

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL
DEL POUM DE VILABELLA, DELIMITACIÓ DE
NOU POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA
PAU 20 INDUSTRIAL**

4774

ÍNDEX

| | |
|--|-----------|
| I. INTRODUCCIÓ A ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA | 4 |
| I.1. INTRODUCCIÓ..... | 5 |
| I.2. MARC LEGAL..... | 6 |
| I.3. OBJECTIUS..... | 7 |
| II. ÀMBIT D'ESTUDI I DADES GENERALS | 8 |
| II.1. SITUACIÓ..... | 9 |
| II.2. POBLACIÓ..... | 11 |
| II.3. DISTÀNCIES QUILOMÈTRIQUES..... | 12 |
| II.4. CARACTERÍSTIQUES DE L'ÀMBIT OBJECTE D'ESTUDI I PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT | 13 |
| II.5. MOTORITZACIÓ | 15 |
| III. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT | 20 |
| III.1. ESTAT ACTUAL DE LA XARXA VIÀRIA..... | 21 |
| III.2. XARXA FERROVIÀRIA | 23 |
| III.3. TRANSPORT AERI | 24 |
| III.4. TRANSPORT MARÍTIM..... | 24 |
| III.5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC..... | 25 |
| III.6. XARXA D'ITINERARIS PER VIANANTS I BICICLETES | 27 |
| III.7. ACCÉS A LA ZONA D'ESTUDI | 27 |
| IV. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL | 28 |
| IV.0. INTRODUCCIÓ | 29 |
| IV.1. MOBILITAT OBLIGADA | 29 |
| IV.2. PER DESPLAÇAMENT I TIPUS DE TRANSPORT | 34 |
| IV.3. PER NOMBRE DE VIATGES DIARIS..... | 35 |
| IV.4. PER TEMPS DE DESPLAÇAMENT | 36 |
| V. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA | 37 |
| V.1. PARÀMETRES ESTABLERTS EN ELS ANNEXOS DEL DECRET 344/2006 | 38 |
| V.1.1.- CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA | 38 |
| V.1.2.- CONFIGURACIÓ DELS VIALS | 42 |
| V.1.3.- PROPOSTA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS, BICICLETES I VEHICLES..... | 42 |
| V.1.4.- PARADES D'AUTOBÚS..... | 42 |
| V.2. ENCAIX DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA XARXA ACTUAL I DE NOVA CREACIÓ..... | 43 |
| V.3. CÀLCUL PLACES APARCAMENT NECESSÀRIES..... | 43 |
| V.3.1. APARCAMENT PER A VEHICLES PRIVATS | 43 |
| V.3.2. APARCAMENT PER A BICICLETES | 45 |

| | |
|--|-----------|
| V.4. APARCAMENT DE CÀRREGA I DESCÀRREGA..... | 46 |
| V.5. NECESSITATS DE FINANÇAMENT DE LES ACTUACIONS DE MILLORA DE LA MOBILITAT | 46 |
| VI. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA | 47 |
| VII. CONCLUSIONS | 47 |
| PLÀNOLS | 47 |

I. INTRODUCCIÓ A ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

I.1. INTRODUCCIÓ

El present document és l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de la sisena Modificació puntual del POUM de Vilabella, consistent en la delimitació d'un nou sector de sòl urbanitzable delimitat (PPU-6) per a usos industrials.

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada respon a les determinacions establertes per l'article 71 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova la Llei d'urbanisme, i a l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Així mateix, es dona compliment a les determinacions establertes pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que determina els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, estableix les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació.

D'acord amb l'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) *Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*
- b) *Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*
- c) *Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.*

No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en els següents supòsits:

- *Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.*
- *Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular. D'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.*
- *Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret."*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

També es objecte dels EAMG valorar la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor/a per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

Aquests estudis són documents que formen part del planejament, acompanyant als altres documents urbanístics. Per tant, hi ha una completa coherència entre la proposta final urbanística i les estratègies de mobilitat definides, formalitzades en l'ordenació final proposada i en la normativa. Ha estat, per tant, important la coordinació dels equips que intervenen en el plantejament intercanviant la informació en temps i forma, com a fruit d'un treball conjunt.

I.2. MARC LEGAL

Atenent les indicacions del Decret Legislatiu 3/2012, de 22 de febrer, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, i la pròpia Llei de Mobilitat 9/2003 (art.18), les figures de planejament urbanístic han de contenir un Estudi de mobilitat que avaluï les necessitats i requeriments en aquest aspecte.

Els continguts d'aquest estudi, així com la seva tramitació, es desenvolupa d'acord amb el Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006.

Marc legal dels Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada:

- *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.*
- *Llei 3/2007, d'obra pública.*
- *Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat.*
- *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.*
- *Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.*
- *El Text refós de la Llei d'Urbanisme (Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme).*
- *Modificació del Text refós de la Llei d'urbanisme (Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010 del 3 d'agost).*
- *Reglament Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.*
- *Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.*
- El concepte de desenvolupament urbanístic sostenible comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió del territori i consolidin un model de territori globalment eficient. En aquest sentit, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada ha de determinar un model de comunicacions coherent amb aquest principi.

A l'article 69 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, es determina el contingut de la memòria del pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Segons aquest marc legal, l'EAMG ha de formar part de la documentació del POUM.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que incorpora un canvi de model de la mobilitat sota valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, defineix aquest estudi com l'instrument que ha de permetre avaluar l'increment potencial dels desplaçaments provocats per una nova planificació o una nova implantació d'activitats, i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi les modalitats de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments en bicicleta o a peu. Concretament, aquesta Llei defineix la mobilitat sostenible com "la mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones". Aquest estudi serà una eina de base per incidir en les polítiques de mobilitat municipal dins el planejament.

I.3. OBJECTIUS

L'objectiu d'aquest EAMG és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en els sectors urbanístics a desenvolupar mitjançant el nou planejament general segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pretén assolir els següents objectius:

- Conèixer les característiques (particularment les relacionades amb la mobilitat) de l'àrea d'influència de la Modificació puntual de les Normes subsidiàries de planejament per a l'ampliació del sòl urbanitzable industrial al sector PP8 del municipi del Pla de Santa Maria.
- Estimar la mobilitat que generarà els nous usos de l'àmbit d'estudi, d'acord amb els criteris proposats pel "Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada", sempre que es considerin d'aplicació al nostre cas, o proposar d'altres alternatius.
- Establir les xarxes d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport públic i vehicles.

II. ÀMBIT D'ESTUDI I DADES GENERALS

II.1. SITUACIÓ

L'àmbit objecte del present EAMG, es situa en una zona aïllada del municipi de Vilabella, concretament en uns terrenys aïllats al nord-oest del municipi, anomenats *Les Socarrades*.

El terme municipal d'El Pla de Santa Maria, forma part de la província de Tarragona. Situat al sector septentrional de la comarca de l'Alt Camp, a les terres planes esteses al peu de la Serra de Miramar i de la Voltorera, té una superfície de 35,10 km².

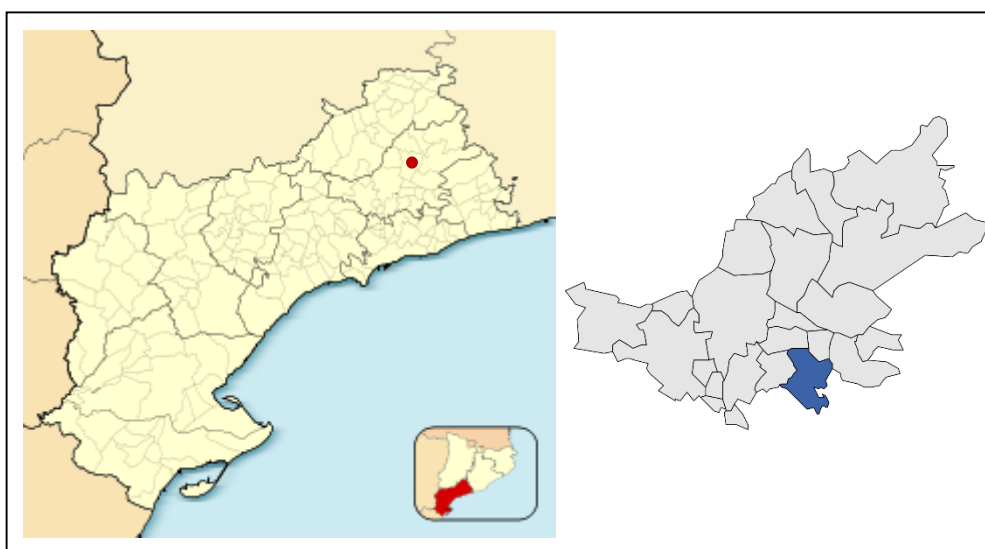


FIGURA 1: UBICACIÓ DEL MUNICIPI DE VILABELLA DINS DE L'ALT CAMP I EL TARRAGONÈS.

Limita amb els termes de Montferri, Bràfim i Puigpelat (N) i Nulles (W), a l'Alt Camp, i amb els de Renau (SW), Vespella de Gaià (SE) i Salomó (E), del Tarragonès.

Seguidament, es mostren els trets més rellevants del municipi, extrets de les dades de l'IDESCAT de l'any 2021:

| TAULA 4. DADES NUCLI URBÀ | |
|----------------------------|--|
| Dades nucli urbà Vilabella | |
| Població | 705 habitants |
| Superfície | 18,19 km ² |
| Densitat | 38,8 hab/km ² |
| Altitud | 254 m |
| Municipis veïns: | Renau, Nulles, Bràfim, Montferri, Salomó i Vespella de Gaià. |
| Coordenades UTM (ED50) | X: 360.139, Y: 4.567.612 |

Les vies principals del terme municipal de Vilabella és la TV-2034 i TV-2032. No obstant, el polígon industrial es troba en la rotonda formada per les carreteres TP-2031 i TV-2034.

Seguidament, es mostren en detall aquestes vies de comunicació:

| TAULA 5. PRINCIPALS VIES DE COMUNICACIÓ | |
|---|--------------------------------------|
| Principals vies de comunicació | |
| TV-2034 | Carretera de Tarragona a la C-51 |
| TV-2032 | Carretera de Vilabella a L'Argilaga. |
| TP-2031 | Carretera de Vallmoll al Catllar |

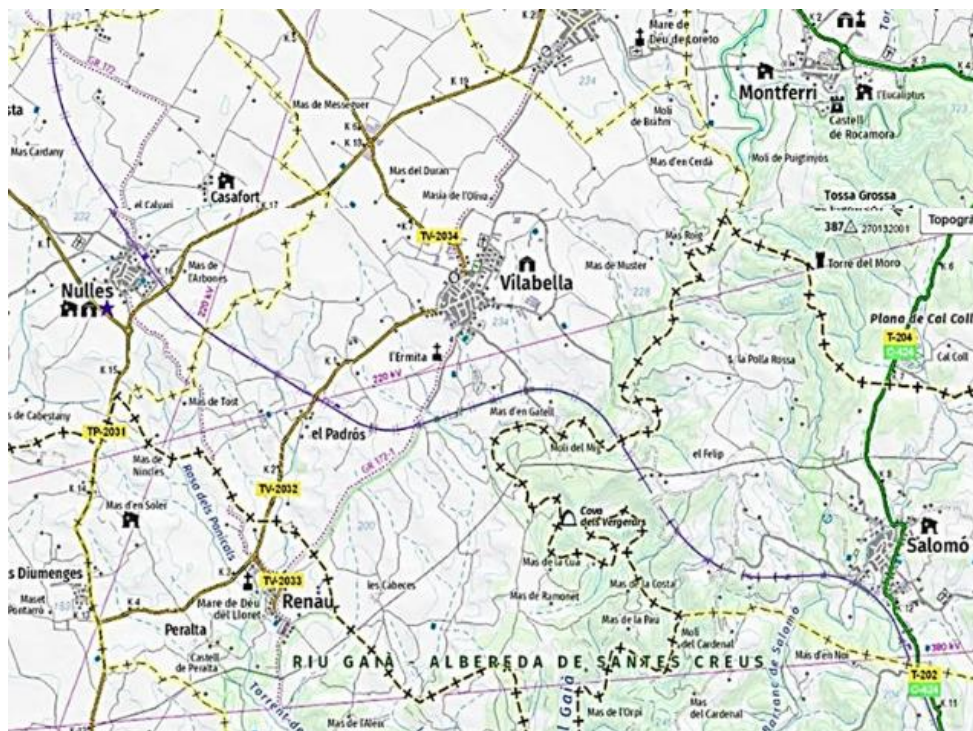


FIGURA 2: PRINCIPALS COMUNICACIONS DE VILABELLA.
[Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya]

II.2. POBLACIÓ

Segons xifres oficials del padró municipal d'habitants, la població de Vilabella es xifra en 705 habitants, dades corresponents a any 2021, últimes dades disponibles a Institut d'Estadística de Catalunya.

El municipi té una extensió de 18,19 km², el que suposa una densitat de població de 38,8 hab/km², per sota de la densitat de població de la comarca de l'Alt Camp (83,6 hab/km²) i de Catalunya (231 hab/km²).

A continuació es mostra la evolució de la població els darrers anys al municipi de Vilabella, així com també l'evolució de la comarca de l'Alt Camp:

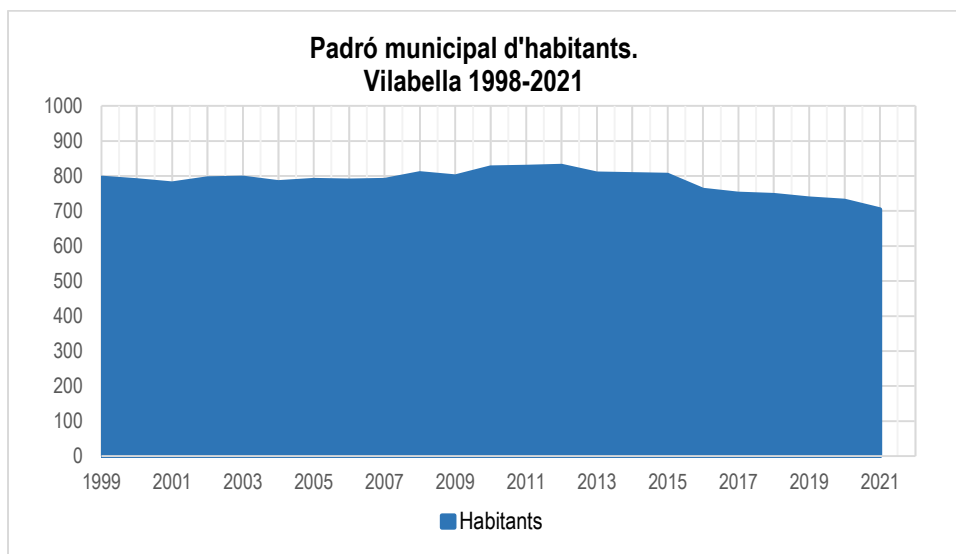


FIGURA 4. PADRÓ MUNICIPAL D'HABITANTS PER SEXE 1998-2021 VILABELLA
[FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

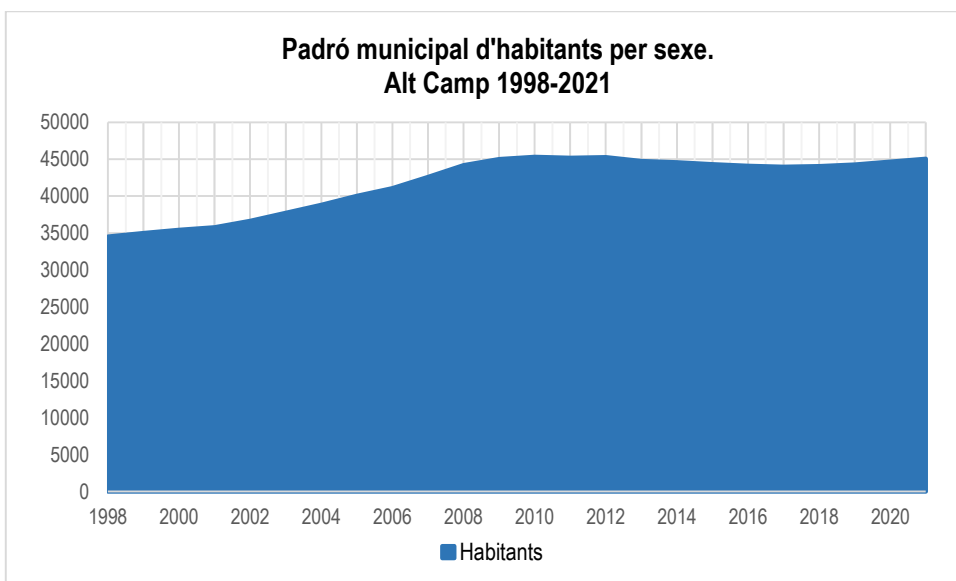


FIGURA 5. PADRÓ MUNICIPAL D'HABITANTS PER SEXE 1998-2021 ALT CAMP
[FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

L'evolució demogràfica positiva dels darrers anys ha estat inferior per Vilabella que per la comarca de l'Alt Camp i per Catalunya, tal i com es pot veure a les dades exposades a la taula següent:

TAULA 3: CREIXEMENT DE LA POBLACIÓ
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

| Creixement intercensal de la població 2001-2011 | | | |
|--|-----------------------|----------|-----------|
| | El Pla de Santa Maria | Alt Camp | Catalunya |
| Creixement total | 44 | 9.394 | 1.176.733 |
| Creixement total, mitjana anual (taxa per 1.000 hab) | 5,48 | 23,29 | 16,98 |
| Creixement natural, mitjana anual (taxa per 1.000 hab) | -3,58 | 1,48 | 3,04 |
| Creixement migratori, mitjana anual (taxa per 1.000 hab) | 9,07 | 21,81 | 13,94 |

L'estructura de la població, tal i com es pot veure a les taules presentades seguidament, té un predomini marcat de població de 15 a 64 anys, igual predomini que mostren les dades de la comarca de l'Alt Camp i Catalunya:

TAULA 4: POBLACIÓ PER EDAT EN GRANS GRUPS
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

| Població per edat en grans grups. Dades 2011 | | | |
|--|-----------------------|----------|-----------|
| Grup d'edat | El Pla de Santa Maria | Alt Camp | Catalunya |
| De 0 a 14 anys | 105 | 7.342 | 1.183.623 |
| De 15 a 64 anys | 533 | 29.970 | 5.055.490 |
| De 65 anys i més | 193 | 7.717 | 1.280.729 |
| Total | 831 | 45.029 | 7.519.842 |

II.3. DISTÀNCIES QUILOMÈTRIQUES

Es presenten seguidament dades de distàncies quilomètriques del municipi del Pla de Santa Maria a poblacions properes:

TAULA 5: DISTÀNCIES QUILOMÈTRIQUES DEL MUNICIPI DEL PLA DE SANTA MARIA

| Població | Comarca | Distància des del Pla de Santa Maria |
|------------|------------|--------------------------------------|
| Bràfim | Alt Camp | 4,3 km |
| Montferri | Alt Camp | 10,3 km |
| Salomó | Tarragonès | 16,3 km |
| El Catllar | Tarragonès | 13,7 km |
| La Secuita | Tarragonès | 7,5 km |
| Nulles | Alt Camp | 4,6 km |
| Vallmoll | Alt Camp | 10,8 km |
| Puigpelat | Alt Camp | 4,8 km |
| Valls | Alt Camp | 11,2 km |
| Alcover | Alt Camp | 17,3 km |
| Reus | Baix Camp | 32,9 km |
| Tarragona | Tarragonès | 20,7 km |

II.4. CARACTERÍSTIQUES DE L'ÀMBIT OBJECTE D'ESTUDI I PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

La superfície pròpia de l'àmbit objecte de la modificació puntual segons amidaments realitzats damunt de l'aixecament topogràfic és de: 42.704,78 m², que es passa de sòl rural a sòl urbanitzable delimitat, amb la creació del Pla parcial industrial PPU-6, amb la mateixa clau que el sòl industrial existent en la part sud, IA-1, encara que amb algunes petites variacions.

El pla d'ordenació urbanística municipal classifica els terrenys objecte de la modificació puntual com a sòl no urbanitzable i els qualifiquen com sòl del tipus rural (SR).

Pel que fa al Pla Territorial del Camp de Tarragona, el sòl no urbanitzable objecte de modificació, es troba dins del sistema d'espais oberts, sòl de protecció territorial i sòl d'interès agrari i/o paisatgístic.

L'objecte de la modificació puntual és Delimitar un nou sector de sòl urbanitzable delimitat en continuïtat amb la zona industrial existent per tal de permetre l'ampliació coherent i ordenada de les instal·lacions actuals, tenint en compte els aspectes ambientals i paisatgístics, com a resposta a les necessitats d'expansió de l'empresa.

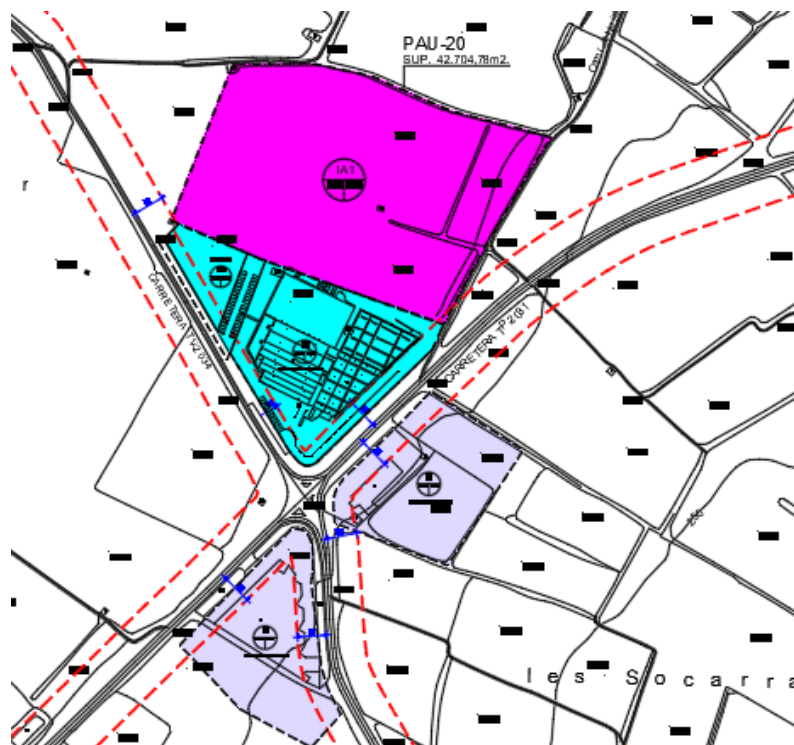


FIGURA 4. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ OBJECTE D'ESTUDI

Seguidament, es mostra l'ús actual del sòl d'àmbit d'aplicació i les modificacions d'ús que es volen realitzar a partir d'aquest projecte:

- Sòl urbà d'ús industrial, on es situa la empresa Pharmalink SL. (en color blau)
- Sòl rústic d'ús agrari de 42.704,78 m², on es situen cultius de vinya i oliveres. Superfície a modificar de sòl rústic d'ús agrari a sòl urbà d'ús industrial. (color magenta).

A continuació es mostra una taula on es pot observar el titular, el registre cadastral i la superfície aproximada, segons amidaments realitzats damunt de plànol, de la superfície a modificar de sòl de sòl rústic d'ús agrari a sòl urbà d'ús industrial anteriorment detallada:

TAULA 6. TITULAR, REFERÈNCIA CADASTRAL I SUPERFÍCIE APROXIMADA DE LA ZONA INDUSTRIAL D'AMPLIACIÓ
[FONT: SEDE CADASTRO]

| Titular | Referència cadastral | SUPERFÍCIE (m²) |
|----------------|----------------------|------------------|
| PHARMALINK, SL | 43167A002000700000MA | 16.923,53 |
| PHARMALINK, SL | 43167A002000690000MY | 6.151,54 |
| PHARMALINK, SL | 43167A002000680000MB | 5.445,54 |
| PHARMALINK, SL | 43167A002000670000MA | 4.514,52 |
| PHARMALINK, SL | 43167A002000010000MH | 9.459,53 |
| Camí públic | 43167A002090040000ML | 210,12 |
| TOTAL: | | 42.704,78 |

II.5. MOTORITZACIÓ

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya, l'any 2015 hi havia al Pla de Santa Maria un total de 1.821 vehicles, repartits en 1.214 turismes, 165 motocicletes, 399 camions i furgonetes, 4 tractors industrials i 39 autobusos i altres.

Aquestes dades de parc de vehicles per tipus es presenten gràficament a la figura mostrada seguidament:

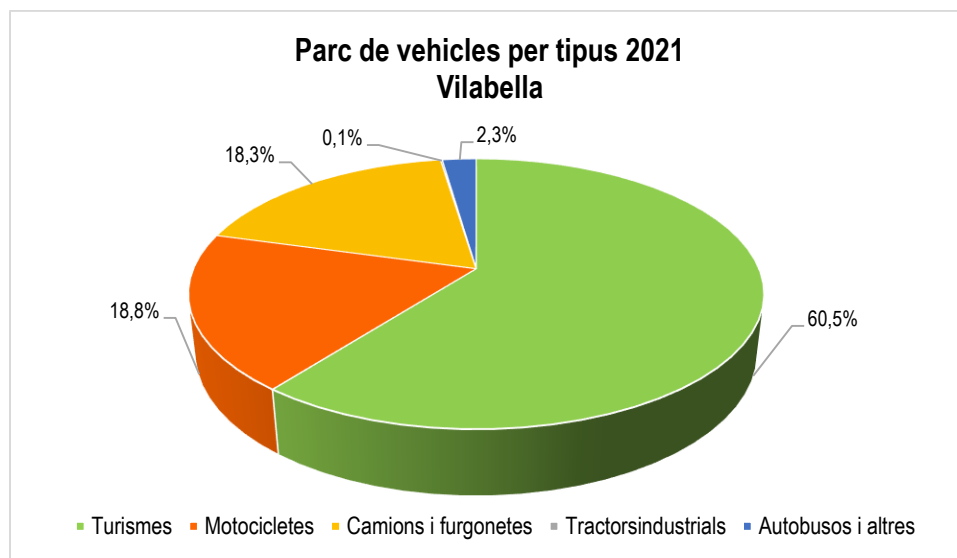


FIGURA 7. DISTRIBUCIÓ PARC DE VEHICLES PER TIPUS VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDSCAT)]

A continuació s'adjunta taula del parc de vehicles de Vilabella, en comparació del parc de vehicles de la comarca de l'Alt Camp i Catalunya:

| Tipus | El Pla de Santa Maria | Alt Camp | Catalunya |
|----------------------|-----------------------|---------------|------------------|
| Turismes | 506 | 23.607 | 3.360.868 |
| Motocicletes | 157 | 3.721 | 748.927 |
| Camions i furgonetes | 153 | 6.508 | 764.793 |
| Tractors industrials | 1 | 269 | 25.354 |
| Autobusos i altres | 19 | 1.343 | 152.556 |
| Total | 836 | 35.448 | 5.052.498 |

L'índex de motorització de Vilabella, que relaciona el nombre de vehicles censats amb la població en milers d'habitants, es mostra a la taula presentada seguidament:

TAULA 9. ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ PER 1.000 HABITANTS VILABELLA

| Índex de motorització per 1.000 habitants Vilabella | | | | |
|---|----------|--------------|----------------------|--------|
| Any | Turismes | Motocicletes | Camions i furgonetes | Total |
| 2012 | 443,77 | 92,03 | 103,87 | 663,77 |
| 2011 | 446,72 | 90,93 | 105,67 | 668,06 |
| 2010 | 446,70 | 88,75 | 107,05 | 667,45 |
| 2009 | 447,69 | 86,35 | 108,70 | 668,07 |
| 2008 | 457,67 | 84,72 | 111,53 | 679,63 |
| 2007 | 462,22 | 81,47 | 113,37 | 682,71 |
| 2006 | 447,39 | 74,61 | 108,28 | 653,95 |
| 2005 | 454,73 | 69,53 | 106,98 | 653,69 |
| 2004 | 453,49 | 65,04 | 104,88 | 644,52 |
| 2003 | 445,20 | 62,70 | 102,20 | 629,49 |
| 2002 | 460,83 | 65,32 | 104,15 | 648,41 |
| 2001 | 462,77 | 65,86 | 104,22 | 649,85 |
| 2000 | 459,06 | 65,72 | 103,14 | 643,83 |
| 1999 | 453,07 | 64,73 | 101,11 | 633,63 |
| 1998 | 434,69 | 62,77 | 95,96 | 606,81 |
| 1997 | 419,76 | 61,46 | 92,39 | 585,96 |
| 1996 | 407,15 | 60,48 | 88,74 | 567,78 |
| 1995 | 386,98 | 58,85 | 83,95 | 540,26 |
| 1994 | 377,21 | 58,40 | 81,28 | 526,68 |
| 1993 | 376,98 | 58,43 | 79,79 | 524,59 |
| 1992 | 376,56 | 57,90 | 78,63 | 522,26 |
| 1991 | 366,75 | 54,31 | 74,37 | 503,95 |

Els valors de motorització per 1.000 habitants al municipi del Pla de Santa Maria mostrats a la taula anterior es reflecteixen gràficament a la figura mostrada a continuació:

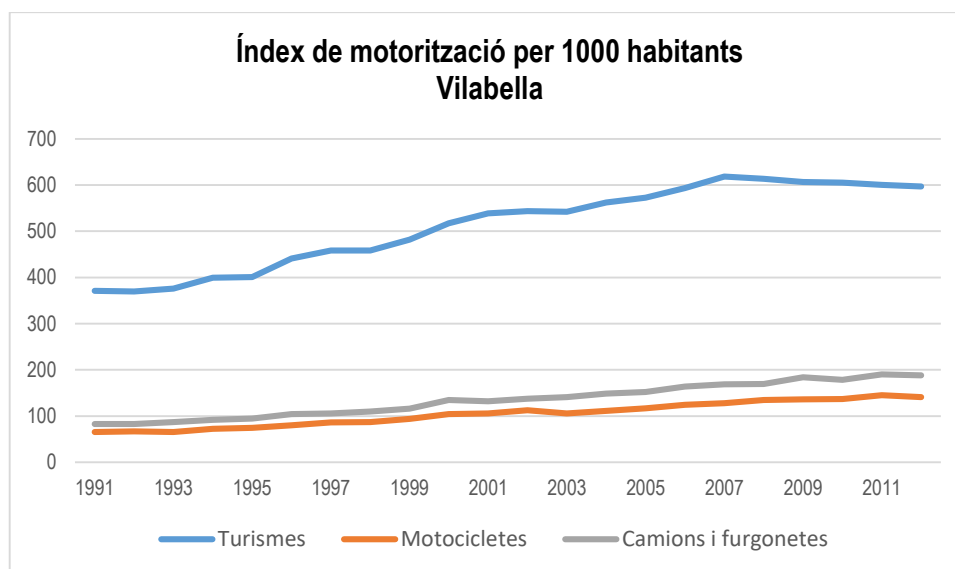


FIGURA 8. ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ PER 1.000 HABITANTS VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

Es presenten seguidament les dades de motorització total per 1.000 habitants, comparant valors del municipi de Vilabella, la comarca de l'Alt Camp i Catalunya.

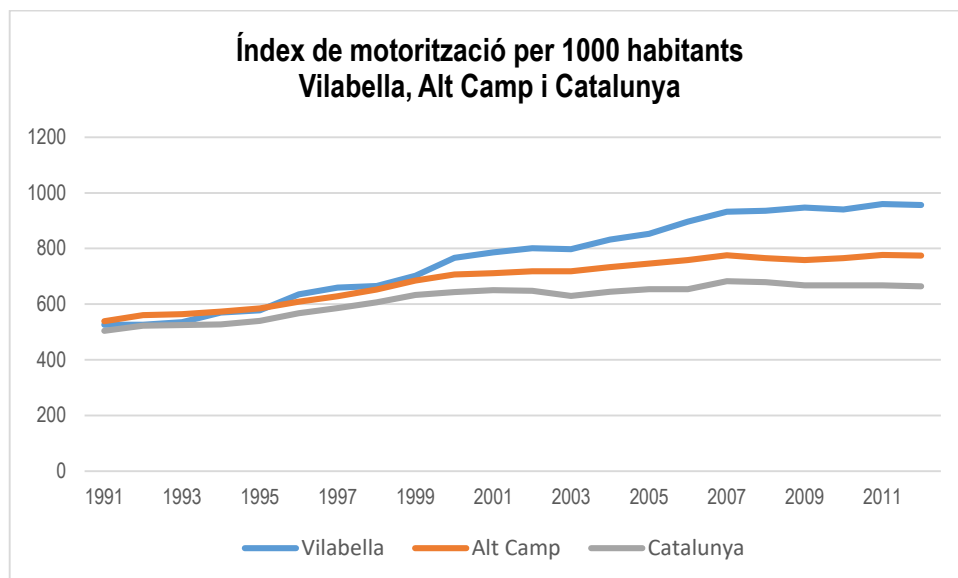


FIGURA 9. EVOLUCIÓ DE L'ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ PER 1.000 HABITANTS VILABELLA, ALT CAMP, CATALUNYA [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

Tal i com es pot veure analitzant les dades presentades anteriorment, la evolució de l'índex de motorització de Vilabella ha estat gairebé sempre superior als valors de la comarca de l'Alt Camp i de Catalunya, fet degut sobretot al menor ús de transport públic.

Pel que fa a la mobilitat de Vilabella, a continuació s'adjunten taules on s'exposen dades del tipus de vehicles utilitzats i l'índex de motorització de Vilabella.

TAULA 10. PARC DE VEHICLES, PER TIPUS. VILABELLA
 FONT: IDESCAT

| Any | Turismes | Motocicletes | Camions i furgonetes | Tractors industrials | Autobusos i altres | Total |
|------|----------|--------------|----------------------|----------------------|--------------------|------------|
| 2021 | 506 | 157 | 153 | 1 | 19 | 836 |
| 2020 | 505 | 141 | 153 | 0 | 18 | 817 |
| 2019 | 508 | 142 | 150 | 0 | 17 | 817 |
| 2018 | 512 | 137 | 151 | 0 | 18 | 818 |
| 2017 | 503 | 129 | 147 | 2 | 20 | 801 |
| 2016 | 498 | 128 | 157 | 1 | 20 | 804 |
| 2015 | 486 | 128 | 153 | 2 | 18 | 787 |
| 2014 | 492 | 118 | 157 | 2 | 29 | 798 |
| 2013 | 491 | 115 | 155 | 2 | 25 | 788 |
| 2012 | 495 | 117 | 156 | 2 | 23 | 793 |
| 2011 | 496 | 120 | 157 | 2 | 18 | 793 |

TAULA 11.: PARC DE VEHICLES. ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ VILABELLA.
 FONT: IDESCAT

| Per mil habitants | | | | |
|-------------------|----------|--------------|----------------------|--------|
| Any | Turismes | Motocicletes | Camions i furgonetes | Total |
| 2012 | 597,10 | 141,13 | 188,18 | 956,57 |
| 2011 | 600,48 | 145,28 | 190,07 | 960,05 |
| 2010 | 605,58 | 137,14 | 178,40 | 940,53 |
| 2009 | 607,01 | 136,42 | 183,98 | 947,43 |
| 2008 | 613,86 | 134,90 | 169,55 | 935,64 |
| 2007 | 618,50 | 128,01 | 168,57 | 932,83 |
| 2006 | 593,39 | 124,52 | 163,91 | 897,08 |
| 2005 | 572,88 | 116,60 | 152,09 | 852,98 |
| 2004 | 562,66 | 111,25 | 148,34 | 832,48 |
| 2003 | 542,14 | 105,66 | 140,88 | 797,48 |

TAULA 12.: POBLACIÓ OCUPADA RESIDENT I LLOCS DE TREBALL LOCALITZATS PER SEXE VILABELLA, 2001
 [FONT: IDESCAT]

| | Homes | Dones | Total |
|--|-------|-------|------------|
| Residents ocupats al municipi | 97 | 51 | 148 |
| No residents ocupats al municipi | 65 | 20 | 85 |
| Residents ocupats a fora del municipi | 91 | 74 | 165 |
| Residents ocupats en diversos municipis | 9 | 2 | 11 |
| Llocs de treball localitzats (1) | 162 | 71 | 233 |
| Població ocupada resident (2) | 197 | 127 | 324 |
| Diferència (1) – (2) | -35 | -56 | -91 |

Unitats: persones que es desplacen

(1) Llocs de treball localitzats: Residents ocupats a dins + No residents ocupats a dins

(2) Població ocupada resident: Residents ocupats a dins + Residents ocupats a fora + Residents ocupats a diversos municipis

TAULA 13.: POBLACIÓ OCUPADA RESIDENT I LLOCS DE TREBALL LOCALITZATS PER TIPUS DE TRANSPORT VILABELLA, 2001
 [FONT: IDESCAT]

| | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total |
|---|--------|--------|---------------|----------------|--------------|------------|
| Residents ocupats al municipi | 53 | 31 | 49 | 13 | 2 | 148 |
| No residents ocupats al municipi | 80 | 2 | 0 | z | 3 | 85 |
| Residents ocupats a fora del municipi | 149 | 2 | 3 | z | 11 | 165 |
| Residents ocupats a diversos municipis | z | z | z | z | 11 | 11 |
| Llocs de treball localitzats (1) | 133 | 33 | 49 | 13 | 5 | 233 |
| Població ocupada resident (2) | 202 | 33 | 52 | 13 | 24 | 324 |
| Diferència (1) – (2) | -69 | 0 | -3 | 0 | -19 | -91 |

Unitats: persones que es desplacen

(1) Llocs de treball localitzats: Residents ocupats a dins. No residents ocupats a dins

(2) Població ocupada resident: Residents ocupats a dins Residents ocupats a fora Residents ocupats a diversos municipis

Nota: La categoria “no aplicable” inclou aquelles persones que es traslladen des d'una segona residència o que treballen en diversos municipis.

(z) Dada no procedent.

TAULA 14: POBLACIÓ QUE ESTUDIA RESIDENT I LLOCS D'ESTUDI LOCALITZATS PER SEXE. ESTUDIANTS DE 16 I MÉS ANYS QUE NO TREBALLEM MUNICIPI, VILABELLA, 2001
 [FONT: IDESCAT]

| | Homes | Dones | Total |
|---|-------|-------|-------|
| Residents que estudien al municipi | 1 | 0 | 1 |
| No residents que estudien al municipi | 3 | 1 | 4 |
| Residents que estudien a fora del municipi | 15 | 29 | 44 |
| Residents que estudien en diversos municipis | 0 | 0 | 0 |
| Llocs d'estudi localitzats (1) | 4 | 1 | 5 |
| Població que estudia resident (2) | 16 | 29 | 45 |
| Diferència (1) – (2) | -12 | -28 | -40 |

Unitats: persones que es desplacen

(1) Llocs d'estudi localitzats: Residents que estudien a dins + No residents que estudien a dins

(2) Població que estudia resident: Residents que estudien a dins + Residents que estudien a fora + Residents que estudien a diversos municipis

TAULA 15: POBLACIÓ QUE ESTUDIA RESIDENT I LLOCS D'ESTUDI LOCALITZATS PER TIPUS DE TRANSPORT. ESTUDIANTS DE 16 I MÉS ANYS QUE NO TREBALLEM MUNICIPI, VILABELLA, 2001
 [FONT: IDESCAT]

| | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total |
|---|--------|--------|---------------|----------------|--------------|-------|
| Residents que estudien al municipi | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| No residents que estudien al municipi | 3 | 1 | 0 | z | 0 | 4 |
| Residents que estudien a fora del municipi | 25 | 6 | 0 | z | 13 | 44 |
| Residents que estudien en diversos municipis | z | z | z | z | 0 | 0 |
| Llocs d'estudi localitzats (1) | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Població que estudia resident (2) | 26 | 6 | 0 | 0 | 13 | 45 |
| Diferència (1) – (2) | -22 | -5 | 0 | 0 | -13 | -40 |

Unitats: persones que es desplacen

1) Llocs d'estudi localitzats: Residents que estudien a dins + No residents que estudien a dins

(2) Població que estudia resident: Residents que estudien a dins + Residents que estudien a fora + Residents que estudien a diversos municipis

Nota: La categoria "no aplicable" inclou aquelles persones que es traslladen des d'una segona residència o que treballen en diversos municipis.

(z) Dada no procedent.

De les taules exposades anteriorment, es desprèn, que el mitjà de transport preferit per a dur a terme els desplaçaments és el privat (turismes, furgonetes i motocicletes) tant pels residents com pels no residents i, en segon lloc, els desplaçaments a peu o en bicicleta dels residents. L'ús del transport públic és gairebé nul pels no residents.

III. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT

III.1. ESTAT ACTUAL DE LA XARXA VIÀRIA

Les vies principals del terme municipal de Vilabella és la TV-2034 i TV-2032. No obstant, el polígon industrial es troba en la rotonda formada per les carreteres TP-2031 i TV-2034.

Seguidament, es mostren en detall aquestes vies de comunicació:

TAULA 5. PRINCIPALS VIES DE COMUNICACIÓ

| Principals vies de comunicació | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| TV-2034 | Carretera de Valls a Vilabella |
| TV-2032 | Carretera de Vilabella a l'Argilaga. |
| TP-2031 | Carretera de Tarragona a la C-51 |

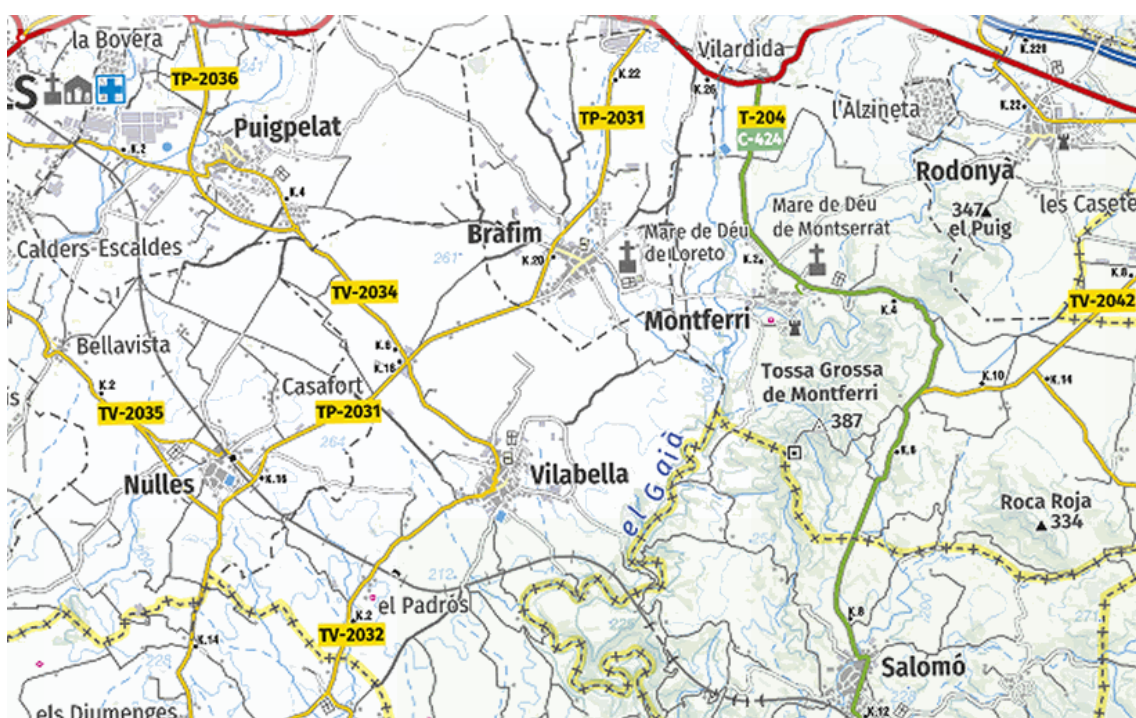


FIGURA 10. VIES DE COMUNICACIÓ VILABELLA
[FONT: INSTAMAPS]

Els vials que estructuraven el municipi del Pla de Santa Maria es poden dividir en les següents categories;

- D'una banda, els vials de la xarxa bàsica, d'accés rodat, que comuniquen el Pla de Santa Maria amb els municipis veïns: Carretera de Valls a Vilabella (TV-2034), Carretera de Vilabella a l'Argilaga (TV-2032) i Carretera de Tarragona a la C-51 (TP-2031).
- En una segona categoria es troben els carrers asfaltats del poble i vials del Polígon industrial.
- I finalment, els camins rurals, camins d'accés als masos del poble i corriols.

L'accés a la nova zona industrial serà el mateix que el de la indústria existent, donat que es tracta de la mateixa empresa. L'accés es realitza des de la carretera de Valls a Vilabella (TV-2034).



FIGURA 11. ACCÉS
[FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE INSTAMAPS]

III.2. XARXA FERROVIÀRIA

Vilabella és una estació de ferrocarril propietat d'Adif. L'estació es troba a la línia Barcelona-Vilanova-Valls i hi tenen parada trens de la línia R13 dels serveis regionals de Rodalies de Catalunya, operat per Renfe Operadora.



A continuació es mostren els horaris de tren:

- R13** Barcelona Estació de França → Lleida
Per Por By Valls
- R14** Barcelona Estació de França → Lleida
Per Por By Tarragona i y and Reus
- R2 Sud** Estació de França → Sant Vicenç de Calders
Per Por By Vilanova i la Geltrú

| Tren Train | Barcelona Estació de França | Barcelona - Passeig de Gràcia | Barcelona - Sants | Gavà | Castelldefels | Sitges | Vilanova i la Geltrú | Cubelles | Cunit | Segur de Calatell | Calatell | Sant Vicenç de Calders | Torredombarda | Alfàbula - Tamarit | Tarragona | Vila-seca | Reus | La Selva del Camp | Alcover | La Plana - Pícamolxons | Sant Vicenç de Calders | Roda de Mar | Roda de Barà | Salomó | Vilabella | Nules - Bràfim | Valls | La Ribba | Vilaverd | Mombianc | L'Espolga de Francoll | Vimbodí | Vinxa | La Floresta | Les Borges Blanques | Juneda | Puigverd de Lleida - Arnes de Lleida | Lleida - Pirineus | | | | | | | |
|------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------|-------|---------------|--------|----------------------|----------|-------|-------------------|----------|------------------------|---------------|--------------------|-----------|-----------|-------|-------------------|---------|------------------------|------------------------|-------------|--------------|--------|-----------|----------------|-------|----------|----------|----------|-----------------------|---------|-------|-------------|---------------------|--------|--------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| R2 Sud | 5.51 | 5.59 | 6.06 | 6.22 | 6.26 | 6.37 | 6.44 | 6.48 | 6.52 | 6.55 | 6.58 | 7.03 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R13 | 6.17 | 6.26 | 6.33 | - | - | - | 7.05 | - | - | - | 7.17 | 7.26 | 7.30 | 7.38 | 7.47 | 7.54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 | 8.00 | 8.07 | 8.15 | 8.24 | 8.29 | 8.34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R13 | 6.50 | 6.59 | 7.06 | 7.22 | 7.26 | 7.37 | 7.44 | 7.48 | 7.52 | 7.55 | 7.58 | 8.02 | > | > | > | > | > | > | > | 8.07 | 8.14 | 8.18 | 8.25 | - | 8.36 | 8.41 | 8.50 | 8.54 | 8.57 | 9.06 | 9.12 | 9.17 | 9.25 | - | 9.37 | 9.42 | - | 9.55 | | | | | | | |
| R2 Sud | 10.21 | 10.29 | 10.39 | 10.51 | 10.55 | 11.06 | 11.13 | 11.17 | 11.21 | 11.24 | 11.28 | 11.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R16 | 10.47 | 10.55 | 11.03 | - | - | - | - | - | - | - | 11.47 | 11.54 | 11.58 | 12.06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 | 12.30 | 12.37 | 12.45 | 12.54 | 12.59 | 13.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R2 Sud | 11.21 | 11.29 | 11.36 | 11.51 | 11.55 | 12.06 | 12.13 | 12.17 | 12.21 | 12.24 | 12.28 | 12.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 | 13.21 | 13.29 | 13.36 | 13.51 | 13.55 | 14.06 | 14.13 | 14.17 | 14.21 | 14.24 | 14.28 | 14.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 | 13.47 | 13.55 | 14.03 | - | - | - | - | - | - | - | 14.47 | 14.55 | 14.59 | 15.09 | 15.17 | 15.29 | 15.38 | 15.44 | 15.49 | > | > | > | > | > | > | > | > | 15.49 | - | 15.58 | 16.03 | - | 16.14 | - | 16.29 | 16.34 | - | 16.46 | | | | | | | |
| R13 | 15.01 | 15.09 | 15.16 | 15.32 | 15.36 | 15.47 | 15.54 | 15.58 | 16.02 | 16.06 | 16.10 | 16.15 | 16.19 | 16.23 | 16.27 | 16.31 | 16.35 | 16.39 | 16.43 | 16.47 | 16.51 | 16.55 | 16.59 | 17.03 | 17.07 | 17.11 | 17.15 | 17.19 | 17.23 | 17.27 | 17.31 | 17.35 | 17.39 | 17.43 | 17.47 | 17.51 | 17.55 | 17.59 | 18.03 | 18.07 | 18.11 | 18.15 | | | |
| R2 Sud | 16.21 | 16.29 | 16.36 | 16.51 | 16.55 | 17.06 | 17.13 | 17.17 | 17.21 | 17.24 | 17.28 | 17.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 | 17.56 | 18.00 | 18.09 | 18.18 | 18.27 | 18.37 | 18.43 | 18.49 | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | 18.49 | 18.53 | 18.56 | 19.01 | 19.07 | 19.12 | 19.20 | 19.28 | 19.33 | 19.38 | 19.44 | 19.55 | | | | | | |
| R13 | 18.00 | 18.06 | - | 18.15 | 18.21 | 18.24 | 18.30 | 18.36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R2 Sud | 18.21 | 18.29 | 18.36 | 18.51 | 18.55 | 19.06 | 19.13 | 19.17 | 19.21 | 19.24 | 19.28 | 19.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R13 | 18.47 | 18.55 | 19.03 | - | - | - | - | - | - | - | 19.46 | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | > | 19.47 | 19.53 | - | - | - | 20.12 | - | - | 20.27 | 20.32 | 20.44 | - | 20.54 | 20.59 | - | 21.11 | | |

| Tren Train | Ulldes - Pírcanús | Puigverd de Lleida - Artesa de Lleida | Junceda | Les Borges Blanques | La Flobesta | Vineixa | Vimboçà | L'Espuga de Francolí | Montblanc | Vilaverd | La Ribera | La Plana - Picamoixons | Valls | Núria - Baldiri | Vilabella | Salomó | Roda de Barà | Roda de Mar | Sant Vicenç de Calders | La Plana - Picamoixons | Alcover | La Selva del Camp | Reus | Vila-seca | Tarragona | Albaladeia - Tàrragona | Torredembarra | Sant Vicenç de Calders | Calafell | Segur de Calafell | Cunit | Cubelles | Vilanova i la Geltrú | Sitges | Castelldefels | Gavà | Barcelona Santa | Barcelona Princes de Gràcia | Estació de França | | | | | | |
|--------------|-------------------|---------------------------------------|---------|---------------------|-------------|---------|---------|----------------------|-----------|----------|-----------|------------------------|-------|-----------------|-----------|--------|--------------|-------------|------------------------|------------------------|---------|-------------------|-------|-----------|-----------|------------------------|---------------|------------------------|----------|-------------------|-------|----------|----------------------|--------|---------------|-------|-----------------|-----------------------------|-------------------|--|--|--|--|--|--|
| R14 15400 R | 6.23 | 6.31 | 6.37 | 6.41 | 6.45 | 6.53 | 7.00 | 7.04 | 7.10 | 7.18 | 7.22 | > | > | > | > | > | > | > | 7.22 | 7.28 | 7.34 | 7.43 | 7.51 | 8.00 | 8.08 | 8.12 | 8.31 | 8.36 | 8.38 | 8.40 | 8.43 | 8.49 | 8.56 | 9.09 | 9.13 | 9.34 | 9.38 | 9.46 | | | | | | | |
| R13 15050 RE | 7.15 | - | 7.26 | 7.32 | - | 7.45 | - | 7.55 | 8.01 | - | - | 8.17 | - | - | 8.27 | - | 8.38 | 8.44 | > | > | > | > | > | > | > | > | 8.45 | - | - | - | 8.59 | - | - | - | - | 9.40 | 9.45 | 9.52 | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9.03 | 9.08 | 9.11 | 9.14 | 9.17 | 9.22 | 9.29 | 9.40 | 9.44 | 10.04 | 10.09 | 10.16 | | | | | | | |
| R14 15404 R | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9.17 | 9.22 | 9.27 | 9.36 | 9.43 | 9.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R16 15094 RE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 15402 R | 13.10 | 13.18 | 13.24 | 13.29 | 13.34 | 13.44 | 13.57 | 14.03 | 14.10 | 14.13 | 14.17 | > | > | > | > | > | > | > | 14.18 | 14.23 | 14.28 | 14.37 | 14.46 | 14.55 | 15.03 | 15.08 | 15.17 | - | - | - | 15.30 | - | - | - | 16.10 | 16.15 | 16.23 | | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15.32 | 15.37 | 15.40 | 15.43 | 15.46 | 15.51 | 15.58 | 16.10 | 16.14 | 16.34 | 16.39 | 16.46 | | | | | | |
| R13 15504 R | | | | | | | | | 14.20 | 14.27 | 14.32 | 14.35 | 14.40 | 14.47 | 14.49 | 14.55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 15042 RE | 15.45 | - | 15.57 | 16.03 | - | 16.16 | 16.23 | 16.27 | 16.32 | 16.38 | 16.43 | 16.47 | > | > | > | > | > | > | 16.48 | 16.54 | 17.00 | 17.14 | 17.21 | 17.29 | 17.36 | 17.39 | 17.47 | - | - | - | 18.00 | - | - | - | 18.40 | 18.45 | 18.52 | | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R13 15500 R | | | | | | | | | 17.00 | 17.07 | 17.13 | 17.16 | 17.21 | - | 17.30 | 17.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R13 15052 RE | 17.48 | - | 18.00 | 18.05 | - | 18.17 | 18.25 | 18.29 | 18.34 | - | - | 18.43 | 18.49 | - | - | 19.06 | 19.11 | > | > | > | > | > | > | > | > | > | 19.13 | - | - | - | - | - | - | - | - | 20.06 | 20.13 | 20.20 | | | | | | | |
| R13 15054 RE | 17.48 | - | 18.00 | 18.05 | - | 18.17 | 18.25 | 18.29 | 18.34 | - | - | 18.43 | 18.45 | 18.52 | 18.59 | 19.02 | 19.09 | - | 19.21 | 19.22 | > | > | > | > | > | > | 19.28 | - | - | - | - | - | - | - | 20.20 | 20.35 | 20.43 | | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R14 15408 R | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19.00 | 19.05 | 19.10 | 19.19 | 19.26 | 19.32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R16 15058 RE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

No circula diumenges i festius. No circula domingos y festivos. Does not run on Saturdays and holidays.
Només circula diumenges i festius. Sólo circula los domingos y festivos. Only runs on Sundays and holidays.
Diumenges i festius circula com a Regional. Los domingos y festivos circula como Regional. On Sundays and holidays it runs as Regional.

R Regional
 RE Regional Exprés
 R2 Rodalia. Cercanías.

III.3. TRANSPORT AERI

L'aeroport de Reus està aproximadament a 27 km., i l'aeroport de Barcelona a uns 92 km.

Als aeroports es pot agafar un taxi o llogar un cotxe.

A més, hi ha un servei regular diari d'autobús entre l'aeroport de Barcelona i Reus.

III.4. TRANSPORT MARÍTIM

Aproximadament a 26 km. del municipi de Vilabella hi trobem el Port de Tarragona, i a 106 km, el Port de Barcelona.



III.5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

L'empresa HIFE és l'encarregada de la línia d'autobusos que para a Vilabella.

Des de Vilabella podem anar a les següents destinacions:

- L'Argilaga
- Bràfim
- Hostalets
- Jardins Imperi
- Montferri
- Nulles
- Pallaresos
- Pallaresos Park
- Puigpelat
- La Secuita
- Tarragona
- Valls
- Vila-rodona

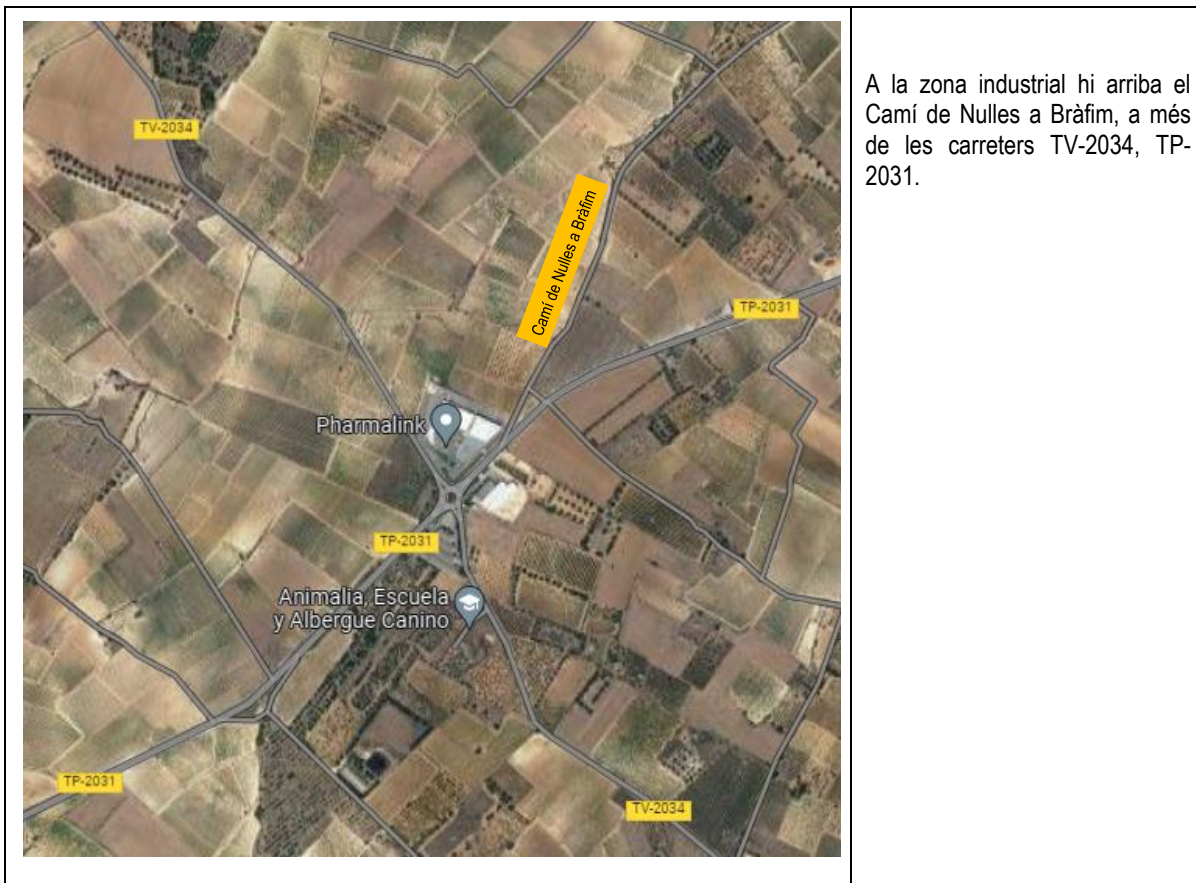
A continuació es mostren els horaris de la línia d'autobusos.

| | |
|---|--|
|  | 07:36 VILABELLA pl. del Casal (Ref. TV-2032) |
|  | 07:40 NULLES TP-2031 |
|  | 07:46 ARGILAGA,L' TP-2031 (Ref. Marquesina) |
|  | 07:50 SECUITA,LA 5 estrelles (TP-2031) Marquesina |
|  | 08:00 PALLARESOS c. Bofarull, 18 o 99 |
|  | 08:05 JARDINS IMPERI av. 11 de setembre, 41 |
|  | 08:11 HOSTALETS(cruilla) TP-2031 (Ref. Parking Sonia) |
|  | 08:15 TARRAGONA Sant Pere i Sant Pau s/n |
|  | 08:17 AQÜEDUCTE TARRAGONA C\Antoni Rovira i Virgili pal parada |
|  | 09:30 VILABELLA pl. del Casal (Ref. TV-2032) |
|  | 09:37 PUIGPELAT |
|  | 09:45 VALLS C\Francesc Català. 5 |

| | | |
|---|--------------|--|
|  | 10:04 | VILABELLA pl. del Casal (Ref. TV-2032) |
|  | 10:10 | BRÀFIM TP-2031 (Ref. Marquesina) |
|  | 10:20 | VILA-RODONA TP-20033 (Ref. Marquesina) |

| | | |
|---|--------------|--|
|  | 12:52 | VILABELLA pl. del Casal (Ref. TV-2032) |
|  | 13:00 | BRÀFIM TP-2031 (Ref. Marquesina) |
|  | 13:15 | MONTFERRI |

III.6. XARXA D'ITINERARIS PER VIANANTS I BICICLETES



A la zona industrial hi arriba el Camí de Nulles a Bràfim, a més de les carreteres TV-2034, TP-2031.

FIGURA 14. MOBILITAT CIUTADANA

III.7. ACCÉS A LA ZONA D'ESTUDI

L'accés a la nova zona industrial serà el mateix que el de la indústria existent, donat que es tracta de la mateixa empresa. L'accés es realitza des de la carretera de Valls a Vilabella (TV-2034).

IV. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

IV.0. INTRODUCCIÓ

L'anàlisi de la mobilitat actual que es presenta a continuació es basa en les dades aportades per l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 (font: Idescat), i per l'Enquesta de la Mobilitat Quotidiana de l'any 2006 (font: ATM).

IV.1. MOBILITAT OBLIGADA

S'analitza seguidament la mobilitat actual al municipi de Vilabella, en quant a la mobilitat obligada per estudi o treball, a partir de dades disponibles a Institut d'Estadística de Catalunya.

En les dades presentades, s'hi inclouen els desplaçaments diaris originats per motiu de treball o estudi, amb la destinació territorial i el mitjà de transport corresponents. No hi consten els desplaçaments originats fora de Catalunya, però amb destinació a Catalunya, atès que es tracta d'un arxiu estadístic recollit només en els municipis catalans.

Per tal d'analitzar la mobilitat actual, s'estudien les dades de l'enquesta de mobilitat obligada (EMO) de 2001, últimes dades disponibles a l'Institut d'Estadística de Catalunya.

L'EMO recull la caracterització de la mobilitat per raons treball i estudi.

D'aquesta manera, a continuació s'adjunten taules on es pot observar la població ocupada resident i la població que estudia resident en relació amb els llocs de treball localitzats al municipi i per tipus de transport.

TAULA 16: POBLACIÓ OCUPADA RESIDENT I LLOCS DE TREBALL LOCALITZATS
PER SEXE VILABELLA 2001
[FONT: IDESCAT]

| | 2001 | | Total |
|---|-------|-------|-------|
| | Homes | Dones | |
| Residents ocupats a dins | 97 | 51 | 148 |
| No residents ocupats a dins | 65 | 20 | 85 |
| Residents ocupats a fora | 91 | 74 | 165 |
| Residents ocupats en diversos municipis | 9 | 2 | 11 |
| Llocs de treball localitzats ⁽¹⁾ | 162 | 71 | 233 |
| Població ocupada resident ⁽²⁾ | 197 | 127 | 324 |
| Diferència localitzats - residents | -35 | -56 | -91 |

Unitats: persones que es desplacen

⁽¹⁾ Llocs de treball localitzats: Residents ocupats a dins + No residents ocupats a dins

⁽²⁾ Població ocupada resident: Residents ocupats a dins + Residents ocupats a fora + Residents ocupats a diversos municipis

TAULA 17: POBLACIÓ OCUPADA RESIDENT I LLOCS DE TREBALL LOCALITZATS
 PER TIPUS DE TRANSPORT VILABELLA 2001
 [FONT: IDESCAT]

| | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total |
|---|--------|--------|---------------|----------------|--------------|------------|
| Residents ocupats a dins | 53 | 31 | 49 | 13 | 2 | 148 |
| No residents ocupats a dins | 80 | 2 | 0 | z | 3 | 85 |
| Residents ocupats a fora | 149 | 2 | 3 | z | 11 | 165 |
| Residents ocupats en diversos municipis | z | z | z | z | 11 | 11 |
| Llocs de treball localitzats ⁽¹⁾ | 133 | 33 | 49 | 13 | 5 | 233 |
| Població ocupada resident ⁽²⁾ | 202 | 33 | 52 | 13 | 24 | 324 |
| Diferència localitzats - residents | -69 | 0 | -3 | 0 | -19 | -91 |

Unitats: persones

Nota: La categoria "No aplicable" inclou aquelles persones que es traslladen des d'una segona residència o que treballen en diversos municipis.

(z) Dada no procedent.

TAULA 18: POBLACIÓ QUE ESTUDIA RESIDENT I LLOCS D'ESTUDI LOCALITZATS PER SEXE VILABELLA 2001
 ESTUDIANTS DE 16 I MÉS ANYS QUE NO TREBALLEN
 [FONT: IDESCAT]

| | 2001 | | Total |
|--|-------|-------|------------|
| | Homes | Dones | |
| Residents que estudien a dins | 1 | 0 | 1 |
| No residents que estudien a dins | 3 | 1 | 4 |
| Residents que estudien a fora | 15 | 29 | 44 |
| Residents que estudien en diversos municipis | 0 | 0 | 0 |
| Llocs d'estudi localitzats ⁽¹⁾ | 4 | 1 | 5 |
| Població que estudia resident ⁽²⁾ | 16 | 29 | 45 |
| Diferència localitzats - residents | -12 | -28 | -40 |

Unitats: persones que es desplacen

⁽¹⁾ Llocs d'estudi localitzats: Residents que estudien a dins + No residents que estudien a dins

⁽²⁾ Població que estudia resident: Residents que estudien a dins + Residents que estudien a fora + Residents que estudien a diversos municipis

TAULA 19: POBLACIÓ ESTUDIANT RESIDENT I LLOCS D'ESTUDI LOCALITZATS PER TIPUS
 DE TRANSPORT VILABELLA 2001. POBLACIÓ DE 16 ANYS I MÉS
 [FONT: IDESCAT]

| | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total |
|--|--------|--------|---------------|----------------|--------------|------------|
| Residents que estudien a dins | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| No residents que estudien a dins | 3 | 1 | 0 | z | 0 | 4 |
| Residents que estudien a fora | 25 | 6 | 0 | z | 13 | 44 |
| Residents que estudien en diversos municipis | z | z | z | z | 0 | 0 |
| Llocs d'estudi localitzats ⁽¹⁾ | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Població que estudia resident ⁽²⁾ | 26 | 6 | 0 | 0 | 13 | 45 |
| Diferència localitzats - residents | -22 | -5 | 0 | 0 | -13 | -40 |

Unitats: persones que es desplacen

(z) Dada no procedent.

⁽¹⁾ Llocs d'estudi localitzats: Residents que estudien a dins + No residents que estudien a dins

⁽²⁾ Població que estudia resident: Residents que estudien a dins + Residents que estudien a fora + Residents que estudien a diversos municipis

Com a resum de les dades presentades anteriorment, referent a l'enquesta de mobilitat obligada al municipi de Vilabella, es determina el següent:

TAULA 20. DESPLAÇAMENTS PER TREBALL I ESTUDIS VILABELLA ANY 2001
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA]

| Tipus de desplaçament | Treball | | | Estudi | | | TOTAL | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| | Sexe | | Total | Sexe | | Total | Sexe | | Total |
| | Homes | Dones | | Homes | Dones | | Homes | Dones | |
| Interns | 97 | 51 | 148 | 1 | 0 | 1 | 98 | 51 | 149 |
| Generats | 100 | 76 | 176 | 15 | 29 | 44 | 115 | 105 | 220 |
| Atrets | 65 | 20 | 85 | 3 | 1 | 4 | 68 | 21 | 89 |
| Total | 262 | 147 | 409 | 19 | 30 | 49 | 281 | 177 | 458 |

A Vilabella la mobilitat obligada per raó de treball i estudi es generen 458 desplaçaments diaris, dels quals:

- Un 32,53 % són desplaçaments interns (149 viatges), és a dir, tenen com origen i destinació el municipi de Vilabella.
- Un 48,04 % dels desplaçaments totals per mobilitat obligada (220 viatges) són desplaçaments generats, és a dir, són desplaçaments de residents de Vilabella cap a altres municipis.
- Un 19,43 % són desplaçaments atrets (89 viatges), és a dir, són desplaçament de residents de fora del municipi que venen a treballar o estudiar a Vilabella.

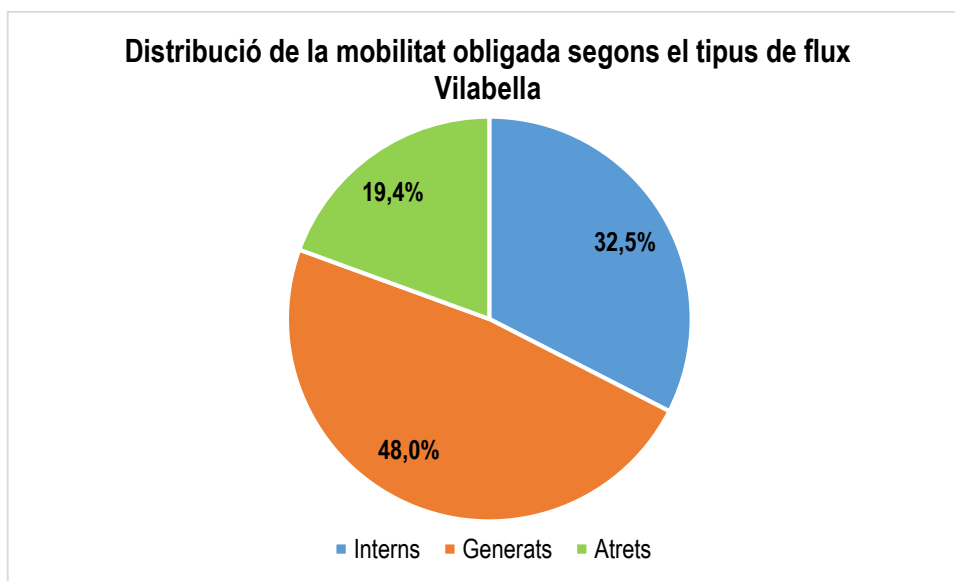


FIGURA 15. DISTRIBUCIÓ DE LA MOBILITAT OBLIGADA SEGONS EL TIPUS DE FLUX VILABELLA
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA]

Seguidament es mostra resum després d'analitzar les dades presentades en funció del motiu del desplaçament (treball o estudi).

Els desplaçaments de residents per motius de treball a l'interior del municipi ascendeix a 149 desplaçaments diaris. I els desplaçaments de residents cap a fora del municipi per motius de treballs són 220.

Per tant, un 40,4 % de la població activa ocupada a Vilabella treballa al propi municipi.

Diàriament també es produeixen 85 viatges amb destí a Vilabella per motius de treball per part de persones no residents al municipi.

En quant als desplaçaments de residents majors de 16 anys per motiu d'estudis, hi ha 1 desplaçament diaris que correspon a residents que es desplacen a l'interior del municipi (2,2 %) , i 44 desplaçaments de residents cap a fora del municipi per motius d'estudi (97,8 %).

En quant a la distribució modal dels desplaçaments, es presenta seguidament anàlisis de dades corresponent:

A les gràfiques mostrades seguidament es pot veure la distribució modal de la mobilitat obligada segons tipus de transport, per raó treball i per raó estudis:

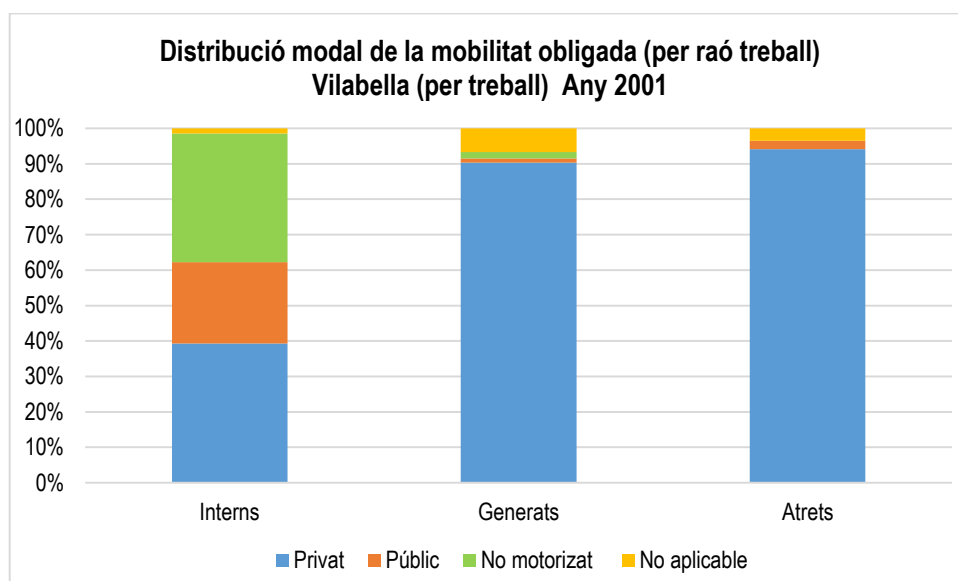


FIGURA 16. DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT OBLIGADA DEL PLA DE SANTA MARIA PER TREBALL
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA]

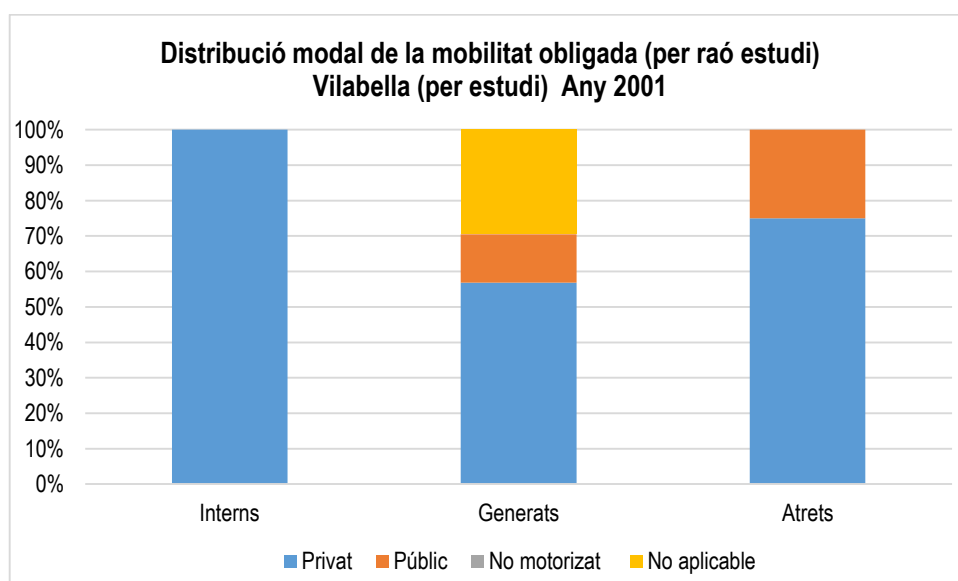


FIGURA 17. DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT OBLIGADA DEL PLA DE SANTA MARIA PER ESTUDIS
 [FONT: INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA]

El repartiment modal dels desplaçaments interns per motiu de treball mostra que el mode de transport més utilitzat és el privat (67,4 %), seguit dels desplaçaments no motoritzats (28,1%), i finalment el transport públic (4,6 %).

El repartiment modal dels desplaçaments de connexió per motiu de treball mostra que el mode de transport majoritari és el privat (73,4 %), essent el 5,4 % dels desplaçaments amb transport públic, sense presència de desplaçaments no motoritzats.

A nivell global, considerant tant els desplaçaments interns com els desplaçaments de connexió, el repartiment global dels viatges en quant al mitjà de transport és el següent:

- Vehicle privat: 78,4%
- Transport públic: 8,7%
- A peu o bicicleta: 12,8%

IV.2. PER DESPLAÇAMENT I TIPUS DE TRANSPORT

A continuació s'analitzen dades de població ocupada resident segons desplaçament al lloc de treball per mitjans de transport, al municipi del Pla de Santa Maria (últimes dades disponibles a IDESCAT, corresponents a l'any 2001):

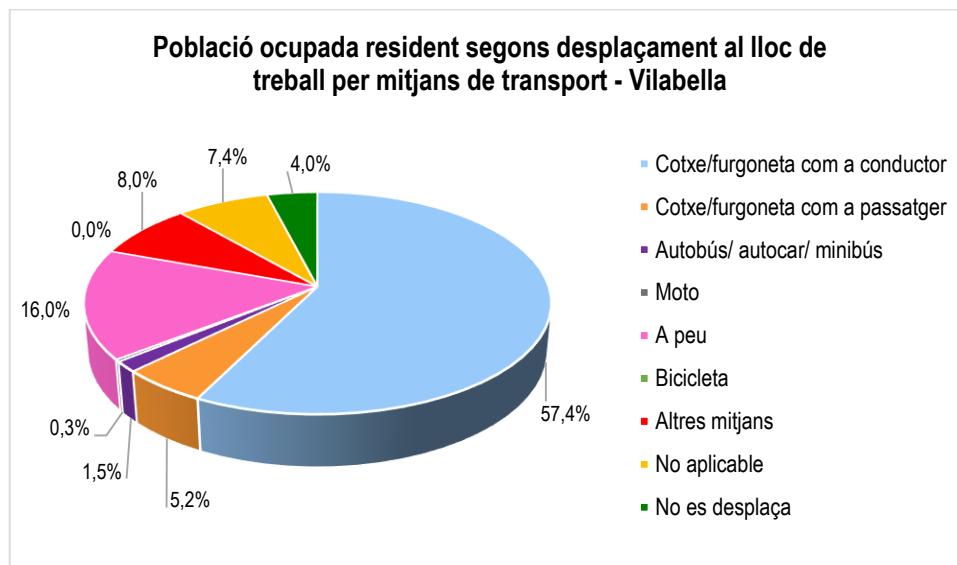


FIGURA 18. MITJANS DE TRANSPORT SEGONS DESPLAÇAMENT AL LLOC DE TREBALL VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

Tal i com es pot veure a la figura mostrada anteriorment, el 63,0% dels desplaçaments al lloc de treball es realitza en vehicle privat (cotxe, furgoneta o moto), un 16,0% es realitza a peu, no hi ha desplaçaments en bicicleta, i només un 1,5% fa servir transport públic.

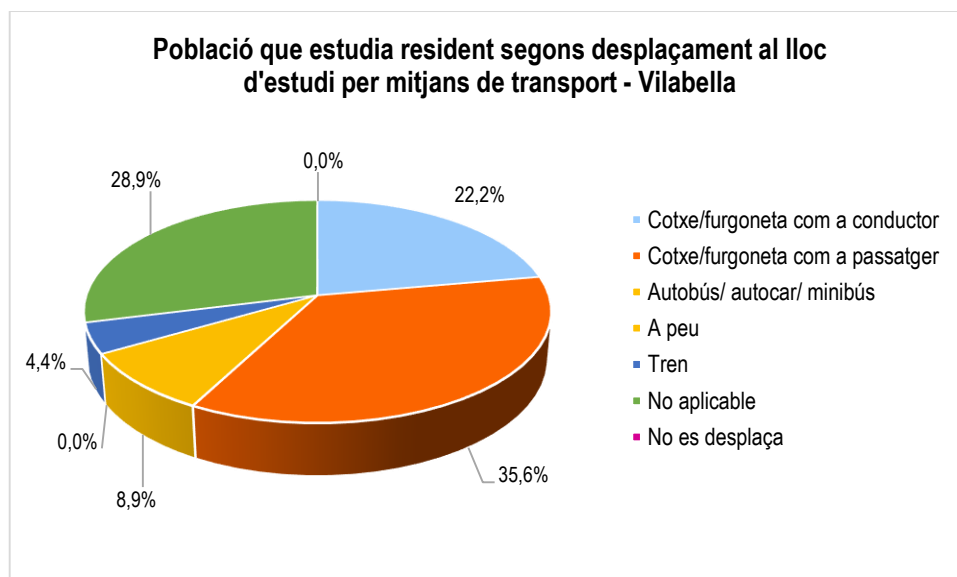


FIGURA 19. MITJANS DE TRANSPORT SEGONS DESPLAÇAMENT AL LLOC D'ESTUDI VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

A la figura anterior es pot veure que els desplaçaments amb transport públic al lloc d'estudi, dades relatives a població de 16 anys i més, és més significatiu que en el cas del lloc de treball, suposant un 13,3%. No hi ha desplaçaments a peu, i un 57,8% ho fa en vehicle privat.

IV.3. PER NOMBRE DE VIATGES DIARIS

Es mostra a les figures presentades a continuació dades relatives al nombre de desplaçaments diaris, tant per raó de treball com per raó d'estudis.

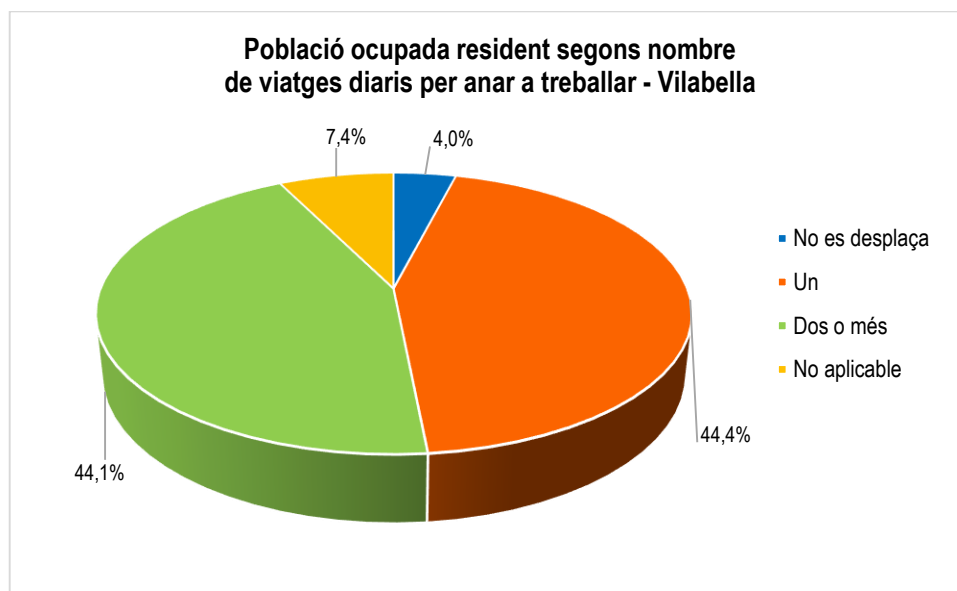


FIGURA 20. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DIARIS PER RAÓ DE TREBALL VILABELLA
[FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

En quant al nombre de desplaçaments diaris per anar a treball, dades relatives a la població ocupada, es pot veure a la figura mostrada anteriorment que un 44,1% realitza dos o més desplaçaments, un 44,4 en realitza un, i un 4,0% no es desplaça.

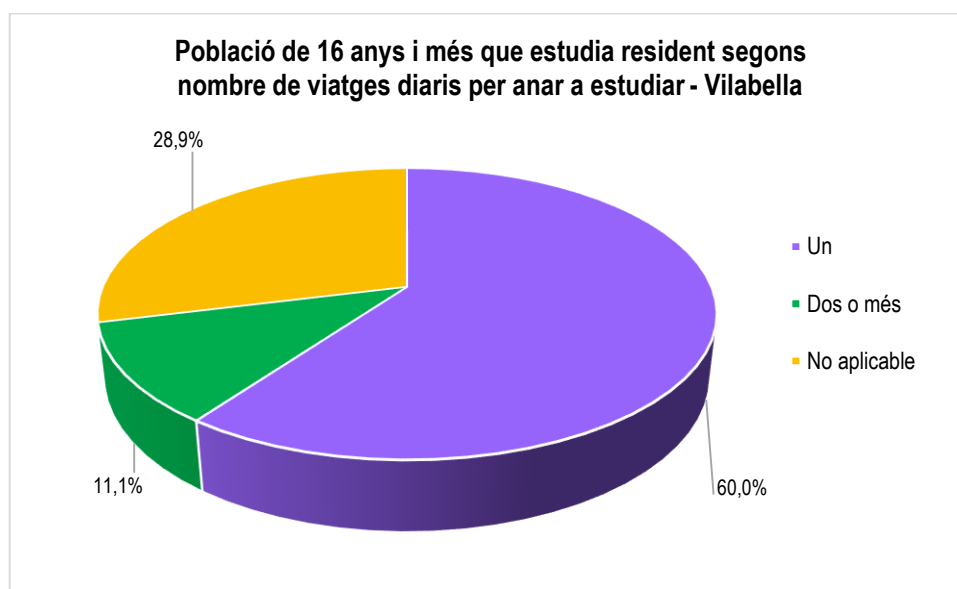


FIGURA 21. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DIARIS PER RAÓ D'ESTUDIS VILABELLA
[FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

Referent al nombre de desplaçaments diaris per raó d'estudis, dades relatives a la població de 16 anys i més, s'observa a la figura anterior que més de la meitat (60,0%) realitzen un sol viatge diari, un 11,1% en realitza dos o més.

IV.4. PER TEMPS DE DESPLAÇAMENT

En quant al temps de desplaçament entre domicili i lloc de treball / estudi, dades relatives en a població de 16 anys i més, es poden veure les dades representades gràficament a les figures presentades a continuació, on s'observa que la majoria de desplaçaments per anar a treballar són de durada menor a 20 minuts (68,6%). En el cas de desplaçaments per anar a estudiar un 56,3 % dels viatges tenen una durada menor a 20 minuts, percentatge més baix que els desplaçaments per raó de treball.

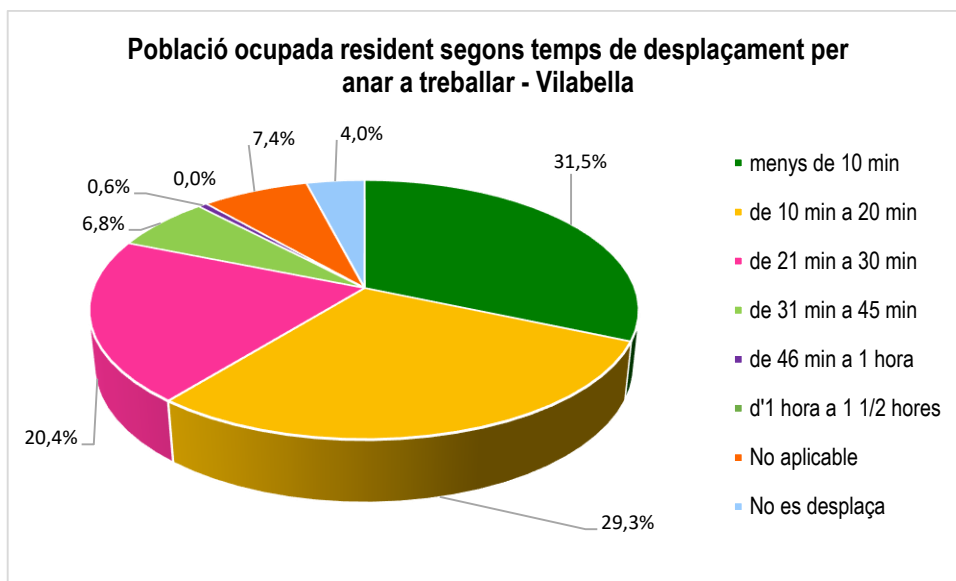


FIGURA 22. TEMPS DE DESPLAÇAMENT PER RAÓ DE TREBALL VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

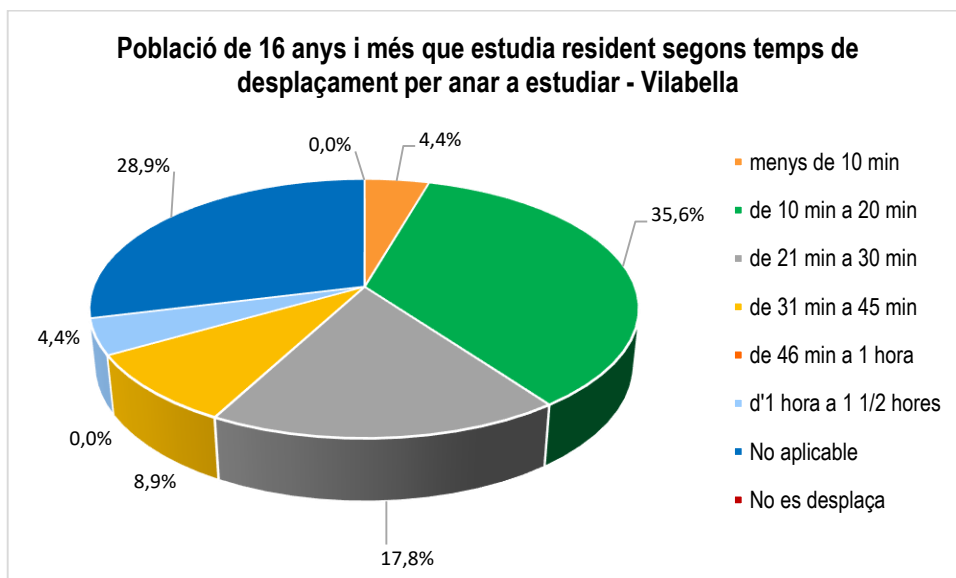


FIGURA 23. TEMPS DE DESPLAÇAMENT PER RAÓ D'ESTUDIS VILABELLA
 [FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)]

V. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

V.1. PARÀMETRES ESTABLERTS EN ELS ANNEXOS DEL DECRET 344/2006

V.1.1.- CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA

A l'Annex 1. Viatges generats del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, es disposa el següent:

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

TAULA 21. VIATGES GENERATS/DIA
 [FONT: DECRET 344/2006]

| VIATGES GENERATS / DIA | |
|------------------------|--|
| Ús habitatge | El valor més gran dels dos següents: 7 viatges / habitatge o 3 viatges /persona |
| Ús residencial | 10 viatges / 100 m ² sostre |
| Ús comercial | 50 viatges / 100 m ² sostre |
| Ús d'oficines | 15 viatges / 100 m ² sostre |
| Ús industrial | 5 viatges / 100 m ² sostre |
| Equipaments | 20 viatges / 100 m ² sostre |
| Zones verdes | 5 viatges / 100 m ² sòl |
| Franja costanera | 5 viatges / m de platja |

Per fixar el càlcul de viatges generats diaris de l'àmbit objecte d'estudi, es té en compte les superfícies de la ordenació del desenvolupament del planejament derivat, tal i com es mostra següidament:

TAULA 22. QUADRES DE SUPERFÍCIES

| | SUPERFÍCIE (m ²) | % |
|-------------------------------|---------------------------------|----------------|
| SUPERFÍCIE TOTAL PPU-6 | 42.704,88 | 100,00% |
| SÒL PRIVAT | | |
| Clau IA-1 | 42.704,88 | 100,00 % |
| Total sòl privat | 42.704,88 | 100,00% |

El sòl total en concepte de les cessions per a espais lliures, equipaments i aprofitament urbanístic serà de 12.811,46 m²s.

Donat que la modificació puntual dona lloc a una parcel·la única, les cessions es materialitzaran amb un bescanvi econòmic, que es concretarà en el document de la reparcel·lació.

Per tant, la mobilitat generada resultant és la següent:

TAULA 23. MOBILITAT GENERADA RESULTANT

| Ús | m ² sostre | Ràtio aplicable | Viatges generats / dia |
|---------------|--------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| Ús industrial | 42.704,88 m ² | 5 viatges / 100 m ² sostre | 2.136 viatges |
| TOTAL | | | 2.136 viatges |

Per tal de projectar la distribució modal i la distribució territorial dels desplaçaments generats per la modificació puntual objecte d'estudi, a Vilabella, es prenen les següents consideracions:

- El 32,5 % dels desplaçament generats són interns, i el 67,5 % restant són desplaçaments de connexió amb altres municipis.
- Entre els desplaçaments interns, el repartiment modal és el següent: 39,8 % amb vehicle privat, 36,8 % en mode no motoritzat (a peu o en bicicleta), 23,3 % en transport públic.
- Entre els desplaçaments de connexió, el repartiment modal és el següent: 97,0 % amb vehicle privat, 1,3% en mode no motoritzat (en bicicleta o a peu) 1,7 % en transport públic.
- Es considera una ocupació mitjana del cotxe de 1,2 persones per vehicle.

Tenint en compte les consideracions anteriors, a continuació es presenta taula resum de la mobilitat generada:

TAULA 24. RESUM MOBILITAT GENERADA

| Desplaçaments | Vehicle privat | Transport públic | No motoritzat |
|---------------|----------------|------------------|---------------|
| Interns | 231 | 162 | 256 |
| De connexió | 1.165 | 25 | 19 |
| TOTAL | 1.396 | 186 | 274 |

Per tant, globalment es generaran 1.396 viatges/dia en vehicle privat (considerant una ocupació mitjana del cotxe de 1,2 persones per vehicle), 186 viatges/dia en transport públic i 274 viatges/dia a peu o en bicicleta.

Prenent com a dada màxima que un 15% dels desplaçaments es produeixin a l'hora punta del matí (de 8h a 9h) o a l'hora punta de la tarda (17h a 18h), es concentrarien 210 viatges en vehicle privat (cotxe o motocicleta), meitat arribades i meitat sortides. També s'ocasionarien 28 viatges en transport públic i 42 viatges en modes no motoritzats, a peu o en bicicleta.

A continuació es mostren dades de Intensitat Mitjana Diària (IMD) de les carreteres pròximes al sector àmbit d'estudi, a Vilabella:

| RESUM DADES DE TRÀNSIT ANY 2019 | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------|----------|---|------------|----------|-----------|-------|-------------|
| Ctra. | PK | Punt (*) | DESCRIPCIÓ TRAM | PK Inicial | PK Final | Long-Tram | IMD | Pesants (%) |
| TV-2034 | 0,500 | 01-42 | De Valls a Poligon industrial | 0,000 | 1,850 | 1,850 | 3.369 | 2,32 |
| TV-2034 | 2,500 | 01-43 | De Poligon industrial Puigpelat a TP-2036 | 1,850 | 2,740 | 0,890 | 2.344 | 4,52 |
| TV-2034 | 5,000 | 01-44 | De TP-2036 a TP-2031 | 2,740 | 6,160 | 3,420 | 940 | 0,62 |
| TV-2034 | 6,500 | 01-45 | De la TP-2031 a Vilabella | 6,160 | 7,435 | 1,275 | 1.318 | 0,61 |

| RESUM DADES DE TRÀNSIT ANY 2019 | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------|----------|----------------------------|------------|----------|-----------|-----|-------------|
| Ctra. | PK | Punt (*) | DESCRIPCIÓ TRAM | PK Inicial | PK Final | Long-Tram | IMD | Pesants (%) |
| TV-2032 | 2,000 | 09-83 | De Vilabella a la TV-2033 | 0,000 | 2,780 | 2,780 | 302 | 0,00 |
| TV-2032 | 3,500 | 09-89 | De la TV-2033 a la TP-2031 | 2,780 | 4,302 | 1,522 | 477 | 0,18 |

| RESUM DADES DE TRÀNSIT ANY 2019 | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------|----------|--|------------|----------|-----------|--------|-------------|
| Ctra. | PK | Punt (*) | DESCRIPCIÓ TRAM | PK Inicial | PK Final | Long-Tram | IMD | Pesants (%) |
| TP-2031 | 1,200 | 09-16 | Variante de Sant Pere i Sant Pau | 1,075 | 2,080 | 1,005 | 8.228 | 0,44 |
| TP-2031 | 2,700 | 09-59 | De la variante de Sant Pere i Sant Pau a la T-4281 | 2,080 | 3,160 | 1,080 | 11.321 | 1,29 |
| TP-2031 | 6,500 | 09-25 | De la T-4281 a la TV-2236 | 3,160 | 7,000 | 3,840 | 5.802 | 0,72 |
| TP-2031 | 7,400 | 09-88 | De la TV-2236 a la T-203 | 7,000 | 8,730 | 1,730 | 4.998 | 1,15 |
| TP-2031 | 9,000 | 09-60 | De la T-203 a la T-223 | 8,730 | 9,600 | 0,870 | 4.398 | 0,35 |
| TP-2031 | 10,000 | 09-61 | De la T-223 a la TV-2231 | 9,600 | 11,500 | 1,900 | 2.368 | 1,50 |
| TP-2031 | 12,000 | 09-48 | De la TV-2231 a la TV-2032 | 11,500 | 12,875 | 1,375 | 2.155 | 0,85 |
| TP-2031 | 13,000 | 09-53 | De la TV-2032 a la TV-2035 | 12,875 | 15,400 | 2,525 | 2.072 | 0,77 |
| TP-2031 | 17,000 | 09-49 | De la TV-2035 a la TV-2034 | 15,400 | 18,025 | 2,625 | 1.082 | 0,64 |
| TP-2031 | 19,000 | 09-62 | De la TV-2034 a Bráfim | 18,025 | 20,245 | 2,220 | 2.051 | 1,20 |
| TP-2031 | 22,300 | 01-40 | De Bráfim a FI. | 20,245 | 22,410 | 2,165 | 1.703 | 0,78 |



FIGURA 23. MAPA DE CARRETERES VILABELLA
[FONT: DIPUTACIÓ DE TARRAGONA]

V.1.2.- CONFIGURACIÓ DELS VIALS

L'accés a la nova implantació industrial farà pels mateixos llocs que es fa en l'actualitat, amb una zona amb accés cap a l'aparcament de vehicles a l'oest de la zona edificada i un altre accés al costat per a camions cap a l'interior de la zona productiva.

V.1.3.- PROPOSTA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS, BICICLETES I VEHICLES

Al final del present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada s'adjunta plànol amb representació de la proposta d'itineraris principals per a vianants, bicicletes i vehicles.

V.1.4.- PAREDES D'AUTOBÚS

Al municipi de Vilabella es disposa de parada d'autobús i d'estació de tren, tal i com es pot veure a la imatge presentada seguidament:



FIGURA 23. UBICACIÓ PARADA DE BUS I ESTACIÓ DE TREN VILABELLA

La parada d'autobús existent a Vilabella, ubicada a Pl. del Casal (TV-2032), es troba a una distància de 1.800 metres de l'àmbit d'estudi. I l'estació de tren es troba a una distància de 3.200 metres de l'àmbit d'estudi.

V.2. ENCAIX DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA XARXA ACTUAL I DE NOVA CREACIÓ

Tenint en compte les dades presentades en el present estudi, es considera una capacitat d'absorció de les xarxes existents positiva.

V.3. CÀLCUL PLACES APARCAMENT NECESSÀRIES

V.3.1. APARCAMENT PER A VEHICLES PRIVATS

El Decret 344/2006, de 19 de desembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, no estableix el nombre d'estacionaments per a turismes i motocicletes que s'han de considerar per a ús industrial fora de via pública.

Per tant, a continuació es llisten les consideracions tingudes en compte per determinar la previsió d'aparcaments per a vehicles privats:

- Del càlcul de la mobilitat generada presentat anteriorment, es pren un valor de 1.396 viatges generats en vehicle privat, considerant una ocupació mitjana del cotxe de 1,2 persones per vehicle.
- Considerant un màxim de 15% dels desplaçaments en hora punta del matí o de la tarda, es concentren 210 viatges en vehicle privat (cotxe o motocicleta).
- Aquest total de viatges en hora punta generats, representa arribades i sortides del sector, pel que es pren la meitat com a valor de referència, és a dir, 105 viatges.
- D'acord amb les dades de motorització presentades en apartats anterior, 2 de cada 10 vehicles privats són motocicletes, aproximadament.

Cal considerar que la indústria disposarà d'aparcament a l'interior de les seves parcel·les, tant per treballadors com per visites. No es contempla aparcament a l'exterior de la zona industrial.

Tenint en compte les consideracions anteriors, es preveuran, dins de la zona industrial:

TAULA 25. PREVISIÓ APARCAMENT VEHICLE PRIVAT
PREVISIÓ D'APARCAMENT PER VEHICLE PRIVAT

| | |
|--------------|-----------|
| Turismes | 84 places |
| Motocicletes | 21 places |

D'altra banda, pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció i en vies públiques, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

En la disposició addicional primera s'estableixen les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques:

1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'haurà d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la referida (ITC) BT-52, "Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", que s'aprova mitjançant el Reial Decret 1053/2014, amb les següents dotacions mínimes:
 - a. En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant, tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicada a les places d'aparcament, tal com es descriu en l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,
 - b. en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places,
 - c. en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.
2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per a donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

Per tant, es tindrà en compte les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.

V.3.2. APARCAMENT PER A BICICLETES

A l'annex 2 del Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, es disposa el següent:

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

TAULA 26. PLACES MÍNIMES D'APARCAMENT PER A BICICLETES
 [FONT: DECRET 344/2006]

| Places mínimes d'aparcament per a bicicletes | |
|---|--|
| Ús d'habitatge | màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció |
| Ús comercial | 1 plaça / 100 m ² sostre o fracció |
| Ús d'oficines | 1 plaça / 100 m ² sostre o fracció |
| Ús industrial | 1 plaça / 100 m ² sostre o fracció |
| Equipaments docents | 5 places / 100 m ² sostre o fracció |
| Equipaments esportius, culturals i recreatius | 5 places / 100 places d'aforament de l'equipament |
| Altres equipaments públics | 1 plaça / 100 m ² sostre o fracció |
| Zones verdes | 1 plaça / 100 m ² sòl |
| Franja costanera | 1 plaça / 10 ml de platja |
| Estacions de ferrocarril | 1 plaça / 30 places ofertes de circulació |
| Estacions d'autobusos interurbans | 0,5 places / 30 places ofertes de circulació |

A continuació es presenta el càlcul de la reserva mínima d'aparcaments, tenint en compte les reserves mínimes establertes pel Decret 344/2006, així com els usos i superfícies proposats pel planejament:

TAULA 27. RESERVA MÍNIMA APARCAMENT BICICLETES

| Places mínimes aparcament per bicicletes | m ² | Reserva mínima aparcament bicicletes |
|--|---|--|
| Ús industrial | 1 plaça / 100 m ² sostre o fracció | 42.704,88 m ² 428 places |

Per tant, considerant les dades presentades anteriorment, seria necessària una reserva de 428 places d'aparcament de bicicletes.

Es considera que aquesta reserva d'aparcament de bicicletes resultant d'aplicar els ràtios disposats a l'annex 2 del Decret és desproporcionada, tenint en compte el nombre de viatges generats que s'han tingut en compte i degut a la situació del polígon respecte del municipi i l'entorn urbà més proper.

Segons dades exposades en apartats anteriors del present EAMG, no hi ha població ocupada que es desplaci al lloc de treball amb bicicleta, segons dades de IDESCAT, mitjans de transport segons desplaçament al lloc de treball a Vilabella.

Tot i així, es considera una previsió de 43 aparcaments de bicicletes (10%), a l'interior de la zona industrial, considerant aquesta xifra suficient.

Cal dir que les places d'aparcament de bicicletes s'ubicaran en lloc visible, no presentant riscos pels usuaris.

Es proposa la instal·lació de suports de tipus U-invertida, que està constituït per una peça metàl·lica colzada que permet amarrar dues bicicletes, una a cada costat. D'aquesta manera, la bicicleta es recolza en la seva totalitat contra el suport.

En tot cas, el promotor del desenvolupament del sector ha de quedar compromès a ampliar aquesta previsió inicial, si la demanda ho justifica.

V.4. APARCAMENT DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

A més de la reserva d'espai per aparcaments de turismes, motocicletes i bicicletes, es preveu un espai exclusiu per la càrrega i descàrrega independent de la zona d'aparcament, situant-se de manera compatible amb la protecció de l'entorn.

V.5. NECESSITATS DE FINANÇAMENT DE LES ACTUACIONS DE MILLORA DE LA MOBILITAT

No es presenten necessitats de finançament de les actuacions de millora de la mobilitat.

VI. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Atès que els municipis del Pla de Santa Maria no està declarat pel Govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, no és obligatori avaluar la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

Les Zones de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric afecten als municipis establerts en:

- Decret 226/2006, de 23 de maig, on es declaren com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules.
- Decret 233/1993, de 31 d'agost, de declaració de zones de protecció especial dels municipis de Castellbisbal, Molins de Rei, Pallegà, el Papiol, Sant Andreu de la Barxa i Sant Vicenç dels Horts.

No obstant, a continuació s'estimen les emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH) segons els factors d'emissió del CORINAIR 1990 (Core Inventory of Air Emissions Methodology) per tal d'avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Seguidament es fa un càlcul estimatiu de les emissions atmosfèriques emeses per la mobilitat generada en funció dels nous usos de sòl previstos en la modificació del planejament objecte d'estudi:

| Usos del sòl | m ² sostre nova edificabilitat | Ràtio Decret 344/2006 | Viatges generats | Viatges màx. Vehicles privats/dia | Emissions CO ₂ en kg/dia | Emissions NO en kg/dia | Emissions PM ₁₀ en kg/dia |
|--------------|---|---------------------------------|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| Residencial | 0 | 10 viatges / 100 m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Comercial | 0 | 50 viatges / 100 m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Terciari | 0 | 10 viatges / 100 m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Industrial | 42.704,88 m ² | 5 viatges / 100 m ² | 2.136 | 1.396 | 3.623 | 13 | 900 |
| Equipaments | 0 | 20 viatges / 100 m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zones verdes | 0 | 5 viatges / 100 m ² | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | | 2.136 | 1.396 | 3.623 | 13 | 900 |

Es prenen els coeficients d'emissió estimats següents per la realització del càlcul de les emissions atmosfèriques emeses:

| | |
|----------------------------|---|
| Emissions CO ₂ | Factor 0,173 kg CO ₂ / vehicle km |
| Emissions NO | Factor 0,58 g NO / vehicle km |
| Emissions PM ₁₀ | Factor 0,043 kg PM ₁₀ / vehicle km |

Nota: s'ha considerat una distància mitjana de 15 km per als viatges generats.

VII. CONCLUSIONS

Com a conclusions del present estudi d'avaluació de la mobilitat generada podem llistar les següents:

- L'àmbit que és objecte del present EAMG es troba situat annex a zona industrial existent.
- Els accessos són existents, i es mantindran. S'usaran els mateixos accessos que es disposen actualment per les instal·lacions existents de Pharmalink.
- Es considera que la mobilitat generada per l'ordenació proposada és admissible.

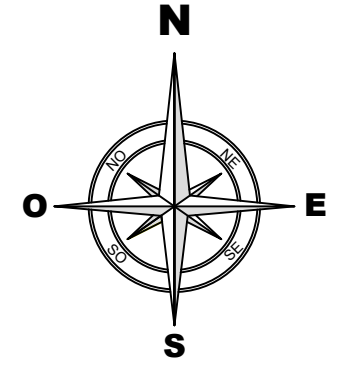
Vilabella, 7 de desembre de 2022



Anton Escarré i París
Enginyer Tècnic Industrial
Col·legiat núm. 8524

PLÀNOLS





ESCALA 1/10000 DIBUIXAT
 ORIENTACIÓ REVISAT
 FORMAT A3 COMPROVAT

Magda Aubia
 Anna Castellà
 Toni Escarré

DENOMINACIÓ PRO EAMG PHARMALINK, 22
 SITUACIÓ Vilabella

PROPIETAT
 AJUNTAMENT DE
 VILABELLA



CARRERA DEL PLA, 253 NAU D1
 43800 VALLS TELF 977612341
 anton.escarre@editecsa.com



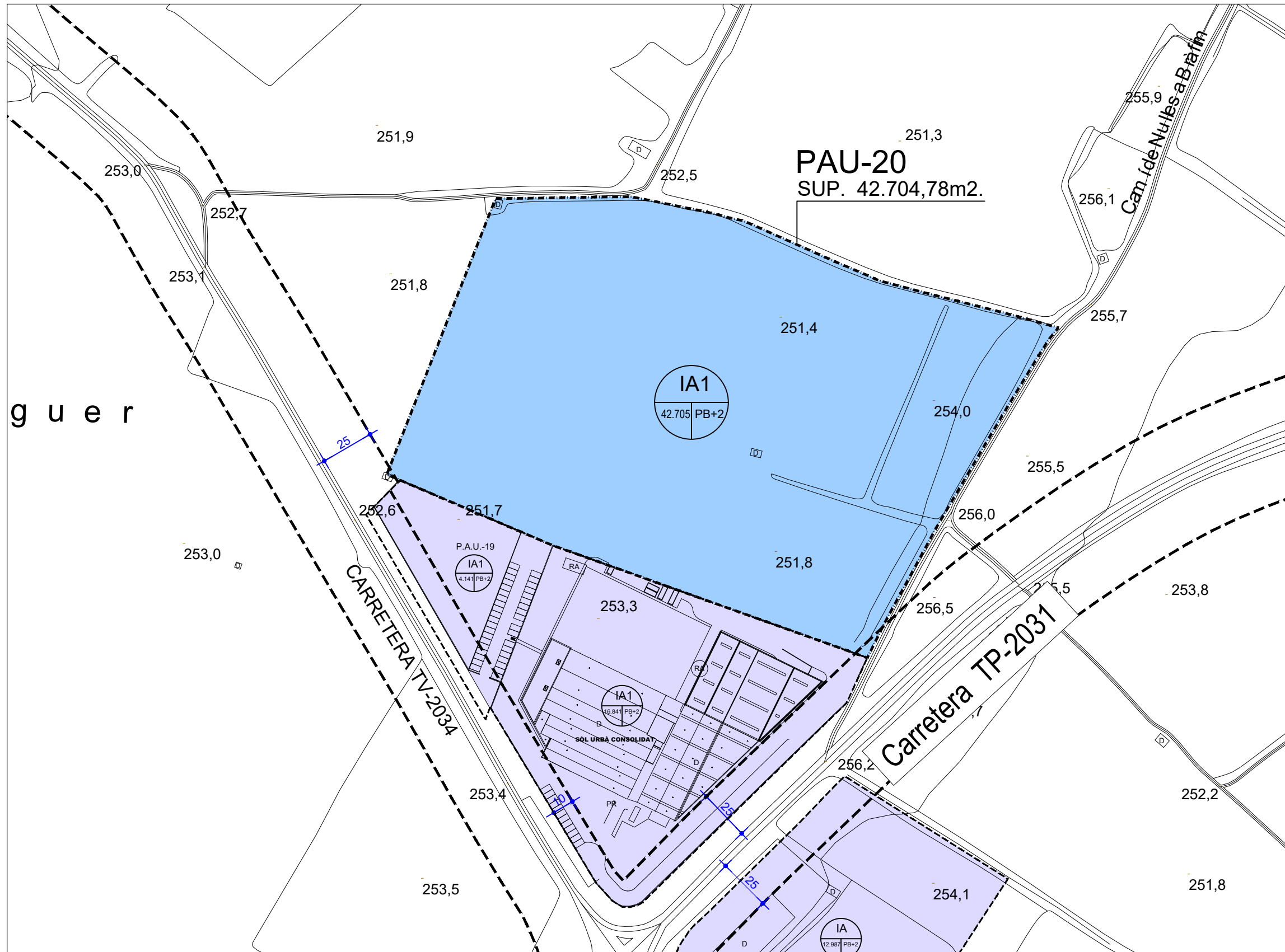
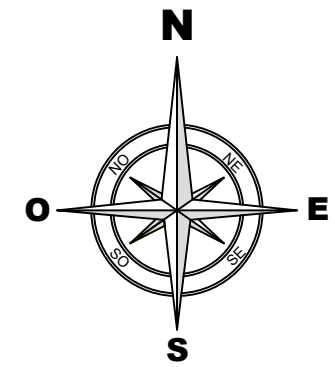
L'ARQUITECTE

ANTONI ESCARRÉ ANDREU
 COL·LEGIAT NÚM 73174

TÍTOL DEL PLÀNOL

SITUACIÓ

NÚM ARXIU / PLÀNOL
 4774-00-SE-22 / 01
 DATA REVISIÓ
 07 / 12 / 2022 00



- EXISTENT
- NOU

PLANEJAMENT PROPOSAT DETALLAT

ESCALA 1/2000 DIBUIXAT Magda Aubia
 ORIENTACIÓ REVISAT Anna Castellà
 FORMAT A3 COMPROVAT Toni Escarré

DENOMINACIÓ PRO EAMG PHARMALINK, 22
 SITUACIÓ Vilabella

PROPIETAT
 AJUNTAMENT DE
 VILABELLA



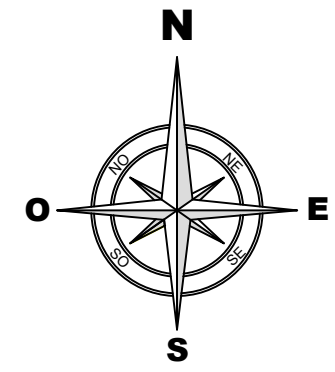
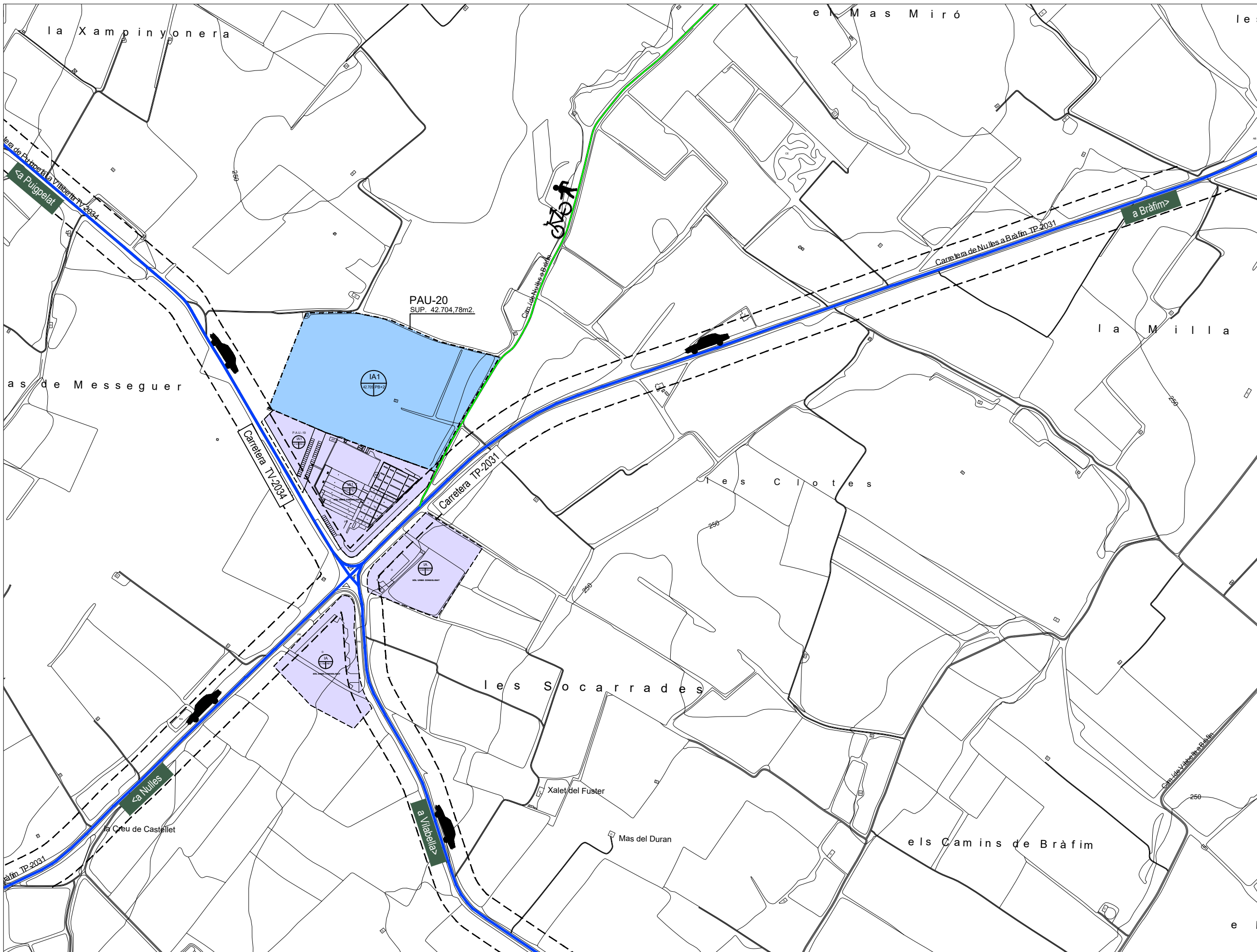
CARRETERA DEL PLA, 253 NAU D1
 43800 VALLS TELF 977612341
 anton.escarre@editecsa.com





L'ARQUITECTE
 ANTONI ESCARRÉ ANDREU
 COL·LEGIAT NÚM 73174

TÍTOL DEL PLÀNOL
 PLANEJAMENT PROPOSAT DETALLAT

NÚM ARXIU / PLÀNOL 4774-01-MO-22 / 02
 DATA REVISIÓ
 07 / 12 / 2022 00



LLEGGENDA

-  Itinerari coche doble sentit.
-  Itinerari bicicleta i peatonal.

ESCALA 1/5000 DIBUIXAT Magda Aubia
 ORIENTACIÓ  REVISAT Anna Castellà
 FORMAT A3 COMPROVAT Toni Escarré

DENOMINACIÓ PRO EAMG PHARMALINK, 22
 SITUACIÓ Vilabella

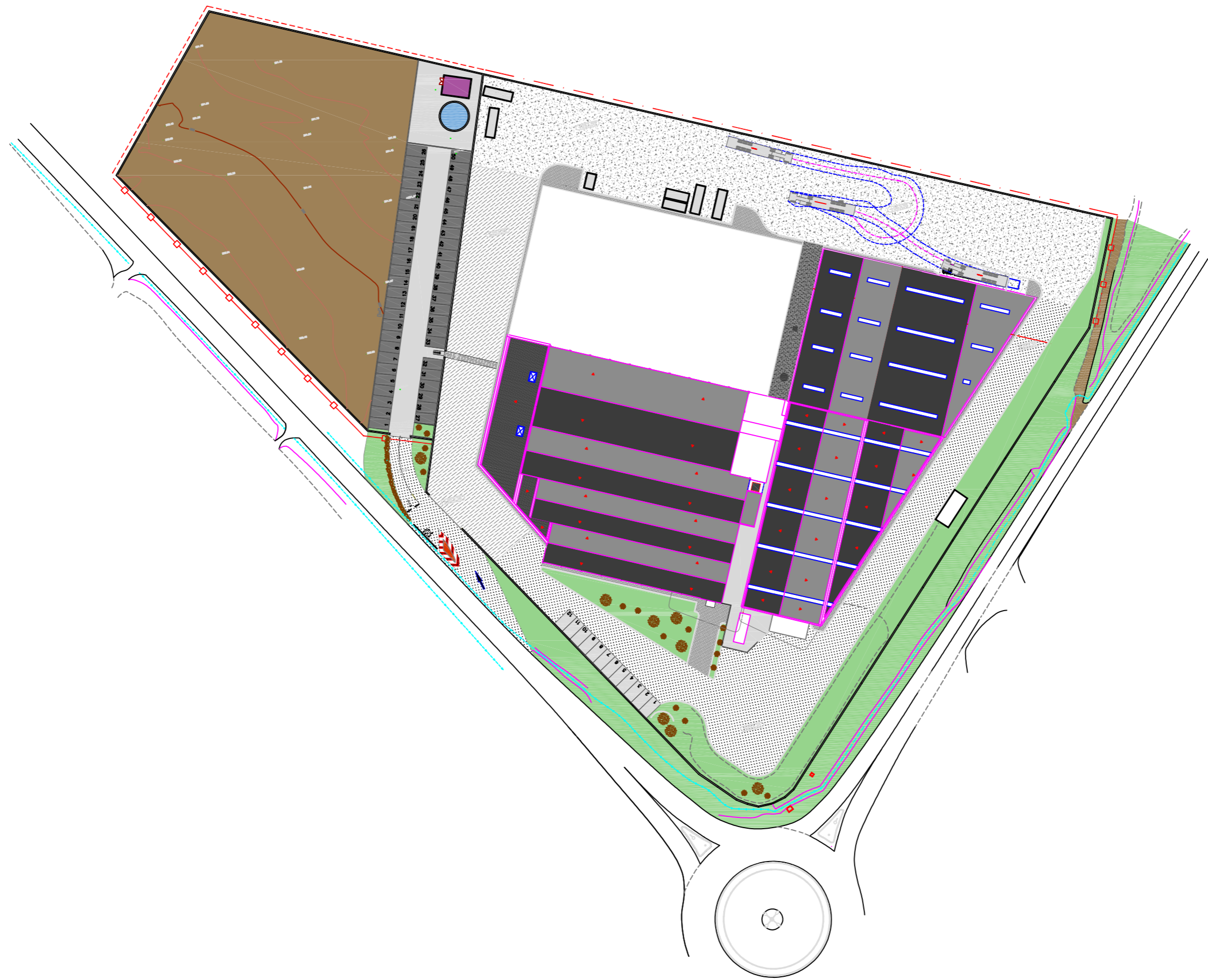
PROPIETAT
**AJUNTAMENT DE
 VILABELLA**



CARRETERA DEL PLA, 253 NAU D1
 43800 VALLS TELF 977612341
 anton.escarre@editecsa.com

EDISCAT
 L'ARQUITECTE
 ANTONI ESCARRÉ ANDREU
 COL·LEGIAT NÚM 73174

TÍTOL DEL PLÀNOL
MOBILITAT EN RELACIÓ AMB L'ENTORN
 NÚM ARXIU / PLÀNOL 4774-01-MO-22 / 03
 DATA 07 / 12 / 2022 REVISIÓ 00



ESCALA 1/5000 DIBUIXAT
 ORIENTACIÓ ⌚ REVISAT
 FORMAT A3 COMPROVAT
 Magda Aubia
 Anna Castellà
 Toni Escarré

DENOMINACIÓ PRO EAMG PHARMALINK, 22
 SITUACIÓ Vilabella

PROPIETAT
 AJUNTAMENT DE
 VILABELLA



CARRETERA DEL PLA, 253 NAU D1
 43800 VALLS TELF 977612341
 anton.escarre@editecsa.com



L'ARQUITECTE
 ANTONI ESCARRÉ ANDREU
 COL·LEGIAT NÚM 73174

TÍTOL DEL PLÀNOL

ACCÉS

NÚM ARXIU / PLÀNOL
 4774-02-AC-22 / 04
 DATA 07 / 12 / 2022
 REVISIÓ 00