ	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL
1.2	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport i posada en funcionament d'entorns segurs i saludables.	P 5	Fase 1	Millorar la seguretat en les interseccions, regular els aparcaments a les voreres.
		P 6	Fase 2	Pla de mobilitat escolar.
2.1	Incrementar la mobilitat a peu i augmentar els espais amb prioritat per la seva gestió.	P 7	Fase 1	Ampliació de les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica de vianants definida.
		P 8	Fase 1	Implantació de vorera allà on hi manca infraestructura.
2.2	Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.	P 9	Fase 1	Millorar l'accessibilitat als diferents itineraris que condueixen als equipaments del poble.
3.1	Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta.	P 10	Fase 2	Fer més amables els carrers perquè les bicicletes i els patinets puguin circular amb seguretat.
3.2	Millorar l'aparcament i les connexions.	P 11	Fase 1,2 i 3	Instal·lar aparcaments segurs a la parada de bus per a bicicletes i patinets.
		P 12	Fase 2	Aparcaments per a bicicletes i VMP als equipaments principals.
		P 13	Fase 1	Redacció i implementació de l'ordenança de bicicletes i de VMP.

Nº	LÍNIA ESTRATÈGICA	PROPOSTA	FASE IMPLEMENTACIÓ	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL
4.1	Millorar la informació a l'usuari i al conductor.	P 14	Fase 2	Demandar al consell comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris a les parades i marquesines.
5.1	Optimitzar el funcionament de la xarxa	P 15	Fase 1,2 i 3	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació i dels sentits únics (Jerarquia viària)
		P 16	Fase 2	Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics.
		P 17	Fase 2	Regular l'entrada de vehicles pesants al municipi (ex. Senyal control horari)
5.2	Impulsar els vehicles alternatius	P 18	Fase 3	Introducció a les ordenances locals de mesures en favor a l'extensió dels vehicles alternatius.
6.1	Millora i optimització de l'espai públic final destinat a oferta d'estacionament	P 19	Fase 2	Reorganitzar l'aparcament del Milà per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carrers estrets del municipi.
		P20	Fase 1	Implementació de places de mobilitat reduïda (PMR) al municipi del Milà.
7.1	Fomentar la distribució urbana de mercaderies eficient	P 21	Fase 1	Anàlisi de les necessitats d'ubicació de places de CD als immediats dels comerços. Regulació horària adaptada a les necessitats del sector.



Nº	LÍNIA ESTRATÈGICA	PROPOSTA	FASE IMPLEMENTACIÓ	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL
8.1	Adequar les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat a la normativa vigent	P 22	Fase 3	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, per exemple els vehicles de neteja, etc.
		P 23	Fase 1 i 2	Considerar criteris ecològics a l'hora de les subcontractacions i licitacions promogudes per l'Ajuntament del Milà
8.2	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat	P 24	Fase 2	Realitzar un control anual de les emissions al Milà.
9.1	Millorar la informació, la formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via.	P 25	Fase 1,2 i 3	Campanyes d'Educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.
		P 26	Fase 1,2 i 3	Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.
		P 27	Fase 2	Remodelar la pàgina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat.

Nº	LÍNIA ESTRATÈGICA	PROPOSTA	FASE IMPLEMENTACIÓ	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA GENERAL
10.1	Seguiment de l'estudi	P 28	Fase 1,2 i 3	Generar una estructura tècnica suficient i una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que permeti desenvolupar el EMUS eficientment i modificar les ordenances municipals amb les noves iniciatives.
		P 29	Fase 3	Creació d'una línia al pressupost municipal que inclogui les despeses anuals previstes per l'EMUS.

Taula 21: Propostes, fases i prioritats (Font: Elaboració pròpia).



5.3 INDICADORS DE SEGUIMENT

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

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

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

6. PARTICIPACIÓ CIUTADANA

7. ANNEXES

ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES	77
ANNEX II: REPORTATGE FOTOGRÀFIC	137



ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES

FITXA D'ACTUACIÓ: 1

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

1. Objectiu a que fa referència:

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

2. Títol d'actuació:

Pla de sentits únics per minimitzar el risc d'accident i ordenar la mobilitat.

3. Descripció actuació:

Àmbit d'actuació:

- **Vehicle privat**
- **Seguretat viària**

Al municipi del Milà, la majoria de les vies presenten una bidireccionalitat, tot i que les condicions, com l'amplada i la visibilitat, puguin ser desfavorables.

Amb la finalitat d'establir un municipi ordenat en termes de mobilitat i garantir la fluïdesa i seguretat dels desplaçaments, es proposa un pla de sentits únics acompanyat d'un increment en la senyalització, segons sigui necessari, utilitzant el Manual de Senyalització Urbana d'Orientació de la Generalitat de Catalunya.

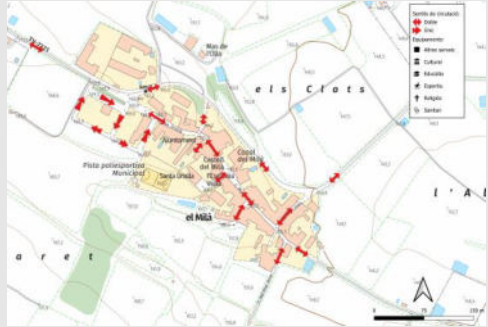
Aquest manual especifica el nombre de lames per cada senyal, l'orientació que ha de tenir i la prioritat de senyalitzar el pol d'atracció segons les distàncies, entre d'altres paràmetres.

L'objectiu d'aquesta proposta radica en corregir la xarxa interna del municipi:

- Simplificar i optimitzar la connectivitat per a vehicles privats, evitant friccions amb altres modes de transport.
- Millorar la qualitat urbana del municipi.
- Augmentar la seguretat en els desplaçaments mitjançant la col·locació de senyalització vertical i horitzontal.

En aquest sentit, es planteja la següent proposta: modificació dels sentits de circulació de diversos carrers, entre els quals destaca Carrer Sant Joan, el Carrer Santa Úrsula i el Carrer Major fins la cruïlla del Carrer Sant Joan.



<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Diversos carrers del nucli urbà del Milà (Carrer de Sant Joan, Carrer Major,...)</p>	
<p>6. Fase:</p>	<p>7. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fases 1, 2 i 3. Prioritat: Mitjana</p>	<p>22.000€</p>
<p>8. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà Diputació de Tarragona</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estat de la senyalització • Víctimes vianants (després vs abans de la proposta) • Víctimes mortals en accidents



FITXA D'ACTUACIÓ: 2

PLA DE SENYALITZACIÓ DE PASSOS DE VIANANTS

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Pla de senyalització de passos de vianants.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

La proposta té com a objectiu abordar la falta de presència de Policia Local o de serveis similars al municipi, juntament amb altres qüestions de seguretat viària i convivència entre els diferents usuaris dels modes de transport.

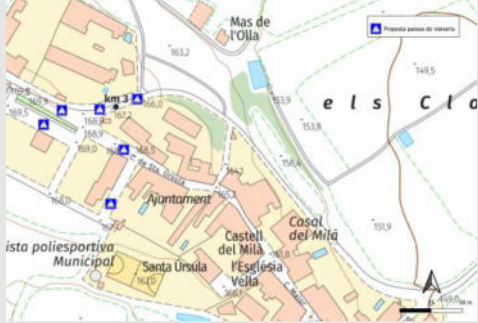
Es destaca la importància de solucionar punts conflictius per garantir la seguretat dels vianants i evitar tensions amb altres vehicles. Un aspecte crític és la manca de passos de vianants a la xarxa principal del municipi, amb només un pas elevat disponible.

A més, es detecta la necessitat d'implementar més passos de vianants a la xarxa bàsica, amb una atenció especial als punts d'interès com l'església o l'ajuntament, que són nodes importants de connexió.

L'objectiu principal d'aquesta proposta és millorar la seguretat viària i promoure la convivència entre els diferents usuaris de la via. Es busca reduir la sensació d'inseguretat entre els vianants i els ciclistes, especialment enfront dels vehicles que circulen a velocitats no adequades, que poden representar un perill per als altres usuaris de la via.

Es vol donar una major sensació de seguretat als vianants i fomentar el desplaçament a peu com a mitjà de transport, amb l'objectiu final de millorar la qualitat de vida a la localitat.



<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Aquells punts on no hi ha voreres i es concentren un major nombre de vehicles i zones de màxima conflictivitat.</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1, Prioritat: Baixa</p>	<p>8.000€</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passos de vianants • Passos de vianants senyalitzats • Passos vianants adaptats PMR • Accidentalitat als passos de vianants (abans i després de l'aplicació de la proposta).

FITXA D'ACTUACIÓ: 3
REDACCIÓ D'UNA ORDENANÇA I UN REGLAMENT RELACIONAT AMB LA MOBILITAT I EL TRANSPORT
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

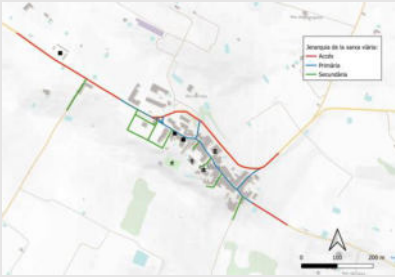
3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

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

La proposta busca establir una ordenança i un reglament específic per regular diversos aspectes de la mobilitat i el transport al Milà, abordant qüestions com l'ocupació de la via pública, el respecte entre vehicles i vianants, la gestió dels vehicles de mobilitat personal (VMP), la circulació de bicicletes, la regulació de càrrega i descàrrega, la velocitat dels vehicles privats i els requisits per als passos de vianants.

L'objectiu fonamental d'aquesta proposta és millorar la seguretat viària i fomentar la convivència pacífica entre els diferents usuaris dels mitjans de transport. Es pretén reduir la sensació d'inseguretat entre vianants i ciclistes, especialment enfront dels vehicles que poden representar un perill a velocitats inadequades.

A més, s'espera promoure l'ús responsable de la via pública, establint normes clares sobre zones d'aparcament, circulació de vehicles i gestió dels VMP. També es busca garantir una convivència corresponent entre els diferents actors del trànsit, facilitant el desplaçament tant a peu com amb altres mitjans de transport.

<p>En resum, la finalitat principal és crear un marc normatiu que asseguri la seguretat de tots els usuaris dels carrers del Milà i promogui un ús responsable i respectuós de l'espai públic, fomentant una mobilitat més segura, sostenible i eficient per a la població.</p>	
<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Tot el municipi.</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fases 1 i 2, Prioritat: Mitjana</p>	<p>450€</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Víctimes mortals en accidents (Comparar abans i després de l'aplicació de la proposta). • Accidents amb víctimes (Comparar abans i després de l'aplicació de la proposta). • Xarxa primària o bàsica • Mesurar la velocitat dels vehicles per veure si ha minvat.



FITXA D'ACTUACIÓ: 4

SENYALITZACIÓ DEL MUNICIPI A 30 KM/HORA

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Senyalització del municipi a 30 km/hora

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

La proposta es centra en les implicacions positives de la reducció de la velocitat màxima en les zones urbanes, en línia amb la modificació del Reglament General de Circulació que estableix els límits de velocitat a 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació, 20 km/h en plataformes úniques de calçada i vorera, i 50 km/h en vies de dos o més carrils per sentit.


Aquesta mesura té com a objectiu principal millorar la seguretat viària, reduir la freqüència d'accidents i disminuir la gravetat de les lesions en cas d'impacte. Alhora, contribueix a pacificar l'entorn urbà, fent-lo més amable per als vianants i altres usuaris de la via, i millorar la qualitat ambiental, tant en termes acústics com atmosfèrics.

Per aconseguir aquests objectius, es proposa una revisió i actualització de la senyalització vertical i horitzontal per reflectir els nous límits de velocitat. A més, es planteja reforçar la senyalització de limitació de velocitat en punts crítics per a la seguretat viària i analitzar la xarxa de carrers, prioritzant la seva adaptació als nous límits de velocitat.



A més, es considera estudiar la possible evolució de les actuals zones 30 cap a carrers de prioritat per al vianant, amb l'objectiu de crear entorns més segurs i agradables per als residents i visitants. També es proposa considerar la opció de fer zona 30 la TV-7221 per el tram que passa a prop del municipi.

En resum, la proposta busca una transformació positiva de l'entorn urbà, prioritzant la seguretat i el benestar dels ciutadans i fomentant una mobilitat més sostenible i respectuosa amb el medi ambient.

<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Tot el municipi.</p> <p>Instal·lació de control de velocitat amb càmeres radars a les entrades de la TV-7221 del Milà.</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 3, Prioritat: Baixa</p>	<p>9.000€ en senyalització vertical i horitzontal i 2.175€ per radar</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zones 30 • Sancions anuals per excés de velocitat(anuals). • Prioritat per a vianants (zona 20).

FITXA D'ACTUACIÓ: 5

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

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

Aquesta iniciativa té com a objectiu prioritari millorar la seguretat en aquells punts del municipi que s'han identificat com a conflictius. En aquests llocs s'ha observat una manca de visibilitat o són passatges estrets.

En el cas de baixa visibilitat en una intersecció, es poden instal·lar elements urbans com pilones o dissenyar la intersecció amb una forma d'orellera per reduir els riscos. A més, es pot millorar la visibilitat amb l'ús de miralls i simplificant els sentits de circulació per disminuir els accidents.

Pel que fa a l'estacionament de vehicles, s'ha de evitar en zones amb poca visibilitat i optar per crear estacionaments per a motos o, si és necessari, prohibir l'aparcament en aquells punts específics per evitar obstaculitzar la visibilitat.

Simplificar els sentits de circulació també pot ajudar a reduir els accidents al municipi.

El Milà també presenta carrers molt estrets que es converteixen en punts de risc. Segons la normativa, si la distància entre façana i façana és de 7 metres o menys, el carrer s'hauria de convertir en una plataforma única, eliminant l'estacionament de vehicles per millorar la circulació i la seguretat dels vianants.



<p>L'objectiu d'aquesta proposta és:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Millorar la seguretat viària i la convivència entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport • Reduir la inseguretat dels vianants i bicicletes. • Evitar que els vehicles que circulen a velocitats inadequades i que suposin un risc per als altres modes de transport, en especial els vianants. • Donar major grau de seguretat als vianants i potenciar que la població vagi a peu en els desplaçaments. 	
<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Principals punts conflictius del municipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrer Major - Carrer de Sant Úrsula - Carrer de Sant Joan 	
<p>6. Fase:</p>	<p>7. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1, Prioritat: Alta</p>	<p>17.000€ en senyalització vertical, horitzontal i en miralls.</p> <p>2.800€ per metre quadrat de plataforma única (aproximadament).</p>
<p>8. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporació d'orellanes/pilones on hi ha manca de visibilitat. • Reforçament de miralls on hi ha manca de visibilitat. • Plataforma única en els pas estrets. • Limitació de l'aparcament en els passos estrets • Constatar si es redueixen les situacions de conflicte.

FITXA D'ACTUACIÓ: 6

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

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

Partint del principi que la xarxa de vianants ha de ser accessible i segura, és encara més crucial garantir un entorn escolar òptim, que permeti als infants desplaçar-se de manera autònoma amb seguretat. Per tant, és imprescindible senyalitzar adequadament l'entorn escolar, tant vertical com horitzontalment, i també prendre mesures per millorar la seguretat immediata de l'entorn escolar, com la instal·lació de pilones de protecció a les voreres.


Actualment, l'absència de voreres a l'entorn de l'escola presenta un problema de seguretat notable. És necessari realitzar una enquesta a l'escola per comprendre quins són els principals mitjans de transport utilitzats pels infants per arribar al centre educatiu i tornar a casa. En el cas que el vehicle motoritzat sigui el mode de transport predominant, és crucial facilitar altres alternatives com caminar o anar en bicicleta, que no només promouen l'autonomia sinó també la confiança dels infants.



Considerant l'amplada mínima recomanada de 1,80 metres per a les voreres, és essencial garantir una amplada addicional de 2 metres davant dels accessos escolars per permetre un flux continu de vianants, especialment durant les hores punta, sense interrupcions ni congestions.

En termes generals, és fonamental adoptar mesures per pacificar el trànsit al llarg dels itineraris escolars i, sobretot, a la zona d'accessos, mitjançant la implementació de zones de velocitat reduïda (zona 30), prioritat peatonal o carrers exclusivament per a vianants.

Per dur a terme l'enquesta i implementar les modificacions necessàries, és indispensable assolir un consens entre l'Associació de Mares i Pares d'Alumnes (AMPA) i l'Ajuntament. La col·laboració entre aquests dos actors és clau per garantir la seguretat i l'accessibilitat de l'entorn escolar per als nostres infants.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Entorn escolar i xarxa bàsica de vianants.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitjana	Cal un estudi a detall.
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà i AMPA	<ul style="list-style-type: none"> • Modificacions fetes/no fetes. • Vorera incorporada. • Senyalització vertical. • Enquesta escolar realitzada o no realitzada.

FITXA D'ACTUACIÓ: 7

AMPLIACIÓ DE LES VORERES AMB DEFICIÈNCIES DE LA XARXA BÀSICA DE VIANANTS DEFINIDA.

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

Millorar les condicions de mobilitat a peu és una prioritat clau per promoure un sistema de mobilitat sostenible. L'objectiu principal és optimitzar les condicions per als vianants, destinant una major superfície d'espai públic i millorant la seva accessibilitat i seguretat, amb l'objectiu d'incrementar la mobilitat peatonal.


En primer lloc, és essencial assegurar la existència de voreres que ofereixin uns nivells de seguretat i comoditat adequats. Les dimensions mínimes necessàries per a una vorera són de 65 cm, tot i que s'ha de contemplar el doble d'aquesta mesura per facilitar el pas simultani de dues persones. A més, cal considerar els elements addicionals com carros de compra, cotxets de nadons o paraigües, que requereixen un espai addicional per circular.

Permetre l'encreuament de dues persones en direccions oposades necessita una amplada de 1,50 metres, mentre que per a persones amb paraigües o cadira de rodes, cal un espai de 1,80 metres. La presència de vitrines comercials o l'espai de fricció amb la calçada a causa de les portes dels vehicles estacionats també afecta l'espai disponible per als vianants.

Per tant, es considera òptim disposar d'una amplada mínima de vorera de 2 metres, la qual cosa permet una circulació còmoda, especialment en zones amb baixa afluència de vianants.



Al Milà trobem carrers sense voreres o que tenen menys de 0,9 m. Per això es proposa començar a actuar a l'entorn dels equipaments municipals. Aquests punts hauran de complir amb l'Ordre TMA/851/2021, garantint un mínim 1,8 m d'amplada.

4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
L'àmbit d'actuació són aquelles voreres molt estretes o inexistents.	
6. Fase:	7. Estimació cost (en €):
Fase 1, Prioritat: Alta	2.700€ per m2 de vorera.
8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà, Diputació de Tarragona, fons <i>Next Generation</i> i del MITMA per potenciar la mobilitat sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> • Passos vianants adaptats PMR • Dèficit per a vianants • Prioritat per a vianants



FITXA D'ACTUACIÓ: 8

IMPLANTACIÓ DE VORERA ALLÀ ON HI MANCA INFRAESTRUCTURA

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Implantació de vorera allà on hi manca infraestructura.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

Aquesta proposta té com a objectiu que tots aquells carrers que no tenen vorera n'incorporin o bé es busqui alguna alternativa per garantir la seguretat del vianant, com pot ser la reducció de la velocitat o una plataforma única.

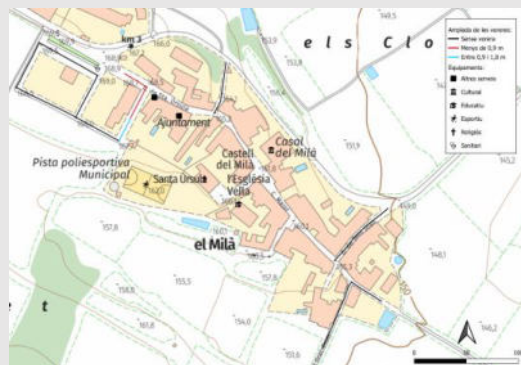
Tanmateix, es proposa apostar per l'urbanisme tàctic com a alternativa per reduir l'espai dedicat al vehicle privat i incrementar la seguretat dels vianants.

Aquesta possibilitat, a part de ser més econòmica, permet actuar de forma ràpida i precisa.

4.Àmbit d'actuació:

Aquells carrers on no hi ha vorera a l'actualitat: Carrer Zona Oest, Carrer Santa Úrsula, Carrer Major, Carrer Sant Joan.

5. Zona d'actuació:





6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1, Prioritat: Mitjana	2.700€ per m2 de vorera.
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà, fons comunitaris destinats a projectes de mobilitat sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Voreres accessibles (després de materialitzar l'actuació)

FITXA D'ACTUACIÓ: 9
MILLORAR L'ACCESSIBILITAT ALS DIFERENTS ITINERARIS ALS EQUIPAMENTS DEL POBLE
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

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

Al Milà s'han identificat un total de 8 equipaments municipals. Malgrat que la xarxa bàsica actual connecta aquests equipaments, existeixen punts on el vehicle privat ocupa una gran part de l'espai públic, generant potencialment conflictes amb els vianants, que són el col·lectiu més vulnerable.


És essencial tenir en compte que els principals desplaçaments a peu es produeixen a prop de l'església i d'altres equipaments clau del municipi, per la qual cosa és crucial assegurar la seva accessibilitat.

Actualment, molts dels principals equipaments municipals tenen voreres molt estretes, amb una amplada inferior a 0,9 metres o fins i tot sense vorera. En aquests casos, els vianants es veuen obligats a circular per la calçada, compartint espai amb els vehicles motoritzats.

A més, hi ha camins d'entrada i sortida del municipi que no disposen de vorera i que connecten amb alguns equipaments.

Una altra àrea d'atenció per millorar l'accessibilitat als equipaments del poble són els passos de vianants. En alguns casos, aquests passos no existeixen, la qual cosa pot dificultar encara més la mobilitat dels vianants.



<p>4. Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>L'entorn immediat dels equipaments i la xarxa bàsica de vianants.</p>	
<p>6. Fase:</p>	<p>7. Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1, Prioritat: Alta</p>	<p>2.500€</p>
<p>8. Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9. Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà, gestors d'equipaments</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Comprovar si els habitants accedeixen als equipaments caminant en comptes d'en vehicle privat. • Preguntar als vianants sobre la seguretat dels desplaçaments a peu.

FITXA D'ACTUACIÓ: 10

FER MÉS AMABLES ELS CARRERS I PERQUÈ LES BICICLETES I ELS PATINETS PUGUIN CIRCULAR AMB SEGURETAT

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

L'objectiu d'aquesta proposta és crear zones pacificades als diversos carrers, restringint-ne la circulació del vehicle privat o modificant els sentits de circulació per convertir-los en vies de un sol sentit. Això es proposa amb la finalitat de proporcionar un entorn més segur per a ciclistes i usuaris de patinets elèctrics.

Inicialment, aquesta proposta està dirigida als carrers de la xarxa principal i les vies de plataforma única, sempre garantint la seguretat dels vianants. Per tant, es requeriran les següents accions:

- Implementació de pavimentacions úniques en les zones designades per a la pacificació.
- Senyalització clara dels carrers de direcció única on s'apliqui aquesta mesura, assegurant una orientació adequada per als conductors.



4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Xarxa viaria bàsica del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitjana	2.700€ per metre quadrat de plataforma única i 200€ per senyal vertical
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà.	<ul style="list-style-type: none"> • Xarxa ciclista • Víctimes mortals en accidents • Accidents amb víctimes

FITXA D'ACTUACIÓ: 11

INSTAL·LAR APARCAMENTS SEGURS A LA PARADA DE BUS PER A BICICLETES I PATINETS

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Instal·lar aparcaments segurs a la parada de bus per a bicicletes i patinets.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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


Per promoure l'ús de la bicicleta, és essencial disposar d'una xarxa ciclista ben connectada i d'aparcaments segurs per a les bicicletes. Aquests aparcaments han de situar-se especialment a prop dels centres de mobilitat clau, com ara equipaments municipals, centres sanitaris, establiments comercials i parades de transport públic. La presència d'aparcaments per a bicicletes en les parades de transport públic fomenta la intermodalitat i ofereix una opció de desplaçament més sostenible.

Actualment, no s'han identificat aparcaments per a bicicletes al municipi ni a les parades d'autobús.

Per millorar aquesta situació, es proposa la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes a la parada d'autobús. Aquests aparcaments poden ser en forma d'U invertida o, per augmentar la seguretat, es pot considerar un model en gàbia o Bicibox.

Aquesta mesura proporcionaria una opció segura i convenient per als usuaris de bicicletes que utilitzen el transport públic, fomentant així l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament a la ciutat.



<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Parada de bus.</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 1,2 i 3, Prioritat: Alta</p>	<p>Cal un estudi de detall.</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà, ADIF</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Controls d'ocupació d'ús estacionaments. • Aparcaments bicicletes.



FITXA D'ACTUACIÓ: 12

APARCAMENTS PER A BICICLETES I VMP ALS EQUIPAMENTS PRINCIPALS.

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Aparcaments per a bicicletes i VMP als equipaments principals i als interiors dels centres.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

Malgrat la manca d'una xarxa específica per a bicicletes al municipi, hi ha vies residencials i carrers amb límit de velocitat de 30 km/h que poden ser utilitzats per a aquest propòsit.

En aquest context, és crucial que els equipaments públics com l'ajuntament, el centres culturals i esportius disposin d'aparcaments segurs per a bicicletes i VMP a prop per fomentar-ne el seu ús.

És important recordar que l'ús de la bicicleta promou un estil de vida actiu, beneficia la salut de l'usuari i té un impacte positiu en el medi ambient.

Per tal de promoure l'ús de la bicicleta entre els habitants, es proposa la incorporació d'aparcaments per a bicicletes i VMP a l'entorn de l'església i l'ajuntament.

Aquesta mesura no només facilitaria l'accés als serveis municipals per als ciclistes, sinó que també incentivaria l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport al poble.



<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Equipaments municipals.</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 2, Prioritat: Baixa</p>	<p>175€ cada mòdul d'aparcament de 6 bicicletes</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ocupació aparcaments bicicletes • Aparcaments bicicletes



FITXA D'ACTUACIÓ: 13

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

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- Seguretat viària
- Mobilitat en bicicleta
- Altres

És essencial establir una regulació clara i legal sobre la circulació de bicicletes i VMP (Vehicles de Mobilitat Personal) al municipi. Aquesta proposta té com a objectiu principal la redacció i implantació d'una ordenança de circulació per a bicicletes i VMP, la qual especificarà els espais on poden circular, les velocitats permeses i les condicions en les quals els usuaris poden o haurien de circular.

L'objectiu d'aquesta ordenança és seguir les directrius establertes per la Direcció General de Trànsit (DGT) per a una circulació segura i eficient dels usuaris de VMP, així com tenir en compte les experiències i les normatives vigents d'altres municipis, com ara l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Barcelona, que han estat pioners en aquest àmbit.

Aquest marc normatiu definirà clarament els espais per on poden circular les bicicletes i VMP, les velocitats màximes permeses en cadascun d'aquests espais, així com altres condicions i normes de seguretat que els usuaris han de seguir. L'objectiu final és promoure una circulació segura i adequada tant per als ciclistes com per als usuaris de VMP, contribuint a millorar la mobilitat i la convivència al municipi.

Es proposen les següents actuacions:

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



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

INFRAESTRUCTURA

El disseny i la construcció de las infraestructures ciclistes (vias i estacionaments), seguirà els criteris determinats en el Pla Director de la Bicicleta

CIRCULACIÓ

BICI	Calçada, sempre que no circulin a una velocitat anormalment reduïda.
BICI I VMP	Preferiblement per la via ciclista.
	Poden circular per àrees 30 i zones residencials
	Hauran de respectar la senyalització general i la normativa sobre circulació i tràfic, així com aquella altra que es pugui establir expresament a aquest efecte per les autoritats municipals amb competència en la matèria.
	Prohibir la circulació pels carrers i les zones peatonals.

OBLIGACIONS I PROHIBICIONS

BICI	Ús de casc obligatori en menors de 16 anys.
VMP	Casc i elements de seguretat : segons normativa municipal(recomanable que portin). Obligatori en menors de 16 anys.
BICI I VMP	Ús d'elements reflectants durant la nit.
	Prohibit l'ús d'auriculars i ús del telèfon mòbil.
	Timbre per alertar als altres usuaris.
	Obligació de sotmetre's a les proves d'alcohol i drogues
VMP	Només autoritzats per transportar a una persona.

ESTACIONAMENT

En els espais específicament acondicionats amb aquesta finalitat. En el cas de no existir aparcaments en un radi de 75 m, les bicicletes podran ser amarrades a elements del mobiliari urbà (24 hoes màx.), sempre que no es realitzi ningun dany al element de mobiliari urbà, no es vegi alterada la seva funció, ni es dificulti el trànsit peatonal ni la circulació de vehicles i la vorera sigui inferior a 1,5 m.

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

4. Àmbit d'actuació:

5. Zona d'actuació:

Tot el municipi del Milà.



6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1, Prioritat: Mitjana	350€
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà	<ul style="list-style-type: none"> • Realització de la ordenança. • Seguiment de l'ordenança per part dels usuaris. • Evolució de les sancions a VMP i bicicletes.

FITXA D'ACTUACIÓ: 14
DEMANAR AL CONSELL COMARCAL LA INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ ESTÀTICA DE L'ESTRUCTURA DE LES LÍNIES, HORARIS A LES PARADES I MARQUESINES
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Demandar al consell comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris a les parades i marquesines.

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en transport públic**


En relació amb la informació estàtica de les parades de transport públic, és fonamental garantir que disposin dels elements essencials per a una experiència de l'usuari satisfactòria. Això inclou el nom de la parada, el codi i la tira horària, així com, en el cas de les marquesines, un plànol actualitzat de tota la xarxa de transport públic.

Per millorar la intermodalitat i proporcionar informació útil als usuaris, es proposa el següent:

- Fer una crida al Consell Comarcal perquè incorpori la informació actualitzada a les parades de bus.
- Realitzar un inventari de les parades de bus per identificar i eliminar qualsevol obstacle que pugui impedir el seu correcte funcionament.
- Millorar la informació a les parades mitjançant la incorporació d'un plànol actualitzat amb totes les línies de transport disponibles.
- Instal·lar senyalització dinàmica amb panells d'informació als usuaris.
- Realitzar tasques de manteniment regulars per assegurar que totes les parades continguin la informació correcta i estiguin en condicions òptimes de funcionament.

Aquestes mesures tenen com a objectiu millorar l'experiència dels usuaris de transport públic, facilitant la seva planificació de viatges i fomentant l'ús del transport públic com a



opció de mobilitat sostenible.	
4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Parades de transport públic (autobús).	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 2, Prioritat: Mitjana	Sense cost per a l'Ajuntament.
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Consell Comarcal	<ul style="list-style-type: none"> • Cobertura del transport públic • Cobertura territorial del transport públic • Productivitat transport públic urbà • Freqüència de pas • Parades amb marquesina

FITXA D'ACTUACIÓ: 15
APROVACIÓ DE LA XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ I DELS SENTITS ÚNICS (JERARQUIA VIÀRIA)
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

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

Per definir la xarxa bàsica destinada al trànsit dels vehicles motoritzats, s'han tingut en compte els resultats dels aforaments manuals realitzats al municipi, així com un anàlisi de les vies existents per classificar-les en categories específiques:

- Vies d'accés: Aquestes vies connecten el municipi amb les vies interurbanes i tenen un caràcter interurbà. Formen part de la xarxa bàsica, permetent desplaçaments de llarg abastament dins de la zona urbana i assegurant la connectivitat amb la xarxa exterior.

Dins de la xarxa bàsica es diferencien les següents categories:

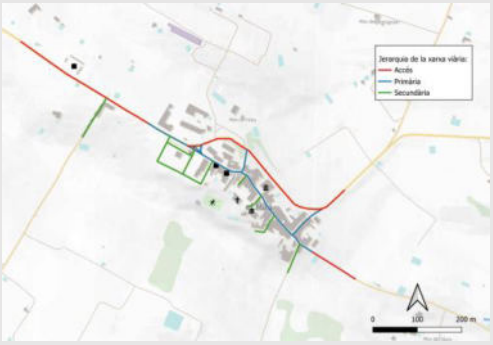
- Xarxa primària o estructurant: Aquestes vies suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris de la ciutat. Normalment són vies col·lectores amb un trànsit elevat, essencial per connectar les grans artèries urbanes amb tots els barris de la ciutat i garantir la connectivitat interna.
- Xarxa secundària: Aquestes vies complementen la xarxa de primer nivell absorbint part de la capacitat i connectant el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Són vies de connectivitat de segon nivell i articulen la circulació interior dels barris del municipi. Poden tenir una sola via i les interseccions poden estar regulades per senyalització vertical o semàfors.



- Resta de xarxa urbana: Aquesta xarxa, també coneguda com a xarxa local o no bàsica, està composta pels carrers residencials, zones 30, i zones amb prioritat per al vianant. Prioritza l'espai compartit i les zones d'estada, limitant la presència del vehicle privat per fomentar un entorn urbà més amable i segur per als vianants.

L'objectiu de definir aquesta xarxa bàsica és redistribuir l'espai públic per donar prioritat a altres usos a més del simple trànsit de vehicles, convertint part d'aquest espai en zones de convivència i d'estada. La distribució de la xarxa bàsica es realitza considerant la intensitat de trànsit i prioritant la reducció de la presència del vehicle privat en altres carrers de la ciutat.

A excepció de l'accés per la TV-7221, la resta de la xarxa bàsica proposada registra una intensitat de trànsit inferior als 200 vehicles per dia i sentit, una dada que ajuda a ajustar l'espai destinat a aquest mitjà de transport.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el nucli urbà del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 i 3, Prioritat: Mitjana	1.500€
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Consell Comarcal	<ul style="list-style-type: none"> • Xarxa primària o bàsica • Repartiment modal intern • Repartiment modal intern-extern (mobilitat generada) • Repartiment modal intern-extern (mobilitat atreta) • Autocontenció



FITXA D'ACTUACIÓ: 16

REORDENAR SENTITS DE CIRCULACIÓ I PLA DE SENTITS ÚNICS

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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


Respecte a la proposta anterior relacionada amb l'adopció d'un Pla de Sentits Únics, és necessari destacar la importància dels carrers principals, com el carrer de Santa Úrsula i el Carrer Major, ja que són les vies més concorregudes tant per vianants com per vehicles privats.

La condició de doble sentit d'aquests carrers, juntament amb una amplada no òptima per als desplaçaments dels habitants, crea tensions entre els diferents usuaris que circulen per aquestes vies. És essencial abordar aquesta situació per millorar la seguretat i la comoditat dels desplaçaments.



La implementació d'un Pla de Sentits Únics en aquestes vies principals podria ser una solució efectiva per reduir els conflictes entre vianants i vehicles, optimitzant així l'espai disponible i millorant la fluïdesa del trànsit. Aquesta mesura podria contribuir a crear un entorn urbà més segur i amable per als residents i visitants del municipi.

Per això amb l'objectiu de simplificar i millorar la connectivitat amb vehicle privat i enriquir la qualitat urbana del municipi, es proposa fer aquests dos carrers de sentit únic en direcció carrer Santa Úrsula i posteriorment la continuació que és el Carrer Major fins arribar al Carrer Sant Joan on també s'aplicaria sentit únic utilitzant-lo com a sortida del poble.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Accés Carrer Santa Úrsula, Carrer Major i Carrer Sant Joan.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 2 , Prioritat: Baixa	2.000€
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà, Diputació de Tarragona	<ul style="list-style-type: none"> • Enquesta als habitants • Analitzar l'evolució en el nombre d'accidents.



FITXA D'ACTUACIÓ: 17

REGULAR L'ENTRADA DE VEHICLES PESANTS AL MUNICIPI (ex. Senyal control horari)

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- **Transport i distribució de mercaderies**
- **Seguretat viària**


La presència de vehicles pesants en el municipi pot afectar significativament el trànsit, la qualitat de vida dels residents i el correcte funcionament dels altres modes de transport. A més, també pot provocar danys als paviments dels carrers i les voreres. Per això, és essencial implementar mesures eficients per gestionar l'impacte d'aquests vehicles.

Una de les accions clau és la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal que indiqui clarament les àrees designades per a la càrrega i descàrrega de vehicles pesants, així com els horaris en què aquestes activitats estan permeses. Aquesta senyalització ajuda a informar els conductors de vehicles pesants sobre els llocs on poden realitzar aquestes tasques de manera legal i segura.

A més, establir controls horaris pot contribuir a limitar l'impacte del trànsit de vehicles pesants en moments crítics del dia, com ara les hores punta de circulació. D'aquesta manera, es pot reduir la congestió del trànsit i els conflictes amb els altres usuaris de la via, millorant la circulació i la seguretat per a tots els residents.

En conjunt, aquestes mesures de gestió són fonamentals per mantenir una convivència correcta i segura entre els vehicles pesants i la resta del trànsit urbà, així com per preservar la infraestructura viària i millorar la qualitat de vida dels habitants del municipi.



<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<p>Punts d'entrada al municipi (vies d'accés).</p>	
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 2 , Prioritat: Mitjana</p>	<p>180€ per senyal vertical o rètol informatiu</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Espai viari distribució urbana de mercaderies • Zones de càrrega/descàrrega • Intensitat de vehicles pesants

FITXA D'ACTUACIÓ: 18

INTRODUCCIÓ A LES ORDENANCES LOCALS DE MESURES EN FAVOR DE L'EXTENSIÓ DELS VEHICLES ALTERNATIUS. APARCAMENTS PREFERENTS, PUNTS DE RECÀRREGA A LA VIA PÚBLICA. INCLOURE AL POUM LA PREVISIÓ DE PLACES D'ESTACIONAMENT PER A VEHICLES ELÈCTRICS A LES NOVES PROMOCIONS.

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Introducció a les ordenances locals de mesures en favor a l'extensió dels vehicles alternatius. Aparcaments preferents, punts de recàrrega a la via pública. Incloure al POUM la previsió de places d'estacionament per a vehicles elèctrics a les noves promocions..

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

És de vital importància fomentar l'ús del vehicle elèctric amb l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible i reduir les emissions de contaminants fòssils, millorant així la qualitat de l'aire i reduint el soroll. Aquest impuls cap a vehicles elèctrics s'alinea amb la tendència observada a nivell europeu i català, on hi ha un creixent interès en augmentar la flota de vehicles elèctrics i híbrids.

En aquest sentit, la DIPTA té com a objectiu promoure la instal·lació d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a tots els municipis abans del 2030. Aquests punts de recàrrega s'haurien de situar a la calçada o en vies amb una amplada superior a 3 metres, assegurant que no es redueixi l'espai útil per als vianants i complint amb les dotacions mínimes d'estructura de recàrrega establertes pel RD 1053/2014.

Els avantatges derivats de l'adquisició i ús de vehicles elèctrics són significatius i inclouen descomptes fiscals per als conductors que disposin de vehicles ECO o etiquetes zero emissions, així com avantatges com l'aparcament gratuït a zones de càrrega, la possibilitat de circulació per zones restringides i la reserva d'aparcament preferent i gratuït. A més, la implantació de la xarxa elèctrica en noves construccions facilita l'estacionament per als usuaris de vehicles elèctrics, afavorint-ne així la adopció.

Per tant, es proposa incrementar el protagonisme del vehicle elèctric mitjançant mesures que el potenciïn a l'ordenança municipal, amb l'objectiu que els desplaçaments que no es puguin fer en altres modes de transport, com el transport públic o els desplaçaments a peu o en bicicleta, contribueixin a reduir la contaminació atmosfèrica i acústica al municipi.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi del Milà	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 3 , Prioritat: Baixa	6.000€
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà, Diputació de Tarragona	<ul style="list-style-type: none"> • Aparcament punt de recàrrega • Temps d'ocupació mitjà



FITXA D'ACTUACIÓ: 19

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

1.Objectiu a que fa referència:

Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat.

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

- **Mobilitat en vehicle privat**
- **Aparcament**
- **Seguretat viària**

Al Milà no hi han grans dificultats per trobar estacionament ja que es pot fer a la majoria de carrers, però s'ha localitzat que algunes vies tenen una amplada molt reduïda i compten amb carrers de doble sentit que es on es genera el conflicte.

En aquests casos l'aparcament pot ocasionar problemes tant a la mobilitat entre vehicles com en altres modes de transport, també ocasiona que alguns veïns no puguin treure el seu vehicle del seu domicili en conseqüència del aparcament no regulat.

És en aquests punts on es proposa reorganitzar l'aparcament per tal d'alliberar vehicles de l'espai públic, una de les mesures necessàries a implementar es la col·locació de pilones mòbils a la plaça de l'església on esta prohibit aparcar però hi ha presencia d'aparcament no regular. En el cas dels carrers on actualment s'aparca a ambdós costats, es prohibirà l'aparcament a les bandes i així es donarà més espai als vianants i es facilitarà el pas d'altres vehicles.

Per tal de donar una solució a la problemàtica es proposa promoure l'aparcament als extrems del municipi on actualment hi ha pàrquings públics un d'ells en desenvolupament actualment.



FITXA D'ACTUACIÓ: 20	
IMPLEMENTACIÓ DE PLACES DE MOBILITAT REDUÏDA (PMR) AL MUNICIPI DEL MILÀ.	
1.Objectiu a que fa referència:	
Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat.	
2.Títol d'actuació:	
Implementació de places de mobilitat reduïda (PMR) al municipi del Milà.	
3.Descripció actuació:	
<p>Àmbits d'actuació:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitat en vehicle privat - Aparcament - Seguretat viària <p>En el municipi del Milà només s'ha localitzat una plaça PMR concretament es troba al carrer de Sant Joan.</p> <p>Es necessària la creació d'una plaça PMR al carrer principal del municipi ja que és més accessible per als habitants i visitants del poble.</p>	
4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Carrer Major.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1 , Prioritat: Alta	300€ per plaça PMR.



8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà	<ul style="list-style-type: none"> • Aparcament regulat en via pública. • Inventari de vehicles aparcats en a la plaça PMR.



FITXA D'ACTUACIÓ: 21	
ANÀLISI DE LES NECESSITATS D'UBICACIÓ DE PLACES DE CD ALS IMMEDIATS DELS COMERÇOS. REGULACIÓ HORÀRIA ADAPTADA A LES NECESSITATS DEL SECTOR	
1.Objectiu a que fa referència:	
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat del municipi.	
2.Títol d'actuació:	
Anàlisi de les necessitats d'ubicació de places de CD als immediats dels comerços. Regulació horària adaptada a les necessitats del sector.	
3.Descripció actuació:	
Àmbits d'actuació: <ul style="list-style-type: none"> - Transport i distribució de mercaderies - Seguretat viària <p>Per tal d'ordenar i optimitzar la C/D del municipi, es proposa estudiar on estan ubicades les àrees on els dirigeixen els vehicles de transport de mercaderies i quin horari d'ús tenen per tal de basar la seva ordenació en el coneixement de la realitat urbana.</p> <p>Una zona estratègica per la implementació d'aquesta plaça seria el carrer del costat de l'ajuntament ja que es un punt cèntric i té davant el casal del poble.</p>	
4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Zones de càrrega i descàrrega delimitades al nucli urbà.	

6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1 , Prioritat: Alta	240€ per cada substitució de senyals verticals.
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà, Diputació de Tarragona	<ul style="list-style-type: none"> • Espai viari distribució urbana de mercaderies • Zones de càrrega/descàrrega • Intensitat de vehicles pesants



FITXA D'ACTUACIÓ: 22

CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS EN LA RENOVACIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS, PER EXEMPLE ELS DE NETEJA

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:


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

En el procés de renovació de la flota de vehicles municipals, és essencial considerar les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat per tal de reduir l'impacte ambiental i promoure una gestió més sostenible.

Per aconseguir-ho, cal dur a terme diverses accions:

- Inventari de la flota actual de vehicles municipals: És necessari realitzar una revisió exhaustiva de tots els vehicles actuals en ús per comprendre l'estat de la flota i identificar les àrees de millora necessàries.
- Definició d'estàndards de consum i emissions: Es requereix establir criteris clars sobre els nivells acceptables de consum de combustible i emissions contaminants per als nous vehicles a adquirir. Aquests estàndards han de ser ambiciosos i sostenibles per contribuir de manera efectiva a la reducció de l'impacte ambiental.
- Implantació de criteris ecològics en la renovació de les flotes municipals: S'ha de prioritzar l'adquisició de vehicles amb baixos nivells de consum i emissions, optant preferentment per opcions elèctriques, híbrides o altres tecnologies netes. Aquesta decisió ha de ser recolzada per polítiques municipals que fomentin l'ús de vehicles més sostenibles.



<p>-Inclusió de càlculs específics en els plecs de condicions dels contractes de serveis: En els processos de licitació i contractació de serveis municipals, és crucial incorporar criteris relacionats amb la sostenibilitat i l'eficiència dels vehicles utilitzats per garantir que les empreses adjudicatàries compleixin amb els requisits ambientals establerts.</p> <p>L'objectiu principal d'aquesta proposta és avançar en la reducció de les emissions de contaminants fòssils per millorar la qualitat de l'aire i l'entorn acústic del municipi, amb la finalitat de promoure la salut i el benestar dels residents i dels visitants. Així mateix, es busca potenciar l'adopció de vehicles nets a la flota municipal, contribuint a una gestió més responsable i respectuosa amb el medi ambient.</p>	
<p>4.Àmbit d'actuació:</p> <p>Per tal de millorar les condicions ambientals es proposa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renovar tota la flota, incorporant vehicles híbrids i elèctrics. • Es proposa que a mesura que es tingui partida pressupostària es vagin renovant els vehicles més antics i substituir aquells vehicles contaminants més nous. <p>Per tant, l'àmbit d'actuació és tot el municipi del Milà.</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p> 
<p>6.Fase:</p> <p>Fase 3 , Prioritat: Baixa</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p> <p>Cal un estudi de detall.</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p> <p>Ajuntament del Milà, Diputació de Tarragona, fons europeus per a la sostenibilitat</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emissió de gasos d'efecte hivernacle CO2 • Emissions de contaminants atmosfèrics del transport

FITXA D'ACTUACIÓ: 23
CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS A L'HORA DE LES SUBCONTRACTACIONS I LICITACIONS PROMOGUDES PER L'AJUNTAMENT DEL MILÀ
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

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

És essencial promoure criteris ecològics per fomentar un canvi cap a una mobilitat més sostenible, augmentar la consciència ambiental i impulsar la sostenibilitat en tots els àmbits de la vida urbana. En aquest sentit, és fonamental que l'Ajuntament lideri aquesta iniciativa per establir un clar exemple i inspirar canvis de comportament en la ciutadania.

Per això, és crucial considerar criteris ecològics en els processos de subcontractació o licitació de serveis. L'objectiu principal és seleccionar empreses que puguin oferir solucions sostenibles, com l'ús de vehicles ecològics i la implementació de pràctiques d'estalvi energètic.

Mitjançant aquest enfocament, l'Ajuntament no només reforçarà el seu compromís amb la protecció del medi ambient, sinó que també contribuirà a incentivar i premiar les empreses que adoptin pràctiques més respectuoses amb el planeta. Aquesta estratègia no només té l'objectiu de millorar la qualitat de vida als municipis, sinó també de preservar el medi ambient per a les generacions futures.



4. Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
<ul style="list-style-type: none"> - Establir convenis o vincles amb altres administracions locals per participar en criteris ecològics. - Fomentar estalvi de recursos materials, mitjançant l'ús de les noves tecnologies de la comunicació. - Garantir l'adquisició i la demanda de productes o articles amb el màxim e matèria primera reciclada. - Garantir l'adquisició i demanda de productes i articles amb qualitats ambientalment positives o la eliminació de substàncies tòxiques, durabilitat o facilitat de reciclatge. - Per esdeveniments s'hauria d'executar un Pla d'informe d'ambientalització, fomentant l'ús de noves tecnologies per la difusió del coneixement. <p>En cas de que sigui necessari utilitzar matèries reciclades i consolidar un manual de bones pràctiques ambientals.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduir l'impacte ambiental causat per la mobilitat generada per l'organització i execució de l'esdeveniment mitjançant el foment de la mobilitat més sostenible i l'ús de vehicles amb menys emissions. - Fomentar altres mesures de millora ambiental (com la reducció de consums d'energia i aigua) als espais destinats a l'esdeveniment i als allotjaments oferts als participants. - Garantir la sensibilització ambiental dels assistents i la formació ambiental del personal involucrat en l'organització i execució de l'esdeveniment. 	

<ul style="list-style-type: none"> - Incloure als plecs de condicions municipals que s'utilitzin vehicles menys contaminants. - Coordinar i pactar amb tots els equips sobre els mínims exigits en els plecs a nivell general d'Ajuntament per tenir un criteri general. 	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 , Prioritat: Baixa	Sense cost associat
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Sense cost associat	<ul style="list-style-type: none"> • Emissió de gasos d'efecte hivernacle CO2 • Emissions de contaminants atmosfèrics del transport • Distància mitjana dels desplaçaments



FITXA D'ACTUACIÓ: 24

REALITZAR UN CONTROL ANUAL DE LES EMISSIONS AL MILÀ

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

Realitzar un control anual de les emissions al Milà.

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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

En l'actualitat, manquen dades actualitzades sobre les emissions generades pel trànsit al municipi del Milà. La disponibilitat d'aquestes dades és crucial per avaluar i aplicar adequadament les normatives europees en matèria de contaminació atmosfèrica.

Per abordar aquesta manca d'informació, es proposa dur a terme un control anual de les emissions al Milà mitjançant l'ús d'una estació mòbil. Aquesta estació es desplaçaria als principals punts de trànsit, especialment aquells coincidents amb les carreteres de la Diputació, on es produeix una major concentració de vehicles.

L'objectiu principal d'aquesta proposta és múltiple:

- Conèixer i divulgar la informació sobre qualitat atmosfèrica: A través d'aquest control anual, es proporcionaria informació precisa sobre les emissions de contaminants als ciutadans, fomentant la transparència i la consciència sobre la qualitat de l'aire al municipi.
- Avaluar la qualitat ambiental per a la millora continua: Les dades obtingudes permetran avaluar l'estat de la qualitat ambiental i identificar àrees on calgui implementar mesures per a la seva millora, contribuint a un entorn més saludable per a la població i la natura.
- Tenir dades objectives per prendre mesures: Aquesta iniciativa proporcionarà dades objectives i científiques que facilitaran la presa de decisions en matèria de polítiques públiques i actuacions urbanístiques, permetent actuar de manera precisa en aquells punts on es detectin problemes d'emissions contaminants.



<p>4.Àmbit d'actuació:</p>	<p>5. Zona d'actuació:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Estudiar la qualitat de l'aire del municipi per aplicar millores. - Reduir l'impacte acústic a partir de tenir vehicles municipals el més nets possibles. - Incidir en carrers amb major concentració de partícules com pot ser la TV-7221. - Per esdeveniments s'hauria d'executar un Pla d'informe d'ambientalització, fomentant l'ús de noves tecnologies per la difusió del coneixement. 	<p>OBJECTIUS EMISSIONS CO₂ CATALUNYA 2030 (MTCO₂)</p> <p>39,7 MTCO₂ - 5,5%</p> <p>Objectiu UE: 28,2 MTCO₂</p> <p>Objectiu IPCC: 24,8 MTCO₂</p>
<p>6.Fase:</p>	<p>7.Estimació cost (en €):</p>
<p>Fase 2 , Prioritat: Mitjana</p>	<p>3.500€</p>
<p>8.Possibles fonts de finançament:</p>	<p>9.Indicador d'avaluació de proposta:</p>
<p>Ajuntament del Milà i/o subvencions possibles en aquesta matèria.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Emissió de gasos d'efecte hivernacle CO₂ •Emissions de contaminants atmosfèrics del transport

FITXA D'ACTUACIÓ: 25
CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA, SENSIBILITZACIÓ I COMUNICACIÓ EN MATÈRIA DE SEGURETAT VIÀRIA
1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Seguretat viària**
- **Informació, promoció i participació**


Les campanyes de comunicació i sensibilització sobre seguretat viària són eines fonamentals per promoure una mobilitat més segura, responsable i sostenible al municipi. Per aquest motiu, es proposa implementar les següents iniciatives:

-Promoció dels modes de transport sostenibles: Mitjançant campanyes de comunicació, es posarà èmfasi en la importància de reduir les emissions contaminants i la contaminació atmosfèrica, destacant els beneficis de fer servir modes de transport més sostenibles com la bicicleta, el transport públic o caminar. Aquests missatges es difondran a través d'anuncis a internet, ràdio, premsa i altres mitjans de comunicació de masses per arribar al màxim nombre de conductors i vianants.

-Col·laboració entre actors públics i privats: Es promourà una col·laboració activa entre els ciutadans, les entitats públiques i privades en matèria de seguretat viària. Això pot incloure la participació en campanyes conjuntes, la promoció de pràctiques segures i la implementació de mesures de prevenció d'accidents a nivell comunitari.

L'objectiu principal d'aquesta proposta és reduir l'accidentalitat alhora que s'impulsa una cultura de seguretat viària i sostenibilitat. Així, es pretén fomentar una major seguretat tant per als vianants com per als ciclistes, incentivant l'ús de modes de transport més sostenibles i contribuint a la millora de la qualitat de vida i la protecció del medi ambient al municipi.



4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 i 3 , Prioritat: Alta	450€ per any
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà	<ul style="list-style-type: none"> • Motos per habitant (Evolució una vegada implantades les propostes de l'EMUS) • Turismes per habitant(Evolució una vegada implantades les propostes de l'EMUS) • Accidents amb víctimes (Evolució dels accidents en els darrers anys una vegada implantades les propostes de l'EMUS).

FITXA D'ACTUACIÓ: 26

CAMPANYA DE SENSIBILITZACIÓ SOBRE LA BICICLETA I ELS SEUS BENEFICIS EN SALUT I MEDI AMBIENT

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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


L'EMUS té com a un dels objectius primordials fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual, reconeixent els immensos beneficis que aquest aporta, tant per a la salut individual com per al medi ambient.

Es proposa que l'Ajuntament assumeixi el paper de coordinador i col·laborador en la promoció de la bicicleta com a mitjà de desplaçament. Això es pot dur a terme mitjançant diverses iniciatives, entre les quals destaquen:

- Organització d'actes anuals de promoció de l'ús de la bicicleta: L'Ajuntament, juntament amb altres entitats locals, coordinarà esdeveniments anuals per a promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Aquests actes poden incloure jornades de sensibilització, tallers pràctics, sortides en grup i altres activitats destinades a fomentar el seu ús.
- Campanyes de sensibilització anuals: Es realitzaran campanyes de comunicació anuals per a sensibilitzar la població sobre els beneficis de l'ús de la bicicleta. Aquestes campanyes es difondran a través de diverses vies de comunicació, com la pàgina web de l'Ajuntament, tríptics informatius, anuncis publicitaris i altres mitjans de difusió.



- Divulgació dels beneficis de la bicicleta: Es realitzaran campanyes específiques per explicar els beneficis de l'ús de la bicicleta per a la salut i el medi ambient. Això inclourà informació sobre l'estalvi en emissions contaminants en comparació amb altres mitjans de transport, així com els impactes positius en la qualitat de l'aire i en els hàbits de vida saludables.
- Promoció de vies segures per a la bicicleta: Es promourà l'ús de les vies residencials com a rutes segures per a la bicicleta i s'impulsarà la creació de carrils bici al municipi. Aquesta promoció es realitzarà a través de campanyes de comunicació dirigides als residents, així com a les empreses i altres entitats locals.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 i 3 , Prioritat: Mitjana	450€ per any
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà	<ul style="list-style-type: none"> • Víctimes mortals en accidents (Evolució dels accidents en els darrers anys una vegada implantades les propostes de l'EMUS). • Accidents amb víctimes(Evolució dels accidents en els darrers anys una vegada implantades les propostes de l'EMUS).

FITXA D'ACTUACIÓ: 27

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

1.Objectiu a que fa referència:

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

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

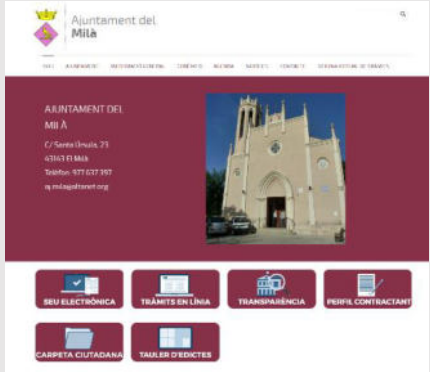
Àmbits d'actuació:

- Informació, promoció i participació

Per millorar la comunicació i la disponibilitat d'informació relativa a la mobilitat al municipi, es proposa una remodelació completa de la pàgina web de l'Ajuntament del Milà. Aquesta renovació té com a objectiu principal proporcionar una plataforma més completa que ofereixi les últimes novetats i informacions rellevants en matèria de mobilitat. A continuació, s'especifiquen els elements que s'haurien d'incloure a la nova web de mobilitat municipal:

- Diagnosi i propostes de l'EMUS: Es presentaran els informes i propostes elaborades per l'EMUS en relació amb la mobilitat al municipi.
- Normativa sobre mobilitat: Es proporcionarà informació detallada sobre les ordenances municipals relacionades amb la circulació, com ara les normatives sobre càrrega i descàrrega, zones de vianants i aparcaments.
- Recomanacions per estacionar en vehicle privat: S'oferiran consells pràctics i recomanacions per estacionar els vehicles privats de manera adequada i segura al municipi.
- Xarxa de carrils bici i aparcaments per a bicicletes: Es mostrarà un mapa interactiu amb la xarxa de carrils bici existents i la ubicació dels aparcaments per a bicicletes al municipi.
- Campanyes de sostenibilitat: Es donarà visibilitat a les diferents campanyes i iniciatives de sostenibilitat relacionades amb la mobilitat, com ara la Setmana de la Mobilitat, bicicletades i altres esdeveniments.

- Consells a la població: Es proporcionaran consells pràctics i útils a la població per promoure una mobilitat més sostenible i segura al municipi.
- Avisos a la població: Es publicaran avisos i comunicats rellevants sobre qüestions de mobilitat que afectin la ciutadania.
- Estudis realitzats en matèria de mobilitat: Es compartiran els resultats d'estudis i anàlisis realitzats en relació amb la mobilitat al municipi.
- Horaris, línies i freqüències del transport públic: Es proporcionarà informació detallada sobre els horaris, les línies i les freqüències del transport públic disponible al municipi.
- Suggestiments i participació ciutadana: S'habilitarà un apartat perquè els ciutadans puguin fer suggeriments, aportar idees i participar en la presa de decisions relacionades amb la mobilitat municipal.
- Responsables del manteniment de la web: Es designaran persones responsables del manteniment i l'actualització del contingut de la web de mobilitat, així com personal de suport per garantir-ne el funcionament adequat i la correcta difusió de la informació.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Serveis web del municipi del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 2 , Prioritat: Mitjana	Inclòs en les despeses del servei informàtic de l'Ajuntament
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
No són necessàries	<ul style="list-style-type: none"> • Grau de satisfacció dels usuaris de la pàgina web amb la informació mostrada.



FITXA D'ACTUACIÓ: 28

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

1.Objectiu a que fa referència:

Desenvolupament del EMUS.

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:

Àmbits d'actuació:

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


Es proposa la creació d'una comissió tècnica encarregada de coordinar i supervisar les activitats relacionades amb el desenvolupament de l'EMUS. Aquesta comissió actuarà com a instrument d'avaluació i seguiment intern de l'EMUS, encarregant-se de recopilar la informació necessària per avaluar la seva implantació i els seus efectes sobre la mobilitat al municipi.

Les funcions principals de la comissió tècnica seran les següents:

- Creació d'un equip tècnic: Es formarà un equip tècnic encarregat de recopilar i analitzar la informació relativa a l'EMUS i al model de mobilitat sostenible.
- Avaluar les polítiques de mobilitat: La comissió serà responsable d'avaluar les polítiques de mobilitat implementades, garantint que estiguin alineades amb els objectius de l'EMUS i la normativa vigent en matèria de mobilitat sostenible.
- Organització de fòrums de debat: Es convocaran fòrums de debat amb la participació de la ciutadania i altres agents implicats en la mobilitat del municipi per identificar les problemàtiques existents i recollir les seves opinions i suggeriments.
- Realització de reunions periòdiques: La comissió celebrarà reunions periòdiques per revisar els informes de seguiment de l'EMUS i prendre les accions pertinents segons les necessitats detectades, en conformitat amb la legislació vigent.



En resum, la comissió tècnica serà un òrgan clau per assegurar el bon funcionament i l'adequat desenvolupament de l'EMUS, garantint una gestió eficaç i transparent de les polítiques de mobilitat al municipi.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Tot el municipi del Milà	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 i 3 , Prioritat: Baixa	Sense cost
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Sense cost	<ul style="list-style-type: none"> •Recollir el màxim d'informació necessària per avaluar la implantació del EMUS i realitzar el seguiment dels seus efectes. • Realitzar els informes de seguiment del EMUS, tal com estableix la legislació vigent. •Analitzar la viabilitat de les aportacions de la participació ciutadana i incorporar-les als informes de seguiment.

FITXA D'ACTUACIÓ: 29
CREACIÓ D'UNA LÍNIA AL PRESSUPOST MUNICIPAL QUE INCLOGUI LES DESPESES ANUALS PREVISTES PER L'EMUS
1.Objectiu a que fa referència:

Desenvolupament del EMUS.

2.Títol d'actuació:

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

3.Descripció actuació:
Àmbits d'actuació:

- **Altres: línia de pressupost.**

Es proposa estudiar de manera efectiva la creació d'una línia de pressupostos municipals destinada a la implementació de l'EMUS, amb l'objectiu de garantir el seu correcte desenvolupament i funcionament.


Aquesta línia pressupostària tindrà com a finalitat assignar els recursos necessaris per dur a terme les diferents propostes plantejades en l'EMUS. Per aconseguir-ho, es suggereix establir prioritats d'execució en un període de temps concret, dividit en tres fases:

- Fase 1 (Prioritat alta): Comprendria els primers 0-3 anys des de l'aprovació de l'EMUS, durant els quals es prioritzarien les accions considerades més urgents i importants per al seu desplegament inicial.
- Fase 2 (Prioritat mitjana): Englobaria els següents 3-6 anys, durant els quals es continuaria amb l'execució de les propostes, donant preferència a aquelles de mitja prioritat però igualment rellevants per a la consolidació de l'EMUS.
- Fase 3 (Prioritat baixa): A partir dels 6 anys, s'inclourien les accions considerades de menor prioritat, però que encara són importants per al manteniment i millora contínua de l'EMUS.

Per a cada proposta, l'Ajuntament haurà d'assignar una partida pressupostària anual, aprovada pel Ple Municipal, per garantir la seva implementació i seguiment. En cas que les propostes requereixin un finançament més elevat, es podria buscar ajudes, subvencions autonòmiques, estatals o europees, així com finançament privat.

Les accions a realitzar per a la implantació d'aquesta línia de pressupostos serien les següents:

- Designació, mitjançant una votació al Ple de l'Ajuntament, de la partida econòmica corresponent als pressupostos municipals destinada a l'EMUS.
- Establiment d'un sistema de seguiment i control del funcionament de l'EMUS per garantir una correcta utilització dels recursos assignats i l'assoliment dels objectius proposats.

4.Àmbit d'actuació:	5. Zona d'actuació:
Municipi del Milà.	
6.Fase:	7.Estimació cost (en €):
Fase 1,2 i 3 , Prioritat: Baixa	Estimat cada any a partir de les prioritats exposades.
8.Possibles fonts de finançament:	9.Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament del Milà	<ul style="list-style-type: none"> • Partides del pressupost municipal adjudicats a l'execució de les propostes de l'EMUS.

Les estimacions de cost que apareixen a les propostes son aproximades i requereixen d'un anàlisi detallat addicional.

ANNEX II: REPORTATGE FOTOGRÀFIC



Foto 1: Situació carretera TV-7221



Foto 2: Situació carrers zona est del municipi



Foto 3: Situació carrer Santa Úrsula



Foto 4: Parada de bus



Foto 5: Reductors de velocitat

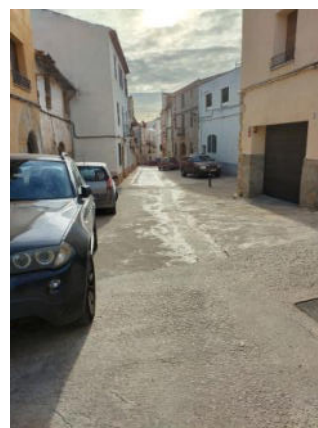


Foto 6: Situació aparcament no regulat



Foto 7: Camí rural



Foto 8: Situació pàrquing el Milà



Foto 9: Estacionament PMR



Foto 10: Camí Ral

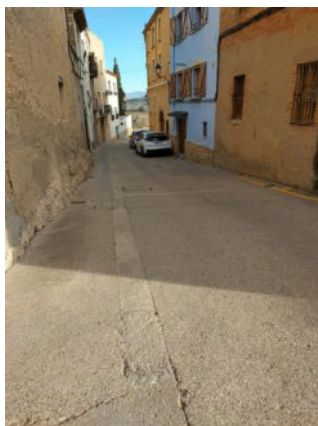


Foto 11: Situació carrer Major

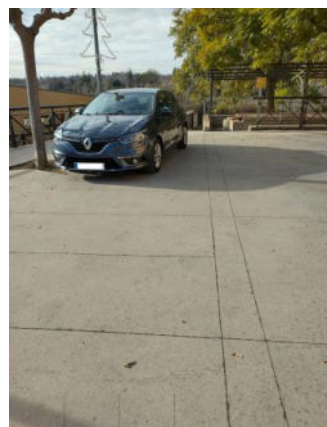
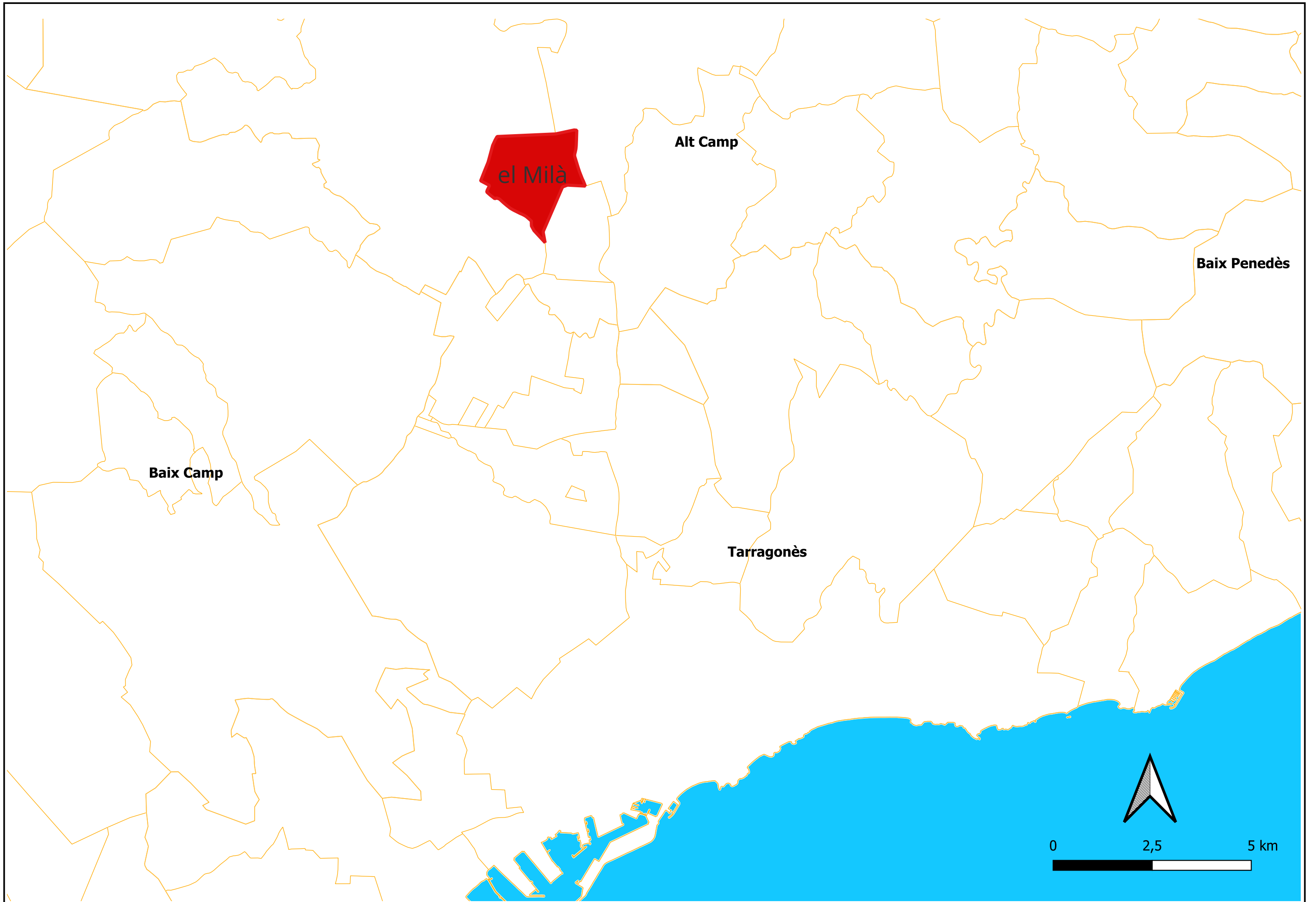


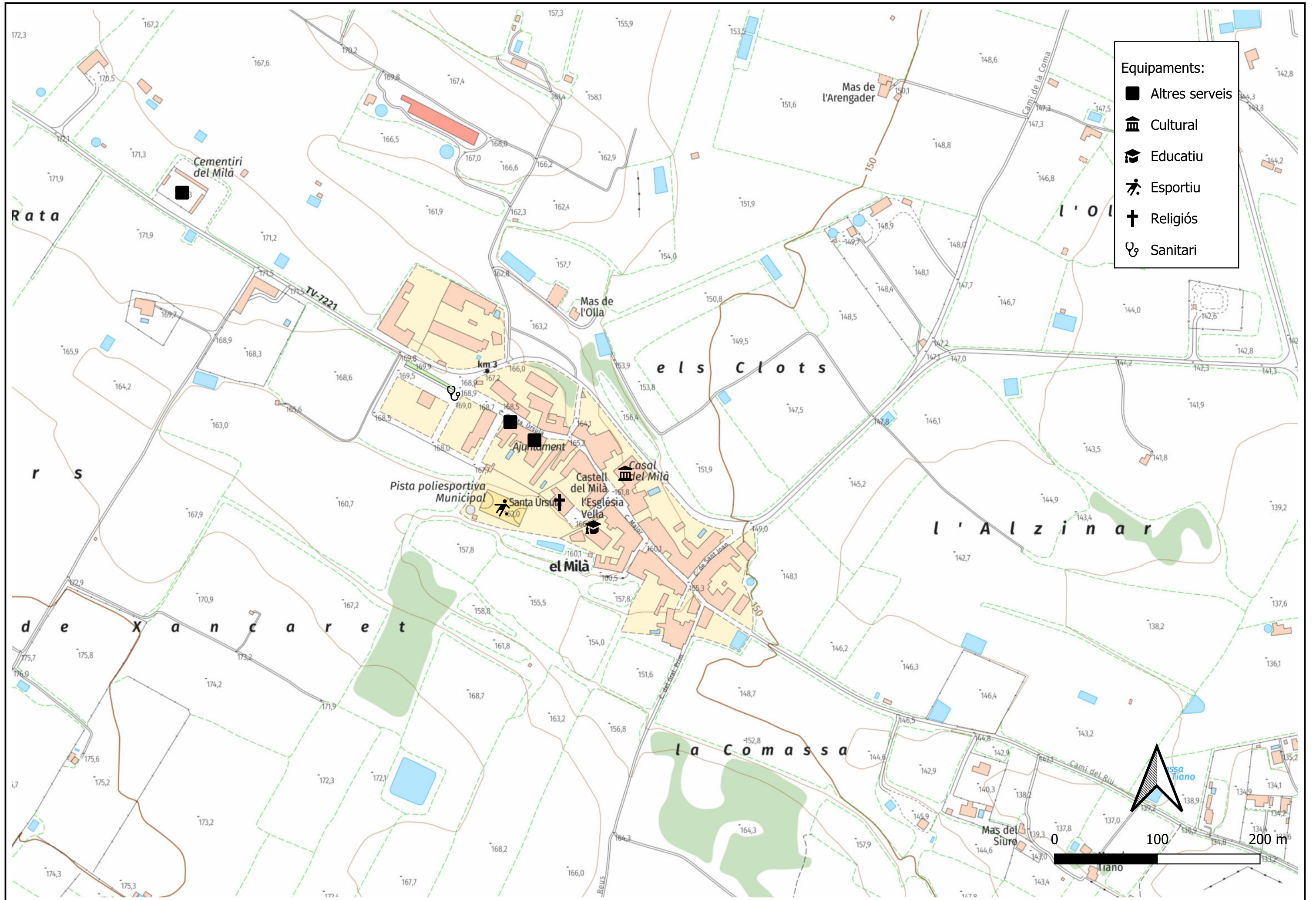
Foto 12: Aparcament no regulat a la plaça de la església

8. PLÀNOLS

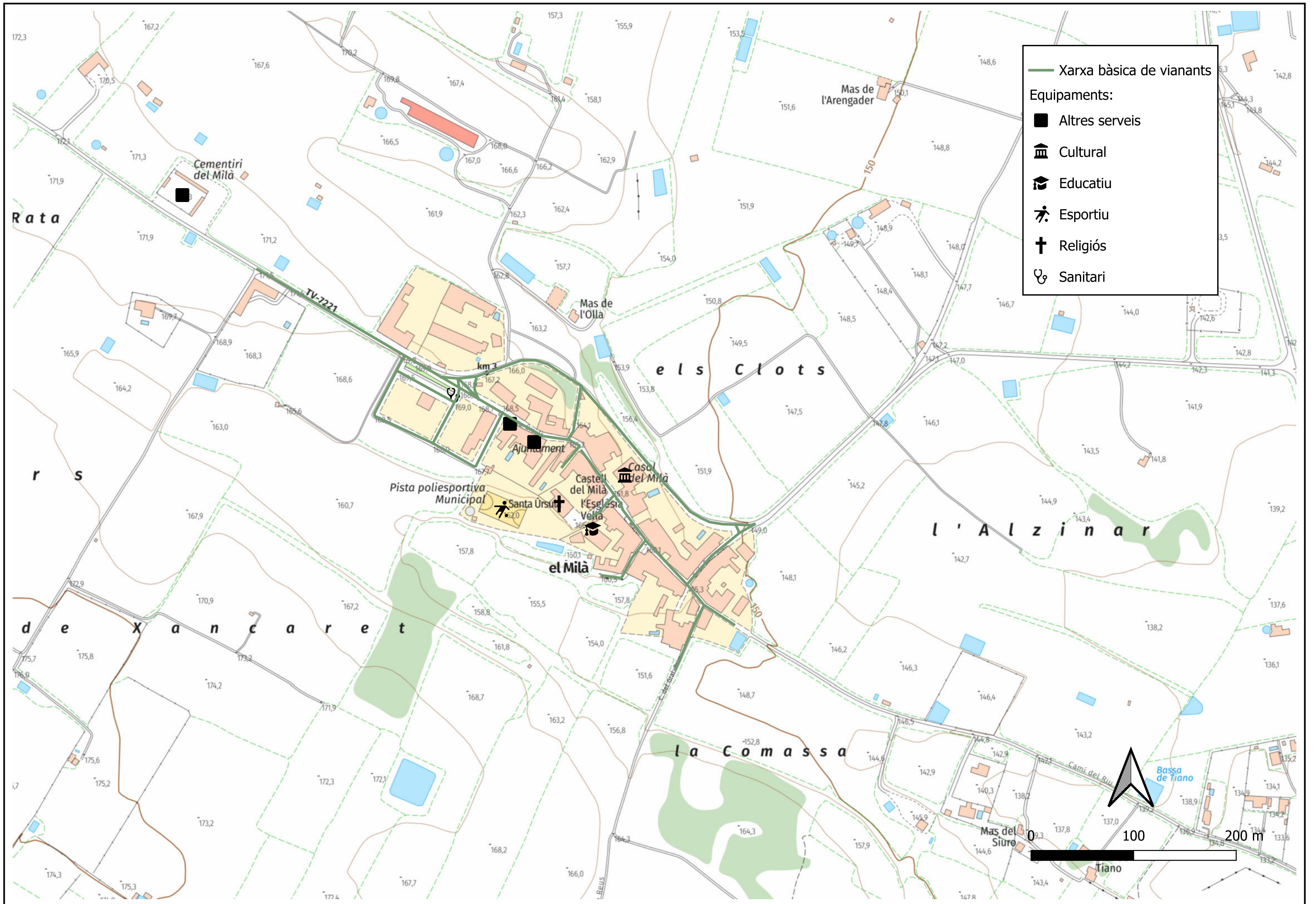
1. *Situació dels Milà.*
2. *Equipaments municipals.*
3. *Xarxa de vianants.*
 - 3.1 *Xarxa bàsica de vianants.*
 - 3.2 *Amplada de les voreres(situació actual).*
 - 3.3 *Voreres inaccessibles*
4. *Camins rurals al Milà.*
5. *Cobertura de transport públic.*
6. *Xarxa viària.*
 - 6.1 *Jerarquia de la xarxa viària.*
 - 6.2 *Sentits de circulació(situació actual).*
 - 6.3 *Senyalització viària.*
7. *Aparcament.*
 - 7.1 *Ocupació pàrquings aparcament diürn.*
 - 7.2 *Ocupació pàrquings aparcament nocturn.*
 - 7.3 *Inventari d'aparcament no regulat.*
8. *Mobilitat en vehicle privat. Aforaments i IMD.*
9. *Diagnosi de la situació actual. Punts conflictius.*
10. *Proposta 1 i 16: Pla de sentits únics per minimitzar el risc d'accident i ordenar la mobilitat.*
11. *Proposta 2: Pla de senyalització de passos de vianants.*
12. *Proposta 5: Millorar la seguretat en les interseccions, regular els aparcaments a les voreres.*
13. *Proposta 19: Reorganitzar l'aparcament del milà per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carrers estrets del municipi. redistribuir l'aparcament evitant que s'estacioni en les dues bandes del carrer.*
14. *Proposta 20: Implementació de places de mobilitat reduïda (PMR) al municipi del milà.*



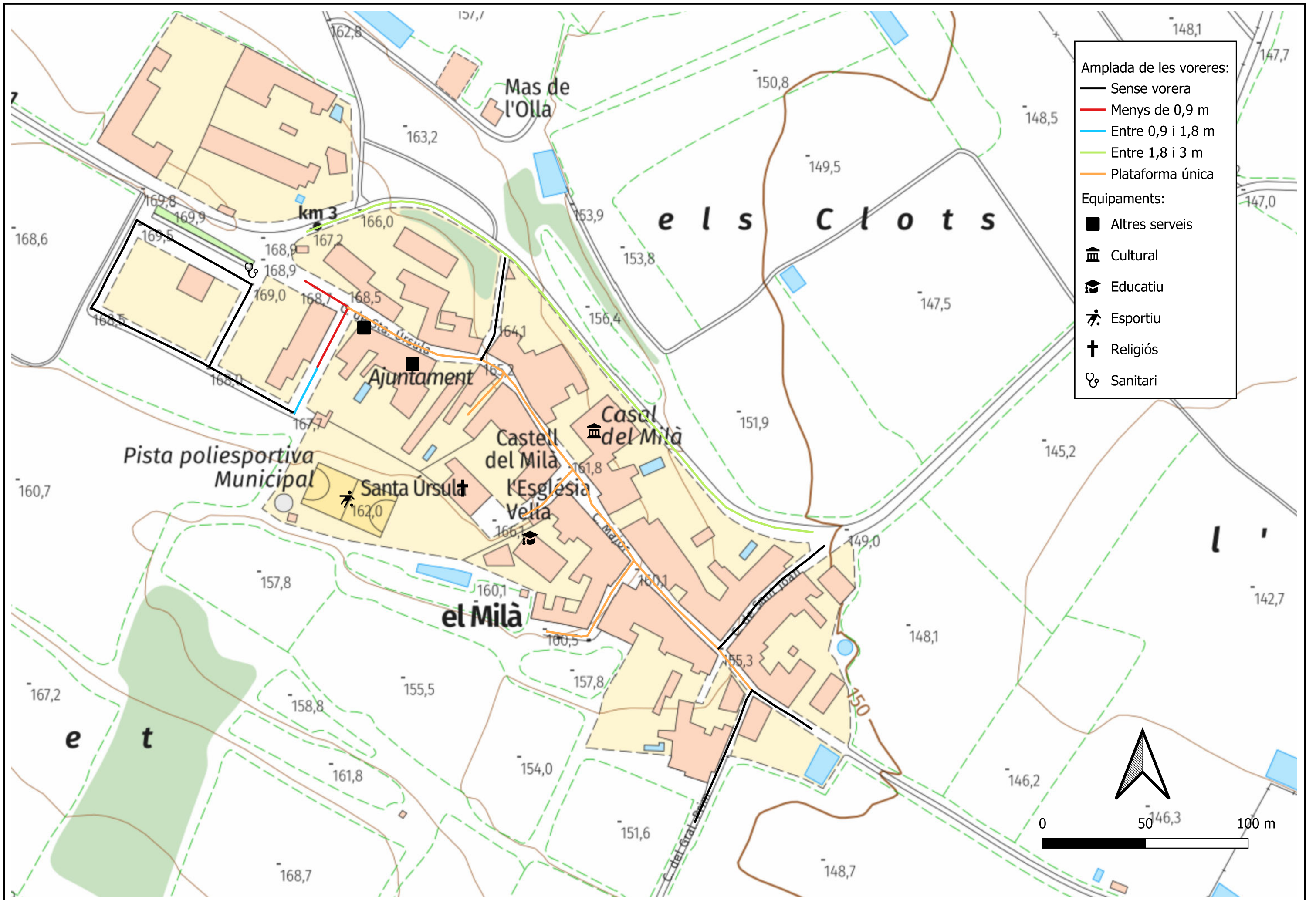
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	MARÇ 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	TÍTOL DEL PLÀNOL	SITUACIÓ GEOGRÀFICA DEL MILÀ	PLÀNOL	1	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388			Milà - Pla 1	COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN	E 1: 100.000									

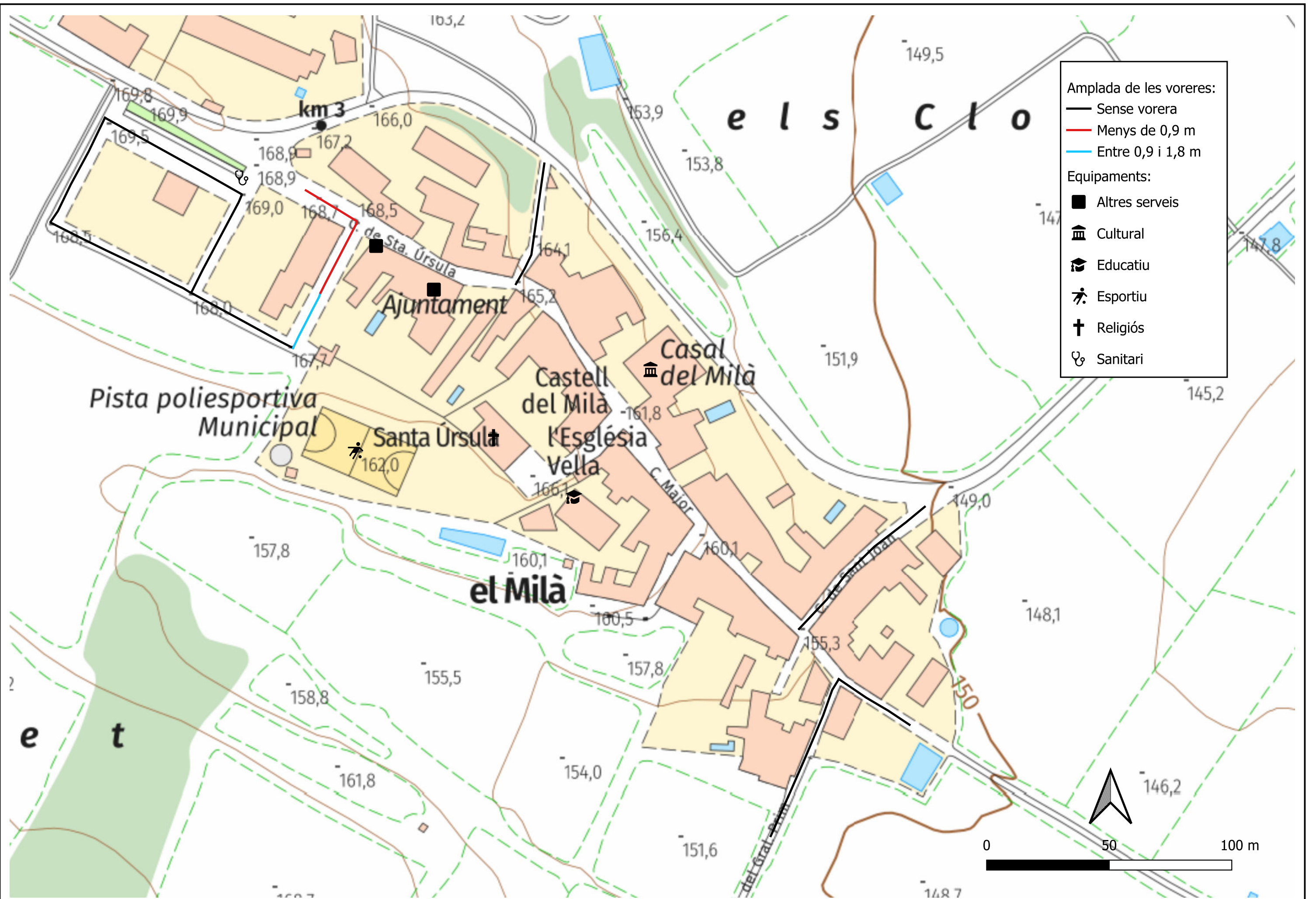


- Equipaments:
- Altres serveis
 - ⛪ Cultural
 - 🎓 Educatiu
 - 🏃 Esportiu
 - ✝ Religiós
 - 🚽 Sanitari

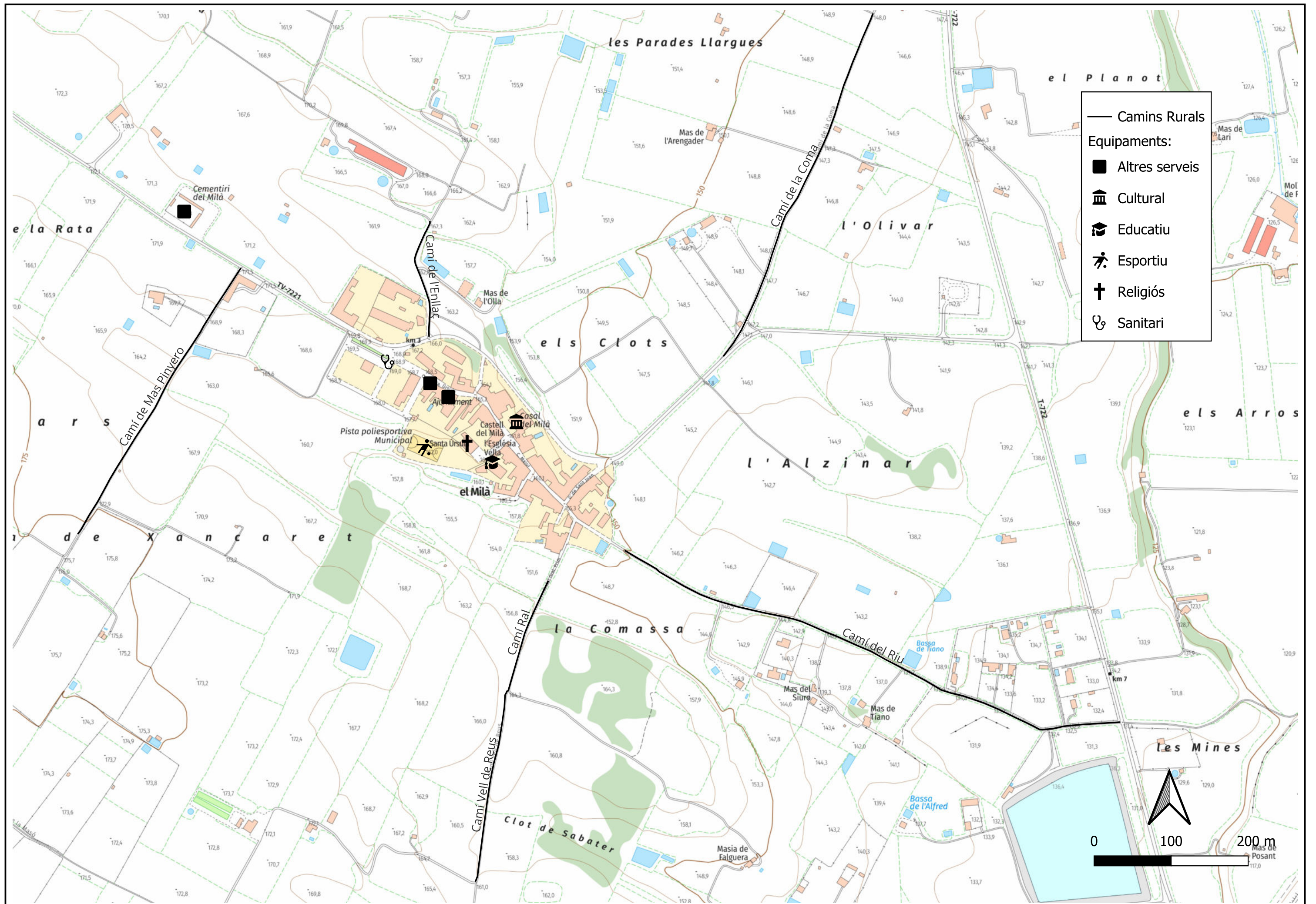


	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	MARÇ 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	XARXA DE VIANANTS XARXA BÀSICA DE VIANANTS	PLÀNOL	3.1	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 Milà - Pla 3.1							COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								





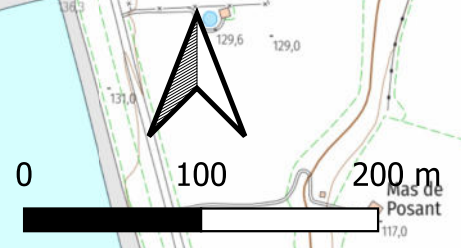
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	MARÇ 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 4.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	XARXA DE VIANANTS VORERES INACCESSIBLES (SITUACIÓ ACTUAL)	PLÀNOL	3.3	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 Milà - Pla 3.3							COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								



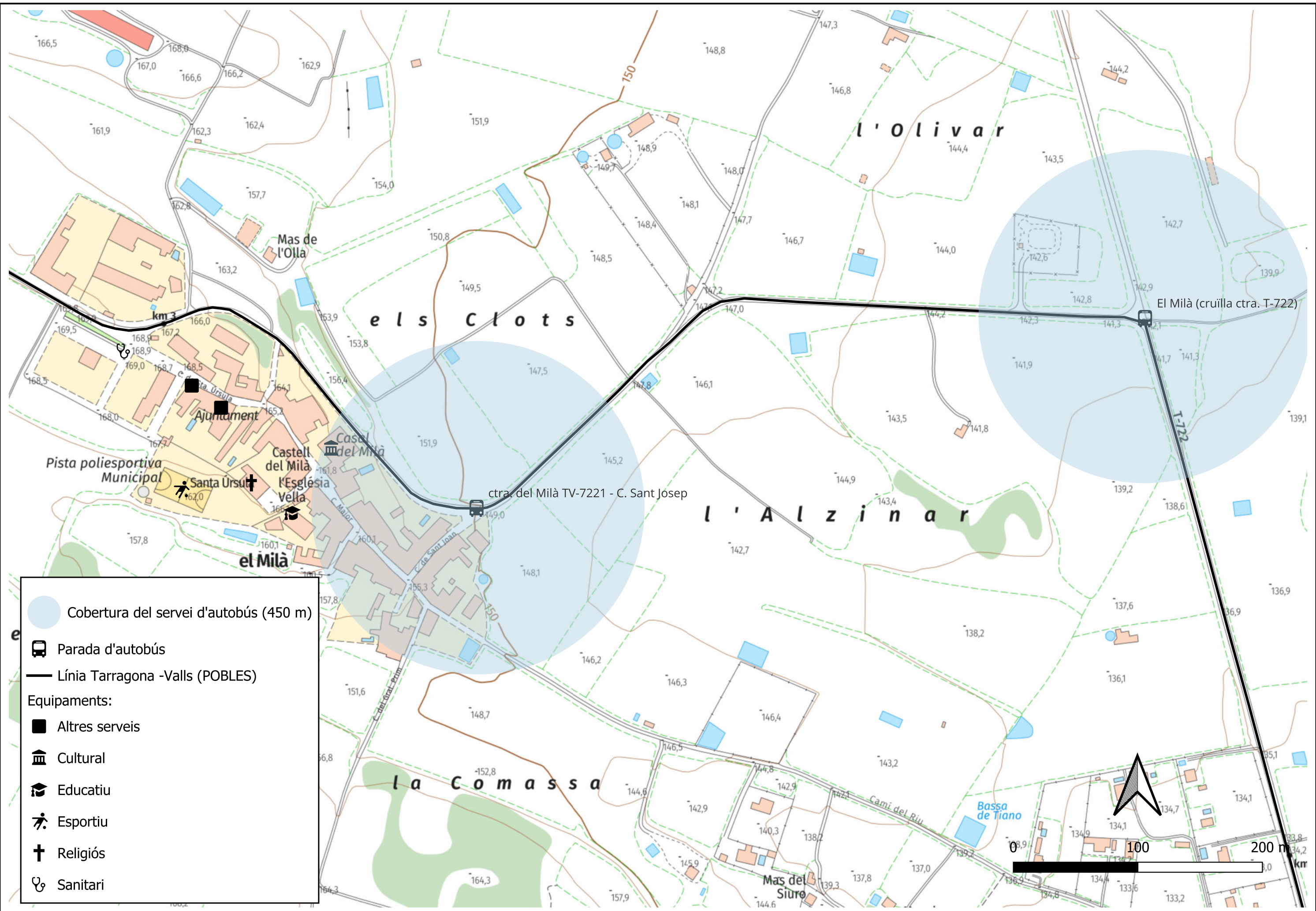
— Camins Rurals

Equipaments:

- Altres serveis
- 🏛 Cultural
- 🎓 Educatiu
- 🏊 Esportiu
- ✝ Religios
- 🏥 Sanitari

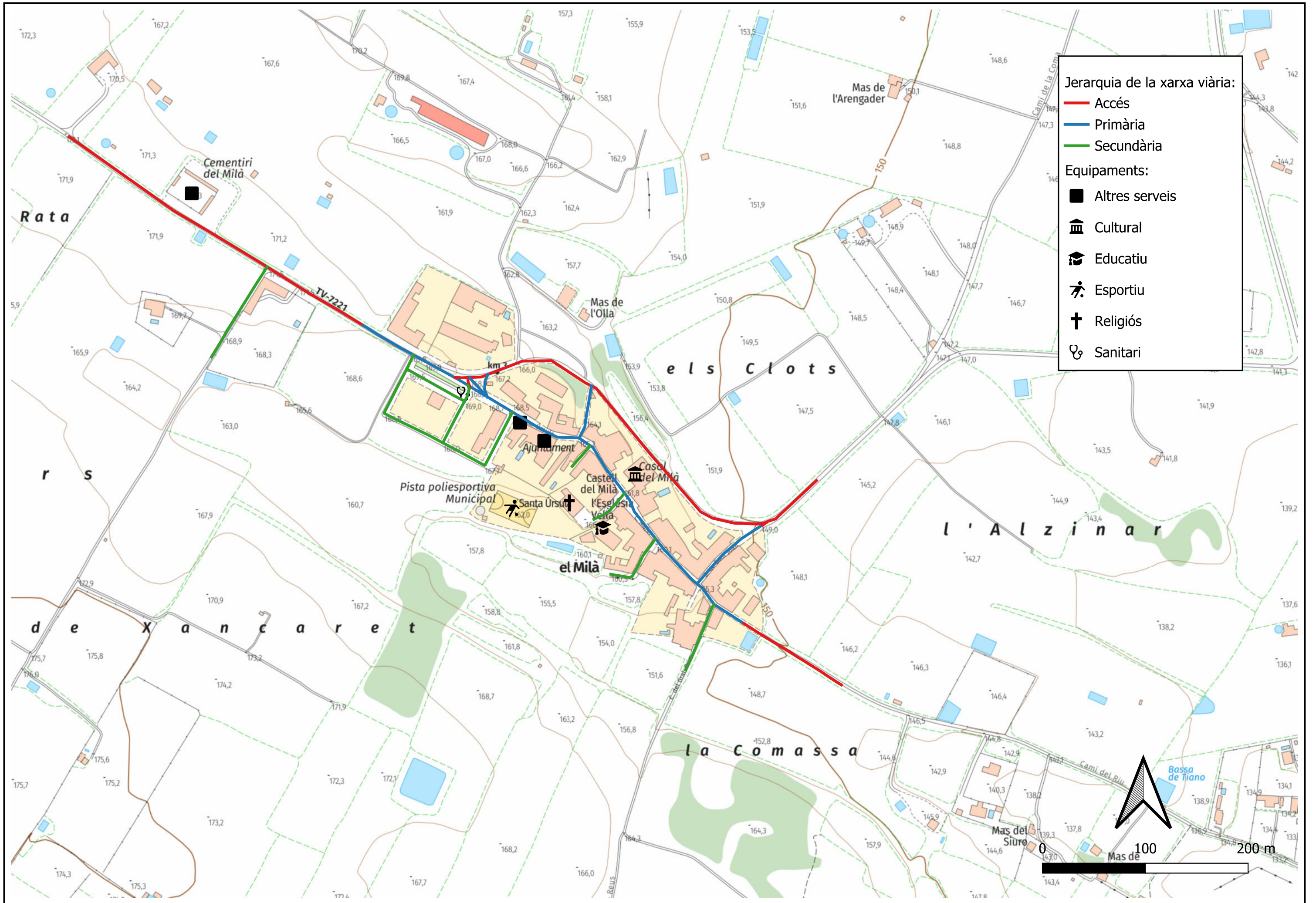


	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	MARÇ 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 4.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	CAMINS PROPERS A EL MILÀ	PLÀNOL	4	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388	Milà - Pla 4						COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								

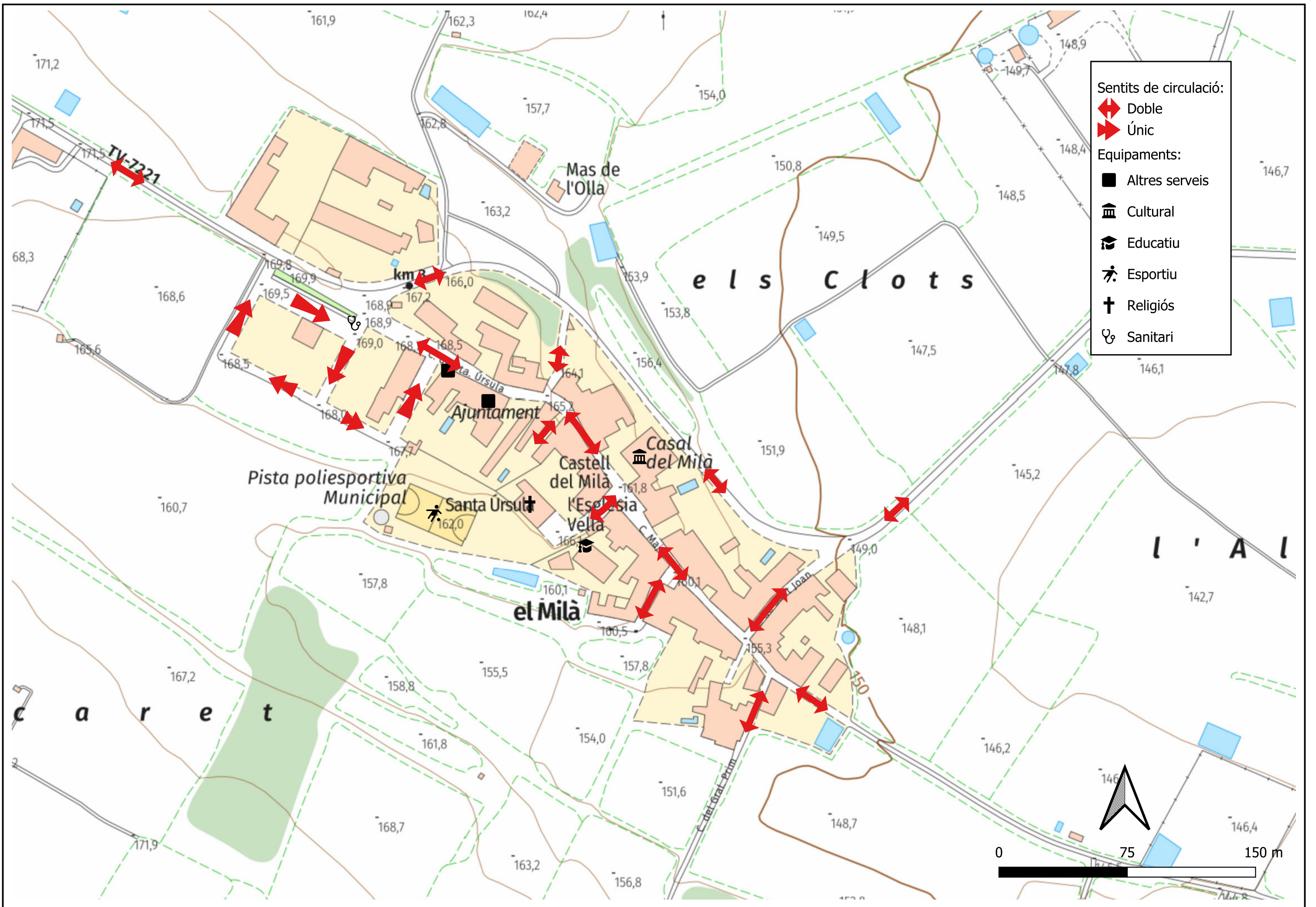


● Cobertura del servei d'autobús (450 m)
🚌 Parada d'autobús
— Línia Tarragona -Valls (POBLES)
 Equipaments:
■ Altres serveis
🏛️ Cultural
🎓 Educatiu
🏊 Esportiu
✝️ Religios
🏥 Sanitari

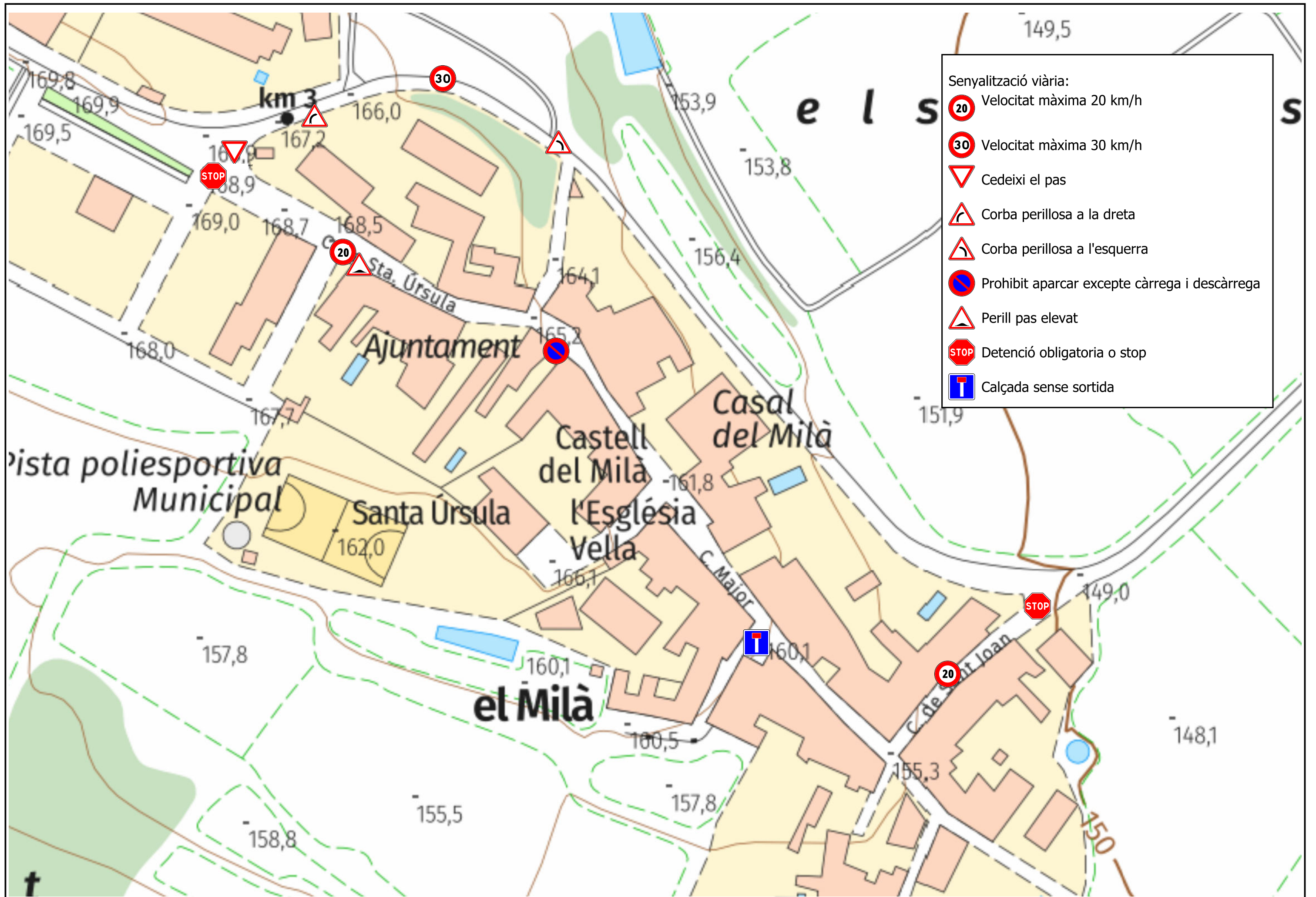
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 2.500	TÍTOL DEL PLÀNOL	COBERTURA DE TRANSPORT PÚBLIC (SITUACIÓ ACTUAL)	PLÀNOL	5	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 - Milà - Pla 5							COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								

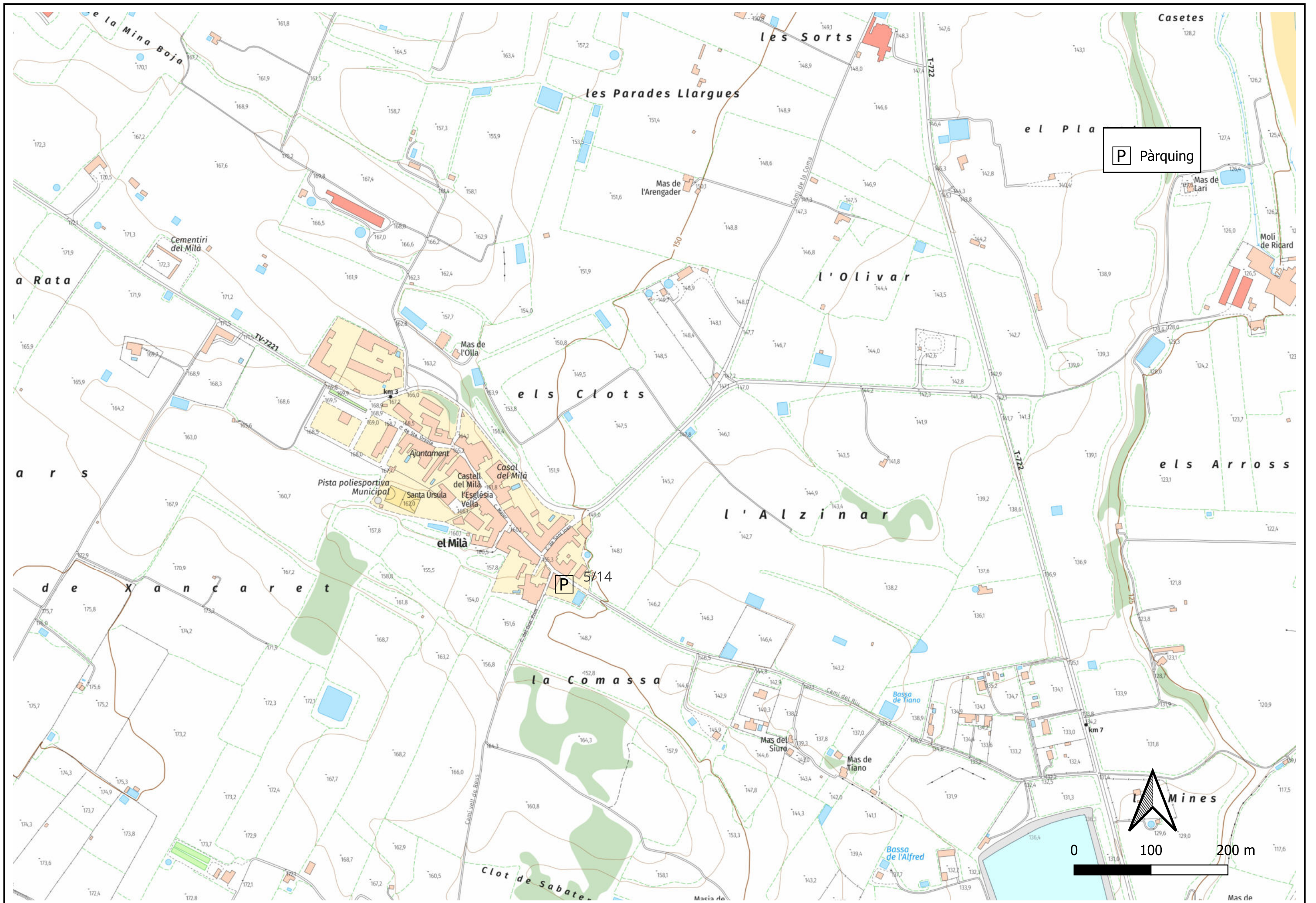


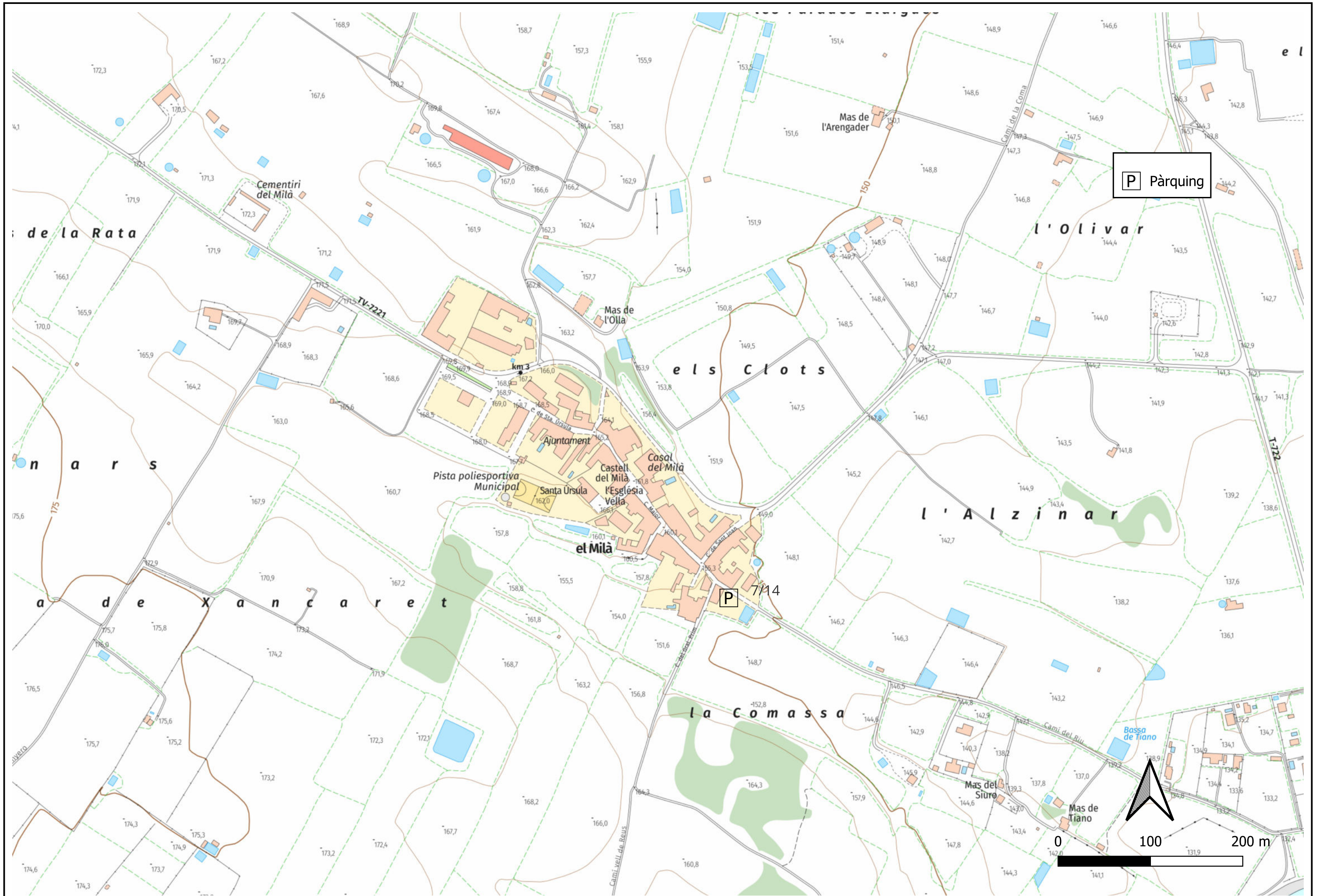
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	XARXA VIÀRIA JERARQUIA DE LA XARXA VIÀRIA	PLÀNOL	6.1	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 Milà - Pla 6.1							COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								

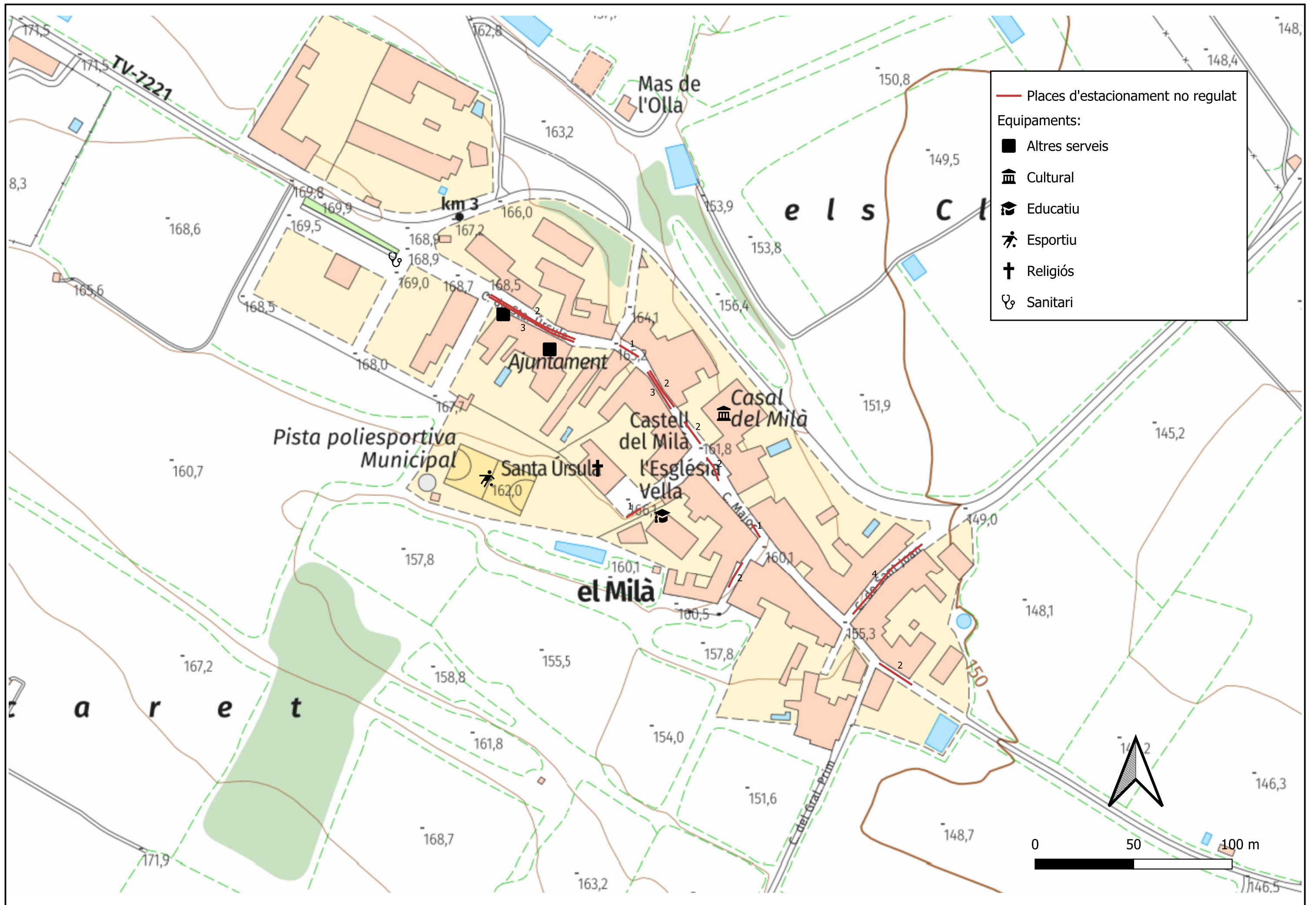


	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 1.800	TÍTOL DEL PLÀNOL	XARXA VIÀRIA SENTITS DE CIRCULACIÓ (SITUACIÓ ACTUAL)	PLÀNOL	6.2	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 Milà - Pla 6.2							COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								





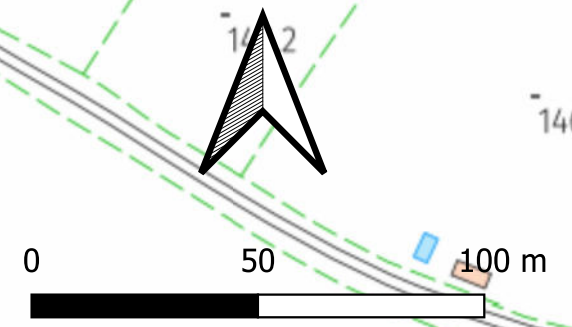




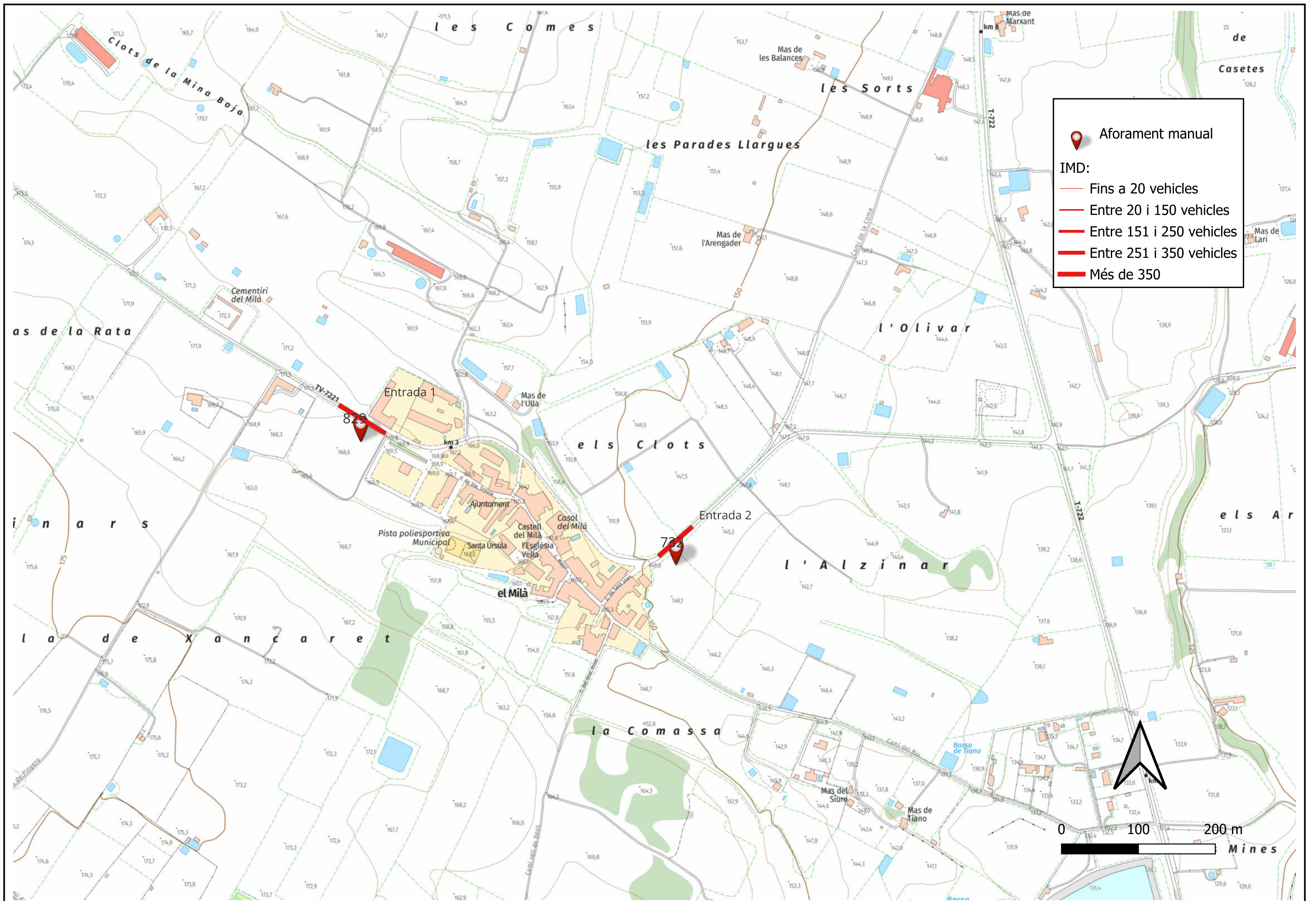
— Placess d'estacionament no regulat


Equipaments:

- Altres serveis
- 🏛 Cultural
- 🎓 Educatiu
- 🏃 Esportiu
- ✝ Religios
- 🏥 Sanitari








	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 2.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	APARCAMENT INVENTARI D'APARCAMENT NO REGULAT	PLÀNOL	7.3	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388	Milà - Pla 7.3						COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN								



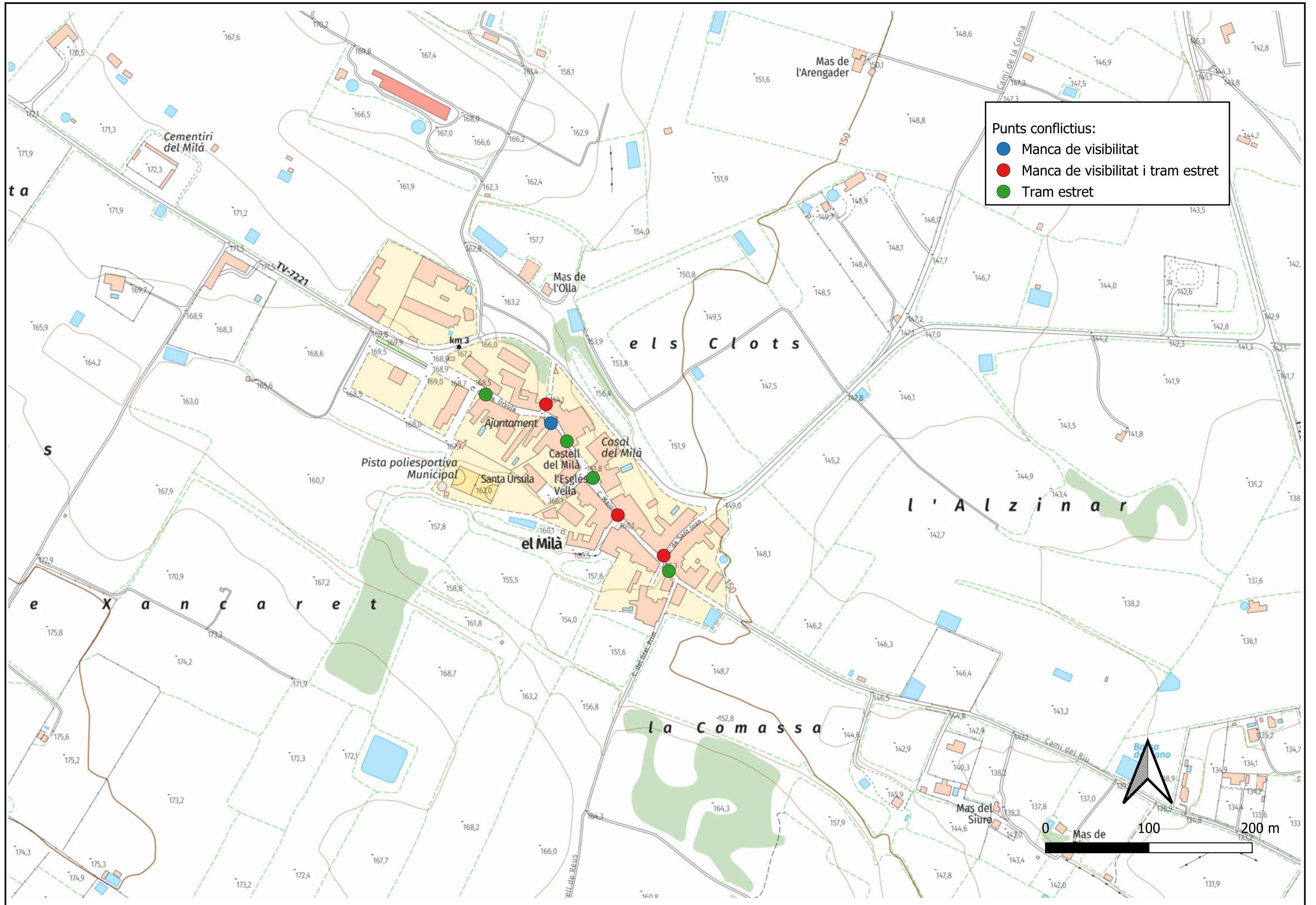
 Aforament manual

IMD:

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



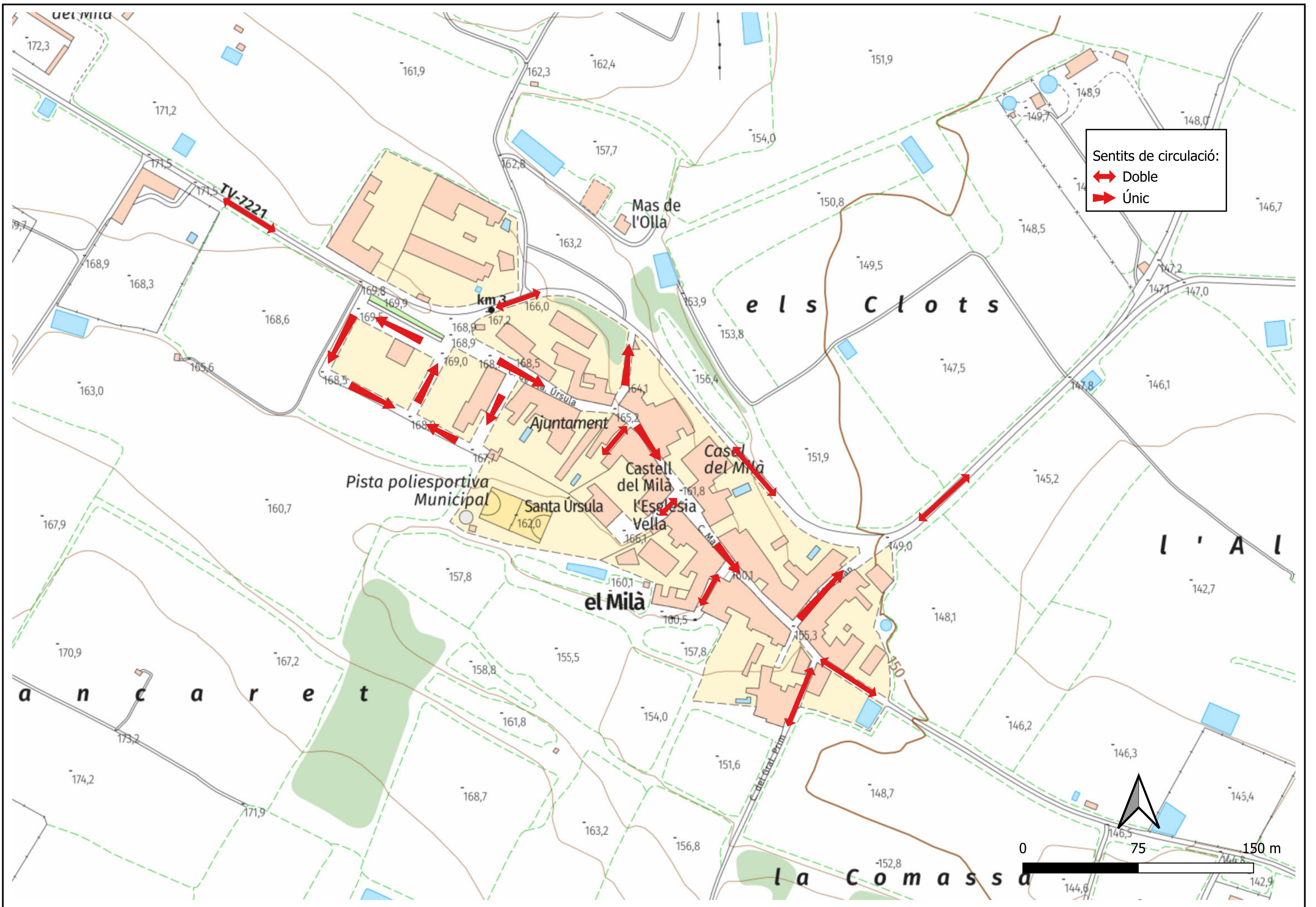
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 4.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	PLÀNOL	FULL
	ARXIU	2023-022388	Milà - Pla 8				COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN					AFORAMENTS I INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD) DE VEHICLES MOTORIZATS	8	1 DE 1



Punts conflictius:

- Manca de visibilitat
- Manca de visibilitat i tram estret
- Tram estret

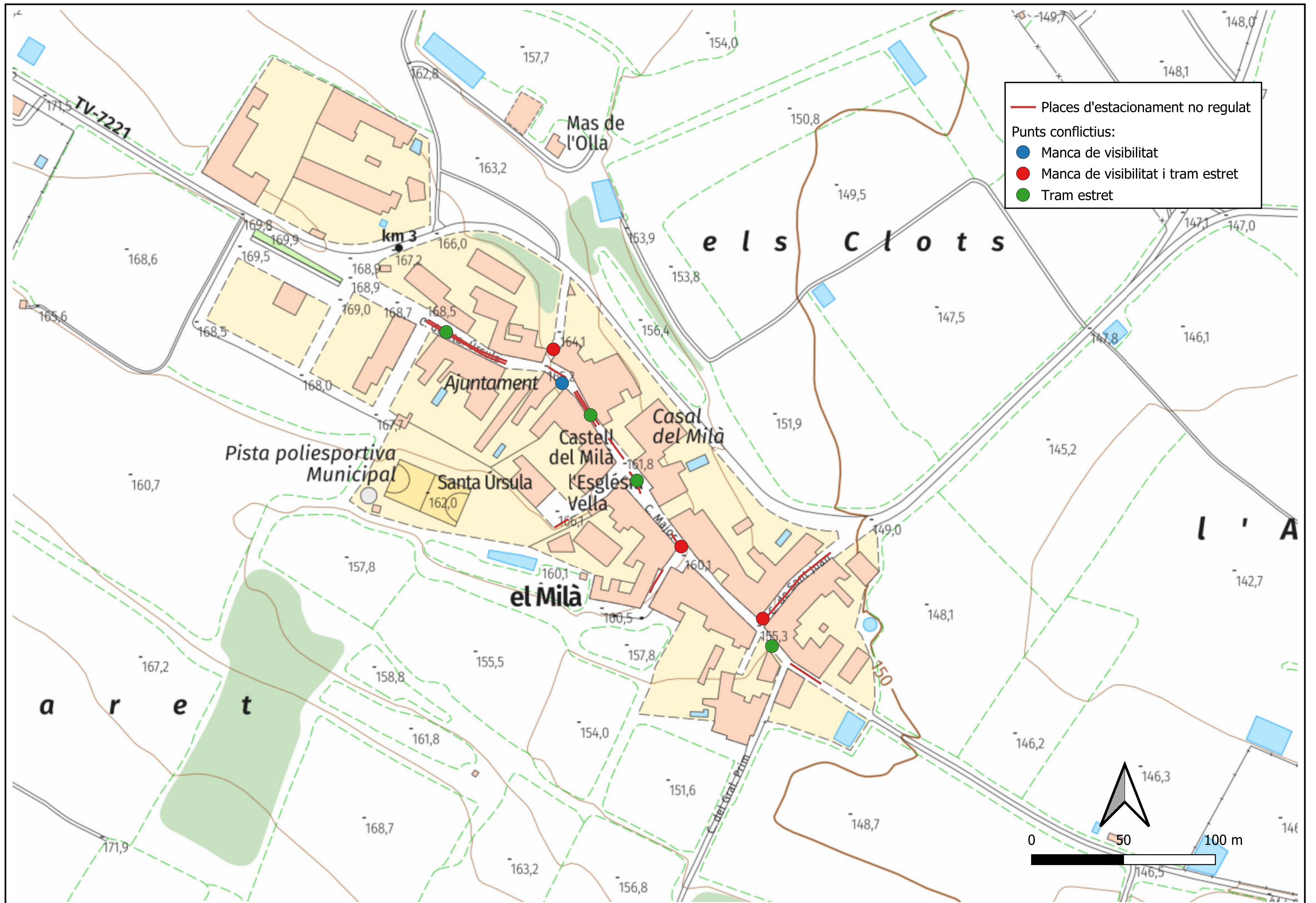
	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 3.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	PUNTS CONFLICTIUS DE LA XARXA VIÀRIA	PLÀNOL	9	FULL	1 DE 1
	ARXIU	2023-022388 - Milà - Pla 9																



 Diputació Tarragona <small>SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL</small> Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 ECLIPSE	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 2.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	PLÀNOL	FULL
		ARXIU	2023-022388						COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN					PLA DE SENTITS ÚNICS PER MINIMITZAR EL RISC D'ACCIDENT I ORDENAR LA MOBILITAT	10

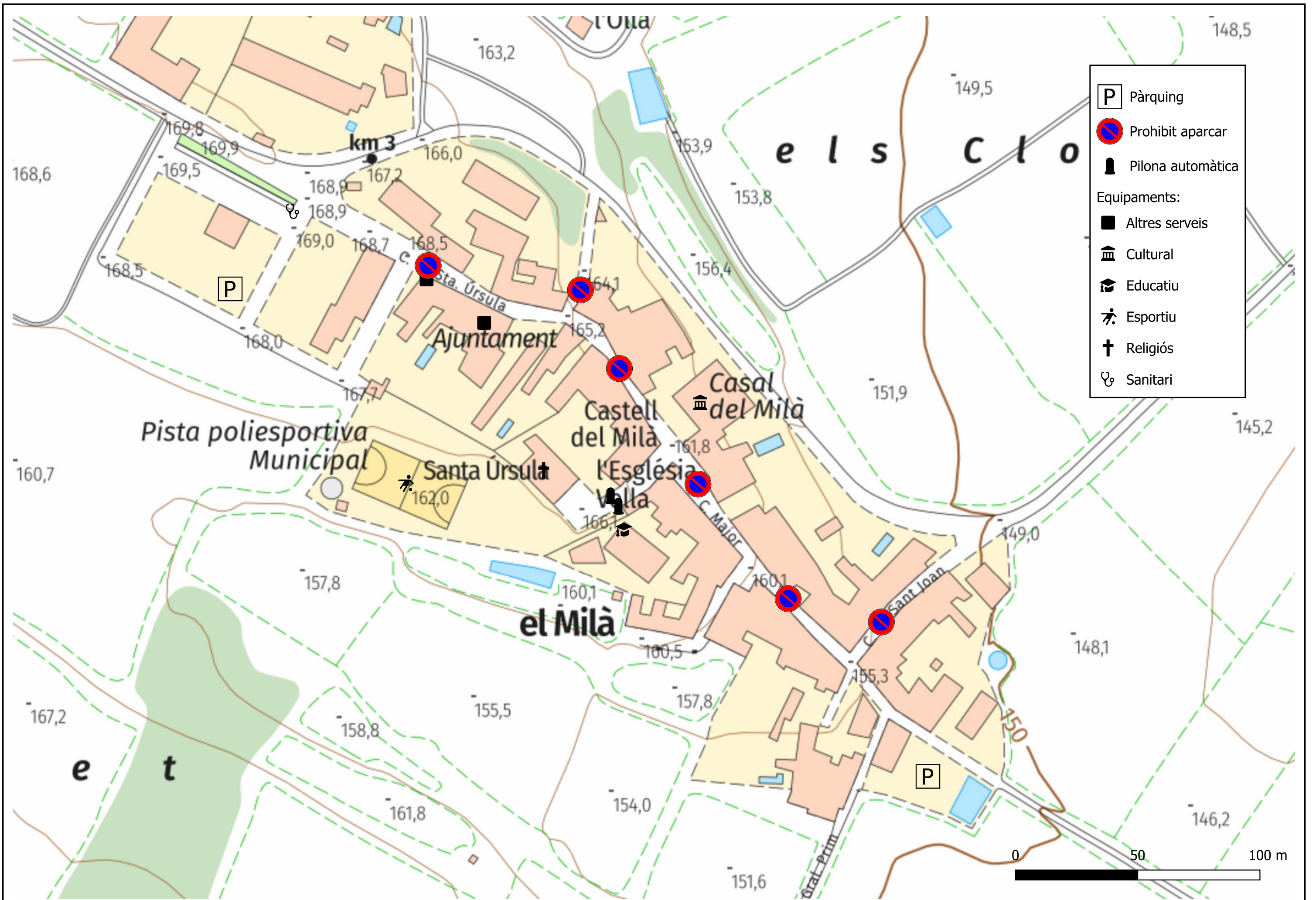


 Diputació Tarragona <small>SA M</small> <small>SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL</small> <small>Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori</small>		CLAU 2023-022388	TÍTOL EMUS MILÀ	DATA ABRIL 2024	AUTOR/A JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER NAIMA DONES	ESCALES E 1: 1.200	TÍTOL DEL PLÀNOL PLA DE SENYALITZACIÓ DE PASSOS DE VIANANTS	PLÀNOL 11	FULL 1 DE 1
		ARXIU 2023-022388 - Milà - Pla 11	COMPROVAT PER JOAN GUZMAN	PLÀNOL 11	FULL 1 DE 1					



- Places d'estacionament no regulat
- Punts conflictius:
- Manca de visibilitat
- Manca de visibilitat i tram estret
- Tram estret

 Diputació Tarragona Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 SA M SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 2.000	TÍTOL DEL PLÀNOL	MILLORAR LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS, REGULAR ELS APARCAMENTS A LES VORERES	PLÀNOL	12	FULL	1 DE 1
		ARXIU	2023-022388 Milà - Pla 12																



 Diputació Tarragona <small>SERVEI D'ASSISTÈNCIA MUNICIPAL</small> Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria M. i Territori	 saM	CLAU	2023-022388	TÍTOL	EMUS MILÀ	DATA	ABRIL 2024	AUTOR/A	JOAN GUZMAN	DIBUIXAT PER	NAIMA DONES	ESCALES	E 1: 1.500	TÍTOL DEL PLÀNOL	REORGANITZAR L'APARCAMENT DEL MILÀ PER ALLIBERAR VEHICLES DE L'ESPAI PÚBLIC I DELS CARRERS ESTRETS DEL MUNICIPI. REDISTRIBUIR L'APARCAMENT.	PLÀNOL	13	FULL	1 DE 1
		ARXIU	2023-022388						COMPROVAT PER	JOAN GUZMAN									

