



# ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DEL MUNICIPI DE L'ALDEA

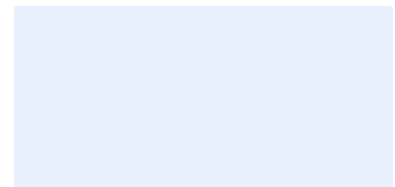
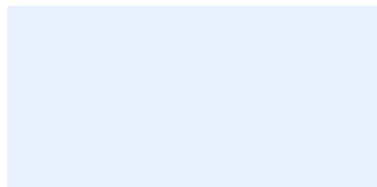


Sol·licitant:  
**Ajuntament de l'Aldea (Baix Ebre)**

Data:  
**Novembre de 2021**

Expedient electrònic: **8004330008-202X-000XXXX**  
Expedient de contractació: **8004330008-202X-000XXXX**

Servei: **Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**  
Redacció: **Doymo.SA**



## 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 de l'Aldea**

Introduir Noms, cognoms i càrrecs participants

### *Equip redactor*

#### **Doymo.SA**

David Soler Grima

**CONTINGUT**

<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>4</b>
<b>1.1 ANTECEDENTS</b>	<b>4</b>
1.1.1 Altres aspectes a considerar	4
<b>1.2 ÀMBIT D'ESTUDI</b>	<b>4</b>
<b>1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ</b>	<b>4</b>
<b>1.4 ESTRUCTURA I METODOLÒGICA</b>	<b>5</b>
<b>2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC</b>	<b>7</b>
<b>2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA</b>	<b>7</b>
<b>2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ</b>	<b>8</b>
<b>2.3 ANÀLISI ECONÒMIC</b>	<b>11</b>
<b>2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ</b>	<b>13</b>
<b>2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES</b>	<b>15</b>
<b>2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ</b>	<b>16</b>
<b>3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL</b>	<b>19</b>
<b>3.1 OFERTA</b>	<b>19</b>
3.1.1 Xarxa de vianants	19
3.1.2 Xarxa ciclista	29
3.1.3 Xarxa de transport públic	32
Anàlisi línies interurbanes. Autobús interurbà	36
3.1.4 Xarxa de vehicles privats motoritzats	45
3.1.5 Aparcament	53
<b>3.2 DEMANDA</b>	<b>59</b>
1.1.1 Mobilitat global	59
1.1.2 Mobilitat a peu	66
3.2.1 Mobilitat amb bicicleta i VMP	67
3.2.2 Mobilitat amb transport públic	68
3.2.3 Mobilitat vehicle privat motoritzat	68
3.2.4 Aparcament	75
3.2.5 Externalitats del sistema de mobilitat	78
3.2.6 Capacitat acústica.	88
<b>4. ESTUDI D'ALTERNATIVES i DEFINICIÓ D'OBJECTIUS</b>	<b>90</b>
<b>4.1 ESTUDI D'ALTERNATIVES</b>	<b>90</b>
<b>4.2 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS</b>	<b>90</b>
<b>5. ACCIONS A DESENVOLUPAR</b>	<b>91</b>





<b>5.1</b>	<b>PROPOSTES D'ACTUACIONS</b>	<b>91</b>
5.1.1	Mobilitat a peu	91
5.1.2	Mobilitat amb bicicleta	91
5.1.3	Mobilitat amb transport públic	91
5.1.4	Mobilitat amb vehicle privat	92
5.1.5	Seguretat viària	92
5.1.6	Aparcament	93
5.1.7	Actuacions ambientals	93
5.1.8	Accés a zones industrials i centres de treball	93
5.1.9	Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	94
5.1.10	Actuacions d'altres administracions	¡Error! Marcador no definido.
5.1.11	Actuacions per punts conflictius	¡Error! Marcador no definido.
<b>5.2</b>	<b>PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT</b>	<b>95</b>
<b>5.3</b>	<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>	<b>96</b>
<b>6.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>98</b>
<b>7.</b>	<b>PLÀNOLS</b>	<b>207</b>





## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1 ANTECEDENTS

En data Prèmer per introduir data, la subunitat d'Enginyeria Municipal de la Unitat de MSET de la Diputació de Tarragona, mitjançant contractació SAM número Introduir número comanda, encarrega els treballs Introduir descripció dels treballs encarregats segons comanda al municipi de **l'Aldea** a l'empresa Doymo.SA.

#### 1.1.1 ALTRES ASPECTES A CONSIDERAR

Introduir text corresponent, per exemple, problemàtiques sorgides

### 1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) de l'Aldea és el conjunt del terme municipal.

El municipi té una extensió de 35,21 km<sup>2</sup>, i una població l'any 2019 de 4.160 habitants (IDESCAT 2019).

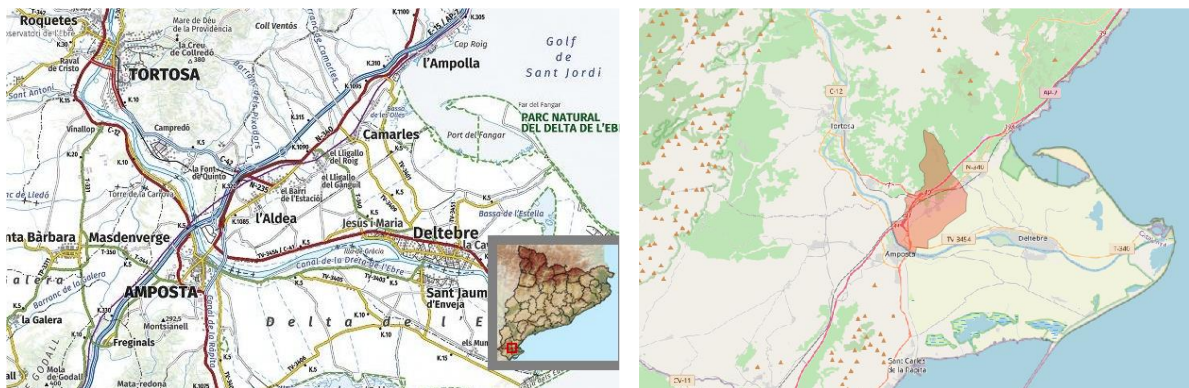


Fig. 1.1 Situació. Font: ICC i Open Street Maps

L'àmbit s'ha dividit en diferents zones, tenint com a referència la divisió en barris, la morfologia de la vila i les característiques de cada zona amb l'objectiu de millorar la problemàtica de la mobilitat en cada àmbit.

### 1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

Per al desenvolupament de l'Estudi de Mobilitat Sostenible, cal definir els objectius sectorials que es pretenen aconseguir, sense oblidar que l'objectiu final és millorar la qualitat de vida dels ciutadans de l'Aldea. Aquests objectius es concreten en:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.

- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, en els pròxims 6 anys.

Per últim, se seguiran els objectius marcats al Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona.

#### 1.4 ESTRUCTURA I METODOLÒGICA

L'EMUS de l'Aldea s'estructura en 6 fases:

##### REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

**FASE 1:** Recollida d'informació i treball de camp. Anàlisi territorial i socioeconòmica.

**FASE 2:** Anàlisi de l'oferta del sistema de transport

**FASE 3:** Anàlisi de la demanda del sistema de transport

**FASE 4:** Caracterització de la mobilitat

**FASE 5:** Diagnosi participada de la situació actual i futura

**FASE 6:** Pacte per la mobilitat. Objectius i estudi d'alternatives.

Fig. 1.2 Metodologia EMUS de l'Aldea

La fase 1: S'ha recopilat tota la informació referent a projectes, plans i estudis en desenvolupament o consolidats per poder realitzar l'anàlisi territorial i socioeconòmica, així com s'ha realitzat un procés de recollida d'informació a partir del treball de camp sobre l'oferta i la demanda dels modes de transport.

La fase 2 i 3: A partir de la informació obtinguda en la primera fase, s'analitzarà l'oferta i la demanda actual dels sistemes de transport i s'elaborarà un document que permetrà definir la situació actual del municipi.

Al llarg de la redacció de les diferents fases que configuren l'EMUS, s'obtidran el conjunt de dades rellevants pel que fa a la mobilitat del municipi, les tendències de futur i la seva relació amb l'urbanisme i el medi ambient municipal, que serviran de base per a la definició de les propostes d'actuació.

Des de l'inici de l'EMUS es configura un pla de participació, no tan sols de la ciutadania, sinó que també inclou les administracions i entitats públiques i socials de la ciutat. Entre els objectius del pla de participació es troben: involucrar el màxim de sectors de la ciutadania en l'elaboració de l'EMUS, i sensibilitzar-los en la mobilitat sostenible.

Finalment, s'estudiaran els objectius i s'elaboraran propostes factibles per millorar la mobilitat del municipi en els pròxims sis anys tenint en compte la modificació de la normativa municipal si s'escau per poder assolir les propostes realitzades.



## 2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

Per conèixer la mobilitat de l'Aldea és necessari analitzar i descriure els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, oferta transport públic, oferta per a vianants i ciclistes, etc.) i la demanda de mobilitat actual, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres atractors i generadors de mobilitat, etc. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera entorn del municipi.

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació de l'EMUS és el terme municipal, la seva mobilitat està determinada pel seu entorn en diversos aspectes, com són els desplaçaments interurbans, les àrees urbanitzades limítrofs, etc. Per aquest motiu, el present Pla de Mobilitat inclou tots aquells aspectes i a tots aquells agents que influeixen en les característiques de la mobilitat de l'Aldea.

### 2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El municipi de l'Aldea està situat al sud de la comarca del Baix Ebre. L'Aldea limita al nord amb el municipi de Tortosa, capital del Baix Ebre i a 13,5 km del municipi d'estudi. A l'est limita amb el municipi de Camarles i Deltebre. Al sud limita amb la comarca del Montsià i el municipi d'Ampostà, capital de comarca i a 7,6 km fins a l'Aldea. La seva extensió és de 35,21 km<sup>2</sup>.

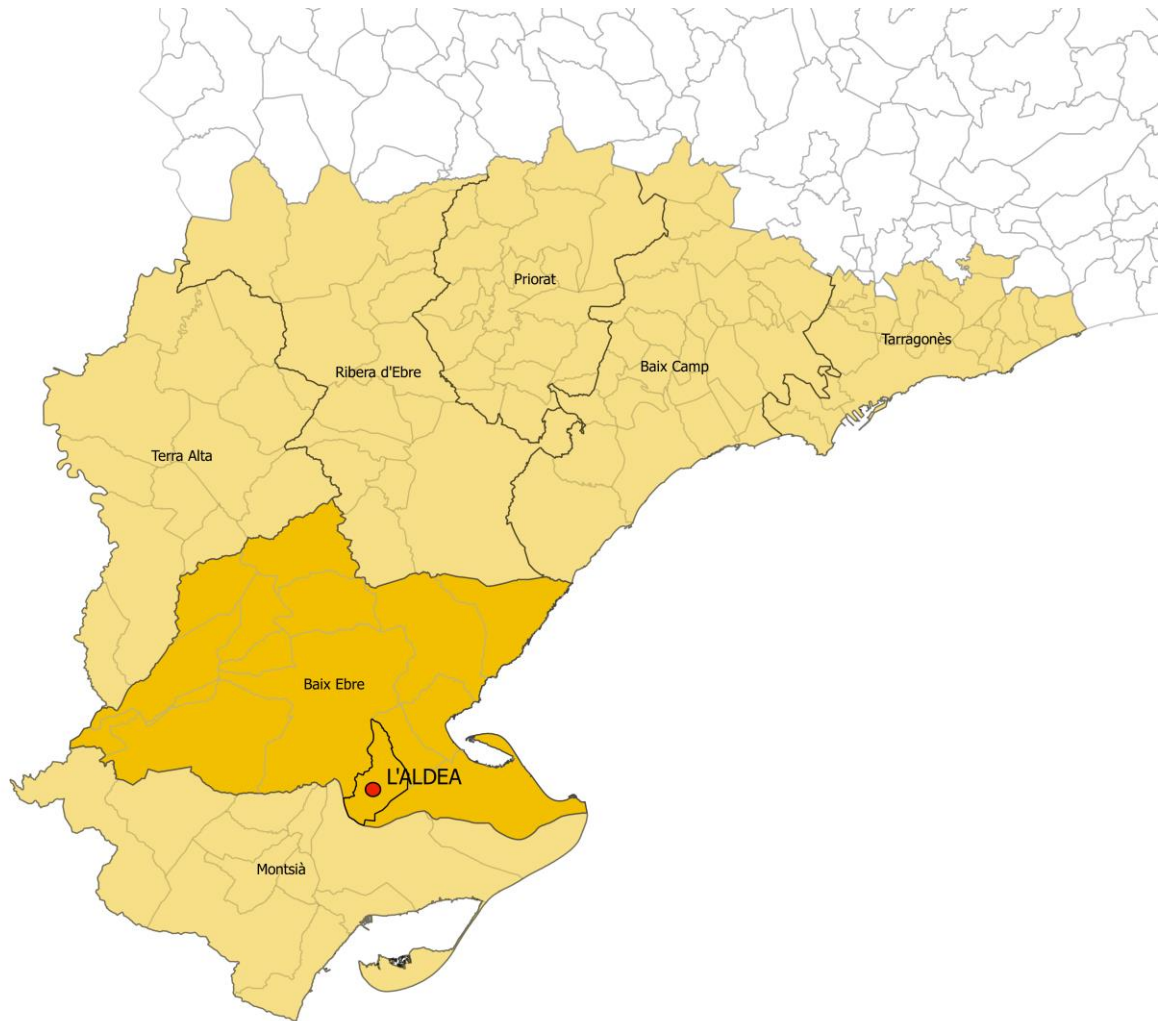


Fig. 2.1 Plànol 01. Situació geogràfica L'Aldea. Font: Doymo

## 2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ

Es troba ubicat entre les Serres de Cardó – El Boix, el Riu Ebre i a les portes del Parc Natural del Delta de l'Ebre. El Barranc dels Pixadors passa pel centre del municipi entre els dos barris del centre municipal. El barri de l'Hostal i el Barri de l'Estació concentren gran part de la població que resideix a l'Aldea (4.160, segons IDESCAT, 2019). Un 19% resideix en nuclis disseminats i/o en la urbanització Mirador de l'Ebre, al sud del municipi, un projecte que tenia previst la construcció de l'entorn de 2.000 habitatges i va quedar parat per la crisi immobiliària del 2008.



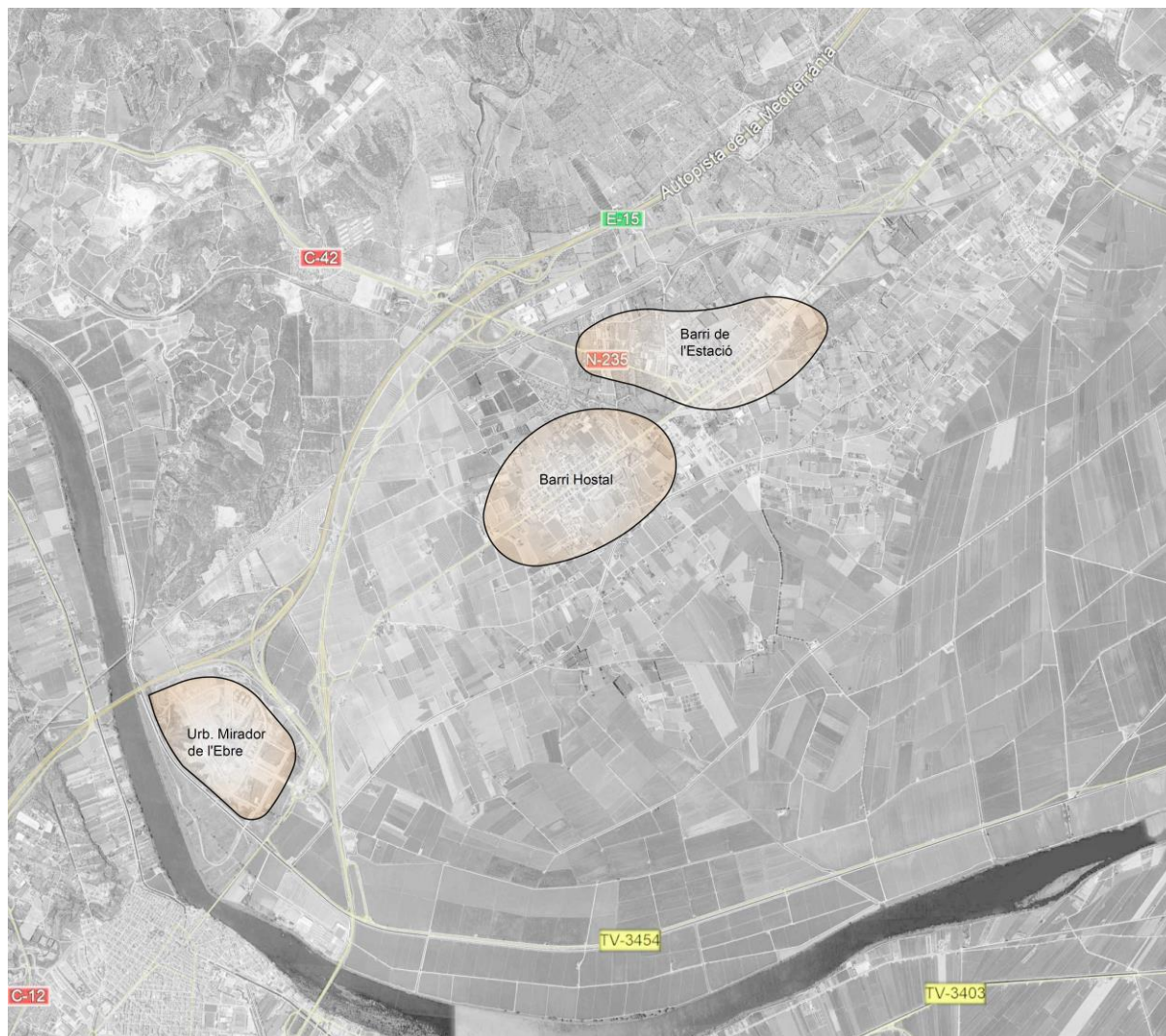


Fig. 2.2 Plànol 02. A. Barris de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia.

Històricament, el municipi de l'Aldea el conformaven dos nuclis separats, els actuals barris que avui formen el centre urbà: l'Hostal dels Alls i el Barri de l'Estació. Amb el creixement urbà i la planificació urbanística, els dos barris es van annexonar formant el continu urbà actual. Els dos barris del centre urbà (Barri Hostal dels Alls i Barri de l'Estació) concentren el 81% de la població. La configuració urbana és consolidada i amb mixticitat d'usos, tot i que predomina el residencial. Es localitzen dos polígons d'activitat al nord del centre urbà, el polígon Estació de mercaderies i, el Polígon Industrial Catalunya Sud, al nord de l'autopista. En aquests dos polígons es concentra gran part del teixit industrial. Dins del mateix entramat urbà també es localitzen empreses integrades en els altres usos del centre urbà.

El municipi disposa d'una bona xarxa de comunicacions viàries i una estació de Renfe en el mateix municipi.

**Eixos viaris:** Les vies d'alta capacitat es troben al nord del municipi, tot i que hi ha diferents carreteres que enllacen amb altres municipis de l'entorn. El terme municipal s'articula amb les següents vies:

Vies Est – Oest:

**Autopista AP-7.** Aquesta carter d'alta capacitat discorre per tota la costa catalana des de França fins a Cadis. Hi ha diferents enllaços des de l'N-340a que arriben fins a aquesta autopista.

**N-340:** La Nacional 340 ha estat objecte de notícies durant els últims anys. Les variants i els continus accidents viaris han obligat a la realització de diferents actuacions, derivant el trànsit a altres vies de gran capacitat com l'anterior. L'N-340 es troba paral·lela a l'AP-7 i comunica, com anteriorment, França i Cadis, passant per l'Aldea i altres nuclis propers.

Vies Nord a Sud

**C-42 – N-235.** La C-42 és l'enllaç entre Tortosa i l'AP-7 a l'altura de l'Aldea. La seva denominació està dins de l'Eix del Baix Ebre. Aquesta via enllaça amb l'N-235 que és la carretera que arriba fins al nucli urbà de l'Aldea.

#### **Travessera municipal**

**N-340a.** Aquesta carretera forma part de l'antiga N-340. Passa pel centre del municipi, dividint aquest, tant en el seu tram de nord a sud, com els dos barris d'est a oest. Aquesta carretera uneix diferents termes municipals com Amposta i enllaça amb les carteres d'alta capacitat com l'AP-7, l'N-235 i la pròpia N-340.

L'Aldea se situa a 6,3 km d'Amposta, 15 Km de Tortosa i 75 km de Tarragona i Reus. Altres ciutats queden més allunyades, com el cas de Lleida a 1330 km, o Barcelona a més de 150 km. Castelló de la Plana (Comunitat Valenciana) es troba a 116 km de distància.

**Eix ferroviari:** Es localitza una estació de ferrocarrils al municipi amb diferents serveis i línies de llarga distància que connecten Catalunya amb València i altres ciutats com Barcelona.

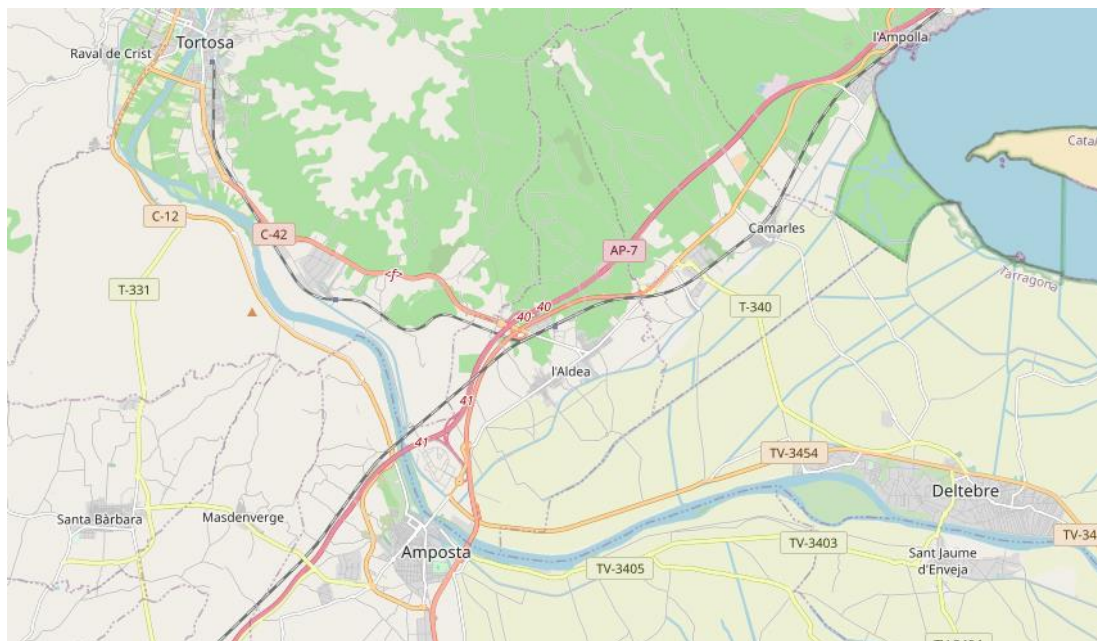


Fig. 2.3 Plànol 03. B Vies d'accés. Font: *Open Street Maps*

### 2.3 ANÀLISI ECONÒMICA

Pel que fa a la taxa d'activitat i segons les dades disponibles (IDESCAT, 2011) indica que la taxa d'ocupació (actius/població en edat activa) era del 40,8%. La indústria i els serveis són els sectors amb més demanda de treballadors, enregistrant un 39% en ambdós casos el total de treballadors afiliats a la Seguretat Social durant el segon trimestre de 2020. El 70% de les empreses són fins a 50 treballadors.

Que els serveis i les indústries tinguin un pes important en l'activitat dels habitants de l'Aldea es tradueix en mobilitat d'entrada i sortida de la vila, de treballadors i compradors de municipis del voltant. La indústria es localitza al nord-est del municipi amb dos polígons industrials, tot i que hi ha activitat industrial ubicada per les proximitats del centre urbà.



Treball	l'Aldea	Baix Ebre	Catalunya
<b>Població. Per relació amb l'activitat econòmica. 2011</b>			
Població ocupada	<b>1.531</b>	28.813	3.033.916
Població desocupada	<b>619</b>	11.919	1.052.138
Població activa	<b>2.151</b>	40.732	4.086.055
Població inactiva	<b>2.291</b>	40.480	3.386.882
Població de 16 anys i més	<b>3.756</b>	68.204	6.223.448
<b>Afiliats a la Seguretat Social segons residència de l'afiliat. 09/2020</b>			
Homes	<b>968</b>	16.003	1.715.714
Dones	<b>664</b>	12.579	1.493.649
Total	<b>1.632</b>	28.582	3.209.363
<b>Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors. 09/2020</b>			
Agricultura	<b>47</b>	614	9.667
Indústria	<b>368</b>	3.054	436.451
Construcció	<b>171</b>	1.699	138.164
Serveis	<b>369</b>	13.815	2.119.734
Total	<b>955</b>	19.182	2.704.016
<b>Afiliacions al règim d'autònoms de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per sectors. 09/2020</b>			
Agricultura	<b>70</b>	779	22.502
Indústria	<b>13</b>	350	38.386
Construcció	<b>61</b>	904	68.434
Serveis	<b>248</b>	4.032	416.424
Total	<b>392</b>	6.065	545.746
<b>Afiliacions al règim general de la S.S. segons ubicació del compte de cotització. Per grandària del centre. 09/2020</b>			
Fins a 50 treballadors	<b>672</b>	11.265	1.194.835
De 51 a 250 treballadors	<b>0</b>	4.169	637.515
De 251 i més treballadors	<b>283</b>	3.748	871.666
Total	<b>955</b>	19.182	2.704.016
<b>Pensions contributives de la Seguretat Social. Desembre. 2019</b>			
Total	<b>1.069</b>	18.685	1.720.098
Pensió mitjana (€)	<b>743,7</b>	863,14	1.041,97
<b>Pensionistes de la Seguretat Social. Per sexe. Desembre. 2019</b>			
Homes	<b>483</b>	8.384	737.855
Dones	<b>437</b>	8.046	775.829
Total	<b>920</b>	16.430	1.513.684
<b>Atur registrat. Per sectors. Mitjanes anuals. 2019</b>			
Agricultura	<b>17,3</b>	398	7.973,60
Indústria	<b>28,7</b>	482,3	42.781,60
Construcció	<b>17,2</b>	380,4	30.535,10
Serveis	<b>117,7</b>	2.587,80	273.230,10
Sense ocupació anterior	<b>11,4</b>	271,2	26.243,20
Total	<b>192,3</b>	4.119,70	380.763,60
<b>Atur registrat. Per sexe. Mitjanes anuals. 2019</b>			
Homes	<b>75,5</b>	1.836,20	163.426,60
Dones	<b>116,8</b>	2.283,50	217.337,00
Total	<b>192,3</b>	4.119,70	380.763,60

Fig. 2.4. Dades econòmiques. Font: IEDSCAT, 2020

## 2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Actualment el municipi de l'Aldea té una població de 4.160 habitants. Tenint en compte que la ciutat disposa d'una extensió de 35,21 Km<sup>2</sup>, la densitat de població resultant és de 118,2 hab./ km<sup>2</sup>, densitat superior a la mitjana de la comarca (77,4 hab./ Km<sup>2</sup>). La major part de la població es concentra en el centre de la vila.

Població	l'Aldea	Baix Ebre	Catalunya
<b>Densitat de població. 2019</b>			
Superfície (km2)	<b>35,21</b>	1.002,67	32.108,00
Densitat (hab./km2)	<b>118,2</b>	77,4	239
Població. Per sexe			
<b>Població. Per sexe. 2019</b>			
Homes	<b>2.197</b>	38.979	3.770.123
Dones	<b>1.963</b>	38.617	3.905.094
Total	<b>4.160</b>	77.596	7.675.217
Població. Per grups d'edat			
<b>Població. Per grups d'edat. 2019</b>			
De 0 a 14 anys	<b>612</b>	11.219	1.172.116
De 15 a 64 anys	<b>2.644</b>	49.206	5.060.347
De 65 a 84 anys	<b>734</b>	13.996	1.199.987
De 85 anys i més	<b>170</b>	3.175	242.767
Total	<b>4.160</b>	77.596	7.675.217

Fig. 2.5 Comparativa densitat de població. Font: dades d'IDESCAT

La població de l'Aldea l'any 1998 tenia una població de 3.500 habitants, incrementant lleugerament fins a arribar al punt més baix a 3.473 habitants l'any 2004. A partir d'aquest any comença a repuntar arribant al 2009 amb 4.063 i culminant al 2012 amb el valor poblacional més elevat de l'Aldea amb un total de 4.530.

Actualment, la població de l'Aldea es manté estable des de 2018 amb una població actual de 4.160 (IDESCAT 2019).

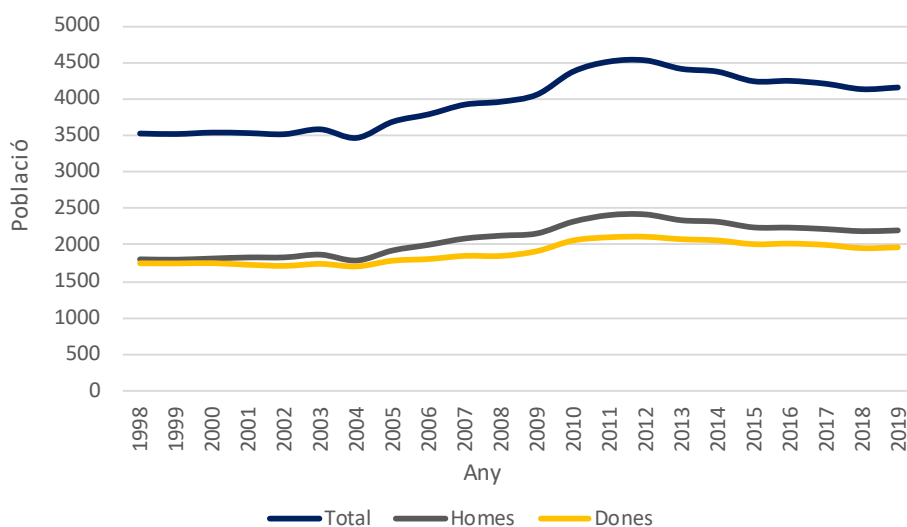


Fig. 2.6 Evolució històrica població de l'Aldea Font: IDESCAT.

La població de l'Aldea és semblant a la de Catalunya, el 78,3% tenen menys de 65 anys. D'aquest percentatge, el 14,7% són menors de 15 anys. Hi ha un 21,7% de la població total amb més de 65 anys. Per tant, tot i que el gran gruix poblacional es troba en edat de treballar, hi ha un important volum de residents majors de 65 anys, el que mostra una tendència a l'envelliment del municipi, seguint la línia del conjunt de Catalunya.

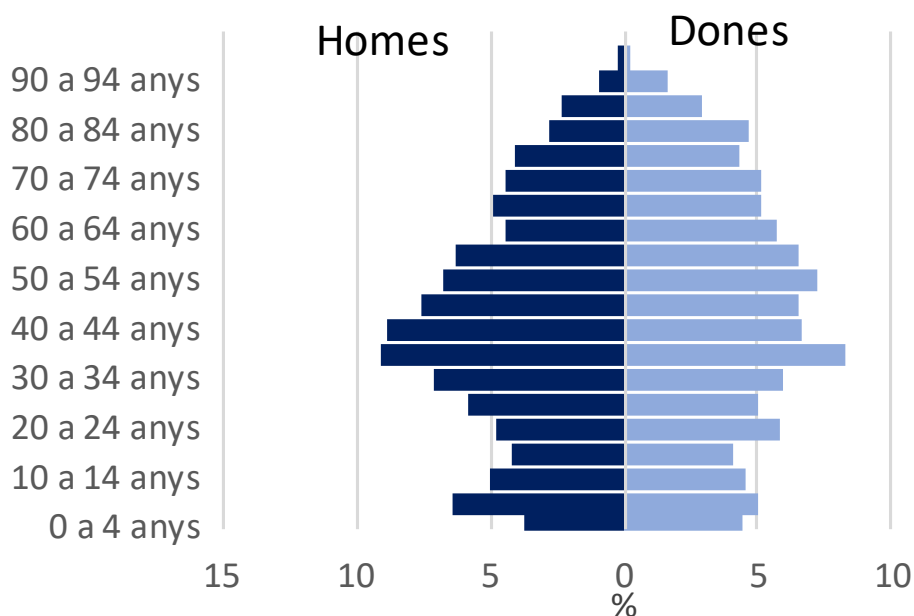


Fig. 2.7 Piràmide d'edats de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDECAT

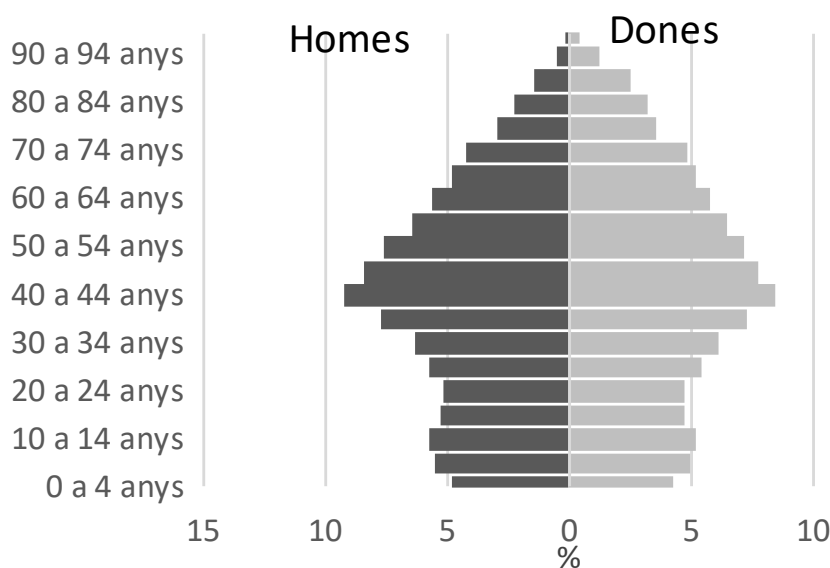


Fig. 2.8 Piràmide poblacional Catalunya Font: Elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT

## 2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

A l'Aldea, trobem un centre on s'agrupen la gran part dels equipaments municipals. La major part dels punts generadors de desplaçaments es localitzen a la zona centre vila entre els dos barris del centre urbà, on es localitzen els principals equipaments administratius, així com l'Ajuntament, que es va traslladar de la seva ubicació per donar cobertura als dos barris municipals. En la mateixa ubicació trobem Correus i equipaments culturals com la Biblioteca. En els carrers de l'entorn, s'ubiquen equipaments com el CAP i zones esportives. Hi ha dues escoles a l'Aldea, Col·legi 21 d'Abril, localitzat al nord del municipi al barri Hostal i, el Col·legi M<sup>a</sup> Gracia Cabanes. Les zones comercials de comerç al menor també se situen en la gran majoria dins de l'entramat urbà entre els dos barris del centre.

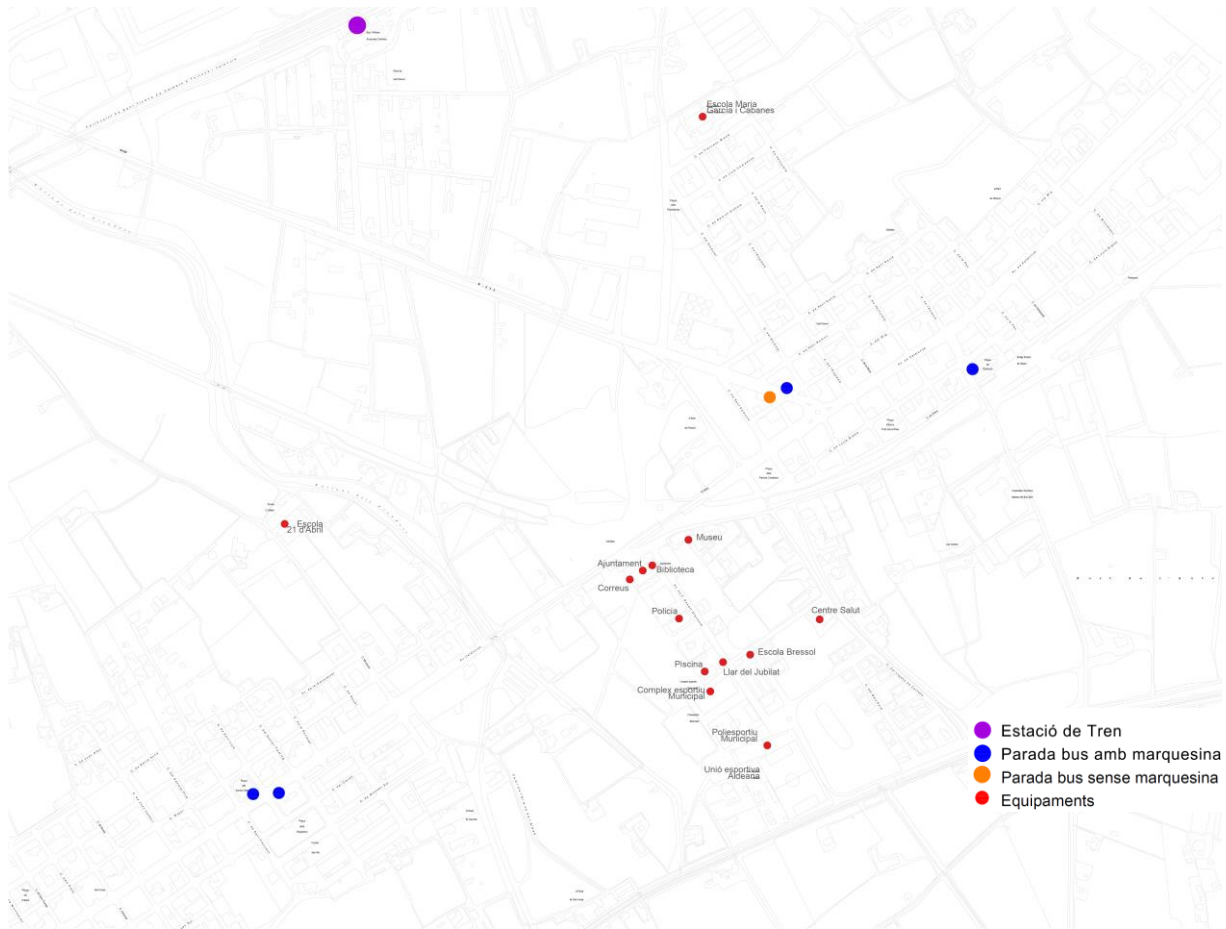


Fig. 2.9. Plànol 04. Zones d'atracció de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia a partir de la Web Ajuntament de l'Aldea.

Així, les zones generadores de viatges, són les localitzades al nucli urbà i als entorns dels dos barris que configuren el centre. A la urbanització Mirador de l'Ebre l'ús principal és el residencial, sense serveis urbans.

D'altra banda, els centres d'atracció de viatges corresponen, en primer lloc, als usos del sòl relacionats amb els centres de treball, polígons industrials, equipaments, zones comercials, centres administratius, centres educatius o bé sanitaris els quals concentren una certa demanda de viatges.

## 2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

El parc de vehicles de L'Aldea està format per 4.128 vehicles (IDESCAT, 2019). D'aquests, el 58% són turismes (63% en el total de la comarca). Destaca el 29% de vehicles industrials de l'Aldea, vinculats als sectors terciaris i primaris que necessiten aquests tipus de vehicles. Les motocicletes i altres representen en 6% (per cadascun).

Parc vehicles. 2019	l'Aldea	Baix Ebre	Catalunya
Turismes	<b>2.398</b>	40.705	3.560.228
Motocicletes	<b>260</b>	6.622	860.663
Vehicles industrials	<b>1.208</b>	14.880	783.421
Altres	<b>262</b>	2.528	168.854
<b>Total</b>	<b>4.128</b>	64.735	5.373.166

Fig. 2.10 Dades del parc de vehicles. Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT, 2019

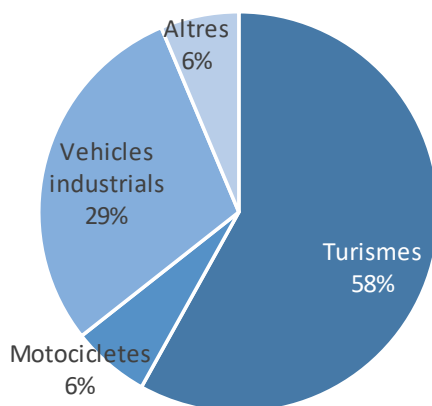
L'índex de motorització global del municipi és de 1.540,3 vehicles/1.000 habitants (1.3015,6 pel conjunt de la comarca i 987,1 en general de Catalunya). Tenint en compte els turismes i motocicletes l'Aldea supera el conjunt de la comarca sobre l'índex de motorització (991,8 veh./1.000 hab. L'Aldea i 961,8 veh./1.000 hab. Baix Ebre). En total de Catalunya és de 812,2 veh./1.000 hab. Tenint en compte els cotxes i motocicletes.

Índex motorització (veh./1.000 hab)	TOTAL VEHICLES	TOTAL TURISMES I MOTOCILETES
L'Aldea	1540,3	991,8
Baix Ebre	1315,6	961,8
Catalunya	987,1	812,2

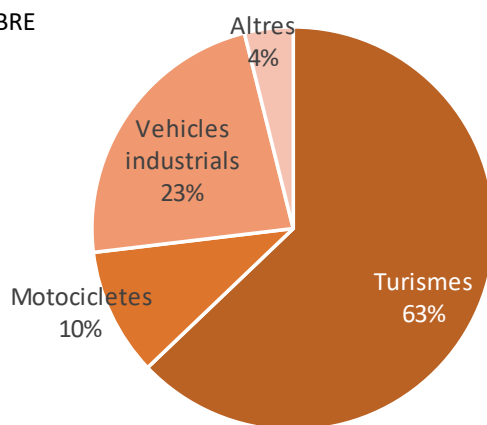
Fig. 2.11 Índex de motorització Aldea, Baix Ebre i Catalunya .Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'IDESCAT, 2019



L'ALDEA



BAIXEBRE



CATALUNYA

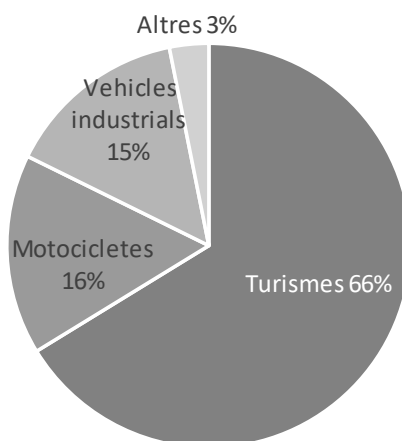


Fig. 2.12 Parc de vehicles 2019. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de L'IDESCAT

### 3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

#### 3.1 OFERTA

##### 3.1.1 XARXA DE VIANANTS

La mobilitat a peu és el mode essencial de transport i d'accessibilitat sobretot utilitzat en els desplaçaments interns. Aquesta ha de ser accessible, universal i ha de permetre arribar a diferents punts de la trama urbana.

Per a definir la xarxa de vianants cal tenir en compte els orígens i destinacions de viatges dins del municipi identificant els principals centres d'atracció i generació de viatges a peu. A més, tots els barris del municipi, independentment de si disposen o no d'activitat terciària o són exclusivament residencials, han de quedar connectats per aquesta xarxa bàsica de mobilitat a peu, generant una xarxa bàsica que configurarà els itineraris més comuns i definirà la xarxa de vianants.

L'actual xarxa bàsica de vianants del municipi és inconnexa i insegura. Aquesta xarxa s'ha de redirigir a un model que permeti connectar el municipi de forma còmoda i segura potenciant així aquest tipus de mobilitat.



Fig. 3.1.1. Plànol 5 A. Xarxa bàsica de vianants. Font: Elaboració pròpia

Tot i que la xarxa actual connecta els diferents equipaments municipals, entre ella no està connectada, ja que hi ha dues grans barreres: en primer lloc l'N-340a que divideix el municipi horitzontalment, i l'altre, la barrera natural El Barranc dels Pixadors, que divideix el municipi en dues parts verticals:





Fig. 3.1.2. Plànol 5 B. Barreres naturals i d'infraestructura. Font: Elaboració pròpia

Aquesta disposició del municipi i les barreres arquitectòniques i naturals condiciona la mobilitat dels vianants, dificultant els desplaçaments quotidians i condicionant el mode de transport que s'utilitza per fer desplaçaments dins del poble.

El municipi de l'Aldea és un municipi on concentra una mobilitat interna que es mou en aquest mode, ja pel relleu i configuració urbana i la disposició de tots els equipaments i comerços.

La distància màxima en línia recta és de 2,7 km entre els dos extrems de la vila per l'Avinguda Catalunya, destacant una orografia poc pronunciada. Tot i aquesta distància, no hi ha una bona connectivitat entre els dos extrems, com es mencionava anteriorment.

A l'estació de Renfe a peu hi ha una distància des del centre de 1,2 km (entorn de 15 min) amb alguns punts impracticables per al pas dels vianants (com per exemple el mateix camí amb manca de mobiliari urbà i el pas de l'N-235). La segona alternativa per arribar a aquesta part del municipi és per la carretera de Tortosa (N-235) encara que no hi ha una infraestructura segura per als vianants.



Fig. 3.1.3. Plànol 5 C. Temps recorregut línia recte i fins a la Renfe. Font: *Google maps*

Pel contrari, la mobilitat a peu des del centre de l'Aldea amb la urbanització Mirador de l'Ebre supera l'hora a peu i amb un itinerari que no hi ha infraestructura segura i practicable.

El radi des del centre geogràfic de l'Aldea en 20 min., té la següent cobertura territorial:

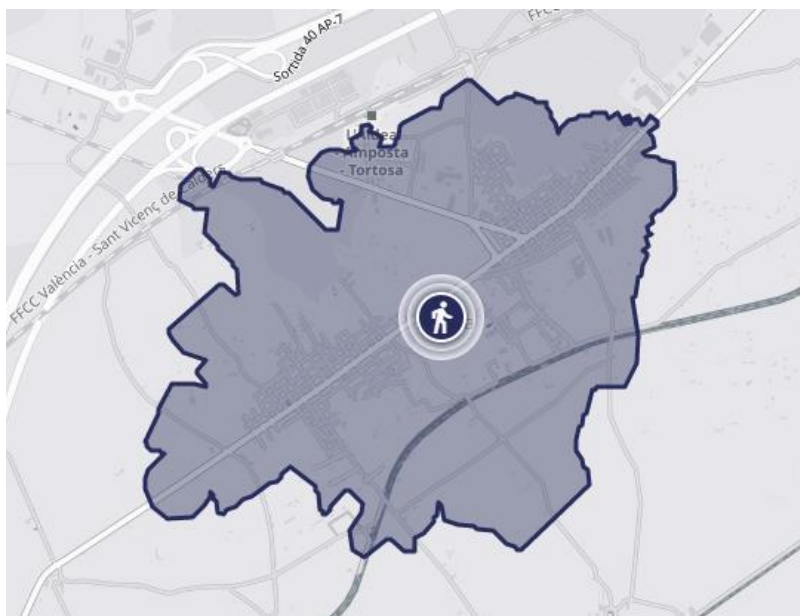


Fig. 3.1.4. Plànol 5 D. Cobertura territorial amb 20 minuts a peu. Font: Elaboració pròpia

**Zona de vianants**

No s'han observat zones de vianants pacificades o exclusives, tot i que l'Ajuntament està executant obres de millora en el carrer Ebre per recuperar una zona actualment en desús i amb pas destinat a la mobilitat amb vehicle privat.





Fig. 3.1.5. Plànol 5 E. Zona del futur passeig per vianants. Font: Google maps i elaboració pròpia

**Amplada de voreres**

Per tal de poder circular de forma còmoda pels carrers de l'Aldea, s'han de garantir uns nivells de seguretat i un mínim d'amplada de les voreres. Segons l'Ordre VIV/561/2010 una vorera es considera accessible quan es disposa d'una amplada lliure d'1,5 metres lliures en zones urbanes consolidades o d'1,8 m lliures en zones a urbanitzar. Per aquest motiu, una vorera es considera inaccessible si presenta una amplada útil inferior a 0,9 metres i millorable si se situa entre 0,9 i 1,8 m útils. Per inventariar el municipi, s'han utilitzat les següents amplades lliures:

Amplada lliure (A <sub>ll</sub> )	Observacions
$A_{ll} < 0,9 \text{ m}$	No accessibles
$0,9 \leq A_{ll} \leq 1,8 \text{ m}^*$	No accessibles segons Doc. Tècnic annex Ordre VIV/561/2010
$A_{ll} > 1,8 \text{ m}$	Accessibles

Fig. 3.1.6 Classificació amplada útil voreres de l'Ordre VIV/561/2010

\*1,5 m lliures en el cas dels consolidats

Si analitzem la situació actual de les voreres del municipi de l'Aldea, s'observa que, en relació amb l'amplada lliure de vorera el 91% del total presenten amplades de menys de 0,9 m o no hi ha presència d'aquesta infraestructura.

Això denota que la secció del carrer està destinada a altres modes de transport, donant una importància mínima al vianant.



- >3m
- De 1,5 a 3m
- De 0,9 a 1,5m
- < 0,9
- Sense vorera



Fig.3.1.7. Plànol 5 E. Amplada útil de les voreres. Font: Elaboració pròpia.



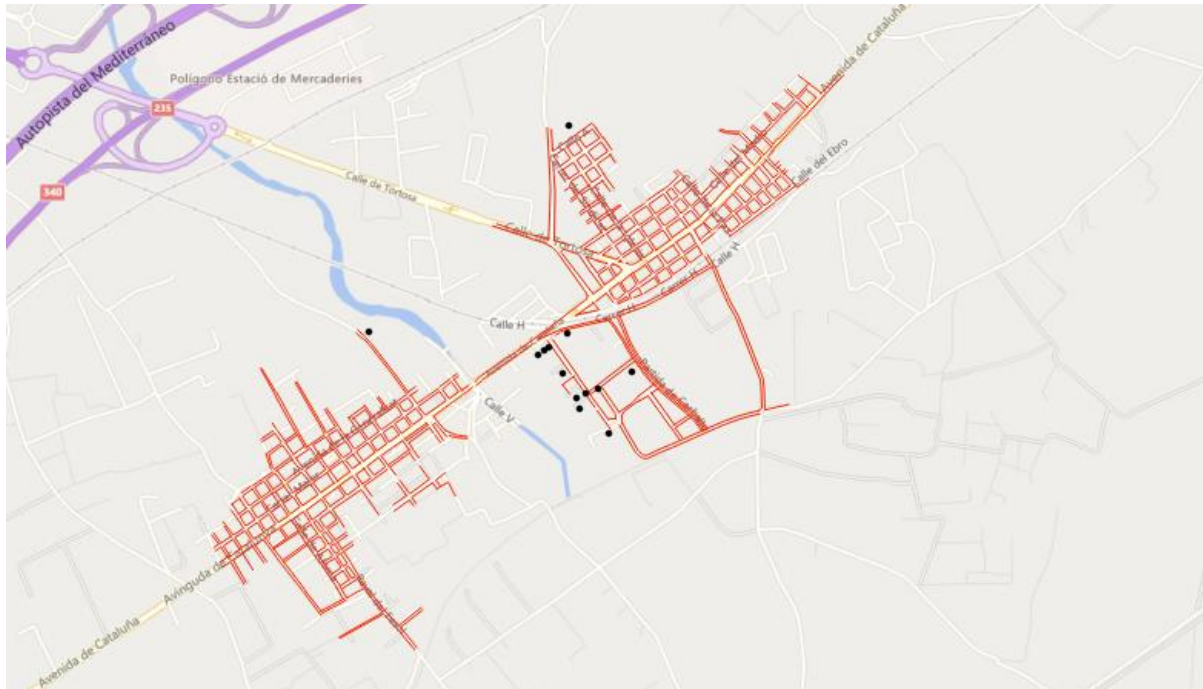


Fig.3.1.8. Plànol 5 F. Voreres inaccessibles (menys 1,5m útils) de l'Aldea amb els equipaments principals. Font: Elaboració pròpia.

En aquests carrers els vianants han d'anar caminant per voreres molt estretes, rodejant obstacles i baixant de la vorera, o bé circulen per la calçada, compartint l'espai amb els vehicles motoritzats .

Com es mostra en la imatge anterior, els equipaments estan connectats per una xarxa de voreres inaccessibles, incloent-hi els centres escolars.



Fig. 3.1.9 Exemples voreres inaccessibles Carrer del Mig i Carrer Ebre. Font: elaboració pròpia.

Pel que fa a les dimensions de les voreres, s'han estimat uns 44 km de voreres, tenint en compte la longitud real i el valor mitjà de cada paràmetre per categoria. Tenint en compte aquesta metodologia, **el 98% de les quals tenen una amplada que està per sota del mínim** que exigeix el codi d'accessibilitat. És una dada alarmant i a tenir en compte per a futures propostes i actuacions. A part de les voreres que

ja són estretes, també s'han observat elements de mobiliari urbà i senyalització que redueixen encara més l'amplada útil d'aquestes.

AMPLADA	METRES	%
Sense Vorera	18.284	41,54%
< 0.9 metres	21.679	49,25%
de 0,9 a 1,5 metres	3.224	7,32%
de 1,5 a 3 metres	169	0,38%
> 3 metres	662	1,50%
<b>Total</b>	<b>44.018</b>	<b>100,00%</b>

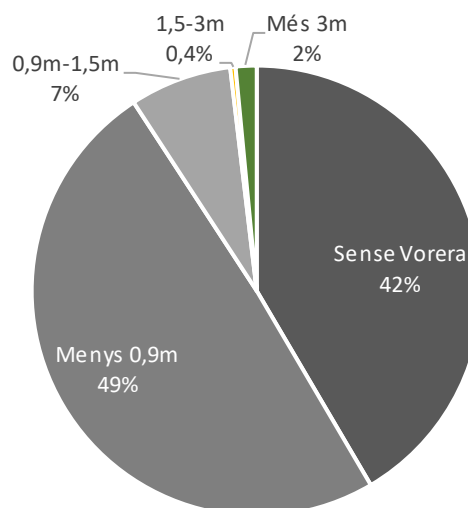


Fig. 3.1.10 Amplada de voreres. Font: Elaboració pròpia.

### Camins rurals/ oci

D'altra banda, es localitza una àmplia oferta de camins rurals que connecten el centre urbà amb multitud d'indrets d'interès natural i amb els nuclis urbans veïns per oci, tant a peu com amb bici. Cal fer menció a la proximitat de l'Aldea a tot el Parc Natural del Delta de l'Ebre, amb gran potencial de turisme rural.

### Passos de vianants

De la mateixa manera que les voreres, s'ha realitzat el mateix exercici per inventariar els passos de vianants de l'Aldea.

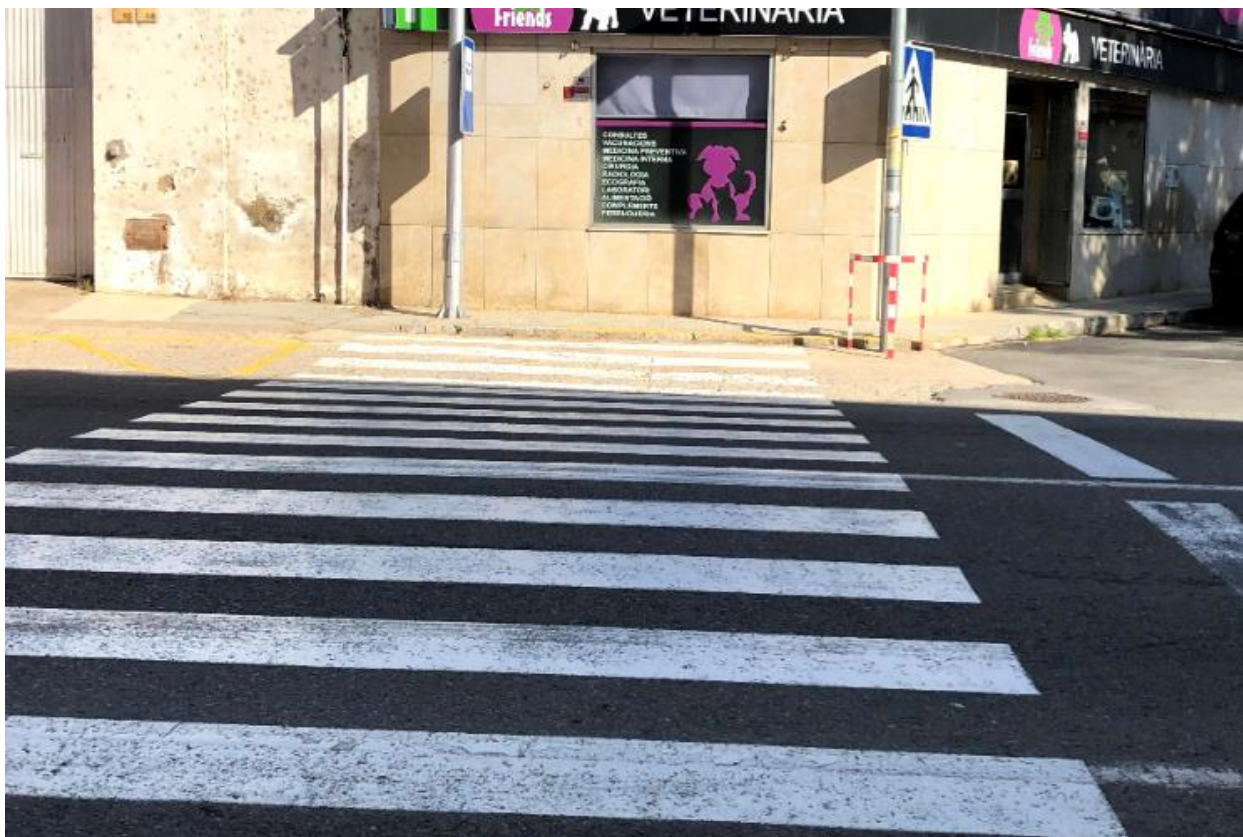


Fig. 3.1.11 Pas de vianants no rebaixat. Av. Catalunya. Font: Elaboració pròpia.

S'han comptabilitat un total de 111 passos de vianants que es mostren en la següent imatge:





Fig. 3.1.12. Plànol 5 G. Amplada de voreres i tipologia de passos de vianants. Font: Elaboració pròpia.

En la següent gràfica es mostra el percentatge de la tipologia de passos de vianants. Tot i que la majoria s’ha observat que estan rebaixats (78%) en alguns hi ha obstacles o bé el pendent del mateix pas no és del tot accessible. Un 5% dels passos de vianants són elevats. Aquests estan pròxims als entorns escolars, aportant major seguretat als vianants i a l’alumnat que va a peu a l’escola. També s’han observat aquests passos en els entorns d’altres equipaments, com parades de bus.

El 17% últim són passos no rebaixats, el qual dificulta l’accessibilitat i els itineraris a peu als diferents punts d’atracció del municipi.

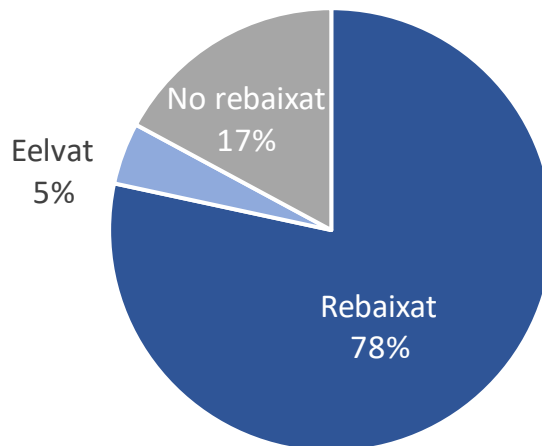


Fig. 3.1.13 Tipologia de passos de vianants. Font: Elaboració pròpia.

Els passos de vianants rebaixats, es troben en la seva majoria en zones del municipi de nova urbanització. En l'Avinguda Catalunya, un dels principals vials de l'Aldea

Tanmateix, en la major part dels encreuaments hi ha manca de passos de vianants, el que dificulta la mobilitat a peu en algunes de les zones del municipi.

### 3.1.2 XARXA CICLISTA

En els darrers anys, la mobilitat sostenible està present en tots els municipis, incrementant els espais i les infraestructures. En el cas de la bicicleta, a més de ser sostenible, és un mode actiu i saludable, que permet arribar fàcilment a punts que a peu es troben a més distància.

Igual que en el cas dels vianants, la xarxa bàsica per bicicletes ha de connectar els diferents centres generadors de viatges (els equipaments municipals, els comerços, així com els polígons d'activitat industrial i les estacions de transport públic de gran capacitat).

**No obstant això, en aquest cas la infraestructura ciclista i la xarxa d'aquest mode queda limitada per diferents carrils bici inconnexos entre ells sense tancar els circuits:**

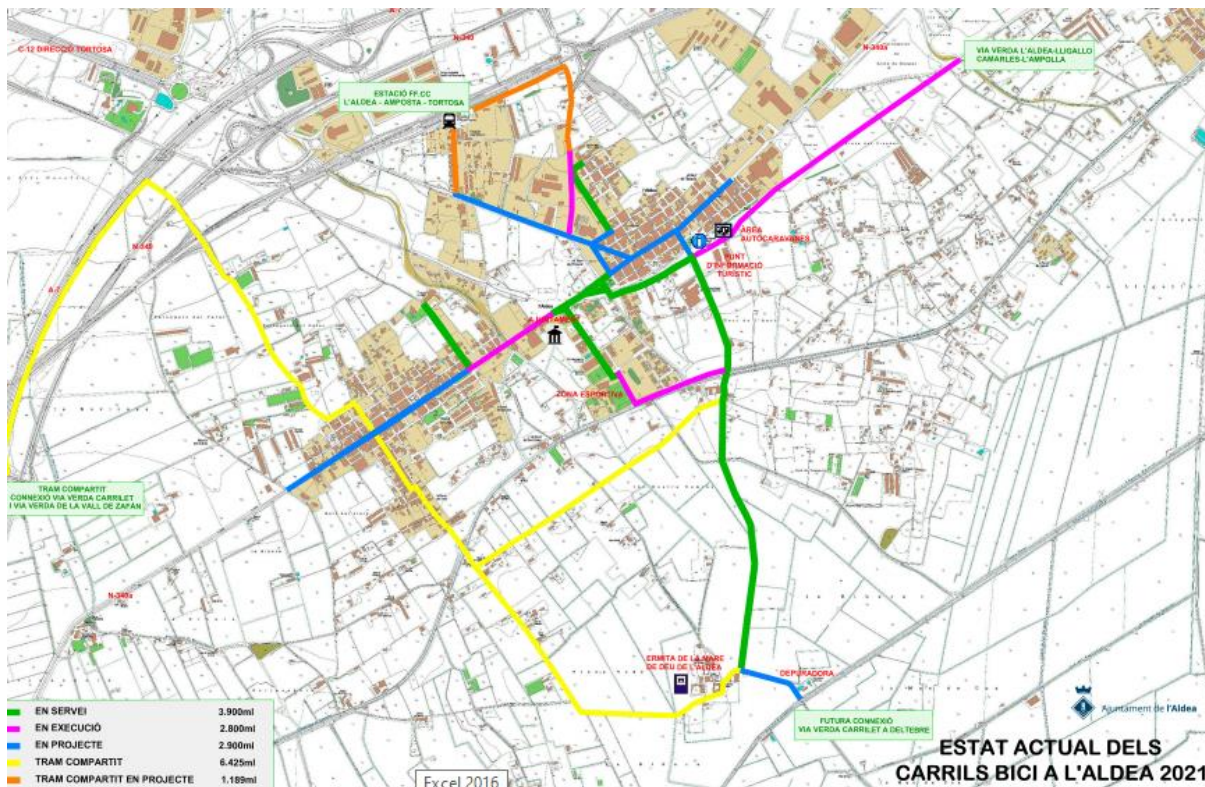


Fig. 3.2.1. plànol 6A. Itineraris ciclistes. Font: Ajuntament de l'Aldea.

Tot i que els principals equipaments dins de la trama urbana estan propers a un carril bici, entre aquesta infraestructura no hi ha continuïtat per la resta del centre de la vila, ni connecta amb altres entitats municipals properes.





Tot i això, l'Aldea disposa d'una xarxa suficientment pacificada per ser utilitzada per les bicicletes com a zones 30, però necessita ser senyalitzada correctament.

En resum, hi ha un total de 10.325 metres de via ciclable actualment i 2.800 en execució en el moment de la redacció del present estudi de mobilitat. Per completar la xarxa ciclable es preveuen 4.089 metres més de via ciclable, ja sigui en carril bici en projecte, com en trams compartits amb altres modes:

Infraestructura	metres
en servei	3.900
tram compartit	6.425
en execució	2.800
en projecte	2.900
tram compartit en projecte	1.189

Fig. 3.2.2 Longitud de la via ciclable. Font: Ajuntament de l'Aldea i elaboració pròpia.

Per a definir l'oferta de bicicletes convé conèixer, el que indica l'Ordenança municipal de circulació:

2.- Es prohibeix portar obertes les portes del vehicle, obrir-les abans de la seva completa immobilització i obrir-les o baixar del vehicle sense haver-se assegurat prèviament que no implica perill o entorpiment per als altres usuaris, especialment quan es refereix a conductors de bicicletes.

3.- Les bicicletes han d'estar dotades dels elements reflectors degudament homologats que reglamentàriament es determinin i que han de posseir aquests vehicles d'acord amb l'esmentada normativa. Quan sigui obligatori l'ús de l'enllumenat, els conductors de bicicletes, a més, han de portar posada alguna peça de roba reflectora si circulen per via interurbana.

Es prohibeix expressament als conductors de bicicletes, motocicletes o ciclomotors arrencar o circular amb el vehicle recolzant una sola roda a la calçada. Així mateix, es prohibeix als usuaris de ciclomotors, bicicletes, patins, monopatins o artefactes similars agafar-se a vehicles en marxa.

4.- Les bicicletes han de circular pels carrils especialment reservats i respectar la preferència de pas dels vianants que els travessin. Si han de circular per la calçada perquè no hi ha vial reservat, ho han de fer preferiblement pel carril de la dreta, llevat que hagin de realitzar un gir pròxim a l'esquerra.

5.- Quan els ciclistes circulin en grup per les vies urbanes han de respectar individualment la senyalització per mitjà de semàfors que els afecti.

6.- Les bicicletes no poden circular per les vies urbanes que no tinguin voral i en les quals es permeti una velocitat superior als 50 km per hora.

Fig. 3.2.3. Ordenança circulació l'Aldea. Font: Ajuntament de l'Aldea

La bicicleta és un mode actiu, el qual beneficia a l'usuari tenint millor salut, fent esport i, a més al medi ambient, amb uns desplaçaments que no emeten gasos contaminants ni contaminació acústica. A més, és un mode ràpid i que amb una infraestructura adequada pot donar resolució a desplaçaments quotidians de curta i mitja distància.





Fig. 3.2.4 Carril bici Escola 21 d'Abril. Ajuntament de l'Aldea

El radi territorial de 20 minuts des del centre geogràfic de l'Aldea és el següent:



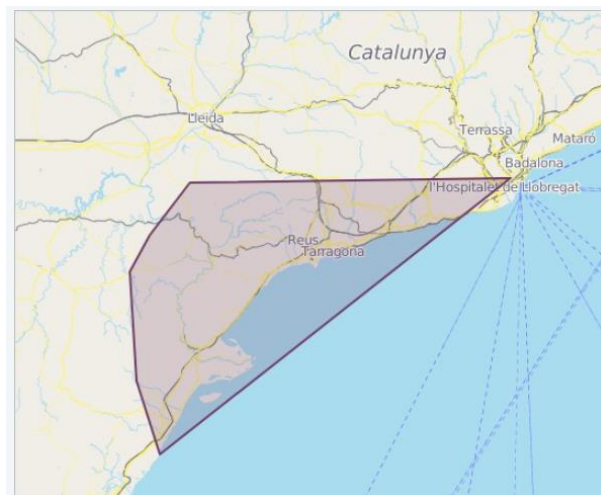
Fig. 3.2.5. Plànol 6 B. Cobertura territorial 20 minuts en bicicleta. Font: Elaboració pròpia



### 3.1.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

L'Aldea compta amb una oferta de transport públic formada per una estació de Renfe i diferents línies d'autobús interurbà, operades per HIFE totes elles. No s'han observat línies urbanes d'autobús, tot i que hi ha un servei de taxis (3 llicències municipals) amb una parada fixa a l'estació de RENFE del municipi.

El mapa de cobertura de la companyia HIFE es mostra a continuació:



3.3.1. Cobertura autobús interurbà companyia HIFE. Font: HIFE

#### Serveis Interurbans de bus:

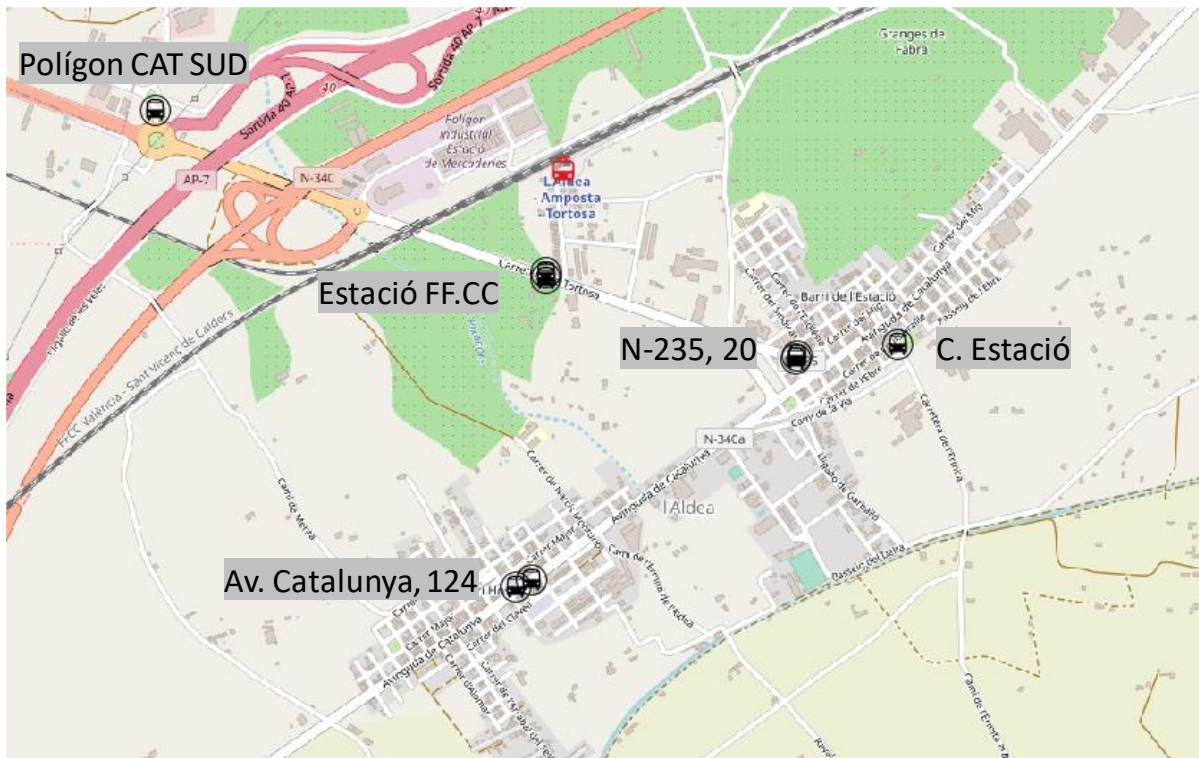
A continuació s'enumeren les línies que passen per l'Aldea:

- **L1010** La Sénia - Tarragona
- **L1602** Tortosa - Aldea - Deltebre - St. Jaume d'Enveja
- **L1620** Alcanar - St. Carles Ràpita - BCN i Tortosa-BCN
- **L1623** Tortosa - Aldea - Amposta - St. Carles Ràpita - Alcanar
- **L1732** UAB - Terres de l'Ebre
- **L1002** Tarragona - Tortosa

Hi ha dues línies interurbanes que funcionen com a Llançadora a les principals ciutats de Tortosa i Amposta:

- **L1733** Llançadora Tortosa - Aldea Estació
- **L1734** Llançadora Amposta - Aldea Estació

Actualment, existeixen 5 parades de bus, tres al centre del municipi i dues més als afores, donant cobertura a l'Estació de Renfe i al polígon d'activitat CAT SUD:



3.3.2. Plànol 7 A. Localització parades bus i tren HIFE. Font: Elaboració pròpia

**Serveis Interurbans de ferrocarrils:**

El municipi també disposa d'estació de ferrocarrils situada al carrer Sant Ramon, la qual ofereix diversos serveis de mitjana i llarga distància a Barcelona (Estació de França i Barcelona Sants) a altres ciutats d'Espanya amb les línies:

- R16: Barcelona Estació de França – Tarragona – Tortosa/Ulldecona
- TREN INTERCITY: són trens de llarga distància que només es detenen en les ciutats principals. Realitzen majors recorreguts que els trens regionals i a menors velocitat que els trens d'Alta Velocitat.
- TALGO (Barcelona – Cartagena).
- TORRE ORO (parada a Sevilla)
- Regional Exprés: Parada a València – Vinaròs
- Servei de Mercaderies

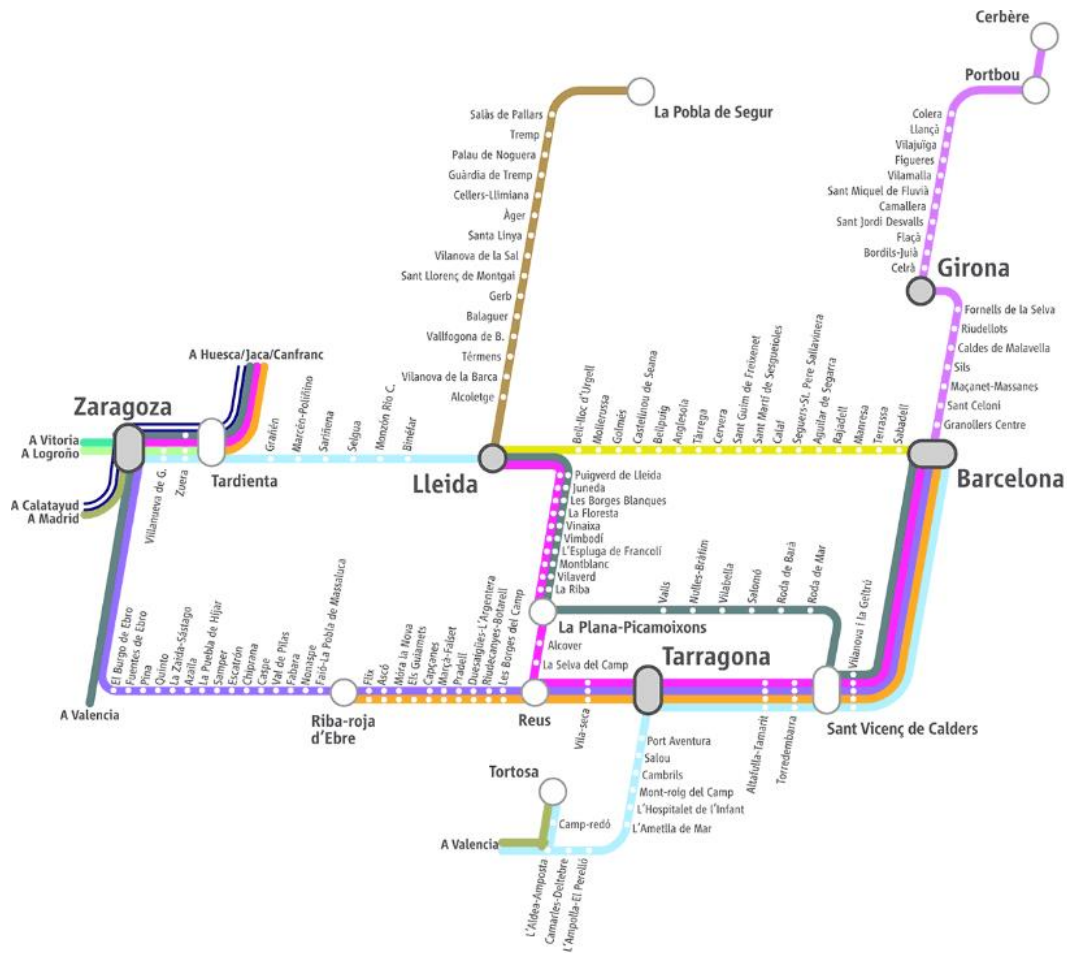


Fig. 3.3.3 Media distància Renfe Rodalies. Font: Renfe Rodalies.

A continuació, es pot observar la cobertura que ofereixen les parades de bus interurbans i la parada de ferrocarril al municipi. La cobertura fa referència al nombre d'habitants que estan coberts per un radi de 300 metres en el cas de les parades de bus i de 500 metres en el cas de la parada de ferrocarrils.





Fig. 3.3.4. Plànol 7 B. Cobertura bus i tren de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia.

Tal com es pot observar, hi ha gran part dels habitants del municipi que queden sense una bona cobertura en el transport públic d'autobús interurbà. Les parades de l'Avinguda Catalunya es troben a una distància de 1,5 km.

El radi de cobertura de l'estació de RENFE tampoc arriba a cobrir el nucli urbà. La manca d'infraestructura segura per arribar i la distància des del centre a l'estació conviden al fet que s'arribi a aquesta amb vehicle privat.

Per tant, degut a la manca de transport públic i de cobertura, val a dir, que l'Aldea és un municipi que interiorment té una actitud positiva per caminar i anar en bicicleta, però a nivell de desplaçaments fora del municipi té una clara tendència al vehicle privat.

La cobertura amb transport públic des de l'Aldea i en 20 minuts, absorbeix el següent territori:



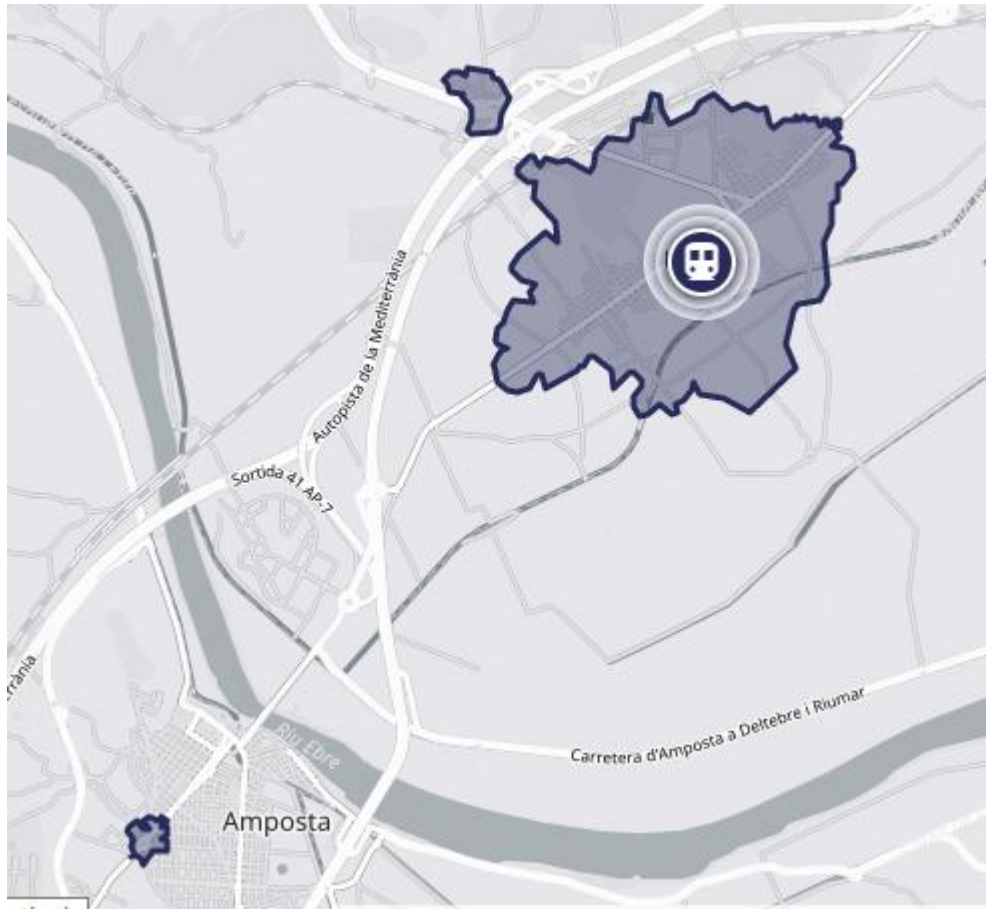


Fig. 3.3.5. Plànol 7 C. Radi de cobertura amb TP. Font: Elaboració pròpia.

## ANÀLISI LÍNIES INTERURBANES. AUTOBÚS INTERURBÀ

### L1010 La Sènia – Tarragona

Les estacions de l'Aldea on aquesta ruta d'autobús té parada són les següents:

- Accés Ap.-7 (Marquesina Intercanviador) → Polígon Ind Catalunya Sud
- N-235 (65)
- N-235 – Cambra Arrossera
- Av. Catalunya (Pl. Josep Maimó)



**L1010 bus horari**

L1010 bus ruta opera cada dia. Hores d'horari regular: 6:45 - 19:35

Dia	Hores operatives
dilluns	6:45 - 19:35
dimarts	6:45 - 19:35
dimecres	6:45 - 19:35
dijous	6:45 - 19:35
divendres	6:45 - 19:35
dissabte	13:00 - 17:30
diumenge	13:00 - 20:30

Fig. 3.3.6. L010.

El temps de recorregut aproximat és de 90 minuts. Hi ha 10 parades des de l'Estació d'Autobusos de Tarragona fins a Alcanar.

Comença el servei a les 6:45 fins a les 19:35 de dilluns a divendres. El dissabte l'horari és des de les 13:00 h fins a les 17:30 h i en diumenge de 13:00 h a 20:30 h.

**L1602 Tortosa - l'Aldea - Deltebre - St. Jaume d'Enveja**

Les estacions de l'Aldea on aquesta ruta d'autobús té parada són les següents:

- N-235 (65)
- L'Aldea-Estació
- N-235 – Cambra Arrossera



**L1602 bus horari**

L1602 bus ruta funciona els entre setmana. Horaris regulars: 20:10

Dia	Hores operatives
dilluns	20:10
dimarts	20:10
dimecres	20:10
dijous	20:10
divendres	20:10
dissabte	No operatiu
diumenge	No operatiu

Fig. 3.3.7. L1602



Aquesta línia opera els dies laborables a les 20:10. En cap de setmana no hi ha freqüència de pas.

El temps de recorregut aproximat de la línia és de 56 minuts i hi ha 24 parades des de l'Estació d'Autobusos de Tortosa dins La Masa.

**L1620 Alcanar - St. Carles Ràpita - BCN i Tortosa-BCN**

Les estacions de l'Aldea on aquesta ruta d'autobús té parada són les següents:

- L'Aldea: Av. Catalunya, 124
- N-235 – Cambra Arrossera
- N-235 (dir. Tortosa), núm.66
- Accés Ap.-7 (Marquesina Intercanviador) → Polígon Ind Catalunya Sud

**L1620 bus horari**

L1620 bus ruta opera cada dia. Hores d'horari regular: 4:40 - 20:00

Dia	Hores operatives
dilluns	4:40 - 20:00
dimarts	4:40 - 20:00
dimecres	4:40 - 20:00
dijous	4:40 - 20:00
divendres	4:40 - 20:00
dissabte	4:40 - 19:45
diumenge	4:40 - 19:45



Fig. 3.3.8. L1620

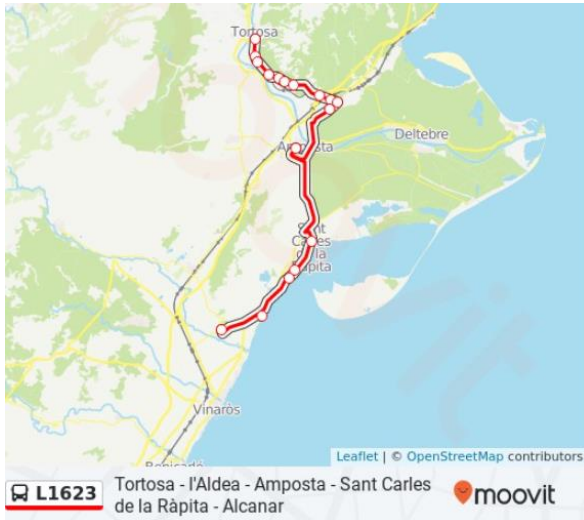
Aquesta línia recorre els municipis entre a Alcanar i la darrera és a l'Aldea (Accés Ap-7 (Marquesina Intercanviador)) amb 10 parades. Està operativa tots els dies de la setmana, de 4:40 h a 20:00 h els dies laborables i fins a les 19:45 h el dissabte i diumenge. El temps aproximat de la ruta és de 50 minuts.

**L1623 Tortosa - Aldea - Amposta - St. Carles Ràpita – Alcanar**

Les estacions de l'Aldea on aquesta ruta d'autobús té parada són les següents:

- Accés Ap-7 (Marquesina Intercanviador) → Polígon Ind Catalunya Sud
- N-235 (dir. Aldea), núm.65
- N-235 – Cambra Arrossera
- L'Aldea: Av. Catalunya, 114 (Pl. Josep Maimó)

La primera parada de la ruta L1623 bus és Estació D'Autobusos De Tortosa i la darrera parada és Alcanar. En el seu recorregut realitza 17 parades i aproximadament el temps del viatge és de 60 minuts. Té pas cada dia de la setmana de 6:00 h a 23:15 h entre setmana i diumenge i de 7:00 a 21:00 en dissabte.



**L1623 bus horari**

L1623 bus ruta opera cada dia. Hores d'horari regular: 6:00 - 23:15

Dia	Hores operatives
dilluns	6:00 - 23:15
dimarts	6:00 - 23:15
dimecres	6:00 - 23:15
dijous	6:00 - 23:15
divendres	6:00 - 23:15
dissabte	7:00 - 21:00
diumenge	7:00 - 23:15

Fig. 3.3.9. L1623

**L1732 UAB - Terres de l'Ebre**

Les estacions de l'Aldea on aquesta ruta d'autobús té parada són les següents:

- Accés Ap-7 (Marquesina Intercanviador) → Polígon Ind Catalunya Sud
- N-235 – Cambra Arrossera
- L'Aldea: Av. Catalunya, 114 (Pl. Josep Maimó)



**L1732 bus horari**

L1732 bus ruta funciona els divendres. Horaris regulars: 15:15

Dia	Hores operatives
dilluns	No operatiu
dimarts	No operatiu
dimecres	No operatiu
dijous	No operatiu
divendres	15:15
dissabte	No operatiu
diumenge	No operatiu

Fig. 3.3.10. L1732



La L1732 és la línia més llarga de l'operador HIFE, començant a Peníscola i acabant al campus UAB a Cerdanyola del Vallès. Fa 14 parades en un recorregut de 217 km en un temps aproximat de 245 minuts.

El funcionament de la línia és el divendres a les 15:15h.

**L1002 Tarragona – Tortosa**

L'Estació on aquesta ruta té parada dins de l'Aldea és:

- N-235 – Cambra Arrossera



La ruta de la línia L1002 de autobús opera los lunes. Horario regular de operación: 6:15

Día	Horas operativas
lunes	6:15
martes	Sin servicio
miércoles	Sin servicio
jueves	Sin servicio
viernes	Sin servicio
sábado	Sin servicio
domingo	Sin servicio

Fig. 3.3.11. L1002

Aquesta línia opera els dilluns, començant el servei a les 6:15 h.

**L1733 Llançadora Tortosa - Aldea Estació**

L'estació de bus on té parada aquesta línia és:

- L'Aldea-Estació



**L1733 bus horari**

L1733 bus ruta opera cada dia. Hores d'horari regular: 7:25 - 21:56

Dia	Hores operatives
dilluns	7:25 - 21:56
dimarts	7:25 - 21:56
dimecres	7:25 - 21:56
dijous	7:25 - 21:56
divendres	7:25 - 21:56
dissabte	10:21 - 15:47
diumenge	10:21 - 21:56

Fig. 3.3.12. L1733

La primera parada de la ruta L1733 bus és Estació D'Autobusos De Tortosa i la darrera parada és L'Aldea-Estació. Està operatiu cada dia de la setmana. Els laborables opera des de les 7:25 fins a les 21:56. En dissabte de 10:21 h a 15:47 h i en diumenge de 10:21 h a 21:56 h.

Aquesta línia té de dues parades i la durada aproximada total és de 15 minuts.

**L1734 Llançadora Amposta - Aldea Estació**

L'estació de bus on té parada aquesta línia és:

- L'Aldea-Estació



**L1734 horario de autobús**

La ruta de autobús L1734 opera todos los días. Horario: 7:40 - 22:16

Día	Horario de funcionamiento
Lunes	7:40 - 22:16
Martes	7:40 - 22:16
Miércoles	7:40 - 22:16
Jueves	7:40 - 22:16
Viernes	7:40 - 22:16
Sábado	7:40 - 16:07
Domingo	10:41 - 22:16

Fig. 3.3.13. L1734

La primera parada de la ruta L1734 bus és L'Aldea-Estació i l'última parada a l'Amposta (Estació d'Autobusos). Està operativa cada dia de la setmana de 7:40 a 22:16 h entre setmana i en diumenge i de 7:40 h a 16:07 h en dissabte. Té dues parades i la duració del trajecte és aproximadament de 15 minuts.

**Tarifes**

Les tarifes que s'apliquen a partir de l'1 de gener del 2020 són les següents:


**Títols ordinaris multiviatge**

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	46,60 €	73,15 €	98,80 €
T-50/30	33,15 €	61,00 €	85,75 €
T-10/30	9,95 €	19,90 €	27,20 €
T-10	12,25 €	24,25 €	34,85 €

**Nens i nenes de 4 a 12 anys**

Títol de transport destinat als nens i nenes d'entre 4 i 12 anys (ambdós incl.)

Títol	1 zona
T-12	Gratuit

Informa't sobre la T-12

**Famílies monoparentals i nombroses**

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

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-FM/FN 70/90 G	68,35 €	135,50 €	194,90 €
T-FM/FN 70/90 E	42,75 €	84,65 €	121,90 €
T-MES FM/FN G	37,30 €	58,50 €	79,05 €
T-MES FM/FN E	23,30 €	36,55 €	49,40 €

**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	12,25 €

Requisits per obtenir la bonificació

Formulari de sol·licitud de la targeta

**Descomptes URV**

S'aplica un 15% de descompte pels títols d'1 i de 2 zones i del 20% pels de 3 zones sobre el preu ordinari als membres de la comunitat universitària URV: Estudiants, personal docent i investigador, i personal d'administració i serveis.

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	39,60 €	62,20 €	79,05 €
T-50/30	28,20 €	51,85 €	68,60 €
T-10/30	8,45 €	16,90 €	21,75 €

**Targetes sense contacte**

Tipus de targeta	
Targeta anònima	3,60 €
Targeta personalitzada ordinària	3,60 €
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,60 €
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,60 €
Targeta personalitzada URV	(gratuita)
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	(gratuita)
T-12 (*) (1ª emissió)	(gratuita)
T-12 (*) (2ª emissió)	35,00 €

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

Fig. 3.3.1. Tarifes del transport públic. Font ATM.

- Per nens (gratuit fins als 4 anys)
- Família nombrosa
- Anada i tornada (20% de descompte)
- Estudiants
- Targeta daurada (majors 65 anys o amb discapacitat)
- Carnet Jove
- Grups
- Bitllets combinats (tren amb bus aeroport).

En el cas específic de la companyia HIFE d'autobusos, hi ha bonificacions i ofertes especials en algunes línies, a més d'un abonament virtual amb diferents ofertes que promouen l'ús d'aquests modes de transport públic.



## BONO VIRTUAL

El bono virtual és una versió on-line dels teus viatges de bus que et permet obtenir descomptes mitjançant una recàrrega mínima. Els descomptes oscil·len del 40 al 55%, segons les tarifes vigents al moment del teu viatge.

### Entre els seus avantatges destaquen:

- Descomptes (fins a un 55 %).
- Compra On-line des de la nostra web o App.
- No caduca.
- Multipersonal.
- Reserves la teva plaça en el bus.

Fig. 3.3.2. Tarifes del transport públic. Font ATM.

### 3.1.4 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Per realitzar un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible és important conèixer la funcionalitat de la xarxa viària destinada a la mobilitat motoritzada, donat que permet classificar-la en diferents usos amb l'objectiu de donar-li una jerarquització.

Definida la jerarquia és possible definir un sistema de gestió diferent per a cada tipologia de via.

Els espais o zones que apareixen entre vies bàsiques són aquelles que es poden pacificar, les anomenades zones 30 o zones de prioritat invertida, les quals donen més importància al vianant i a la bicicleta davant del pas de vehicles motoritzats.

#### 1.1.1. La Jerarquització de la xarxa viària. La Xarxa Bàsica de Circulació. Criteris.

La xarxa destinada al transport privat ha estat jerarquitzada en funció de:

- a. Criteris de Connectivitat (exterior/exterior-interior).
- b. Criteris de funcionalitat i usos
- c. Criteris de capacitat i dimensions viàries
- d. La intensitat mitjana diària de vehicles (IMD)

D'acord amb aquests criteris, s'ha definit la xarxa bàsica de circulació de la ciutat, la qual és el conjunt de vies necessàries per a la mobilitat i connectivitat en vehicle privat.

La xarxa bàsica ha de contenir tota la xarxa de vies d'accés a la ciutat i s'ha d'adequar a la demanda de la ciutat. Per poder definir-la, s'han col·locat aforaments manuals i automàtics en diferents punts de la ciutat els quals ofereixen la intensitat del trànsit de diverses seccions transversals i longitudinals de la ciutat.

La connectivitat s'estableix entre:

- a) Entre municipis i l'Aldea.
- b) Entre les pròpies vies d'accés.
- c) Entre aquestes i la via bàsica de jerarquia inferior.

La xarxa bàsica s'ha dividit en tres categories (sense tenir en compte les vies d'accés):

- **VIES D'ACCÉS**

Són aquelles que connecten el municipi amb les vies interurbanes, són vies de caràcter interurbà.

- **XARXA PRIMÀRIA O ESTRUCTURANT**

Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris d'una ciutat, normalment són vies col·lectores que tenen la funció de comunicar les grans artèries urbanes amb tots els barris d'una ciutat. Asseguren la connectivitat interna de la ciutat. Són vies amb un trànsit elevat.

- **XARXA SECUNDÀRIA**

Les vies de connectivitat de segon nivell són aquelles encarregades de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Per tant, complementen a la xarxa de primer nivell a l'hora d'absorbir la capacitat, però també permeten la connexió i articulen la circulació interior dels barris del municipi. La seva secció pot tenir un únic carril i poden tenir les interseccions regulades amb senyalització vertical o mitjançant semàfors.

• **RESTA DE XARXA URBANA. Xarxa local o xarxa no bàsica**

La xarxa local, és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general de la ciutat, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència. Està composta pels carrers que no estan englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30.

La xarxa local es compon de prioritat per al vianant “prioritat invertida”, amb compatibilitat de trànsits pel mateix espai, espai compartit: carrers de vianants amb control d’accessos per als vehicles acreditats i plataforma única; carrers Zona 30 amb espais segregats o compartit.

**Distribució de la xarxa bàsica**

L'àmbit urbà de l'Aldea disposa d'una xarxa urbana permeable tota ella amb vehicle privat. A través de l'Avinguda Catalunya s'articula tota la resta de la xarxa viària:

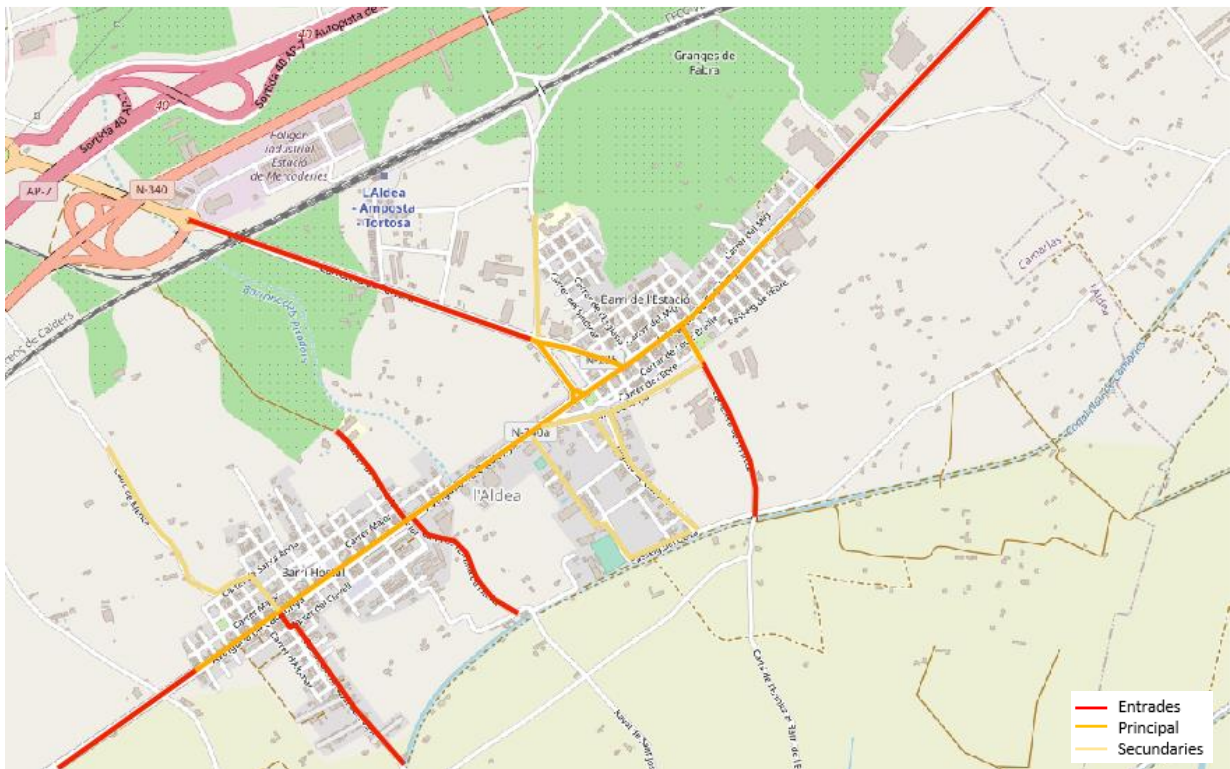
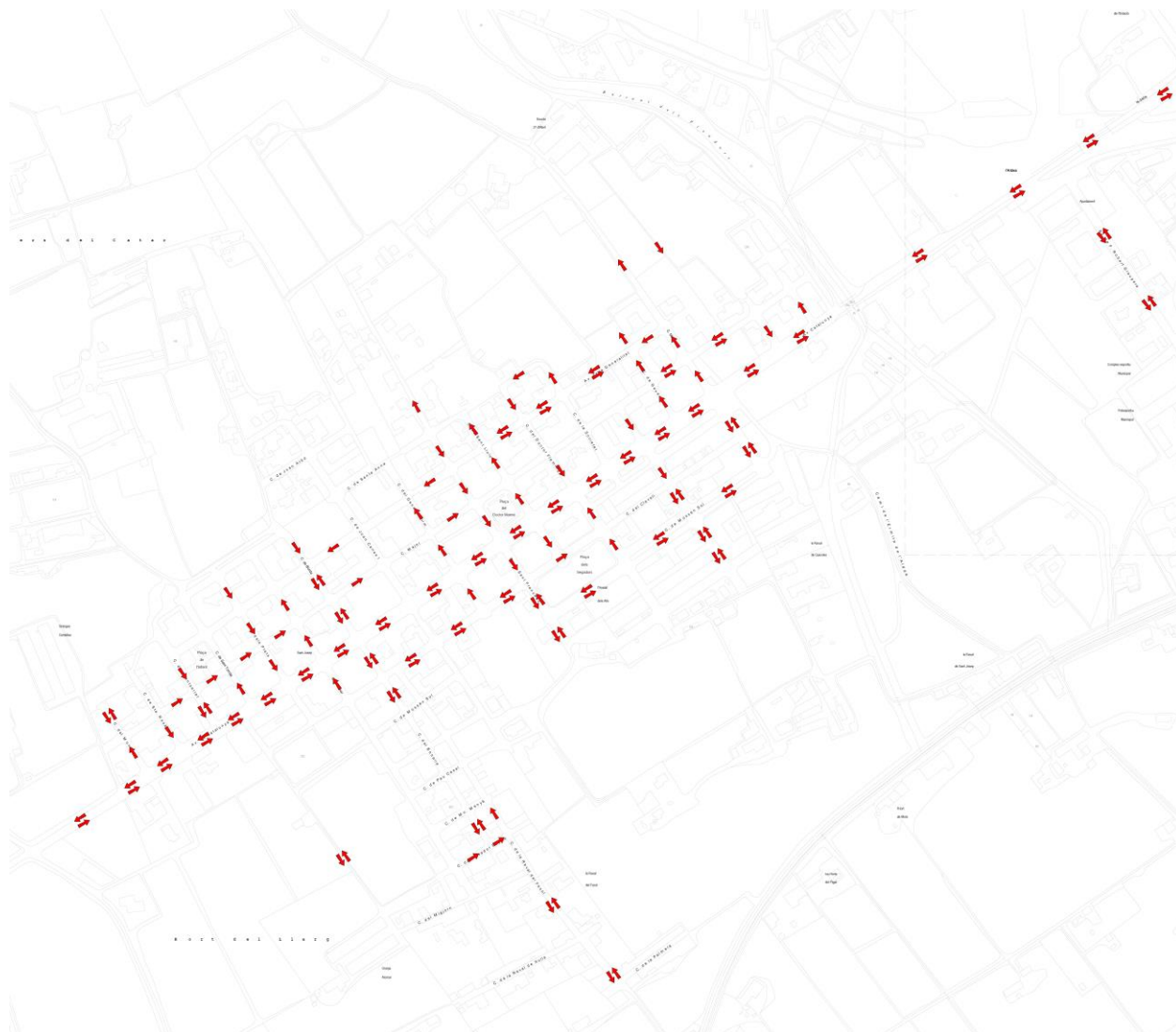


Fig. 3.4.1. Jerarquia principal de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia.

**1.1.2. Inventari de sentits de circulació de la xarxa**

S'ha realitzat un treball de camp consistent en realitzar un inventari de sentits de circulació per veure la funcionalitat de les vies.





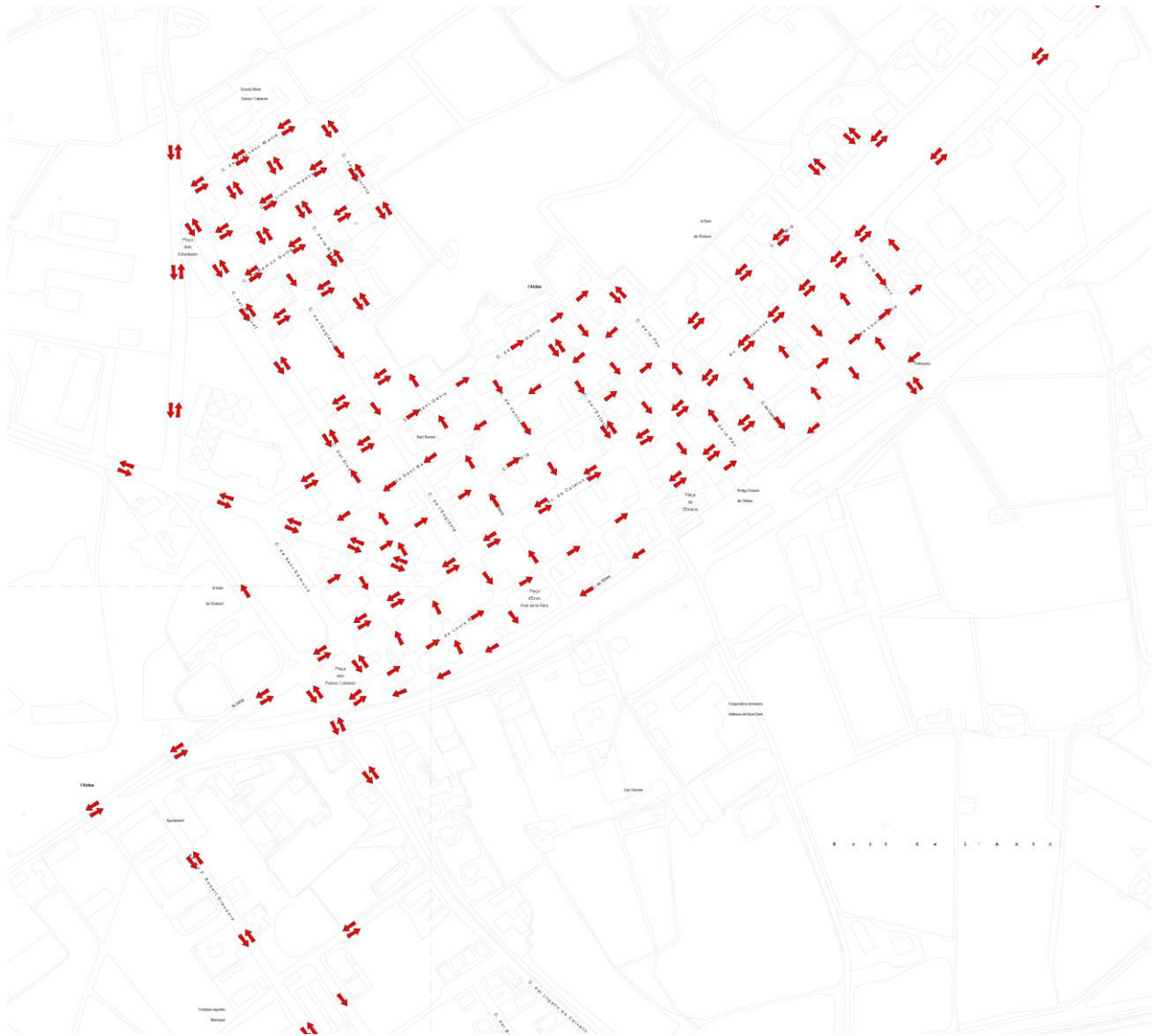


Fig. 3.4.2. Sentits de circulació del municipi de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia.



Fig. 3.4.3. Secció del carrer Lligallo de Carvallo. Font: Elaboració pròpia.



Fig. 3.4.4. Secció Av. Catalunya i velocitat permesa. Font: Elaboració pròpia.

Una de les característiques de l'Avinguda Catalunya són els girs permesos a l'esquerra. Aquest moviment en vehicle privat comporta un elevat risc per la seguretat vial per a tots els modes de transport.

Alguns d'aquests girs estan regulats mitjançant semàfors, però altres (la majoria) no tenen una secció ni elements de seguretat que permeti el gir a l'esquerra de manera ordenada i segura.





Fig. 3.4.5. Girs a l'esquerra permesos de l'Avinguda Catalunya. Font: Elaboració pròpia.

El radi a 20 minuts en vehicle privat des del centre geogràfic de l'Aldea és el següent:

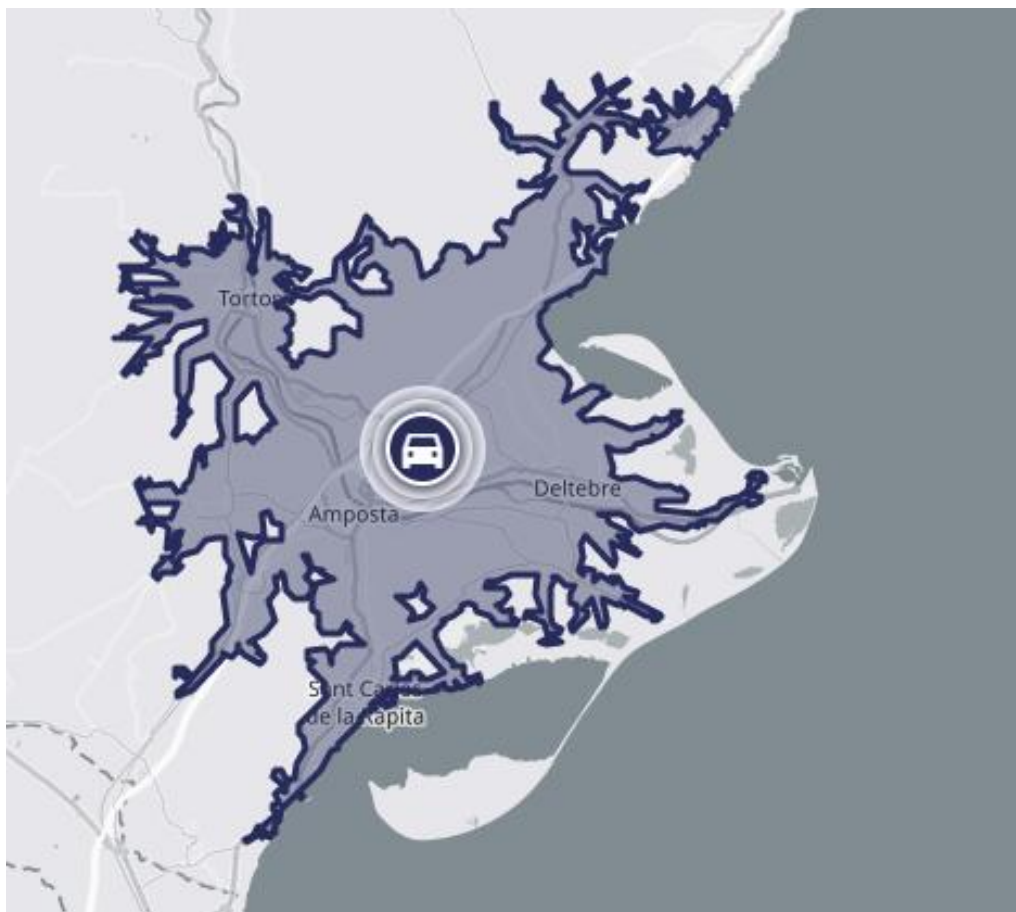


Fig. 3.4.6. Radi de cobertura en VP. Font: Elaboració pròpia.

(Plànols 08.A, 08.B, 08.C, 08.D)

### 3.1.5 APARCAMENT

#### 1.1.3. Aparcament no regulat.

En tot el municipi de l'Aldea hi ha aparcament. La gran part dels carrers tenen cordó d'aparcament, ja sigui en una de les bandes del carrer o en les dues.

També es localitzen diferents solars on es permet estacionar. L'Ajuntament de l'Aldea en els darrers anys ha pavimentat alguns dels solars per habilitar-ho com nou aparcament, amb la intenció de remodelar una zona en desús i aportar nova infraestructura per a tots els modes de transport.

S'hi permet aparcar tot l'any de forma gratuïta, i es localitzen algunes places regulades per a càrrega i descàrrega, PMR i motos.

A continuació s'exposa la seva ubicació:

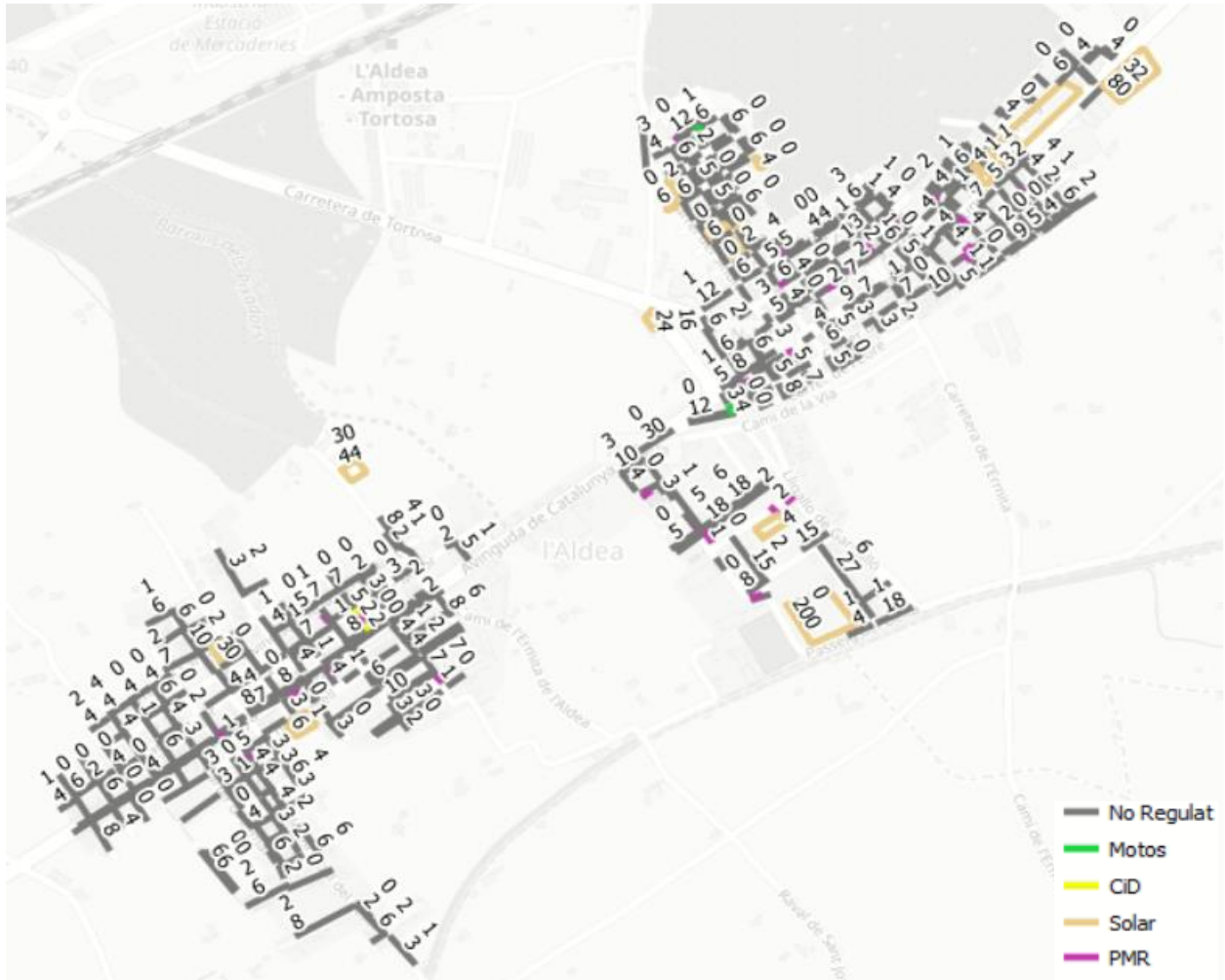


Fig. 3.5.1 Inventari d'aparcament l'Aldea. Font: Elaboració pròpia

Es localitzen 3.343 places d'aparcaments amb les diferents tipologies, comptabilitzant els solars que hi ha per diferents parts del municipi. Sense els solars, l'oferta disponible és de 2.512 places.

En la següent taula es mostra el pes de les places segons tipologia amb solar i sense solars:

Tipologia de places	% de places	Tipologia de places	% de places
No regulat	73,4%	No regulat	97,7%
Moto	0,2%	Moto	0,3%
CD	0,1%	CD	0,2%
Solar	24,9%	PMR	1,8%
PMR	1,4%		
	100%		100%

Fig. 3.5.2 Places d'aparcament per tipologia de l'Aldea. Font: Elaboració pròpia



Hi predomina la tipologia de “No regulat”. No s’han observat places regulades per a residents ni als entorns comercials per tenir una rotació en els aparcaments de la zona.

Els solars existents constitueixen el 25% de les places actuals. Aquests solars poden ser objecte d’urbanització futur o destinat a altres usos públics i per tant quedar fora de l’oferta actual. Tot i això, l’oferta d’aparcament de l’Aldea és àmplia i ocupa bona part dels carrers del municipi.

Moltes de les zones d’aparcament són quinzenals, obligant als propietaris dels vehicles canviar cada 15 dies la vorera en què estan estacionats.

A l’estació de Renfe hi ha un aparcament en superfície per facilitar a la població de l’Aldea i altres municipis propers arribar i fer transbordament fàcilment en aquesta estació.

#### **1.1.4. Aparcament regulat. Control Horari.**

Al municipi de l’Aldea no s’ha observat aparcament regulat com a zona blava als entorns més comercials, o zona verda per respectar l’estacionament veïnal.

La regulació observada és a l’aparcament de l’Ajuntament on hi ha un màxim de temps per deixar el vehicle. La regulació és de dilluns a divendres amb un màxim de dues hores per estacionar.

Aquest control permet una major rotació dels vehicles que estacionen i donar un major servei a usuaris que necessiten realitzar tràmits en els equipaments municipals que s’hi troben en aquesta ubicació (Ajuntament, Policia Local, Correus, entre d’altres).

#### **1.1.5. Places de mobilitat reduïda.**

S’ha realitzat un inventari de les places disponibles de PMR al municipi de l’Aldea. En total s’han localitzat 46 places d’aquesta tipologia.

A continuació es mostren les zones on es localitzen:





Fig. 3.5.3 Localització places PMR. Font: Elaboració pròpia

Aquestes es troben ubicades a diferents espais del municipi, donant cobertura a equipaments principals com la biblioteca, el CAP o bé residències o centres que requereixen la utilització d'aquest tipus de places.



Fig. 3.5.4 Aparcament de l'escola 21 d'Abril. Font: Elaboració pròpia



## 1.2. Distribució urbana de mercaderies

Les directrius nacionals de Mobilitat (2006) ens posen de manifest que la problemàtica de la distribució urbana de mercaderies és un tema que depèn de múltiples factors que varien en funció de la situació de cada municipi, i que fan complicada la definició de solucions estàndards, igualment eficaces en tots els casos.

Els factors que determinen aquesta problemàtica tenen a veure amb la morfologia i caràcter funcional de la zona en qüestió, i amb la seva grandària, però també entre d'altres, amb el tipus de receptor de la mercaderia, amb les característiques i estructura logística dels operadors i amb l'existència de molts interessos contraposats entre els agents implicats.

Si la situació actual és preocupant, el futur no ho és menys. Algunes tendències de futur lligades al comerç i a la logística, com el desenvolupament del comerç electrònic, l'increment del nombre de comandes i la disminució de la seva mida, i altres relacionades amb la mateixa evolució sociològica del país (creixement i densificació/dispersió de la població i les seves activitats), i amb els requeriments de qualitat de vida per part de la població (major nivell de renda) poden significar nous problemes per la Distribució Urbana de Mercaderies i reptes pels seus gestors i administradors.

La regulació del transport de mercaderies es realitza, a més, a través de les disposicions que sobre la matèria estableixen 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. Les úniques disposicions que hi fan referència, regulen el transport de vehicles que excedeixen en pes o dimensions als que estableix la normativa o el transport de mercaderies perilloses.

Les places de CD es localitzen a l'Av. Catalunya i als carrers adjacents a aquesta. La seva ubicació dona resposta a les necessitats dels comerços de l'entorn, ja que es tracta d'una avinguda on hi ha la major part del comerç del municipi. L'horari de regulació és de 8:00 a 11:00 i de 19:00 a 21:00 h.



Fig. 3.6.1 Senyal regulació horària CD. Font: Elaboració pròpia

### 3.2 DEMANDA

#### 1.1.1 MOBILITAT GLOBAL

Les dades de mobilitat global considerades per calcular el nombre de desplaçaments que es realitzen diàriament a l'Aldea s'han extret del Pla Director de Mobilitat de les Terres de l'Ebre. Resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana, publicat al mes de març de 2020.

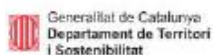


Fig. 4.1.1 Enquesta de mobilitat quotidiana 2019. Font: Generalitat Catalunya

El treball de camp realitzat durant el 24 i 25 de novembre aporten més informació dels modes de transport i l'ús de les vies.

A partir de les dades de l'estudi anterior, en dia laborable, es realitzen uns **11.976 desplaçaments a l'Aldea**.

Aquests desplaçaments representen el 5% del total de la comarca del Baix Ebre (11% si no es tenen en consideració els desplaçaments de Tortosa).



Població	Baix Ebre									
	Desplaçaments	Intramunicipal	Resta Baix Ebre	Montsià	Ribers d'Ebre	Terra Alta	Comunitat valenciana	Província de Barcelona	Província de Tarragona	Altres
Aldea, L'	11.976	7.711	2.286	1.738	42	31		23	145	
Aldover	1.939	709	1.044	96	23	25		18	18	6
Alfara De Carles	1.023	481	379	84			4	5		70
Ametlla de Mar, L'	18.430	14.908	1.827	346	159	58	32	182	917	
Ampolla, L'	7.609	4.377	2.138	788	29	20	19	103	135	
Benifallet	1.481	834	436	7	88	58		15	44	
Camarles	8.349	4.577	2.549	959	15		15	55	123	56
Deltebre	29.017	21.834	3.240	3.150	36	159	139	227	225	7
Paüls	1.197	731	360			12			24	69
Perelló, El	7.722	5.906	1.258	200	89			37	202	29
Roquetes	19.564	10.106	8.322	785	23	87		54	188	
Tivenys	2.408	1.399	687	32	69	44		27	22	129
Tortosa	113.236	86.668	15.327	7.943	443	1.094	213	496	1.043	10
Xerta	2.761	1.575	1.033	86		29		29		10
<b>TOTAL</b>	<b>226.712</b>	<b>161.814</b>	<b>40.888</b>	<b>16.214</b>	<b>1.014</b>	<b>1.615</b>	<b>423</b>	<b>1.271</b>	<b>3.086</b>	<b>385</b>



Fig. 4.1.2. Desplaçaments del Baix Ebre. Font: EMQ 2020

El 64,4% dels desplaçaments són interns, mentre que el 35,6% són de connexió.

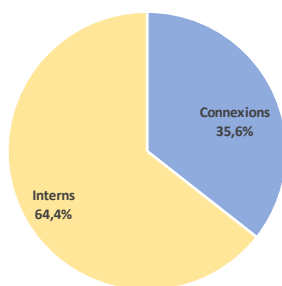


Fig. 4.1.3 Repartiment tipus flux. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de EMQ 2020.

### DESPLAÇAMENTS INTRAMUNICIPALS

Els desplaçaments intramunicipals es poden definir com aquells que, tant l'origen com la destinació es troba en el mateix municipi, i per tant, es realitza per l'interior de la mateixa localitat.

A partir de les dades de l'EMQ publicada durant el 2020, es realitzen 'entorn de 7.711 desplaçaments dins de l'Aldea.



Població	Baix Ebre							
	Desplaçaments Intramunicipals	Caminant	Bicicleta	Autobús	Motocicleta	Cotxe	Furgoneta o camió	Altres
Aldea, L'	7.711	33,8%	4,9%	0,9%	0,5%	58,4%	1,0%	0,6%
Aldover	709	61,9%				36,1%		2,0%
Alfara De Carles	481	53,9%			1,8%	36,9%	7,4%	
Ametlla de Mar, L'	14.908	56,7%	0,3%	0,8%	2,8%	37,3%	2,2%	
Ampolla, L'	4.377	54,4%				44,3%		1,3%
Benifallet	834	78,1%				17,4%	4,5%	
Camarles	4.577	38,9%		0,7%		58,6%	1,7%	
Deltebre	21.834	16,8%	7,2%	0,1%	2,0%	71,4%	2,4%	
Paül's	731	57,8%				40,4%		1,8%
Perelló, El	5.906	63,5%				33,3%	1,6%	1,6%
Roquetes	10.106	54,3%	0,8%	1,1%	0,3%	42,1%	0,8%	0,5%
Tivenys	1.399	62,1%	1,3%		3,9%	28,3%		4,4%
Tortosa	86.668	46,6%	1,0%	2,0%	2,4%	46,4%	1,2%	0,4%
Xerta	1.575	79,5%	3,4%			16,5%	0,6%	
<b>Total</b>	<b>161.814</b>	<b>44,7%</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,9%</b>	<b>48,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,5%</b>



Fig. 4.1.4. Desplaçaments intramunicipals del Baix Ebre. Font: EMQ 2020

El 33,8% dels desplaçaments interns de residents es realitzen a peu, destacant amb un 58% els desplaçaments en vehicle privat.

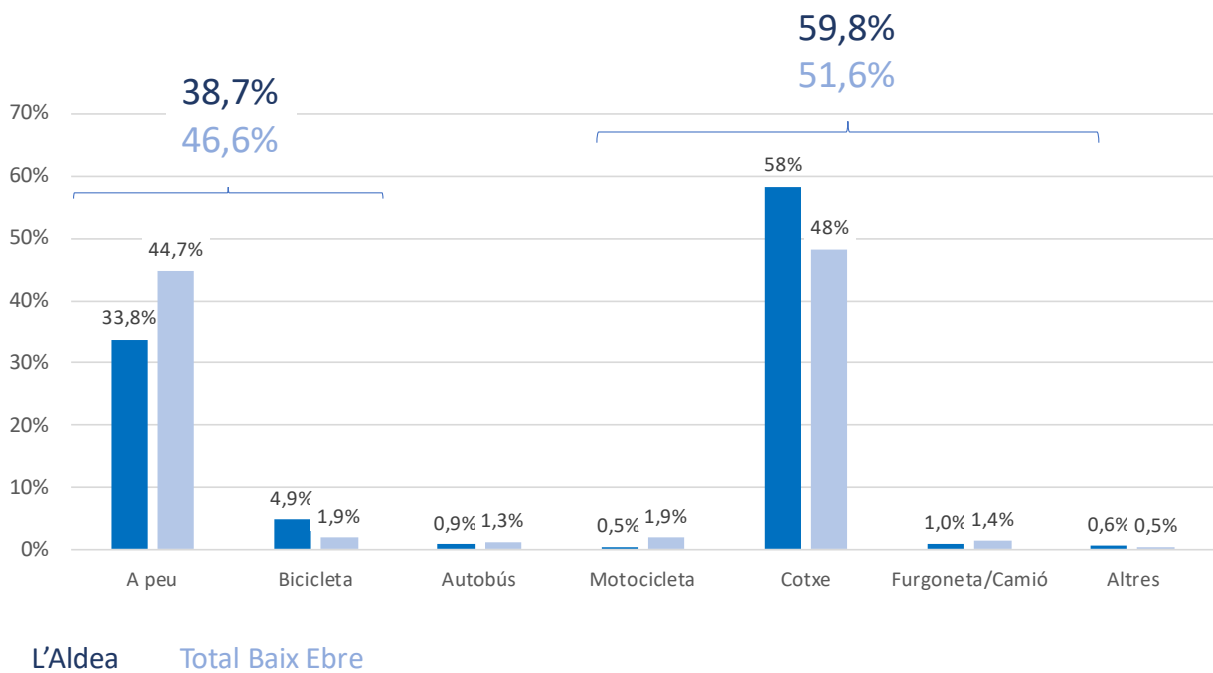


Fig. 4.1.5. Repartiment modal dels desplaçaments interns. Font: EMQ 2020



Els desplaçaments intracomarcals es realitzen majoritàriament amb vehicle privat (cotxe 84,7% i vehicle comercial 4%).

El transport públic representa el 7,7% i a peu, bici i VMP el 2%. Això connota que no hi ha una infraestructura adequada o que els temps de desplaçament no són òptims per anar amb modes sostenibles.

### Desplaçaments intracomarcals. Baix Ebre

Població	Baix Ebre						
	Desplaçaments intermunicipals	Caminant, bicicleta, patinet	Autobús	Motocicleta	Cotxe	Furgoneta o camió	Altres
Aldea, L'	2.286	2,0%	7,7%	0,7%	84,7%	4,0%	0,9%
Aldover	1.044	6,3%	10,6%	1,6%	80,0%	1,6%	0,0%
Alfa De Carles	379		6,7%		92,2%	1,1%	
Ametlla de Mar, L'	1.827				90,9%	4,2%	4,9%
Ampolla, L'	2.138		2,6%	0,9%	90,2%	1,0%	5,4%
Benifallet	436		8,5%		88,1%	1,7%	1,7%
Camarles	2.549	1,8%	5,3%	1,4%	87,5%	3,4%	0,6%
Deltebre	3.240		2,6%		95,8%	1,6%	
Paüls	360		5,3%		91,7%	1,2%	1,8%
Perelló, El	1.258				94,1%	3,0%	2,9%
Roquetes	8.322	13,7%	3,6%	1,9%	79,8%	0,9%	0,0%
Tivenys	687	1,3%	10,1%		81,3%	7,4%	0,0%
Tortosa	15.327	8,1%	3,6%	1,3%	84,4%	1,9%	0,8%
Xerta	1.033	1,0%	8,0%		87,5%	2,6%	0,9%
<b>Total</b>	<b>40.888</b>	<b>6,3%</b>	<b>4,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>85,5%</b>	<b>2,1%</b>	<b>1,0%</b>



Fig. 4.1.6. Desplaçaments intracomarcals. Font: EMQ 2020

Pel que fa als desplaçaments intercomarcals només s'aprecien desplaçaments amb cotxe (97,6%) i una part residual entre peu, bici i patinet (2,5%).

## Desplaçaments Intercomarcals. Baix Ebre

Població	Baix Ebre						
	Desplaçaments intercomarcals	Caminant, bicicleta, patinet	Autobús	Motocicleta	Cotxe	Furgoneta o camió	Altres
Aldea, L'	1.811	2,4%			97,6%		
Aldover	144				100,0%		
Alfara De Carles	84				100,0%		
Ametlla de Mar, L'	563				96,7%		3,3%
Ampolla, L'	837				100,0%		
Benifallet	153		5,2%		85,0%	4,9%	4,8%
Camarles	974			3,3%	89,5%	5,6%	1,6%
Deltebre	3.344	4,6%	4,9%		87,3%	2,4%	0,8%
Paüls	12				51,3%	48,7%	
Perelló, El	290		7,4%		92,6%		
Roquetes	895		4,3%		90,0%	5,8%	
Tivenys	144	9,2%			90,8%		
Tortosa	9.480	0,3%	7,1%	0,5%	88,5%	1,6%	2,1%
Xerta	114				91,4%	8,6%	
<b>Total</b>	<b>18.844</b>	<b>1,3%</b>	<b>4,8%</b>	<b>0,4%</b>	<b>90,2%</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,4%</b>



Fig. 4.1.7. Desplaçaments intrecomarcals. Font: EMQ 2020

Si s'observen els desplaçaments externs a les Terres de l'Ebre, hi ha un 86,3% que es desplaça amb vehicle i el restant ho fa amb ferrocarril (13,7%).



### Desplaçaments externs a les Terres de l'Ebre. Baix Ebre

Població	Baix Ebre						
	Desplaçaments fora de l'àmbit	Autobús	Ferrocarril	Motocicleta	Cobxe	Furgoneta o camió	Altres
Aldea, L'	168	0,0%	13,7%	0,0%	86,3%	0,0%	0,0%
Aldover	36	30,9%	0,0%	0,0%	69,1%	0,0%	0,0%
Alfara De Carles	15	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Ametlla de Mar, L'	1.202	3,9%	8,4%	0,0%	81,5%	2,7%	3,5%
Ampolla, L'	257	0,0%	20,8%	0,0%	62,6%	16,6%	0,0%
Benifallet	58	0,0%	25,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%
Camarles	165	0,0%	8,8%	0,0%	62,1%	19,4%	9,7%
Deltebre	620	4,5%	4,5%	0,0%	72,8%	8,9%	9,3%
Paüls	31	19,0%	0,0%	0,0%	81,0%	0,0%	0,0%
Perelló, El	309	0,0%	0,0%	0,0%	93,8%	6,2%	0,0%
Roquetes	270	10,1%	0,0%	0,0%	60,3%	29,6%	0,0%
Tivenys	49	17,9%	0,0%	0,0%	82,1%	0,0%	0,0%
Tortosa	1.899	22,7%	9,9%	0,0%	61,1%	4,9%	1,4%
Xerta	39	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
<b>Total</b>	<b>5.118</b>	<b>10,9%</b>	<b>8,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>71,1%</b>	<b>6,9%</b>	<b>2,8%</b>

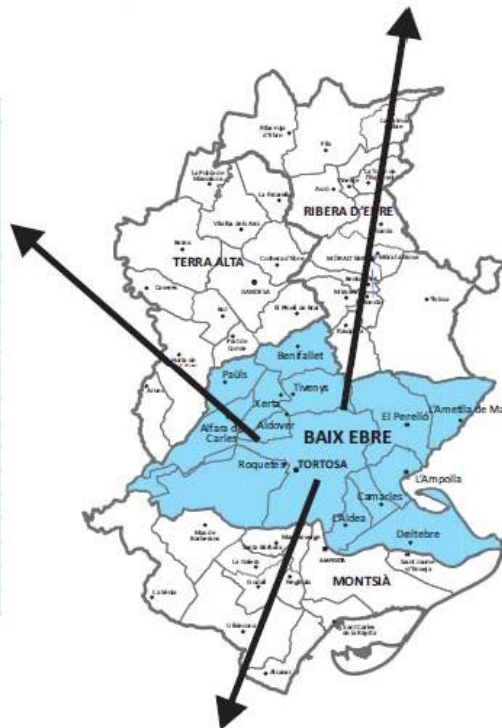


Fig. 4.1.8. Desplaçaments externs. Font: EMQ 2020

#### ALTRES CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT

En terme general, en l'Enquesta de Mobilitat s'aporten dades sobre el perfil de les persones que es desplacen, segons gènere, edat, mode de transport, temps de desplaçament, etc.

Tot i no ser específic de l'Aldea, s'esmenten els resultats, ja que aporten informació sobre els desplaçaments de la comarca:

#### Motiu de desplaçament i mode de transport:

El mode que predomina en la comarca per fer els desplaçaments ocupacionals (treball i estudis) i personals és el vehicle privat. El transport públic en ambdós casos és residual. Cal destacar el gairebé, 40% dels desplaçaments amb modes actius per motius personals (26% en el cas dels ocupacionals).

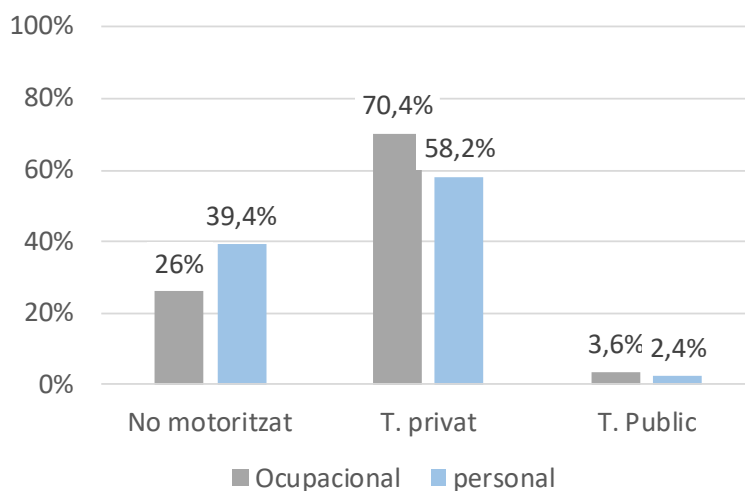


Fig. 4.1.9. Motius dels desplaçaments. Font: EMQ 2020

Gènere i mode de transport:

Pel que fa al mode de transport segons el gènere, en ambdós casos destaquen els modes privats. Les dones utilitzen aquest mode en un 58% dels desplaçaments, i els homes 10 punts més que elles. En el transport públic les dones utilitzen aquests modes en un 4% dels viatges, i un 2% els homes. En els modes no motoritzats, són elles les que es desplacen més a peu/bici que els homes (38% i 31% respectivament).

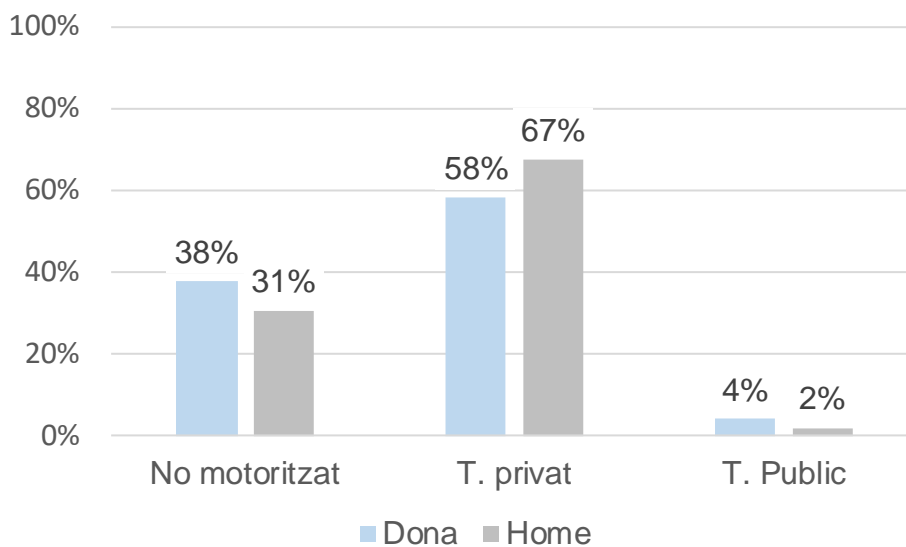


Fig. 4.1.10. Modes de transport segons gènere. Font: EMQ 2020

Grup d'edat i mode de transport:

Tenint en compte els grups d'edat i els modes de transport utilitzats, destaquen que entre els 4 als 18 i els de més de 71 anys són els que van amb modes no motoritzats.

El transport privat és el mode més predominant en tots els grups d'edat (a excepció dels de més de 71 anys).

Els grups entre 19 a 55 anys són els que més utilitzen els modes privats. Això està relacionat amb els motius ocupacionals.

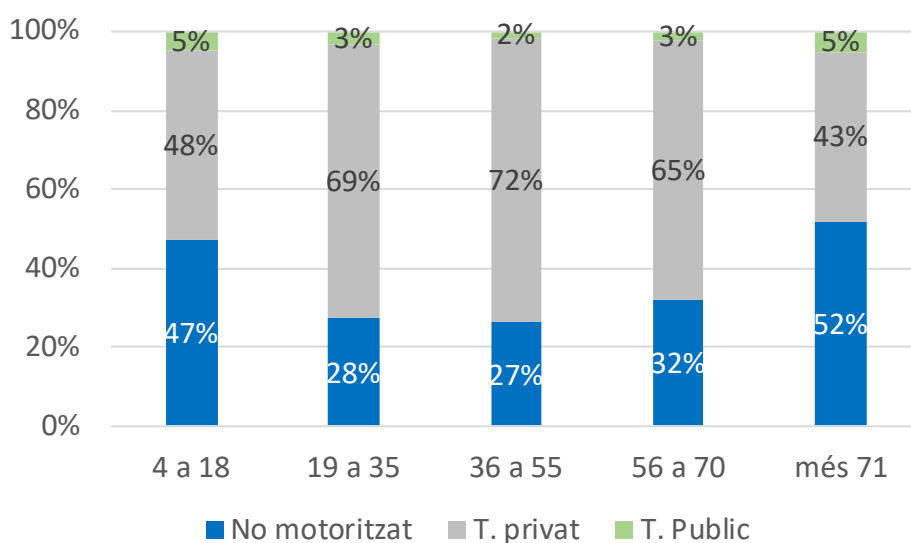


Fig. 4.1.11. Modes de transport segons edat. Font: EMQ 2020

Del total de persones que es desplacen amb cotxe per la comarca, el 77% ho fan com a conductors. El 23% són acompanyants. L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,3 persones/cotxe.

**1.1.2 MOBILITAT A PEU**

Cada dia laborable es realitzen entorn de 2.600 desplaçaments a peu per dins del municipi. Aquests representen el 33,8% del repartiment modal total.

A partir de l'observació directa s'ha percebut que a la zona comercial de l'Avinguda Catalunya és on hi ha més demanda de vianants, ja que és on es concentren els comerços i els equipaments municipals principals. A hores puntes es concentren vianants en els entorns de les dues escoles de L'Aldea.

Actualment existeix una mancança d'itineraris segurs per anar a l'escola. Existeixen molts trams de voreres que són inaccessibles i manquen passos de vianants per millorar la seguretat.





Fig. 4.2.1. Itinerari pròxim a l'escola Maria Garcia Cabanes. Font: Elaboració pròpia

Alguns carrers inaccessibles que no compleixen l'Ordre VIV/561/2010 són: el carrer Major, l'Av. Catalunya en gran part del seu recorregut, o l'Av. de la Generalitat, entre d'altres.

A les zones industrials no s'observa una gran mobilitat a peu tot i estar molt pròxim al municipi. La manca d'infraestructura per a vianants per accedir a aquestes zones redueix l'accés a peu dels residents de l'Aldea.

### 3.2.1 MOBILITAT AMB BICICLETA I VMP

Cada dia es realitzen uns 380 desplaçaments interns en bicicleta, el que representa un total del 4,8% dels desplaçaments interns del municipi. El repartiment modal en bicicleta per fer desplaçaments fora del municipi és del 2,4% els desplaçaments intercomarcals (peu, bici i VMP) i del 2% els desplaçaments intracomarcals (peu, bici i VMP).

Al terme municipal de l'Aldea no s'ha detectat un ús de la bicicleta com a mode de transport habitual o pendular a l'interior de la població. Només s'han detectat bicicletes d'usuaris que l'utilitzen per motius d'oci i als entorns escolars durant les hores d'entrada i sortida:

ESCOLA MARIA GRACIA CABANES	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	TOTAL
BICIS	0	1	2	2	1	0	6
VMP/PATINETS	0	1	0	8	6	0	15
ESCOLA 21 D'ABRIL	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	TOTAL
BICIS	0	9	6	0	0	0	15
VMP/PATINETS	0	11	4	0	0	0	15

Fig. 4.3.1. Comptatge a hora punta d'entrada i sortida a les escoles. Font: Elaboració pròpia

Actualment hi ha diferents itineraris per l'interior del municipi, així com carrils bici que arriben a les proximitats de les escoles, fomentant el seu ús entre l'alumnat. També afavoreix el seu ús les places d'estacionament que hi ha en els centres escolars, així com les diferents actuacions de la policia local cada any entre els diferents cursos escolars per explicar les bones pràctiques de la bicicleta i la correcta circulació per dins del municipi.

Al ser un municipi amb distàncies curtes, aquells que resideixen en el mateix centre i fan mobilitat quotidiana, normalment es desplacen a peu. Tot i això, l'ús de la bicicleta pot ser un bon mode competitiu amb vehicles particulars (cotxe i moto) sempre que hi hagi una infraestructura segura i connectada.

### 3.2.2 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Cada dia es realitzen aproximadament 245 desplaçaments amb transport públic (la majoria intercomarcals, representant el 7,7% del total d'aquests).

Una de les principals problemàtiques és la poca freqüència de pas amb tren a altres municipis i la poca connexió amb modes sostenibles (peu i bici) des del centre urbà a l'estació.

L'autobús intermunicipal també ofereixen diferents rutes i franges horàries que poden ajudar als residents a moure's amb aquest mode de transport, però la rigidesa del servei pot ser un punt dèbil quant a l'ús d'aquests modes i predominar l'ús del vehicle privat.

### 3.2.3 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

Dins de l'Aldea es realitzen diàriament a l'entorn de 4.542 desplaçaments amb modes privats (moto, representant el 0,5% del total del repartiment modal i cotxe, el 58,4%). Pel que fa a desplaçaments intracomarcals, el cotxe representa el 84,7% i la moto el 0,7% del total. Els desplaçaments intercomarcals en vehicle privat representa el 97,6% i els externs a les Terres de l'Ebre el 86,3%.

Això denota un lligam de la mobilitat amb el vehicle privat, sobretot per aquells desplaçaments fora del municipi, on les distàncies incrementen i el servei amb transport públic no cobreixen horaris ni recorreguts òptims pels viatgers.

La facilitat d'estacionament per tot el municipi també és un reclam perquè els residents realitzin desplaçaments per dins del municipi amb vehicle privat.

#### 1.2.1. Recollida d'informació de camp

La recollida d'informació desenvolupada per a l'anàlisi de la mobilitat en vehicle privat, ha consistit en realitzar un pla d'aforaments durant els dies 24 i 25 de novembre:

Els punts on es van fer els aforaments són els següents:

Aforadors automàtics de 48 hores:

1. Av. Catalunya – Carrer Montsià (entrada sud)

## Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori

Enginyeria Municipal - Topografia

2. Av. Catalunya – Carrer Europa (mig del tram)
3. Av. Catalunya – Carrer de les Moreres (entrada nord)
4. Carrer Rossinyol – Carrer Ribera de l'Ebre
5. Ctra. Tortosa – Carrer Ll. Garballo

Aforaments manuals de 9 hores (8:00 a 13:00 i de 15:00 a 19:00 h):

1. Av. Catalunya – c. Monturiol
2. Av. Catalunya – Ctra. Tortosa
3. Aforaments a les entrades i sortides de les escoles Maria Gracia Cabanes (8:00 a 9:30) i 21 d'Abril (16:00 a 17:30 h).

**PLA D'AFORAMENTS**

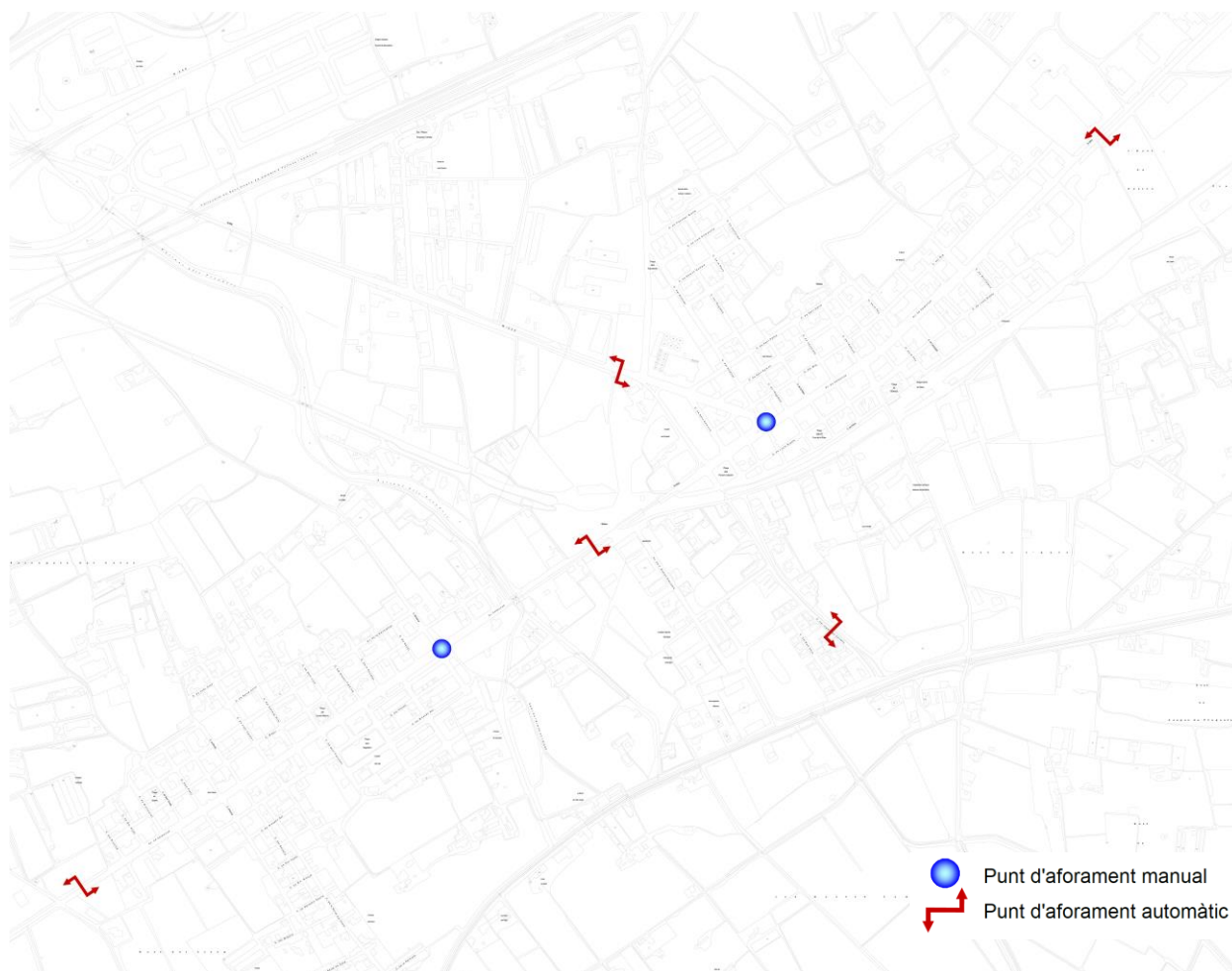


Fig. 4.5.1. Aforament automàtics i manuals. Font: Elaboració pròpia

### 1.2.2. Resultats dels aforaments manuals

Cada dia entren i surten de l'Aldea aproximadament 6.500 vehicles.

#### Volums de trànsit en un dia laborable



Fig. 4.5.2 Volums de trànsit en dia laborable. Font: Doymo

VIA	IMD ENTRADA	IMD SORTIDA	TOTAL
Av. Catalunya (sud)	2.062	1.934	3.996
Av. Catalunya (nord)	1.890	2.192	4.082
Carretera Tortosa	2.695	2.200	4.895
Carrer Rossinyol	187	166	353
	6.834	6.492	13.326

Fig. 4.5.3 IMD entrades i sortides del municipi. Font: Elaboració pròpia

El 39% de les entrades a l'Aldea es produeixen per la carretera Tortosa, seguida de l'Avinguda Catalunya (sud) amb el 30% i per la mateixa Avinguda nord, el 28%.



A continuació, es mostren els índexs de saturació, així com l'índex a hora punta i la capacitat de la via pel trànsit existent:

Via	IMD	Carrils	IHP	Capacitat (V/hora)	Índex Saturació
1. Av. Catalunya – Carrer Montsià (entrada sud)	2.062	1	186	1200	16%
1. Av. Catalunya – Carrer Montsià (sortida sud)	1.934	1	171	1200	14%
<b>2. Av. Catalunya – Carrer Europa (mig del tram sentit nord)</b>	<b>2.704</b>	<b>1</b>	<b>267</b>	<b>1200</b>	<b>22%</b>
<b>2. Av. Catalunya – Carrer Europa (mig del tram sentit sud)</b>	<b>2.877</b>	<b>1</b>	<b>276</b>	<b>1200</b>	<b>23%</b>
3. Av. Catalunya – Carrer de les Moreres (entrada nord)	1.890	1	191	1200	16%
3. Av. Catalunya – Carrer de les Moreres (sortida nord)	2.192	1	202	1200	17%
4. Carrer Rossinyol – Carrer Ribera de l'Ebre (entrada)	187	1	22	600	4%
4. Carrer Rossinyol – Carrer Ribera de l'Ebre (sortida)	166	2	20	1200	2%
5. Ctra. Tortosa – Carrer Ll. Garbalo (entrada)	2.200	1	195	1200	16%
5. Ctra. Tortosa – Carrer Ll. Garbalo (sortida)	2.695	1	243	1200	20%

Fig. 4.5.4 Índex Saturació vies principals del municipi. Font: Elaboració pròpia

Al quadre es representen els índexs de saturació de les vies més importants. Cap dels vials es troba amb un Índex de Saturació (IS) superiors al 25%. Això dona com a resultat en què no hi ha problemes de saturacions en tot el municipi de l'Aldea. Es detecten altres situacions puntuals, com els girs a l'esquerre de l'Avinguda Catalunya i un ampli espai pel vehicle privat en relació amb els altres modes de transport.

No hi ha una problemàtica per l'excés de vehicles pesants que circulen per la travessera de l'Aldea i per les altres vies d'accés. El pas de l'N-340 i l'AP-7 properes al municipi, comporta la circulació de vehicles pesants per aquestes carreteres d'alta capacitat i per tant, només circulen per dins del municipi els que tenen destinació o origen l'Aldea o els polígons d'activitat del municipi:

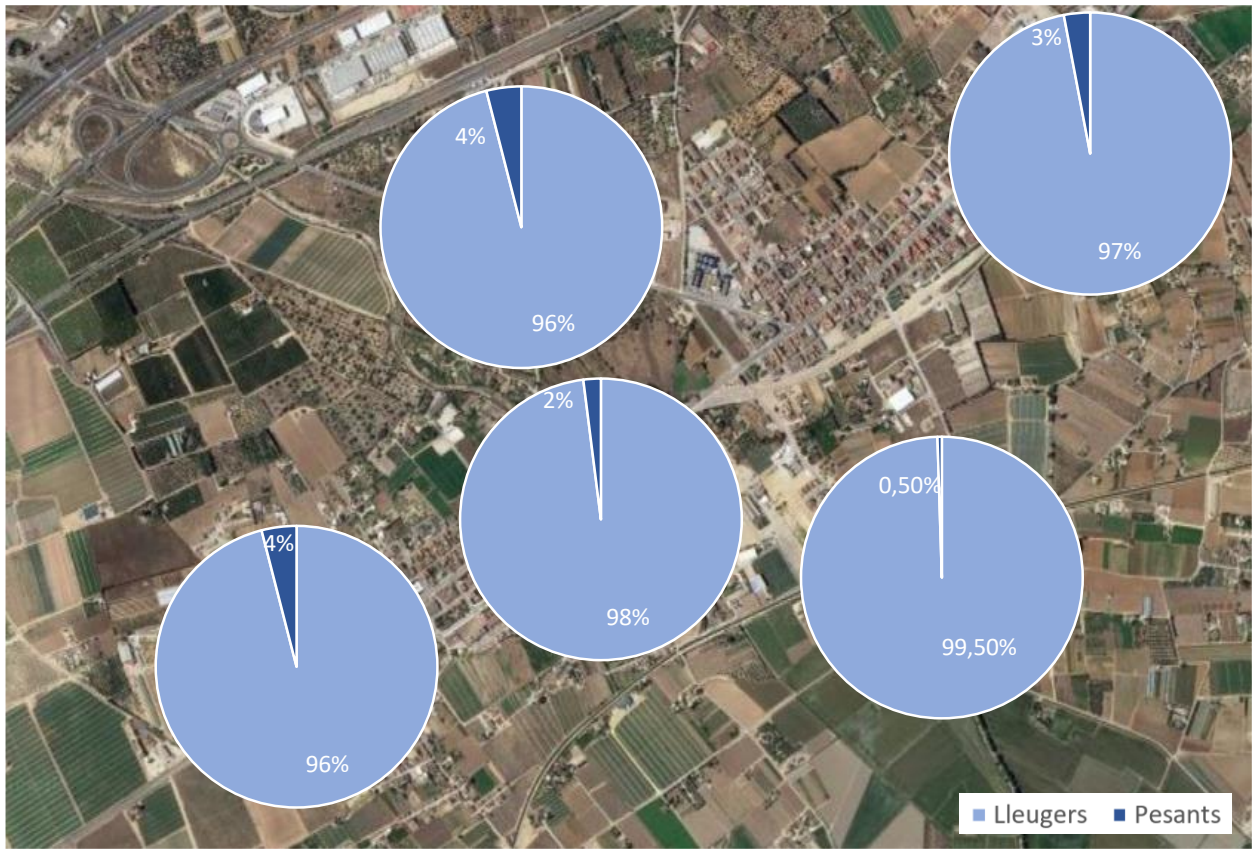


Fig. 4.5.5 Percentatge de pensants a les principals vies del municipi. Font: Elaboració pròpia

D'altra banda, també s'han volgut analitzar si els vehicles que circulen al municipi de l'Aldea compleixen els límits de velocitat.

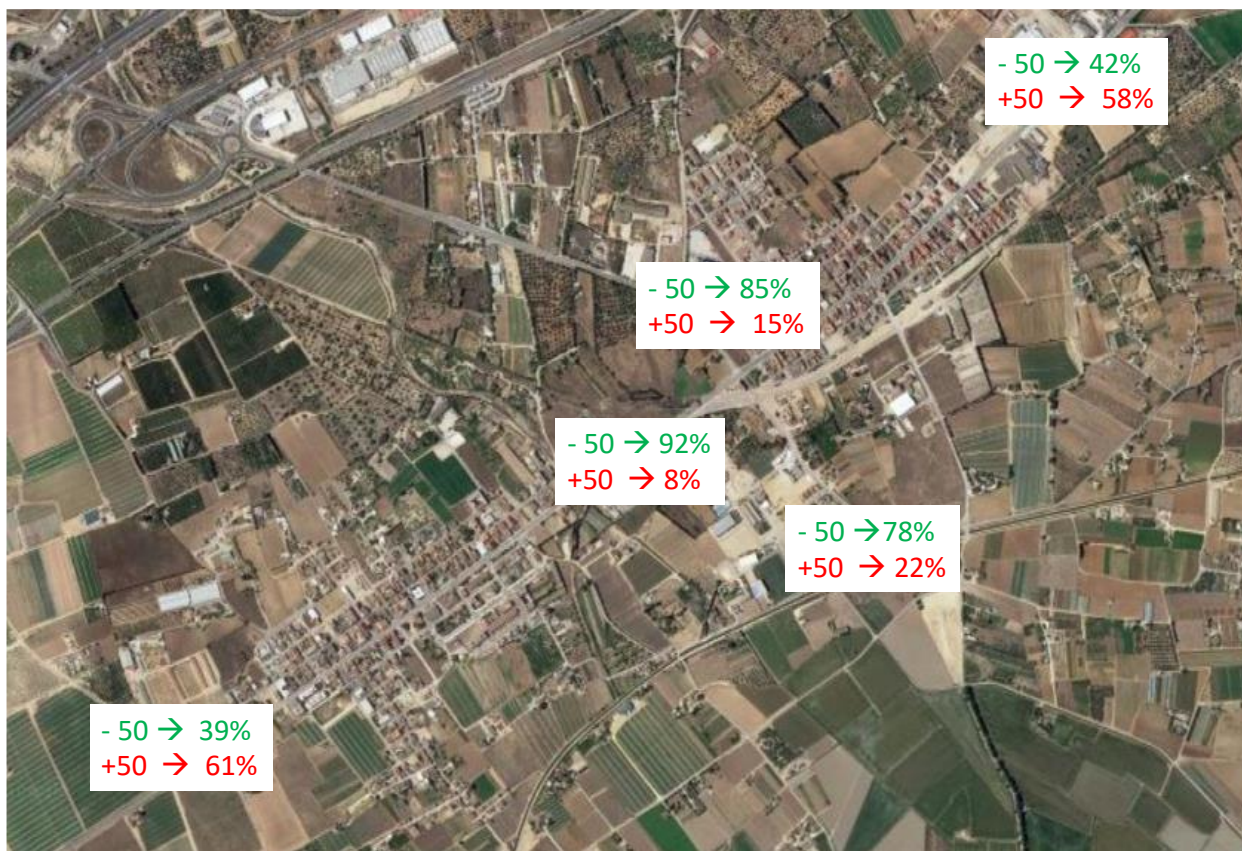


Fig. 4.5.6 Velocitats per les principals vies del municipi. Font: Elaboració pròpia

Tot i haver càmeres-radar a les entrades del municipi, la velocitat dels vehicles supera als 50 km/h en la travessera d'Avinguda Catalunya.

El 61% dels vehicles que circulen per l'accés/sortida sud ho fan a més de 50 km/h. Per la secció nord ho fa l'entorn del 58%. Cal dir, que al mig del tram els vehicles respecten en un 92% la velocitat a menys de 50 km/h.





Fig. 4.5.7 Av. Catalunya. Font: Elaboració pròpia

En els entorns escolars es va realitzar l'observació en les entrades i sortides dels alumnes del nombre de vehicles que arribaven:

ESCOLA MARIA GRACIA CABANES	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	TOTAL
VEHICLES DAVANT ESCOLA	7	9	21	37	22	23	119
ESCOLA 21 D'ABRIL	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	TOTAL
VEHICLES DAVANT ESCOLA	31	90	7	4	4	1	137

Fig. 4.5.8 Comptatge de vehicles als entorns escolars. Font: Elaboració pròpia

Es van comptabilitzar entorn de 120 cotxes davant de l'escola Maria Gracia Cabanes i 137 en l'escola 21 d'Abril.

En aquesta última hi havia aglomeracions de vehicles a la porta de l'escola de familiars que recollien als menors després de la jornada lectiva.

La policia local arriba a les escoles per tal de minimitzar l'impacte dels vehicles i reorganitzar la circulació per tal de fer un entorn més saludable i segur pels infants

### 3.2.4 PARCAMENT

Per tal de poder conèixer la demanda actual d'aparcament al municipi, s'ha realitzat un inventari de places en zona blava i en zona no regulada diürn i nocturn.

**APARCAMENT DIÛRN. REGULAT I NO REGULAT.**

En termes generals, no s'han observat problemàtiques en la falta d'estacionament per vehicle privat. En tot el municipi hi ha estacionament no regulat en la majoria de les vies, i diferents solars i aparcaments (alguns sense pavimentar i altres que s'han consolidat).

Tipologia de places	% ocupació diürn
No regulat	30%
Moto	0%
CD	0%
Solar	14%
PMR	20%

Fig. 4.6.1 Ocupació d'aparcament per tipologia en període diürn. Font: Elaboració pròpia

La gran quantitat d'espai disponible per estacionar a l'Aldea, dona com a resultat que les ocupacions dels estacionaments encara tinguin capacitat per altres vehicles. Aquestes xifres també denoten la sobreoferta del municipi pel que fa a l'estacionament i la necessitat de regulació de l'oferta existent per adaptar-la a les necessitats del municipi.

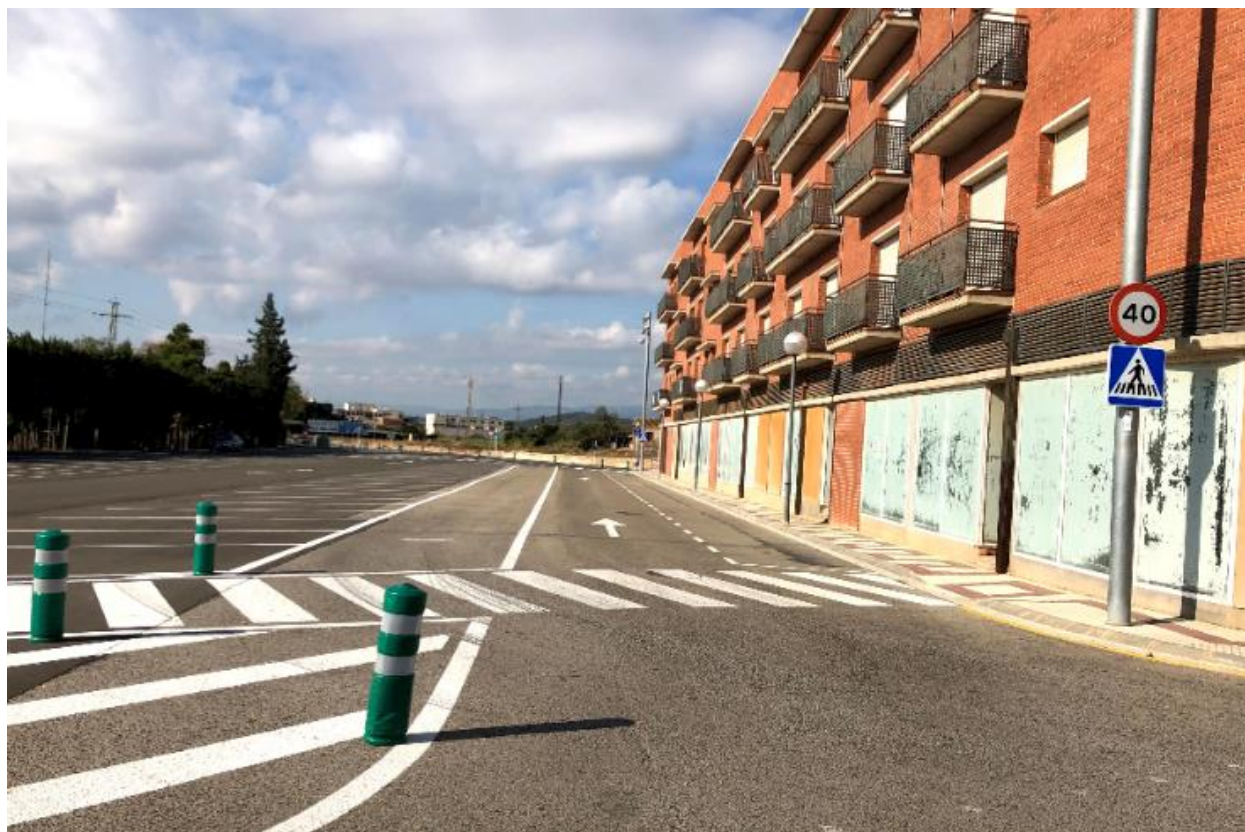


Fig. 4.6.2 Solar sense vehicles estacionats. Font: Elaboració pròpia







**APARCAMENT NOCTURN. REGULAT I NO REGULAT.**

L'ocupació nocturna ens dona com a resultat la necessitat real d'estacionament pels residents. Tal com es mostra en la següent taula, no hi ha problemes de capacitat en el municipi de l'Aldea pels residents que volen estacionar a la via pública, ja que en les zones no regulades, s'ha observat un 37% d'ocupació, mentre que en els solars un 12%.

Tipologia de places	% ocupació nocturna
No regulat	37%
Moto	0%
CD	0%
Solar	12%
PMR	9%

Fig. 4.6.3 Demanda aparcament nocturn. Font: Elaboració pròpia

**INDISCIPLINA APARCAMENT**

Tot i que no s'han observat una elevada quantitat d'indisciplines d'estacionament, sí que alguns vehicles estan estacionats en xamfrans o guals.



Fig. 4.6.4 Vehicle mal estacionat. Font: Elaboració pròpia



### 3.2.5 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

La mobilitat, com qualsevol altre activitat, té associades diferents externalitats on els diferents agents han de preveure i resoldre. En aquest apartat es descriu el tema de la seguretat viària, una de les principals externalitats amb les que s'ha de fer front i on les propostes de millora vetllen per assegurar que es redueix l'accidentalitat amb l'objectiu de les 0 víctimes. També s'ha de tenir en compte el medi ambient. La manera en com ens desplaçem afecta directament a la qualitat ambiental del nostre entorn: el soroll i la qualitat de l'aire que respirem. S'ha d'apostar per una mobilitat que sigui sostenible, segura i amb un ús racional del vehicle privat per tal de reduir impactes al medi ambient.

#### 3.2.5.1 Seguretat viària

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

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

L'objectiu general del Pla de Seguretat Viària (PSV) 2017-2019 s'emmarca fins de l'objectiu del Pla Estratègic de Seguretat Viària (PESV) 2014-2020, on es manifesta la necessitat de reduir un 45% les víctimes mortals respecte al 2010.

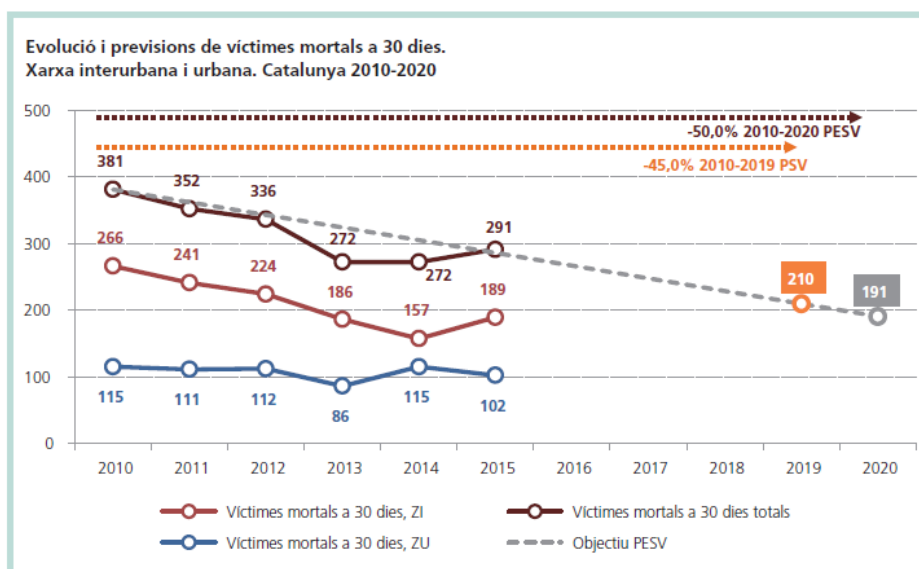


Fig. 5.1.1 Evolució i previsions de víctimes mortals a 30 dies. Font: PSV 2017-2019.

A part es dona continuïtat als objectius específics del PESV 2014-2020:

- Reducció del 36% de víctimes greus amb seqüeles per tota la vida de l'any 2019 respecte al 2010.

- Reducció 54% de les víctimes mortals en infants
- Reducció del 18% de les víctimes mortals i greus en motoristes.
- Reducció 27% de víctimes mortals per atropellament.
- Reducció del 18% de víctimes mortals i greus en anada i tornada a la feina.
- Reducció del 9% de les víctimes mortals en gent gran.
- Promoure l'ús de la bicicleta sense augmentar l'accidentalitat.

El PSV 2017-2019 estableix accions per aconseguir millorar la seguretat viària a partir dels objectius establerts en el PESV, tenint el repte d'assolir la *visió 0* l'any 2050, plantejant la desaparició de la mortalitat en accidents de trànsit.

Els objectius emmarcats en el Pla Estratègic de Seguretat Viària són els següents:

- **Objectiu 1:** Protegir els usuaris de la mobilitat i control eficaç de les conductes de risc.
- **Objectiu 2:** Impulsar un espai continu de seguretat viària (zones urbanes i interurbanes).
- **Objectiu 3:** Involucrar i coordinar entitats públiques i privades en la millora de la mobilitat segura.
- **Objectiu 4:** Disposar de les estructures, instruments i mecanismes de gestió de seguretat viària que permetin la consecució de resultats.
- **Objectiu 5:** Facilitar l'aprenentatge de la mobilitat segura al llarg del cicle vital.
- **Objectiu 6:** R+D+I a la seguretat viària.

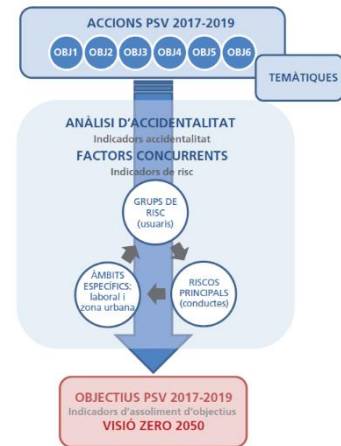


Fig. 5.1.2 Accions PSV 2017-2019. Font: PSV 2017-2019.

### 1.2.3. Diagnòs accidentalitat 2016-2019

El municipi de l'Aldea disposa del Pla de Seguretat Viària (última revisió i actualització l'any 2018). Aquest document exposa la situació actual de l'Aldea pel que fa a la sinistralitat i accidentalitat en tots els modes de transport, així com els punts amb més risc i propostes per millorar el municipi respecte a seguretat viària.

Segons el PLSV de l'Aldea, en els darrers s'han comptabilitzat diversos accidents a la carretera. En l'actualització de les dades (2018) sí que es van comptabilitzar accidents a la zona urbana amb víctimes (5 durant l'any 2017) i un increment d'accidents amb víctimes en la zona urbana i interurbana respecte anys anteriors (19 accidents, l'any 2016 en total 17 accidents). La travessera urbana que divideix el municipi, és un dels punts on s'ha de remarcar la importància de la seguretat, sobretot dels vianants, i fer actuacions de millora per convertir aquesta zona en un espai segur per a tots els modes de transport.

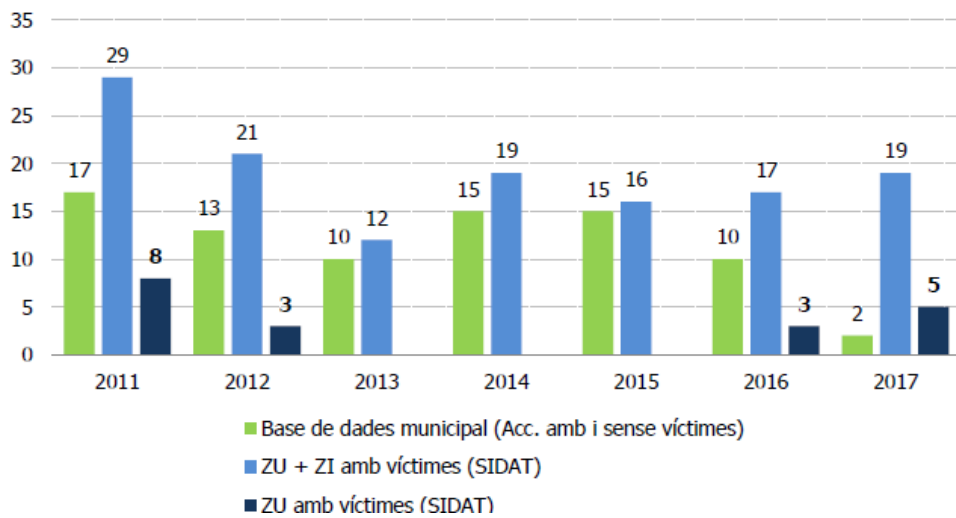


Fig. 5.1.3 Accidents enregistrats durant 2011 – 2017. Font: PLSV (2018)

En aquest període de revisió del Pla se'n van registrar diferents atropellaments a vianants, cosa que en altres anys no s'observaven aquests accidents.

A partir del PLSV es van detectar diferents punts amb percepció de risc d'accidentalitat. Durant els darrers anys, l'Ajuntament de l'Aldea ha estat treballat en els entorns d'aquests per dotar de major seguretat i minimitzar el risc d'accident, sobretot en els entorns escolars.

Per la redacció del present estudi, la Policia Local de l'Aldea ha aportat dades sobre accidentalitat en els darreres anys.

En la següent gràfica es mostren els accidents amb víctimes del període 2012 al 2020. Durant el 2016 al 2017 hi ha una forta disminució, tot i que en el darrer any incrementen lleugerament (durant el 2020 es van registrar 3 accidents amb víctimes). L'any 2019, un dels accidents enregistrats és d'un atropellament.

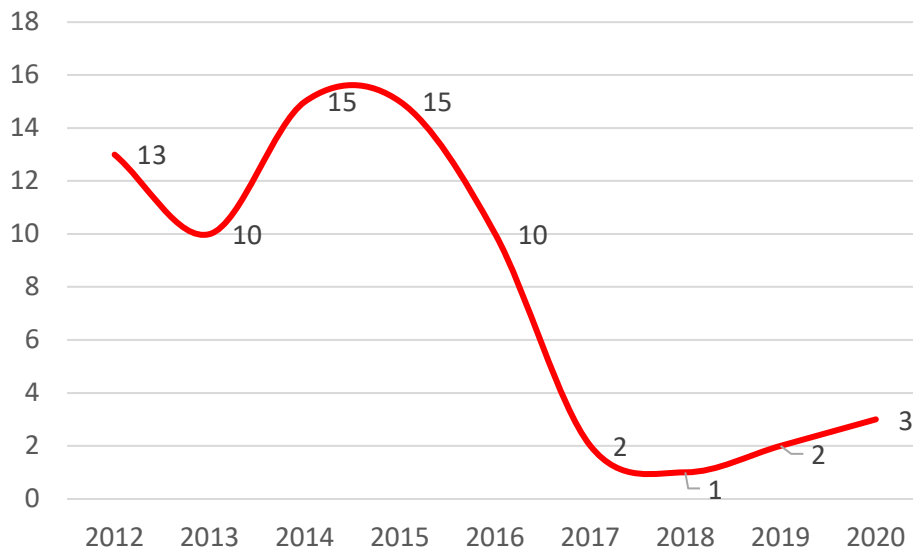


Fig. 5.1.4 Accidents amb víctimes 2012– 2020. Font: dades policia Local i elaboració pròpia

Pel que fa a la tipologia de víctimes, destaca que durant el 2020 hi ha dues persones ferides greus, encara que les víctimes mortals no s'han donat durant aquest any.

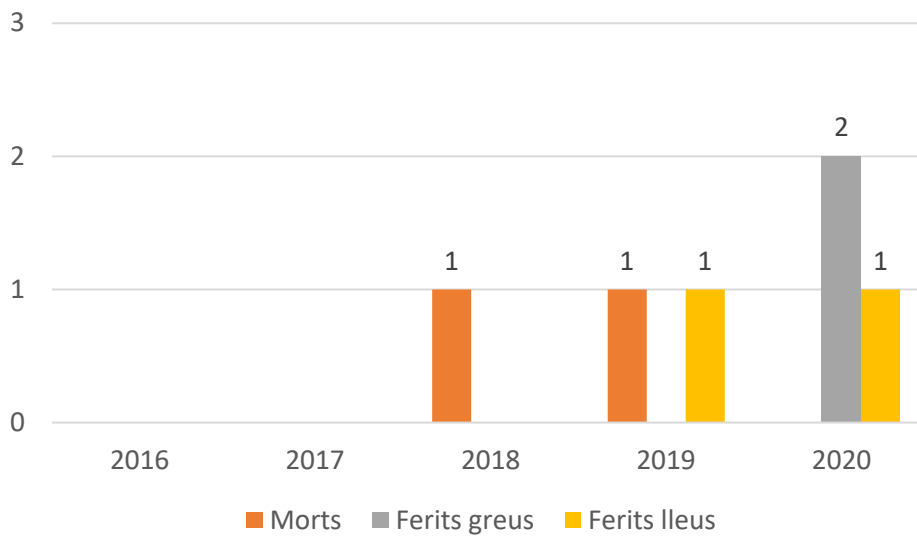


Fig. 5.1.5 Accidents amb tipologia de víctima 2016 – 2020. Font: dades policia Local i elaboració pròpia

Diputació de Tarragona ha facilitat les dades d'accidentalitat, tant per municipi com per carreteres. En aquest cas, el total d'accidents per municipi es resumeix amb la següent gràfica:



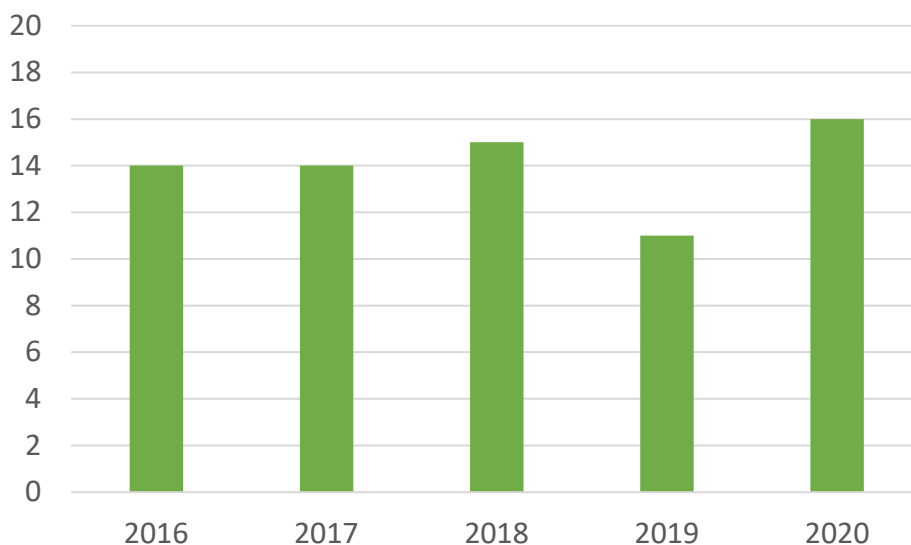


Fig. 5.1.6 Total d'accidents per municipi, 2016– 2020. Font: dades Diputació de Tarragona i elaboració pròpia

La travessera de l'Aldea (Av. Catalunya – N-340a) és una de les vies on s'ha de posar especial atenció pel que fa a la circulació de vehicles i, al risc d'accidentalitat, ja que és el punt de confluència entre diferents modes de transport i els equipaments municipals, així com els comerços.

Els diferents girs a l'esquerra poden suposar punts de risc d'accident entre vehicles i amb altres modes més vulnerables.

La manca de passos de vianants en els itineraris d'aquests, la falta de carrils segregats de bicicletes i l'elevat percentatge d'espai pel vehicle privat, en comparació amb la resta de modes, fan que sigui una carretera pensada exclusivament pel vehicle rodat.

Algunes de les interseccions sí que presenten semàfor amb polsador, on el vianant pot activar la fase de verd.

Les dades facilitades per Diputació mostren els accidents en aquesta travessera durant el període 2016 a 2020:

	2016	2017	2018	2019	2020
Accidents mortals i amb ferits greus, segons carretera	0	1	0	0	1
Total accidents, segons carretera	18	7	9	2	5

	2016	2017	2018	2019	2020
Víctimes mortals i ferits greus, segons carretera	0	1	0	0	1
Total víctimes, segons carretera	29	7	13	2	6

Fig. 5.1.7 Accidents en la travessera N-340a durant 2016– 2020. Font: dades Diputació de Tarragona i elaboració pròpia



Es va enregistrar un accident l'any 2017 i un altre l'any 2020 per l'N-340a. Tot i que no hi ha un elevat nombre d'accidents sí que és una via per la qual el volum de vehicles supera a tota la resta del municipi, i amb un important eix comercial i d'equipaments, amb el que s'ha de continuar prestant atenció a la seva morfologia i a la configuració viària per fer-la més amable a la resta de modes no motoritzats.

Per tal de minimitzar l'accidentalitat i portar el control, a l'Aldea hi ha diferents mecanismes per tal de reduir la sinistralitat i així arribar als objectius de 0 víctimes a les carreteres.

Durant els darrers anys s'ha consolidat un cos policial de l'Aldea, per tal de cobrir una necessitat municipal.

En les entrades del municipi hi ha instal·lats radars fixos amb control de velocitat, i amb pantalles pedagògiques on s'assenyala als conductors/es si acompleixen la velocitat permesa del municipi.

Hi ha diferents carrers amb reductors de velocitat. Als entorns escolars s'han instal·lat diferents mesures per controlar la velocitat dels vehicles, com per exemple coixí berlinès o bé passos de vianants elevats. En altres carrers hi ha ressalts per tal que els vehicles redueixin velocitat. Tot i aquestes mesures, hi ha d'altres que es podrien dur a terme en el municipi per aconseguir una reducció de la velocitat i una major seguretat viària en tot el municipi.

La policia local emet diferents sancions als conductors/es dels vehicles. Les dades facilitades mostren que, per estacionament hi ha el nombre més elevat de sancions (82%), seguit d'aquelles sancions emeses en moviment (12%) i per manca de documentació el 6% restant.

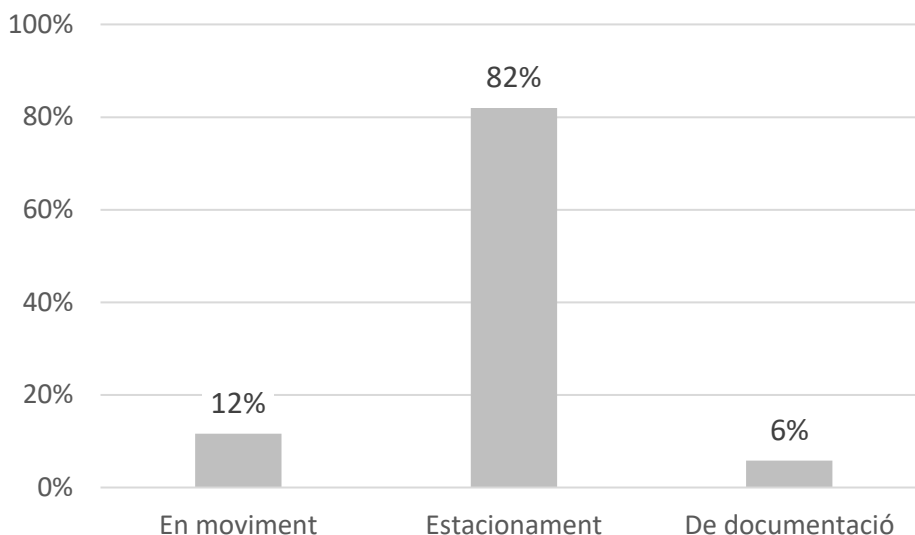


Fig. 5.1.8 Percentatge de denúncies segons tipologia de procediment sancionador. Font: dades Policia Local i elaboració pròpia

Una de les tasques de la Policia Local de l'Aldea és la realització de campanyes informatives al municipi. Cada any elaboren una campanya informativa en les escoles, on, a més de formar a l'alumnat en

qüestions de seguretat viària, també fan rutes amb bicicleta i les bones pràctiques de com anar amb aquestes. Les campanyes formen als menors i aprenen a com anar pel municipi en diferents modes de transport, donant importància als modes actius i sostenibles.

Altres controls i campanyes que es realitzen a l'Aldea és les bones maneres en la conducció. De manera periòdica es fan controls d'alcoholèmia, estupefaents, de velocitats i altres.

En la següent gràfica es mostren les sancions que la Policia Local va posar en el darrer any:

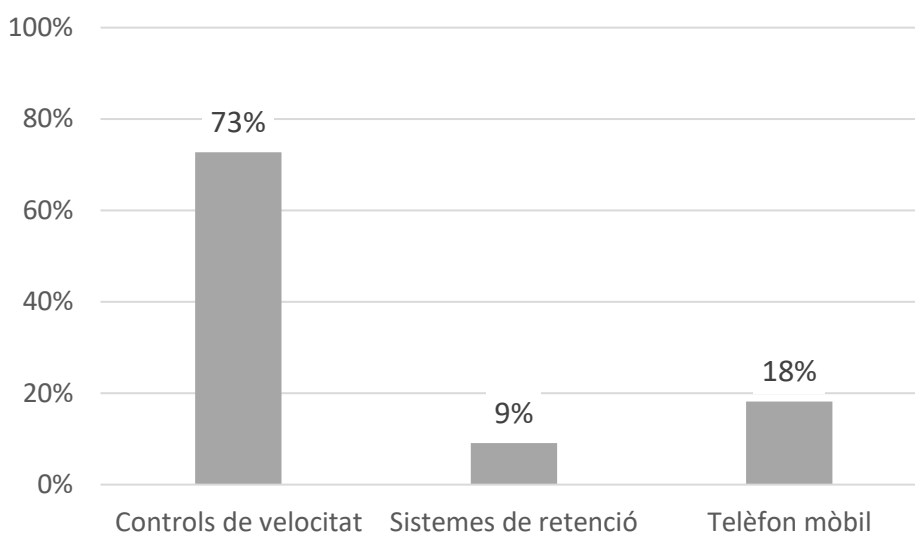


Fig. 5.1.9 Percentatge de sancions segons tipologia de control. Font: dades Policia Local i elaboració pròpia

La velocitat continua sent el principal hàndicap dels conductors. El no respectar els senyals de la via i la gran quantitat d'espai pel vehicle privat, fa que els conductors/es circulin a més velocitat de la permesa. Aquest és un punt en el qual s'ha de fer especial menció a la població i ciutadania i donar a conèixer que la velocitat és un risc d'accidentalitat i un increment en la contaminació acústica i de qualitat de l'aire.

### 3.2.5.2 Medi ambient

La legislació de referència pel que fa a l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya és la Llei 34/2007 i el Reial decret 102/2011 el qual integra la directiva europea qualitat de l'aire, protecció de l'atmosfera. A continuació es mostren els objectius de qualitat de l'aire vigents per a cada contaminant.

En el cas de l'Aldea, actualment no hi ha cap projecte en curs tractant el tema de la qualitat de l'aire, tot i que hi ha diferents informacions útils per saber la qualitat de l'aire gràcies a una estació fixa a Amposta. Les dades i paràmetres que aporta són les següents:

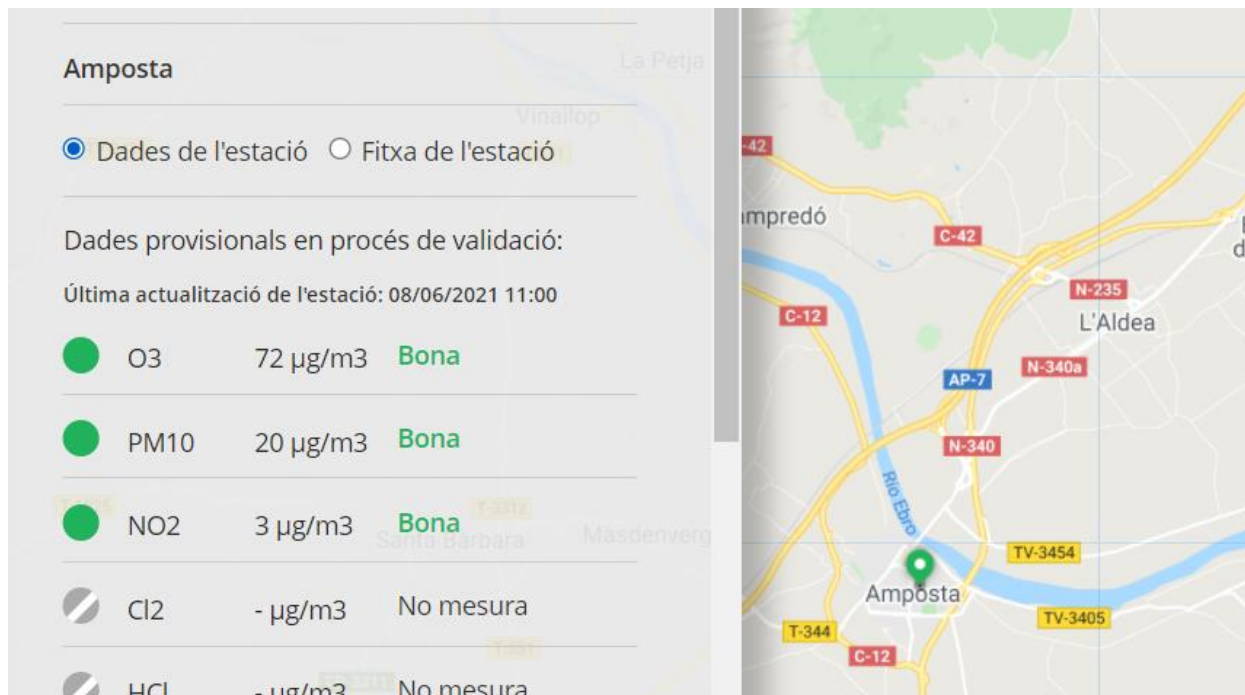


Fig. 5.2.1 Paràmetres de qualitat de l'aire a Amposta. Font: medi ambient.gencat

Seguidament es mostren els nivells màxims permesos per la Legislació:

### Diòxid de Sofre (SO<sub>2</sub>)

	Base temporal	Valor
Valor límit horari per a la protecció de la salut humana	1 hora	350 µg/m <sup>3</sup> no es podrà superar més de 24 ocasions per any
Valor límit diari per a la protecció de la salut humana	24 hores	125 µg/m <sup>3</sup> màxim 3 ocasions per any
Nivell crític per a la protecció de la vegetació <sup>1</sup>	1 any civil i període hivernal (de l'1/10 al 31/03)	20 µg/m <sup>3</sup>
Llindar d'alerta <sup>2</sup>	1 hora	500 µg/m <sup>3</sup>

Taula 1. Objectius de qualitat de l'aire per al SO<sub>2</sub> d'acord amb el Reial decret 102/2011

### Diòxid de Nitrogen i Òxids de Nitrogen (NO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>)

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

Taula 2. Objectius de qualitat de l'aire per a NO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub> 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 de la salut humana	24 hores	50 µg/m <sup>3</sup> no es podrà superar més de 35 ocasions per any
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	1 any civil	40 µg/m <sup>3</sup>

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 de la salut humana	1 any civil	0.5 µg/m <sup>3</sup>

Taula 5. Objectiu de qualitat de l'aire per al Pb d'acord amb el Reial decret 102/2011





**Ozó (O<sub>3</sub>)**

	Paràmetre	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció de la salut humana	Màxim de les mitjanes 8-horàries del dia <sup>1</sup>	120 µg/m <sup>3</sup> no es podrà superar més de 25 ocasions per any de mitjana en un període de 3 anys	en vigor
Valor objectiu per a la protecció de la vegetació	AOT40 de maig a juliol	18000 µg/m <sup>3</sup> ·h de mitjana en un període de 5 anys	en vigor
Objectiu a llarg termini per a la protecció de la salut humana	Màxim de les mitjanes 8-horàries del dia <sup>1</sup> en un any civil	120 µg/m <sup>3</sup> en un any	no definida
Objectiu a llarg termini per a la protecció de la vegetació	AOT40 de maig a juliol	6000 µg/m <sup>3</sup> ·h	no definida
Llindar d'informació	Mitjana horària	180 µg/m <sup>3</sup>	en vigor
Llindar d'alerta	Mitjana horària	240 µg/m <sup>3</sup>	en vigor

 Taula 4. Objectius de qualitat de l'aire per a l'O<sub>3</sub> d'acord amb el Reial decret 102/2011

**Monòxid de Carboni (CO)**

	Base temporal	Valor
Valor límit per a la protecció de la salut humana	màxim de les mitjanes 8-horàries en un dia <sup>2</sup>	10 mg/m <sup>3</sup>

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

**Benzè (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)**

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

 Taula 7. Objectiu de qualitat de l'aire per al C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> d'acord amb el Reial decret 102/2011

**Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micrometres (PM2.5)**

	Base temporal	Valor	Data de compliment de l'objectiu
Valor objectiu per a la protecció de la salut	1 any civil	25 µg/m <sup>3</sup>	en vigor
Valor límit anual (+MdT) (fase I)	1 any civil	25 µg/m <sup>3</sup>	01/01/2015
Valor límit anual (fase II)	1 any civil	20 µg/m <sup>3</sup>	01/01/2020

Taula 8. Objectius de qualitat de l'aire per al PM2.5 d'acord amb la Reial decret 102/2011

Fig. 5.2.2 Anàlisi dels llindars màxims. Font: Qualitat de l'aire de Catalunya.

### 3.2.6 CAPACITAT ACÚSTICA.

L'Aldea disposa d'una ordenança municipal que fa referència a la qualitat acústica del municipi. En ella regula els nivells sonors i els límits límit que no s'han de superar per no afectar negativament a la població.

El 24 de maig del 2006 es va aprovar l'Ordenança de Regulació de la Capacitat Acústica i Sonora degut a que la Llei 16/2002 indicava que municipis de més de 5.000 habitants havien de tenir-la (per sobre de la població actual de l'Aldea).

Es regulaven així tres zones de sensibilitat acústica tenint en compte la dinàmica de l'activitat:

- **Zona residencial o de sensibilitat acústica alta (A):** Predomina edificació destinada a habitatges, comerços aïllats.
- **Zona mixta o comercial de sensibilitat acústica moderada (B):** Illa i illes urbanístiques on coexisteixen habitatges, activitats comercials i de serveis i també poden coexistir habitatges i indústria on s'admet una percepció mitjana del nivell sonor.
- **Zona industrial o sensibilitat acústica baixa (C):** Aquella illa on l'ús del sòl predominant és l'industrial i on s'admet una percepció elevada del nivell sonor.

#### Objectius de qualitat

A les zones de sensibilitat acústica s'apliquen els valors límit d'immissió  $L_d$ ,  $L_n$  per a la planificació del territori i la preservació i/o millora de la qualitat acústica.

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB(A)	
	$L_d$ (7 h - 23 h)	$L_n$ (23 h - 7 h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	60

$L_d$ , i  $L_n$  = índexs d'immissió de soroll per al període de dia i vespre i nit, respectivament.

\*Quan el soroll provingui del trànsit s'incrementarà 5 dBA els valors de la taula.

Fig. 5.2.3 Zones acústiques del territori

Les mesures establertes en aquesta ordenança no són aplicable en el cas que altres normatives regulin mesures que atorguin un grau de protecció més alt com a caràcter corrector, inclosos els límits d'emissió o immissió, s'aplicaran les darreres.

Els senyals acústics de la xarxa general d'alarmes i protecció civil es regeixen per la normativa específica

A les zones del medi natural, pel que fa a les incidències acústiques, s'han de tenir en consideració la intervenció integral de l' Administració Ambiental.

Tot i no tenir un mapa de capacitat acústica actualitzat, les propostes de l'EMUS aniran en la línia de protegir les zones de sensibilitat acústica alta i pacificar on existeix molt de trànsit de pas en les zones de sensibilitat acústica baixa, fomentant la mobilitat a peu i en bicicleta i garantint la mobilitat dels veïns i la comercial quan sigui necessària.



## 4. ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

En aquest apartat es presenten els objectius de mobilitat a la que adreçar el municipi, així com les propostes que acompanyen a cada grup de mobilitat per tal d'acomplir amb els objectius especificats.

### 4.1 ESTUDI D'ALTERNATIVES

Després d'avaluar la situació actual del municipi de l'Aldea, s'han especificat els objectius i les propostes que millor poden donar resposta a les possibilitats de millora del municipi. En el següent apartat s'apunten els objectius que es volen aconseguir amb el present Estudi de Mobilitat de l'Aldea.

### 4.2 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

El primer objectiu i el que emmarca tots els altres és el de **millorar la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes de l'Aldea**. a partir d'aquest, s'estableixen diferents objectius, englobant tots els modes de mobilitat i externalitats:

1. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
2. 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).
3. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.
4. Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.
5. 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.
6. Optimitzar l'oferta d'aparcament al municipi
7. 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 de la ciutat.
8. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
9. 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.
10. Desenvolupament de la EMUS.



## 5. ACCIONS A DESENVOLUPAR

### 5.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS

En el següent capítol es fa menció de les propostes de millora de mobilitat per a cada mode de transport i externalitat.

En total hi ha 35 propostes dividides segons el mode de transport o el tema que ocupen de millora.

En els apartats següents es mencionen les propostes de cada un dels grups.

#### 5.1.1 MOBILITAT A PEU

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

Habilitar un itinerari per a vianants entre el centre municipal i l'estació de Renfe.

Implantació de vorera allà on hi manca infraestructura (per exemple en la unió dels dos barris per l'Av. Catalunya).

Incrementar la prioritat del vianant i les connexions amb les microcentralitat externes, com podem ser escoles, CAP, estació, parades de bus, etc.

Definir una xarxa bàsica de vianants, adaptada amb guals, il·luminació i amplades suficients per la mobilitat de les PMR. Adaptació de les interseccions amb la xarxa bàsica.

Millorar del camí a les dues escoles del municipi, augmentant la seguretat a partir de la col·locació de pilones i senyalitzant correctament els passos de vianants.

#### 5.1.2 MOBILITAT AMB BICICLETA

Definició d'una xarxa de carrils, zones ciclables i itineraris en bicicleta coherent, connexa i còmode, que permeti el desplaçament per tot el municipi i connecti de forma segura els dos barris del municipi, així com itineraris que connectin altres municipis de manera ordenada i sense friccions amb altres modes.

Habilitar un itinerari per a bicicletes entre el centre municipal i l'estació de Renfe.

Instal·lar aparcaments segurs a l'estació de Renfe, estació d'autobusos i als principals equipaments (BICIBOX i universals). Sol·licitar a Renfe aparcaments de bicis.

Aparcaments per a bicicletes i VMP als entorns escolars i al interiors dels centres.

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

#### 5.1.3 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

Demanar a Consell Comarcal la incorporació d'informació estàtica de l'estructura de les línies, horaris i connexions amb la xarxa ferroviària a les parades i marquesines



---

#### 5.1.4 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (Jerarquia viària) (establir les vies bàsiques del municipi, on recau el pes del trànsit i establir altres tipologies de vies, les quals es poden pacificar i fomentar l'ús d'altres modes)

Reordenar sentits de circulació i pla de sentits únics (en cas que sigui necessari)

Reordenar l'Av. Catalunya i els girs a l'esquerra, passant aquests per altres itineraris segurs

Introducció a les ordenances locals de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Aparcaments preferents, punts de recàrrega a la via pública. Incloure al POUM la previsió de places d'estacionament per vehicles elèctrics a les noves promocions. La DIPTA, punt de càrrega per municipi al 2030 (empresa *etecnic*, carregadors elèctrics).

---

#### 5.1.5 SEGURETAT VIÀRIA

Redactar un nou PLSV a l'Aldea actualitzat. Millora de les interseccions on s'han produït més accidents (encreuaments sense visibilitat, passos de vianants inexistents o no accessibles, projecte avinguda Catalunya, etc.).

Implantació d'un Pla de Millora de Salut relacionada amb la mobilitat al municipi en relació a vials, cruïlles i passos de vianants, detectant els punts de màxima accidentalitat (passos elevats, simplificació sentits, millora visibilitat, etc.).

Reducció de friccions entre modes de transport creant una nova ordenança que reguli sobretot l'ús dels VMP i bicicletes i mantingui una distància de seguretat entre els col·lectius més vulnerables (vianants).

Control de velocitat amb càmeres radars a les entrades de l'Aldea (Av. Catalunya).

Establir una nova regulació dels accessos al centre de l'Aldea, evitant friccions entre la mobilitat activa i la mobilitat de vehicles particulars i de mercaderies.

Pla de mobilitat escolar. Posada en funcionament de Camins Escolars amb la col·laboració de les AMPES, Policia Local i Ajuntament. Reforçar la senyalització vertical i horitzontal i posada en funcionament del "petó i adeu".

Pla de pacificació dels entorns dels equipaments públics més importants. Millorar la seguretat en les interseccions i passos de vianants en els pols d'atracció.

Remodelació de l'Avinguda Catalunya amb infraestructura per a vianants, bicicletes i vehicle privat i portes d'entrada al municipi. Fer una avinguda de passeig i no una infraestructura de separació.

---

### 5.1.6 APARCAMENT

Reorganitzar l'aparcament de l'Aldea. Aprofitar l'existència d'estacionaments dissuasius per alliberar vehicles de l'espai públic i dels carreres estrets del municipi.

---

### 5.1.7 ACTUACIONS AMBIENTALS

Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, ja siguin motos o cotxes de la Policia Local, com vehicles de neteja, etc.

Considerar criteris ecològics alhora de les subcontractacions o de les licitacions promogudes per l'Ajuntament de l'Aldea.

Demandar a una empresa externa fer controls periòdics de les emissions.

---

### 5.1.8 ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL

Estudi del funcionament de la CiD a l'Aldea



---

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

Continuar fent campanyes d'Educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.

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

Campanyes d'educació viària a les escoles, fer promoció de la bicicleta entre els docents i l'alumnat.

Fer campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Setmana de la Mobilitat Sostenible. Ruta del 10k.

Fomentar la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa per reduir el vehicle privat entre les principals empreses dels polígons i entre municipis propers.

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

---

### 5.1.10 ESTRATÈGIA DE DESENVOLUPAMENT DEL EMUS

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.

## 5.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT

Totes les actuacions previstes inclouen un calendari aproximat segons la prioritat de l'actuació. S'estableixen tres períodes:

- Curt termini
- Mig termini
- Llarg termini

Algunes de les actuacions, pel seu dimensionament, poden superar el temps de validesa de l'EMUS però tot i així seguir amb la seva continuïtat per tal d'avançar a una mobilitat sostenible, segura per a cada col·lectiu.

**(Fitxes Annex I).**

## 5.3 INDICADORS DE SEGUIMENT

<i>Temàtica</i>	<i>Indicador</i>	<i>Definició</i>
<b>1. Globals</b>	1.1. Repartiment modal intern	Percentatge de desplaçaments dins la ciutat per cada mode de transport
	1.2. Repartiment modal intern - extern (mob. generada)	Percentatge de desplaçaments de la ciutat cap a fora per cada mode de transport
	1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta)	Percentatge de desplaçaments de fora cap a la ciutat, per cada mode de transport
	Autocontenció	Percentatges de viatges interns respecte del total (interns + externs)
<b>2. Vianants</b>	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 2 m d'amplada total o inexistent)(km) respecte la longitud total de voreres (km)
	2.3. Passos vianants senyalitzats	Percentatge passos vianants senyalitzats respecte dels passos vianants necessaris
	2.4. Passos vianants adaptats PMR	Percentatge passos vianants adaptats (PMR) respecte dels passos vianants senyalitzats
<b>3. Bicicletes</b>	3.1. Xarxa ciclista per habitant	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) / Població total
	3.2. Xarxa ciclista	Percentatge xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) respecte a la xarxa viària total
	3.3. Aparcaments bicicletes	Places aparcament bicicletes / 1.000 hab.
<b>4. Transport públic</b>	4.1. Cobertura del transport públic	Percentatge de població sense connexió amb la capital de comarca respecte a la població total
		Percentatge de població amb parada transport interurbà a menys 450 m respecte a la població total
	4.2. Cobertura territorial del transport públic	Percentatge de població amb parada ferrocarril interurbà (regional) a menys 1.000 m 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 de servei / Núm. Expedicions dia, i després es fa la mitjana entre tots els valors obtinguts



<b>5. Vehicle privat motoritzat</b>	5.1. Turismes per habitant	Nombre turismes / Població total
	5.2. Motos per habitant	Nombre 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 del total de la xarxa viària (km)
<b>6. Aparcament</b>	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 aparcament fora de via pública	Places d'aparcament fora de via pública / Turismes censats
<b>7. Distribució de mercaderies</b>	7.1. Espai viari distribució urb. mercaderies	Places estacionament per a càrrega i descàrrega / Població total
	7.2. Zones càrrega/descàrrega	Places 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
<b>8. Seguretat viària</b>	8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit	Tant per mil de víctimes mortals àmbit urbà respecte a la població total
	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
<b>9. Ambientals</b>		Distància mitjana dels desplaçaments urbans
	9.1. Distància mitjana dels desplaçaments	Distància mitjana dels desplaçaments interurbans
		Distància mitjana dels desplaçaments totals
	9.2. Emissió de gasos d'efecte hivernacle CO <sup>2</sup>	Emissions CO <sup>2</sup> descomptant el biodièsel (milers tones/any)
9.3. Emissió 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 població afectada per sobre del nivell legal nocturn respecte de la població total	

**6. ANNEXES**

<b>ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES</b>	<b>99</b>
<b>ANNEX II: ENQUESTES</b>	<b>171</b>
<b>ANNEX III: AFORAMENTS</b>	<b>172</b>
<b>ANNEX IV: DADES D'ACCIDENTALITAT</b>	<b>203</b>
<b>ANNEX V: REPORTATGE FOTOGRÀFIC</b>	<b>204</b>
<b>ANNEX VI: ALTRA DOCUMENTACIÓ D'INTERÈS</b>	<b>206</b>



**ANNEX I: FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES**

**“ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE AL MUNICIPI L’ALDEA”**

**FITXA D’ACTUACIÓ:**

REDACCIÓ D’UN NOU PLSV ACTUALITZAT A L’ALDEA. MILLORA DE LES INTERSECCIONS ON S’HAN PRODUÏT MÉS ACCIDENTS.

**1. Objectiu a que fa referència:**

REDUIR L’ACCIDENTALITAT A L’ÀMBIT URBÀ

**2. Títol d’actuació:**

**REDACCIÓ D’UN NOU PLSV ACTUALITZAT A L’ALDEA. MILLORA DE LES INTERSECCIONS ON S’HAN PRODUÏT MÉS ACCIDENTS**

**3. Descripció actuació:**

L’accidentalitat és una de les externalitats de la mobilitat que, diàriament es lluita per reduir amb l’objectiu d’arribar a les 0 víctimes.

L’objecte d’aquesta actuació rau en els següents propòsits:

- 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 els 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.

Per això, es proposa:

- Actualitzar el Pla de Seguretat Viària de l’Aldea i fer una valoració i evolució dels darrers anys del nombre d’accidents urbans i per tipologia de mode.
- Analitzar aquells punts on es produeixen accidents i continuar posant en pràctica les actuacions que s’aconsellen en el PSV per arribar a l’objectiu de 0 víctimes.



<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b> Seguretat viària</p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Interseccions amb major accidentalitat.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p> <p>Fase 1</p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p> <p>3.000€ redacció del Pla.</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p> <p>Ajuntament i Servei Català del Trànsit</p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p> <p>Evolució dels nombre d'accidents en els darrers anys, localització dels punts on s'han dut a terme i els modes de transport implicats.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

IMPLANTACIÓ D'UN PLA DE MILLORA DE SALUT RELACIONADA AMB LA MOBILITAT AL MUNICIPI EN RELACIÓ A VIALS, CRUÏLLES I PASSOS DE VIANANTS, DETECTANT ELS PUNTS DE MÀXIMA ACCIDENTALITAT (PASSOS ELEVATS, SIMPLIFICACIÓ, SENTITS, MILLORA VISIBILITAT...).

**1. Objectiu a que fa referència:**

REDUIR L'ACCIDENTALITAT A L'ÀMBIT URBÀ

**2. Títol d'actuació:** Introduir títol fitxa

**IMPLANTACIÓ D'UN PLA DE MILLORA DE SALUT RELACIONADA AMB LA MOBILITAT AL MUNICIPI EN RELACIÓ A VIALS, CRUÏLLES I PASSOS DE VIANANTS, DETECTANT ELS PUNTS DE MÀXIMA ACCIDENTALITAT (PASSOS ELEVATS, SIMPLIFICACIÓ, SENTITS, MILLORA VISIBILITAT...).**

**3. Descripció actuació:**

Donat que el municipi no disposa de PLSV actualitzat, s'estima oportú integrar i analitzar i resoldre els punts d'accidentalitat ja que és una eina principal de planificació de la mobilitat i la seguretat viària. Es pretén reduir el nombre de morts i ferits greus en accidents de trànsit, així com analitzar els punts de màxima accidentalitat.

L'objectiu d'aquesta proposta és:

- 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.
- Eliminar les places d'aparcament a les proximitats dels passos de vianants per tal de potenciar la visibilitat.

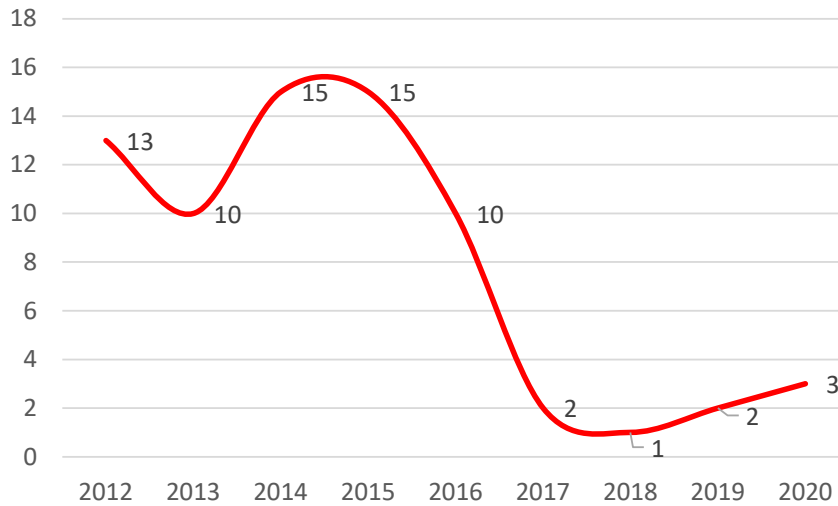
Per això, es proposa:


- Detectar els punts de màxima accidentalitat del municipi i detectar la problemàtica associada per millorar la relació entre els vials, les cruïlles i els passos de vianants.
- Es preveu un pressupost per implantar passos de vianants en tots els encreuaments que ho requereixin, principalment els que es troben en la xarxa de vianants i els entorns municipals (pintura nova, senyalització vertical són algunes de les principals actuacions).

Algunes actuacions complementàries serien:



- La possibilitat de limitar la velocitat en trams d'accidentalitat a 10 o 20 km/h, i en els entorns escolars.
- Eliminar les places d'aparcament a els proximitats dels passos de vianants o canviar-les per aparcaments per a motos o bicicletes les quals augmenten la visibilitat.



<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Trams de concentració d'accidents, entorns escolars, passos de vianants.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1 i 2</p>	<p>15.000€</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Seguiment dels accidents al municipi, valoració de les actuacions de millora en termes d'accidentalitat.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ: REDUCCIÓ DE FRICCIONS ENTRE MODES DE TRANSPORT CREAT UNA NOVA ORDENANÇA QUE REGULI SOBRETOT L'ÚS DELS VMP I BICICLETES I MANTINGUI UNA DISTÀNCIA DE SEGURETAT ENTRE ELS COL·LECTIUS MÉS VULNERABLES (VIANANTS).**

**1. Objectiu a que fa referència:**

REDUIR L'ACCIDENTALITAT A L'ÀMBIT URBÀ

**2. Títol d'actuació:**

**REDUCCIÓ DE FRICCIONS ENTRE MODES DE TRANSPORT CREAT UNA NOVA ORDENANÇA QUE REGULI SOBRETOT L'ÚS DELS VMP I BICICLETES I MANTINGUI UNA DISTÀNCIA DE SEGURETAT ENTRE ELS COL·LECTIUS MÉS VULNERABLES (VIANANTS).**

**3. Descripció actuació:**

L'objectiu de la proposta és reduir les friccions entre els diferents modes de transports sobretot entre els vehicles i els vianants especialment amb les bicicletes i els VMP. Per aquest motiu es proposa adaptar la legislació a la nova normativa que estableixi la DGT. La modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles serà una oportunitat per millorar la sostenibilitat de la mobilitat de l'Aldea des del punt de vista energètic.

Per tal de millorar la seguretat viària es proposa:

- Modificació de l'Ordenança de circulació de Vianants i Vehicles existent, reguladora dels diferents tipus de vehicles de mobilitat personal, incloent tant els vehicles de transport de passatgers (com ara patinets elèctrics) i els de càrrega i descàrrega de reduïdes dimensions, adaptant a la nova normativa que estableixi la DGT.
- Per tal d'evitar friccions amb la resta d'usuaris de la via, cal que els vehicles de reduïdes dimensions i que no porten càrrega, circulin pels mateixos àmbits que la bicicleta (carril pedalable, calçada i en plataforma única quan la demanda de vianants no sigui molt elevada), mentre que els que porten càrrega puguin circular per les plataformes úniques, per tal d'evitar la circulació de vehicles de majors dimensions.

**4. Àmbit d'actuació:**

Tot el municipi

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fase 1	Sense cost associat
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Seguiment dels usuaris de VMP i bicicleta si compleixen l'Ordenança (evolució de les sancions i infraccions d'aquests modes de transport).

**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**CONTROL DE VELOCITAT AMB CÀMERES RADARS A LES ENTRADES DE L'ALDEA (AV. CATALUNYA).**

**1. Objectiu a que fa referència:**

REDUIR L'ACCIDENTALITAT A L'ÀMBIT URBÀ

**2. Títol d'actuació:**

**CONTROL DE VELOCITAT AMB CÀMERES RADARS A LES ENTRADES DE L'ALDEA (AV. CATALUNYA).**

**3. Descripció actuació:**

L'elevada velocitat dels vehicles és un dels factors que comprometen la seguretat vial, tant dels conductors del vehicle, com per la resta dels usuaris de la via, tenint en compte que els vianants són el col·lectiu més vulnerable de l'espai públic. Per aquest motiu, aquesta proposta té com a objectiu arribar a que l'Aldea no tingui un excés de velocitat en els seus carrers, sobretot en l'Avinguda Catalunya i en els entorns escolars.

A partir de les mesures preses de velocitat es van detectar excés de velocitat en les entrades de l'Aldea, tot i haver actualment radars en ambdues entrades. Per aquest motiu, es proposa que es reforcin aquests radars amb nous punts de control per tal de minimitzar el risc d'accident i la velocitat. D'altra banda, la remodelació de l'Avinguda Catalunya per convertir-la en un espai de passeig, oci i més amable al vianant i al ciclista, també serà un punt a favor per la reducció de la velocitat, ja que el vehicle privat no serà el principal protagonista d'aquest espai.

<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Accessos a l'Aldea i entorns escolars.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1 i 2</p>	<p>5.000€ per radar</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Mesures continuades de velocitat en les entrades del municipi per l'Avinguda Catalunya. Seguiment de les sancions, seguiment dels accidents.</p>





**FITXA D'ACTUACIÓ:**

ESTABLIR UNA NOVA REGULACIÓ DELS ACCESSOS AL CENTRE DE L'ALDEA, EVITANT FRICCIONS ENTRE LA MOBILITAT ACTIVA I LA MOBILITAT DE VEHICLES PARTICULARS I DE MERCADERIES.

**1. Objectiu a que fa referència:**

REDUIR L'ACCIDENTALITAT A L'ÀMBIT URBÀ

**2. Títol d'actuació:**

**ESTABLIR UNA NOVA REGULACIÓ DELS ACCESSOS AL CENTRE DE L'ALDEA, EVITANT FRICCIONS ENTRE LA MOBILITAT ACTIVA I LA MOBILITAT DE VEHICLES PARTICULARS I DE MERCADERIES.**

**3. Descripció actuació:**

El pas de vehicles pesants pels municipis és necessari pel funcionament del mateix.

El volum d'aquests vehicles pot donar altres factors, com major trànsit, soroll ambient i contribuir en la contaminació del municipi. També pot tenir efectes sobre el risc d'accidentalitat.

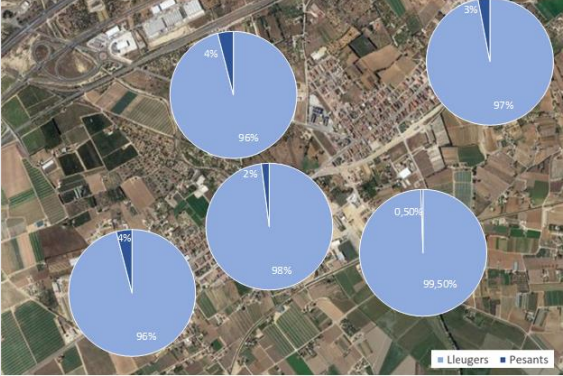
L'objectiu és millorar la circulació a l'Aldea i reduir els vehicles pesants de pas que no tenen destinació l'Aldea.

A partir de les mesures efectuades, s'ha analitzat que els vehicles pesants circulants per l'Aldea no superen en cap cas el 5%. No és un volum elevat, però es pot ordenar per tal de millorar el trànsit i reduir els vehicles de pas.

Per tal d'arribar al present objectiu es proposa:

- Establir horaris de pas de vehicles pesants amb destinació l'Aldea (criteris segons els establiments comercials i les necessitats globals del municipi).
- Definir una xarxa per vehicles pesants per tal de reduir el pas per carrers estrets.
- Senyalització vertical que recolzi les actuacions anteriors en les entrades del municipi, així com recordatoris dins dels vials de l'Aldea.



<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Tot el municipi.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fase 2</p>	<p>15.000€: senyalització vertical, senyalització d'itineraris, horaris d'entrada.</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Mesures de vehicles de pas regularment.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

FOMENTAR LA CONVIVÈNCIA ENTRE ELS DIVERSOS MITJANS DE TRANSPORT I POSADA EN FUNCIONAMENT D'ENTORNS SEGURS I SALUDABLES.

**1. Objectiu a que fa referència:**

FOMENTAR LA CONVIVÈNCIA ENTRE ELS DIVERSOS MITJANS DE TRANSPORT I POSADA EN FUNCIONAMENT D'ENTORNS SEGURS I SALUDABLES.

**2. Títol d'actuació:**

**PLA DE MOBILITAT ESCOLAR. POSADA EN FUNCIONAMENT DE CAMINS ESCOLARS AMB LA COL-LABORACIÓ DE LES AMPES, POLICIA LOCAL I AJUNTAMENT. REFORÇAR LA SENYALITZACIÓ VERTICAL I HORITZONTAL I POSADA EN FUNCIONAMENT DEL "PETÓ I ADEU".**

**3. Descripció actuació:**

Els entorns escolars sovint solen ser espais amb un gran volum de mobilitat centrada en poques hores al dia: entrades i sortides de les escoles. En aquestes hores punta, es concentren gran quantitat de menors i modes de transport amb diferents velocitats. Els vehicles privats sovint ocupen calçades, l'entrada de l'escola, voreres i estacionaments en llocs on no es pot deixar el vehicle.

La contaminació produïda i el risc d'accidentalitat fan dels entorns escolars espais vulnerables i amb un seguit de mesures que s'han d'incentivar per tal de reduir aquests factors perjudicials per l'alumnat.

ESCOLA MARIA GRACIA CABANES	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	TOTAL
VEHICLES DAVANT ESCOLA	7	9	21	37	22	23	119
ESCOLA 21 D'ABRIL	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	TOTAL
VEHICLES DAVANT ESCOLA	31	90	7	4	4	1	137

Per tal de dur a terme els objectius de la proposta, es plantegen les següents actuacions:

- Fomentar el pas segur de les rutes a les dues escoles mitjançant l'observació directe.
- Detectar les deficiències i proposar actuacions segons el tram.
- Cercar recorreguts alternatius si fos necessari.
- Potenciar modes actius mitjançant educació viària i racionalitzar l'ús del vehicle privat pels entorns escolars a hores punta.
- Reforçar la seguretat dels entorns escolars.
- Ordenar l'estacionament dels vehicles a través de la implantació de zones de Petó & Adeu en carrers pròxims a les escoles i no en les entrades de les mateixes per no fomentar l'ús del vehicle privat.



<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir una xarxa ciclable al municipi.</li> <li>Implantar actuacions de millora en les diferents vies del Camí Escolar.</li> <li>Dissenyar senyalització horitzontal i vertical del Camí Escolar específica pel municipi.</li> </ul>	
<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Entorns escolars	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	10.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	<p>Enquesta de participació entre els alumnes de les dues escoles (curs 5é i 6é) sobre els hàbits de mobilitat per arribar a l'escola, itineraris que realitzen per arribar.</p> <p>Informació a les famílies sobre les propostes de millora en els recorreguts escolars, participació dels comerciants per fer punts de suport als alumnes que van a peu.</p> <p>Seguiment dels alumnes que arriben a peu i en bicicleta per fer balanç de les propostes i continuar treballant amb aquest objectiu.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**PLA DE PACIFICACIÓ DELS ENTORNS DELS EQUIPAMENTS PÚBLICS MÉS IMPORTANTS. MILLORAR LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS I PASSOS DE VIANANTS EN ELS POLS D'ATRACCIÓ.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

FOMENTAR LA CONVIVÈNCIA ENTRE ELS DIVERSOS MITJANS DE TRANSPORT I POSADA EN FUNCIONAMENT D'ENTORNS SEGURS I SALUDABLES.

**2. Títol d'actuació:**

**PLA DE PACIFICACIÓ DELS ENTORNS DELS EQUIPAMENTS PÚBLICS MÉS IMPORTANTS. MILLORAR LA SEGURETAT EN LES INTERSECCIONS I PASSOS DE VIANANTS EN ELS POLS D'ATRACCIÓ.**

**3. Descripció actuació:**

Els entorns dels equipaments municipal són els pols d'atracció de la població, els punts que generen mobilitat diàriament i els que són factibles fer-los amb modes sostenibles com anar a peu, gràcies a les distàncies de tot el municipi.

L'objectiu de la proposta és millorar l'accessibilitat d'aquests punts d'atracció i fer més amable i segur pels vianants i ciclistes.

Per tal de millorar els punts generadors de mobilitat és necessari que totes les voreres de la xarxa de vianants proposada i que arriba a cada pol d'atracció, tinguin unes amplades útils segons el que marca l'Ordre VIV d'accessibilitat (1,5 m amplada útil en zones urbanitzades i 1,8 m en noves urbanitzacions) i els passos de vianants correctament senyalitzats verticalment i horitzontal.

Els passos han de complir l'accessibilitat d'estar en ambdues parts rebaixats, permetent la lliure mobilitat a tots els col·lectius.

L'Ajuntament amb la proposta de remodelar l'Avinguda Catalunya ja efectuarà els canvis en la major infraestructura de l'Aldea, remodelant tota aquesta avinguda donant protagonisme al vianant. Aquest vial articula la majoria dels itineraris als pols d'atracció.

Altres actuacions complementaries per tal de pacificar els entorns dels equipaments són:

- Augment de senyalització vertical i horitzontal per incrementar la visibilitat en els passos de vianants.
- Reduir la velocitat en els carrers de l'entorn.
- Reordenar els aparcaments de l'entorn per tal que ens els carrers d'itinerari per a vianants no tinguin dificultats de pas i manca de visibilitat per l'estacionament.





<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el nucli urbà	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	50.000€ (sense tenir en compte l'Avinguda Catalunya)
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	<p>Aforaments de vianants i bicis/VMP regulars en els principals itineraris de l'Aldea.</p> <p>Enquestes de satisfacció a la població, inventaris de voreres i passos de vianants per seguir actualitzant l'espai fent protagonista al vianant.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA CATALUNYA AMB INFRAESTRUCTURA PER VIANANTS, BICICLETES I VEHICLE PRIVAT I PORTES D'ENTRADA AL MUNICIPI. FER UNA AVINGUDA DE PASSEIG I NO UNA INFRAESTRUCTURA DE SEPARACIÓ.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

FOMENTAR LA CONVIVÈNCIA ENTRE ELS DIVERSOS MITJANS DE TRANSPORT I POSADA EN FUNCIONAMENT D'ENTORNS SEGURS I SALUDABLES.

**2. Títol d'actuació:**

**REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA CATALUNYA AMB INFRAESTRUCTURA PER VIANANTS, BICICLETES I VEHICLE PRIVAT I PORTES D'ENTRADA AL MUNICIPI. FER UNA AVINGUDA DE PASSEIG I NO UNA INFRAESTRUCTURA DE SEPARACIÓ.**

**3. Descripció actuació:**

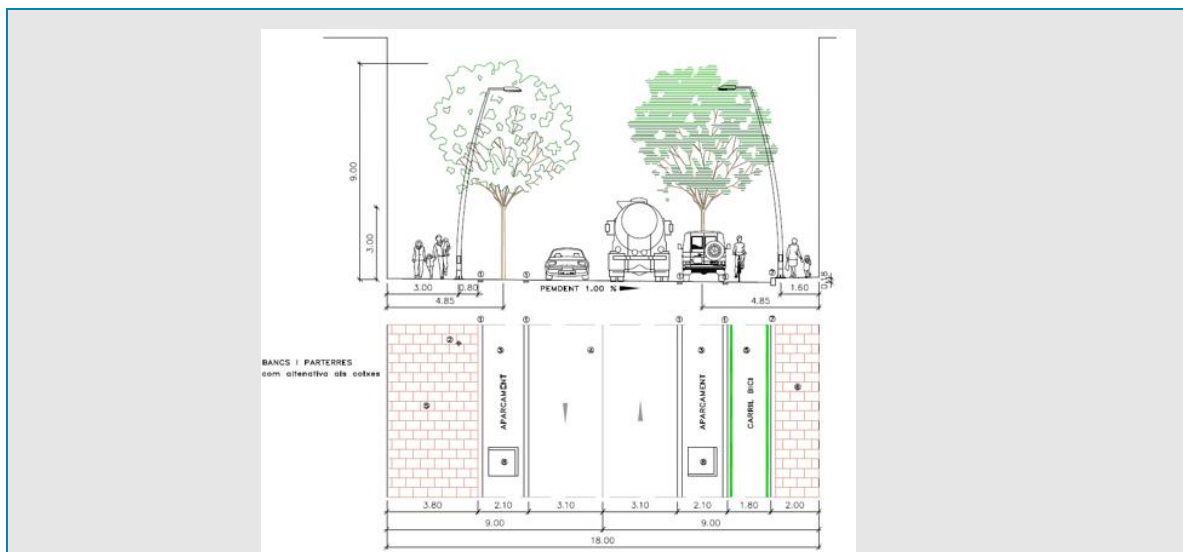
Actualment, l'Aldea articula el seu municipi a partir de l'Avinguda Catalunya, la qual en els seus 2,5 km de llargada divideix l'Aldea en dos parts.

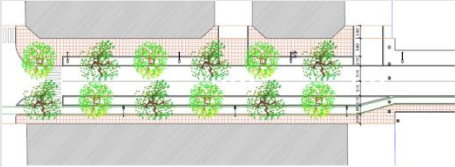
Avui dia, aquesta via està condicionada pel pas del vehicle privat, on tota la infraestructura es destina majoritàriament per aquest vehicle. Les voreres són estretes i hi manquen passos de vianants en part de la via.

Hi ha un elevat nombre de girs a l'esquerra sense prioritat de gir, el que suposa un risc per a tots els modes de transport.

L'actuació consta d'una renovació completa de l'Avinguda Catalunya. Amb aquesta actuació es dona protagonisme al vianant i no al vehicle privat, on les voreres seran amples, amb arbrat i mobiliari urbà i salvant les diferències entre els barris on actualment hi manca infraestructura per seguir l'itinerari d'extrem a extrem de l'Aldea.

Aquesta actuació també incorpora carrils bici (actualment alguns trams ja executats) i vol fomentar l'ús d'aquest mode amb criteris de sostenibilitat i seguretat pels usuaris.



<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Avinguda de Catalunya	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	Proposta Ajuntament
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Ús de la via a partir de mesures de vianants, bicis i vehicles. Enquestes de satisfacció.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**AMPLIACIÓ DE LES VORERES AMB DEFICIÈNCIES DE LA XARXA BÀSICA DE VIANANTS PROPOSADA.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

INCREMENTAR LA MOBILITAT A PEU I AUGMENTAR ELS ESPAIS AMB PRIORITAT PER LA SEVA GESTIÓ.

**2. Títol d'actuació:**

**AMPLIACIÓ DE LES VORERES AMB DEFICIÈNCIES DE LA XARXA BÀSICA DE VIANANTS PROPOSADA**

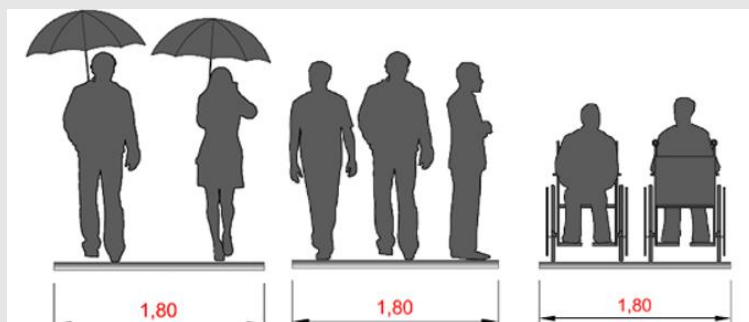
**3. Descripció actuació:**

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible.

Per tant, el primer que cal fer és assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Així, una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar dos sentits de circulació, per tal de facilitar l'encreuament de dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxes de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.

En aquest sentit, dos vianants circulant en sentits oposats, en el moment de l'encreuament necessitarien 1,50 metres. Perquè puguin encreuar-se sense dificultats i amb comoditat dues persones amb paraigües es necessiten 1,80 m, per l'encreuament de dues persones en cadira de rodes 1,80 m, el mateix que necessita una persona per encreuar-se amb altres dues. Si a més, a la via existeixen aparadors, s'ha de tenir present que una persona mirant ocupa 0,5 metres, espai que no pot ésser utilitzat pels vianants que circulen per ella. De la mateixa manera, també hi ha un espai de fricció d'aproximadament 0,5 metres amb la calçada (obertura de les portes dels vehicles estacionats) que pot reduir l'espai útil pel vianant.

Per això, el mínim òptim de vorera útil hauria de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat.





Pel que fa als passos de vianants i com a directriu general per a totes les actuacions urbanístiques futures, es proposen els següents criteris de disseny:

- Totes les cruïlles han de disposar de passos de vianants amb qual a totes les vies que hi accedeixen, excepte les cruïlles en "T" que s'analitzaran de forma individual.
- Tots els passos de vianants han d'acomplir les normes d'accessibilitat.
- Millorar la visibilitat dels passos de vianants construint orelleres quan hi hagi aparcament o substituint les places d'aparcament més properes al pas per motos i reubicant els contenidors.
- Els passos de vianants han de coincidir amb els itineraris naturals dels vianants.
- A la cruïlla amb vies de plataforma única, aquestes no necessiten disposar de passos de vianants pintats, ja que el conductor del vehicle, en accedir a la plataforma, assumeix que el vianant disposa de prioritat cal, per tant, evitar la segregació que pot induir a error.
- Als passos de vianants que disposin de semàfor activat amb polsador, aquest haurà d'esser accessible.

En tots els casos s'haurà d'aconseguir que els itineraris dels vianants siguin agradables, incorporant mobiliari o arbrat.

Aquestes directrius seran d'aplicació a les noves actuacions urbanístiques i també a les modificacions a la xarxa actual sempre que la secció ho permeti.

La majoria de les voreres de l'Aldea tenen amplades útils que no arriben a ser accessibles. La proposta rau en millorar aquelles voreres de la xarxa principal de vianants, que connecten tots els equipaments municipals.

Per tal de fer les actuacions de millora de la present proposta, l'Avinguda Catalunya que articula bona part de la xarxa principal ja es remodela gràcies a la proposta de l'Ajuntament.

Els carrers secundaris que arriben a les escoles i altres equipaments hauran de refer les voreres i repensar l'espai per a cada mode de transport. Per tal de fer aquesta proposta, en els casos necessaris i en els que hi hagi estacionament, aquest es pot reubicar a altres espais.

**4. Àmbit d'actuació:**

Tot el nucli urbà

**5. Zona d'actuació:**





<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	Cost dins de la proposta 1.7
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Seguiment dins de la proposta 1.7



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**HABILITAR UN ITINERARI PER A VIANANTS ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

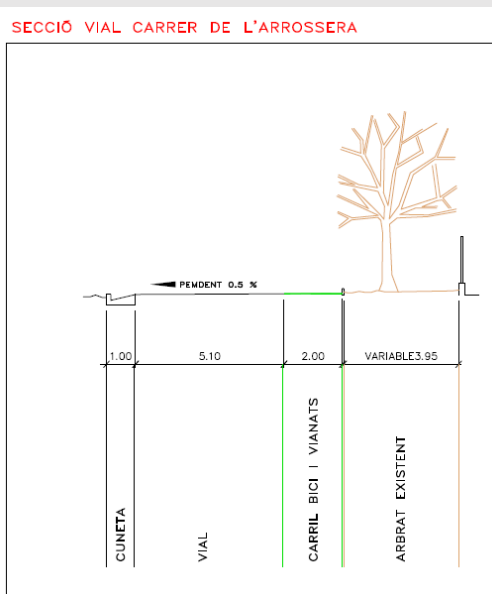
INCREMENTAR LA MOBILITAT A PEU I AUGMENTAR ELS ESPAIS AMB PRIORITAT PER LA SEVA GESTIÓ.

**2. Títol d'actuació:**

**HABILITAR UN ITINERARI PER A VIANANTS ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE.**

**3. Descripció actuació:**

L'estació de Renfe de l'Aldea es troba a 1,5 km de distància del centre d'aquest. És una distància que es pot realitzar a peu i fomentar així l'ús del transport públic. Actualment, però no hi ha una infraestructura segura que permeti arribar des del centre del municipi a l'estació, només està habilitat per arribar amb transport privat o amb autobús. L'ajuntament de l'Aldea té un projecte de realització d'un itinerari segur pels vianants per arribar des del centre del poble a l'estació de RENFE. Aquest itinerari permetrà que tots els residents i visitants puguin utilitzar aquest mode de transport i arribar al centre a peu.





<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Carrer de l'Arrossera, Carretera de Tortosa i estació de L'Aldea.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1 i 2</p>	<p>Cost estimat en proposta de l'Ajuntament</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Enquestes usuaris, mesures d'ús per part dels vianants...</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**IMPLANTACIÓ DE VORERA ALLÀ ON HI MANCA INFRAESTRUCTURA (PER EXEMPLE, A LA UNIÓ DELS DOS BARRIS PER L'AVINGUDA CATALUNYA.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

INCREMENTAR LA MOBILITAT A PEU I AGUMENTAR ELS ESPAIS AMB PRIORITAT PER LA SEVA GESTIÓ

**2. Títol d'actuació:**

**IMPLANTACIÓ DE VORERA ALLÀ ON HI MANCA INFRAESTRUCTURA (PER EXEMPLE, A LA UNIÓ DELS DOS BARRIS PER L'AVINGUDA CATALUNYA.**

**3. Descripció actuació:**

Els itineraris de vianants han de ser segures i connexes entre tots els punts. Si hi ha mancança d'infraestructura, els vianants han de realitzar l'itinerari en espais compartint amb el vehicle privat, passant a la calçada.

També és un punt negatiu en quant a l'ús de modes actius (peu i bici), ja que l'usuari al trobar-se que no té infraestructura, pot escollir el vehicle privat per fer el mateix desplaçament.

Amb aquesta proposta es pretén que tots els itineraris siguin connexes i segurs pels vianants.

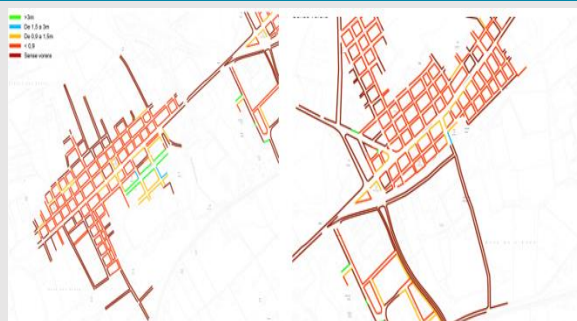
Amb l'inventari de voreres es van detectar més de 15 km sense voreres. Moltes d'aquestes són entrades al municipi i camins de connexió, però altres són vials importants dins del municipi, com l'avinguda Catalunya amb la separació entre els dos barris, o bé l'itinerari de la Renfe.

Aquests espais sense vorera quedaran ressaltats la majoria amb la proposta de millora de voreres dels itineraris principals, la remodelació de l'Av. Catalunya i la proposta anterior de l'itinerari fins a la Renfe. Tot i així, aquelles itineraris sense voreres que siguin d'especial atenció i que formin part de la xarxa principal, hauran de ser intervingudes per tal de tenir voreres amb amplades que corresponguin a l'Ordre VIV d'Accessibilitat.

**4. Àmbit d'actuació:**

Centre i Barri de L'Estació.

**5. Zona d'actuació:**



**6. Fase:**

Fases 1, 2 i 3

**7. Estimació cost (en €):**

Part de les actuacions ja queden incorporades a altres propostes

8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de l'Aldea	Mesures de vianants pels principals itineraris, enquestes de satisfacció a la ciutadania.





**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**INCREMENTAR LA PRIORITAT DEL VIANANT I LES CONNEXIONS AMB LES MICROCENTRALITAT SEXTERNES, COM PODEN SER ESCOLES, CAP, ESTACIÓ O PARADES DE BUS, ETC.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

**MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT I COMODITAT DELS DESPLAÇAMENTS A PEU**

**2. Títol d'actuació:**

**INCREMENTAR LA PRIORITAT DEL VIANANT I LES CONNEXIONS AMB LES MICROCENTRALITATS EXTERNES, COM PODEN SER ESCOLES, CAP, ESTACIÓ O PARADES DE BUS, ETC.**

**3. Descripció actuació:**

Els equipaments municipals de l'Aldea han de ser accessibles pel vianant. En el present EMUS totes les propostes es dirigeixen a fomentar aquest ús per fer desplaçaments interns, i el que es pretén és aconseguir un municipi sostenible i segur, sobretot pels vianants i pels menors que van a l'escola. Aquesta proposta el que pretén és arribar a tots els equipaments, com parades de transport públic i fer que el vianant tingui la prioritat en tots els carrers de l'Aldea, i no el vehicle privat.

Per tal que les actuacions futures siguin eficients es proposa que es millorin les següents directrius de disseny:


- Tots els passos de vianants han d'acomplir les normes d'accessibilitat.
- Millorar la visibilitat dels passos de vianants construint orelles quan hi hagi aparcament o substituint les places d'aparcament més properes al pas per motos, bicicletes i reubicant els contenidors.
- Els passos de vianants han de coincidir amb els itineraris naturals dels vianants.

S'ha de garantir l'accessibilitat dels vianants i promoure itineraris cap als equipaments

Per tal d'arribar a realitzar aquesta actuació, s'ha d'actuar en millor els espais dels vianants, amb mobiliari urbà en els itineraris principals (enllumenat, arbrat, papereres, bancs).

Senyalització dels itineraris i principals equipaments dirigint-se als vianants i indicar els temps de recorregut i distàncies.



<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el nucli urbà	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 2 i 3	20.000€ en senyalització i equipament dels itineraris amb mobiliari urbà.
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Ús del mobiliari, enquestes de satisfacció a usuaris i residents.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

DEFINIR UNA XARXA BÀSICA DE VIANANTS, ADAPTADA AMB GUALS, IL·LUMINACIÓ I AMPLADES SUFICIENTS PER LA MOBILITAT DE LES PMR. ADAPTACIÓ DE LES INTERSECCIONS AMB LA XARXA BÀSICA.

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORA DE L'ACCESIBILITAT I COMODITAT DELS DESPLAÇAMENTS A PEU

**2. Títol d'actuació:**

DEFINIR UNA XARXA BÀSICA DE VIANANTS, ADAPTADA AMB GUALS, IL·LUMINACIÓ I AMPLADES SUFICIENTS PER LA MOBILITAT DE LES PMR. ADAPTACIÓ DE LES INTERSECCIONS AMB LA XARXA BÀSICA.

**3. Descripció actuació:**

Les millores exposades van en consonància amb la resolució de diferents problemàtiques que poden generar els canvis en la xarxa actual:

- Garantir la seguretat i accessibilitat dels espais per a vianants.
- Promoure itineraris segurs entre els equipaments, sobretot els escolars.
- Incrementar l'espai públic destinat al vianant.
- Millorar la qualitat urbana de la ciutat i els espais de convivència.
- Generar espais d'accessibilitat universal.

Millorar la permeabilitat.

L'actuació prevista en aquesta proposta és la validació de la xarxa principal de vianants que es projecta en la imatge.

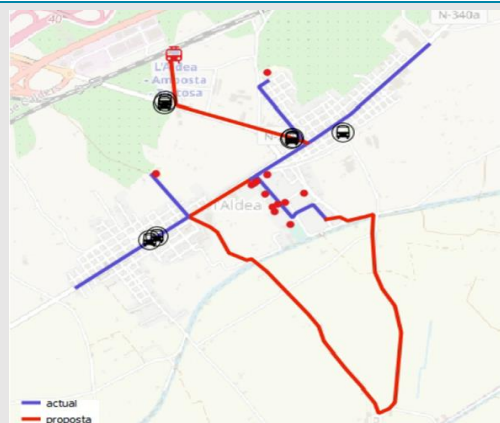
Sobre aquesta xarxa s'han de realitzar les actuacions per millorar els passos de vianants i fer-los adaptats, i correctament senyalitzats, ampliar les voreres i millorar la connectivitat pels vianants.

La principal via que articula aquesta xarxa és l'Av. Catalunya, la qual ja és objecte de remodelació per part de l'Ajuntament i per part d'altres propostes de la present EMUS.

**4. Àmbit d'actuació:**

Connexió entre el Centre, el Barri de L'Estació, l'estació de Renfe i part del terme municipal.

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	Van associats a altres propostes
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Seguiment a partir dels indicadors d'altres propostes de la mateixa línia estratègica.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

MILLORA DEL CAMÍ A LES DUES ESCOLES DEL MUNICIPI, AUGMENTANT LA SEGURETAT A PARTIR DE LA COL·LOCACIÓ DE PILONES I SENYALITZANT CORRECTAMENT ELS PASSOS DE VINANTS.

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT I COMODITAT DELS DESPLAÇAMENTS A PEU

**2. Títol d'actuació:**

**MILLORA DEL CAMÍ A LES DUES ESCOLES DEL MUNICIPI, AUGMENTANT LA SEGURETAT A PARTIR DE LA COL·LOCACIÓ DE PILONES I SENYALITZANT CORRECTAMENT ELS PASSOS DE VINANTS.**

**3. Descripció actuació:**

L'objectiu principal és millorar la seguretat als entorns de les dues escoles de l'Aldea estudiant l'arranjament de la zona enjardinada de la part de la muralla per tal d'obtenir una vorera accessible garantint l'accessibilitat universal de la xarxa de vianants (Ordre VIV/561/2010).

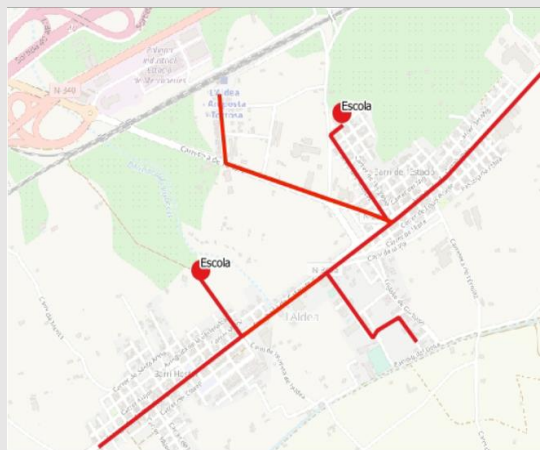
La prioritat en la seva execució es calcularà tenint en compte els següents aspectes:

- Estudiar la implantació de la vorera tenint en compte l'accessibilitat universal.
- Implementació de passos de vianants accessibles per travessar la via i millorar l'accessibilitat.
- Quan es defineixi la vorera s'hauran de situar passos de vianants en totes les vies que arriben des de la xarxa principal per promoure la seguretat dels vianants en qualsevol punt de l'Aldea.

**4. Àmbit d'actuació:**

Camins escolars

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	Dins d'altres actuacions de la xarxa principal
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Diputació i Centres Escolars	Seguiment amb indicadors de propostes de la mateixa línia estratègica. A més es pot incorporar en el seguiment els alumnes que arriben a l'escola a peu i enquestes de satisfacció familiars de les mesures relacionades amb la seguretat dels itineraris a peu per arribar a les escoles.





### FITXA D'ACTUACIÓ:

DEFINICIÓ D'UNA XARXA DE CARRILS, ZONES CICLABLES I ITINERARIS EN BICICLETA COHERENT, CONNEXA I CÒMODE, QUE PERMETI EL DESPLAÇAMENT PER TOT EL MUNICIPI I CONNECTI DE FORMA SEGURA ELS DOS BARRIS DE L'ALDEA, AIXÍ COM ITINERARIS QUE CONNECTIN ALTRES MUNICIPIES DE MANERA ORDENADA I SENSE FRICCIONS AMB ALTRES MODES.

#### 1. Objectiu a que fa referència:

INCREMENTAR LA MOBILITAT I SEGURETAT EN BICICLETA

#### 2. Títol d'actuació:

DEFINICIÓ D'UNA XARXA DE CARRILS, ZONES CICLABLES I ITINERARIS EN BICICLETA COHERENT, CONNEXA I CÒMODE, QUE PERMETI EL DESPLAÇAMENT PER TOT EL MUNICIPI I CONNECTI DE FORMA SEGURA ELS DOS BARRIS DE L'ALDEA, AIXÍ COM ITINERARIS QUE CONNECTIN ALTRES MUNICIPIES DE MANERA ORDENADA I SENSE FRICCIONS AMB ALTRES MODES.

#### 3. Descripció actuació:

L'ús de la bicicleta s'ha convertit en els darrers anys no només en un mode per fer oci i esport, sinó també com a mode de transport urbà. Darrerament, l'aparició dels patinets elèctrics (VMP) han desenvolupat una nova dimensió en quant a la mobilitat urbana i interurbana, incrementant l'ús d'aquests ginys i necessitant encara més espais segregats dels vehicles a motor i dels vianants.

El municipi de l'Aldea ha apostat per desenvolupar una xarxa de carrils bici i zones ciclables que va més enllà de camins rurals i d'oci, amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta per la mobilitat quotidiana, sobretot la relacionada amb els motius ocupacionals.

L'objectiu de la proposta és definir una xarxa ciclista que connecti el municipi amb tots els equipaments municipals.

Per aconseguir-ho es necessari:

- Crear una xarxa connexa d'itineraris en bici que articuli el territori.
- Garantir la connectivitat en bicicleta, sense friccions amb la resta de modes de transport (vianants i vehicles de mobilitat personal).
- Promoure els desplaçaments en bicicleta.
- Millorar la qualitat urbana del municipi i convidar als residents i visitants a desplaçar-se en bicicleta.
- Garantir la seguretat en els desplaçaments.
- Senyalitzar la xarxa correctament, tant vertical com horitzontal.

Es proposa seguir el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya (DPTOP), en concret les amplades recomanables, que es resumeixen a continuació:



Tipus	Amplada recomanable (m)
Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana	3,00
Carril bici protegit bidireccional en zona urbana	2,50
Carril bici protegit monodireccional en zona urbana	1,75
Carril bici monodireccional en zona urbana	2,00
Vorera bici bidireccional	2,25
Vorera bici monodireccional	1,75

Per tal de potenciar la mobilitat en bicicleta cal disposar d'una xarxa continua que permeti els desplaçaments interns i la connexió amb els principals centres atractors amb seguretat.

És important establir unes directrius de disseny, d'aplicació a qualsevol nova actuació que es desenvolupi i a tenir en compte quan la intensitat de bicicletes circulant per la ciutat augmenti. A continuació s'indica la proposta de criteris de disseny plantejada:

A la xarxa bàsica de vehicles:

- Els carrils pedalables es situaran a la calçada, segregats i unidireccionals, per tal de donar les màximes condicions de seguretat a la bicicleta.
- Quant no sigui possible garantir carrils segregats unidireccionals, seran bidireccionals.
- Per a evitar conflictes amb els vianants a les voreres, es podrà plantejar un carril bici a la calçada en sentit contrari al de la circulació de vehicles, sempre que es donin les condicions de seguretat adequades.
- Només a les zones industrials es recomana la implantació de voreres-bici.

Les vies que no pertanyen a la xarxa bàsica de vehicles seran Zona 30 o velocitat 30 o menys, on les bicicletes poden circular amb comoditat i seguretat, coexistent amb el vehicle motoritzat.

Infraestructura	metres
en servei	3.900
tram compartit	6.425
en execució	2.800
en projecte	2.900
tram compartit en projecte	1.189



<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Tot el terme municipal</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1,2 i 3</p>	<p>30.000€</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Mesures d'ús dels carrils bici en diferents períodes d'implantació. Enquestes de satisfacció als usuaris.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**HABILITACIÓ D'UN ITINERARI PER A BICICLETES ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

INCREMENTAR LA MOBILITAT I SEGURETAT EN BICICLETA

**2. Títol d'actuació:**

**HABILITACIÓ D'UN ITINERARI PER A BICICLETES ENTRE EL CENTRE MUNICIPAL I L'ESTACIÓ DE RENFE.**

**3. Descripció actuació:**

Un dels principals pols d'atracció i generació de viatges és l'estació de Renfe situada a les afores de l'Aldea. Aquesta estació és un nexa entre el municipi i altres de l'entorn. Arribar amb modes sostenibles i afavorir la intermodalitat amb transports que no siguin el vehicle privat és un repte que s'ha de resoldre mitjançant itineraris i infraestructura que sigui segura i accessible.

Connectar l'estació de Renfe amb un itinerari ciclista des del centre de l'Aldea fins al tren. Aquesta mesura permetrà millorar la intermodalitat entre modes sostenibles i la mobilitat activa dels residents i visitants que necessiten de modes ferroviaris.

Aquesta actuació està en projecte per l'Ajuntament com a proposta de millora, inclosa dins del projecte de carrils bici anterior.

**4. Àmbit d'actuació:**

Carretera de Tortosa i Raval Sant Ramón

**5. Zona d'actuació:**



**6. Fase:**

Fase 2

**7. Estimació cost (en €):**

Actuació en els pressupostos de l'Ajuntament

**8. Possibles fonts de finançament:**

Ajuntament de l'Aldea

**9. Indicador d'avaluació de proposta:**

Enquestes usuaris, mesures d'ús de la bicicleta en diferents punts de la xarxa ciclista.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**INSTAL·LAR APARCAMENTS SEGURS A L'ESTACIÓ DE RENFE, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS I ALS PRINCIPALS EQUIPAMENTS (BICIBOX I UNIVERSALS). SOL·LICITAR A RENFE APARCAMENTS DE BICIS.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR L'APARCAMENT DE BICILETES I LES CONNEXIONS

**2. Títol d'actuació: Introduir títol fitxa**

**INSTAL·LAR APARCAMENTS SEGURS A L'ESTACIÓ DE RENFE, ESTACIÓ D'AUTOBUSOS I ALS PRINCIPALS EQUIPAMENTS (BICIBOX I UNIVERSALS). SOL·LICITAR A RENFE APARCAMENTS DE BICIS.**

**3. Descripció actuació:**

Degut a la tendència de l'augment de l'ús de bicicleta i per tal de promoure aquest mode de transport, és necessari definir una xarxa ciclable però també incrementar la superfície destinada a l'aparcament de bicicletes, especialment en aquelles ubicades als centres generadors de mobilitat com a equipaments, centres sanitaris o les estacions de transport públic per fomentar la intermodalitat.


A mesura que s'ampliï l'oferta de vies pedalables, d'acord amb la proposta anterior, caldrà implantar aparcaments segurs als principals centres generadors de viatges com són les estacions de transport públic.

Es proposa estudiar la implantació de BICIBOX (o similar) a les parades de transport públic per ser implementades a partir de l'any 3.



Es creu convenient que la secció de Mobilitat de l'Ajuntament pugui incrementar els aparcaments a mesura que vagi augmentant la oferta a les zones que cregui més necessari.



<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Estació de Renfe, Estació d'autobusos i principals equipaments	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1,2 i 3	6.500€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea i RENFE	Ús dels estacionaments





**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**APARCAMENTS PER A BICICLETES I VMP ALS ENTORNS ESCOLARS I A L'INTERIOR DELS CENTRES.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR L'APARCAMENT DE BICICLETES I VMPS I LES CONNEXIONS

**2. Títol d'actuació:**

**APARCAMENTS PER A BICICLETES I VMP ALS ENTORNS ESCOLARS I A L'INTERIOR DELS CENTRES.**

**3. Descripció actuació:**

Per tal de fomentar la mobilitat en bicicleta i VMP és important instaurar més aparcaments segurs als interiors dels centres escolars.

A partir de les mesures que es portaran a terme per establir una xarxa de camins escolars segurs, es fomentarà l'ús de modes sostenibles entre els infants amb l'objectiu d'incrementar el seu ús.

A mesura que s'apliquin les mesures de xarxes ciclables i de camins escolars es proposa que els centres educatius reservin un espai per incrementar els aparcaments per a bicicletes i VMP.

- L'Ajuntament promocionarà els camins escolars i farà campanya de conscienciació per tal que augmenti entre els infants el seu ús.
- El cost d'aquesta proposta anirà dirigit a cadascun del centres escolars.

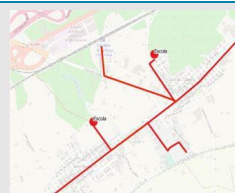


**Exemples d'aparcaments per a bicis/VMP al interior del centre escolar.**

**4. Àmbit d'actuació:**

Centres escolars

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fase 2	Cost recollit en el pressupost de l'actuació anterior amb una part costejada per cada centre escolar.
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea i Centres Escolars	Ús dels aparcaments en els recintes escolars



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**REDACCIÓ I IMPLEMENTACIÓ DE L'ORDENANÇA DE BICILETES I DE VMP.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR L'APARCAMENT DE BICILETES I LES CONNEXIONS

**2. Títol d'actuació:**

**REDACCIÓ I IMPLEMENTACIÓ DE L'ORDENANÇA DE BICILETES I DE VMP**

**3. Descripció actuació:**

La regulació de la circulació de la mobilitat en bicicleta i VMP és important que s'emmarqui dins d'un document legal. Per això es proposa la redacció del marc normatiu on s'especifiquin els espais on poden circular, les velocitats i les condicions en les quals el usuari pot o hauria de circular.

L'objectiu és redactar l'Ordenança de circulació de bicicletes i VMP de l'Aldea seguint les directrius que estableix la DGT per la correcta circulació dels usuaris de VMP.

El contingut de l'Ordenança ha de partir de la següent informació de la DGT:

**Infraestructura**

El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas (vías y estacionamientos), seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta.

**Circulación**

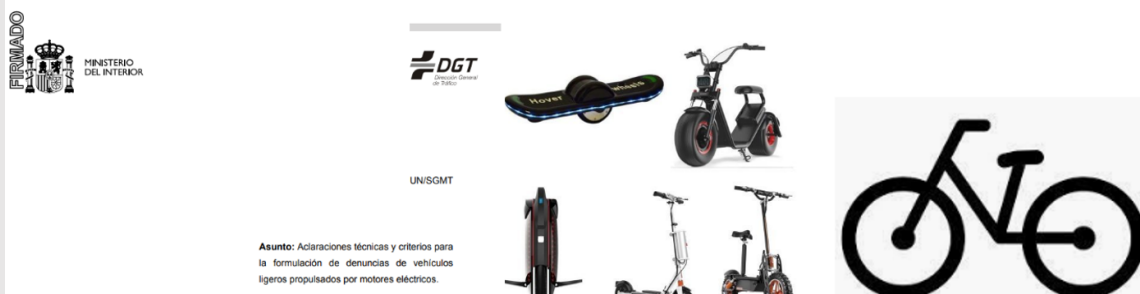
BICI	calzada, siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida
	preferiblemente por la vía ciclista
	Pueden circular por áreas 30 y zonas residenciales
BICI Y VMP	deberán respetar la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.
	Prohibida la circulación por calles y zonas peatonales.

**Estacionamiento**

En los espacios específicamente acondicionados para tal fin. En el supuesto de no existir aparcamientos en un radio de 75 m, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano (24 horas máx.), siempre que no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y la acera sea inferior a 1,5m


**Obligaciones y prohibiciones**

BICI	Uso de casco obligatorio en menores de 16 años
VMP	Casco y elementos de seguridad: según normativa municipio (recomendable que lleven). Obligatorio en menores de 16 años
BICI Y VMP	Uso de elementos reflectantes durante la noche
BICI Y VMP	Uso prohibido de auriculares y uso del teléfono móvil
VMP	Timbre para alertar a los demás usuarios
VMP	Obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas
VMP	sólo autorizan para transportar a una persona



És necessari que aquesta Ordenança sigui de caràcter públic per la ciutadania i fer-ne campanyes d'informació per tal d'explicar-ne les característiques per garantir la correcta circulació dels usuaris.

<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fase 1	300€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Seguiment de l'Ordenança per part dels usuaris. Evolució de les sancions dels VMP i bicicletes. Campanyes d'informació de l'Ordenança per la correcta circulació de bicis i VMP.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

DEMANAR AL CONSELL COMARCAL LA INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ ESTÀTICA DE L'ESTRUCTURA DE LES LÍNIES, HORARIS I CONNEXIONS AMB LA XARXA FERROVIÀRIA A LES PARADES I MARQUESINES.

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR LA INFORMACIÓ A L'USUARI I AL CONDUCTOR

**2. Títol d'actuació:**

DEMANAR AL CONSELL COMARCAL LA INCORPORACIÓ D'INFORMACIÓ ESTÀTICA DE L'ESTRUCTURA DE LES LÍNIES, HORARIS I CONNEXIONS AMB LA XARXA FERROVIÀRIA A LES PARADES I MARQUESINES.

**3. Descripció actuació:**

En relació a la informació estàtica a les parades, es proposa incorporar un plànol de totes les línies a les marquesines.

Així, com a directriu general, es considera que els elements bàsics que han de disposar totes les parades són els següents: nom de parada, codi i tira horària i en cas de la marquesina s'haurà d'incorporar un plànol de tota la xarxa de transport públic (incloent l'estació de ferrocarril).

Per facilitar la intermodalitat s'hauria de disposar d'una pantalla d'Informació a l'Usuari, indicant les pròximes línies i el temps que manca fins a la seva arribada.

Es proposen les següents actuacions:


- Inventariar la parada de bus per saber si es troben obstacles que impedeixin el correcte funcionament.
- Millorar la informació de la parada: Incorporació d'un plànol amb totes les línies i la connexió amb la xarxa ferroviària.
- Incorporació de senyalització dinàmica amb panells d'informació a l'usuari per tal de facilitar la intermodalitat.
- Per la xarxa de ferrocarril, es recomana incorporar la informació en forma de plànol a les principals línies de bus, per potenciar els desplaçaments en transport públic.
- S'haurà de realitzar un manteniment per tal de comprovar que totes contenen la informació correcte.

El cost de l'acció l'ha d'assumir el Consell Comarcal.



Exemple senyalització parades de bus



<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 2 i 3	2.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Consell Comarcal	Correcte funcionament dels panells informatius (revisions periòdiques).





**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**APROVACIÓ DE LA XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ (JERARQUIA VIÀRIA) – ESTABLIR LES VIES VÀSIQUES DEL MUNICIPI, ON RECAU EL PES DEL TRÀNSIT, DEFINIR ALTRES TIPOLOGIES DE VIES SUSCEPTIBLES DE SER PACIFICATEDES, I FOMENTAR L'ÚS D'ALTRES MODES.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

OPTIMITZAR EL FUNCIONAMENT DE LA XARXA

**2. Títol d'actuació:**

**APROVACIÓ DE LA XARXA BÀSICA DE CIRCULACIÓ (JERARQUIA VIÀRIA) – ESTABLIR LES VIES VÀSIQUES DEL MUNICIPI, ON RECAU EL PES DEL TRÀNSIT, DEFINIR ALTRES TIPOLOGIES DE VIES SUSCEPTIBLES DE SER PACIFICATEDES, I FOMENTAR L'ÚS D'ALTRES MODES.**

**3. Descripció actuació:**

Per a definir la xarxa bàsica destinada al trànsit dels vehicles motoritzats s'ha seguit els resultats obtinguts en els aforaments manuals i automàtics al municipi i s'han observat les vies per poder classificar amb les següents categories:

- Accessos i vies interurbanes: Aquestes vies disposen d'una gran capacitat viària i una baixa permeabilitat i són competència d'administracions diferents a la municipal.
- La xarxa bàsica la integren aquelles vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats; permet els desplaçaments de major longitud dins de la zona urbana, unint sectors i assegurant la connectivitat entre la ciutat i la xarxa exterior.

*Dins de la xarxa bàsica trobem:*

- Xarxa primària o estructurant: Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris d'una ciutat, normalment són vies col·lectores que tenen la funció de comunicar les grans artèries urbanes amb tots els barris d'una ciutat. Asseguren la connectivitat interna de la ciutat. Són vies amb un trànsit elevat.
- Xarxa secundària: Les vies de connectivitat de segon nivell són aquelles encarregades de connectar el trànsit intern amb la xarxa bàsica de primer nivell. Per tant, complementen a la xarxa de primer nivell a l'hora d'absorbir la capacitat, però també permeten la connexió i articulen la circulació interior dels barris del municipi. La seva secció pot tenir un únic carril i poden tenir les interseccions regulades amb senyalització vertical o mitjançant semàfors.

Resta de xarxa urbana: local o xarxa no bàsica: La xarxa local, és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general de la ciutat, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència, està composta pels carrers que no estan englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30, amb prioritat per al vianant "prioritat invertida", espai compartit: carrers de vianants amb control d'accessos per als vehicles acreditats i plataforma única.

**Distribució de la xarxa bàsica**

Amb l'objectiu de repartir l'espai entre tots els usuaris de la via cal definir la xarxa bàsica destinada a la mobilitat motoritzada. Per això, s'estableix com a objectiu bàsic reduir l'espai viari de l'interior de



la ciutat, per tal de destinar-lo a altres usos, suprimir part del trànsit de pas que circula per l'interior de la ciutat i adaptar l'espai a la demanda detectada.

En aquest sentit, la xarxa bàsica definida obté una intensitat de trànsit inferior als 2.800 veh./dia i sentit, fet que ajuda a ajustar l'espai destinat a aquest mitjà de transport.

<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	S/D
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Sense cost	Mesures periòdiques de vehicles (evolució IMD en diferents seccions del municipi).



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**REORDENAR SENTITS DE CIRCULACIÓ I PLA DE SENTITS ÚNICS.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

OPTIMITZAR EL FUNCIONAMENT DE LA XARXA VIÀRIA

**2. Títol d'actuació:**

**REORDENAR SENTITS DE CIRCULACIÓ I PLA DE SENTITS ÚNICS.**

**3. Descripció actuació:**

El municipi de l'Aldea disposa de zones on hi manca senyalització vertical i horitzontal, sobretot en els carrers interns. A l'Avinguda Catalunya, sovint hi ha massa senyalització i no segueix les directrius del Manual de Senyalització Urbana d'Orientació (Generalitat de Catalunya), on s'especifiquen el nombre de lames per cada senyal, l'orientació que ha de tenir i la prioritat de senyalitzar el pol d'atracció segons distàncies (entra altres paràmetres).



A més, seguint amb l'objectiu de pacificar els entorns escolars i simplificar els sentits de circulació, hi ha diferents carrers amb doble sentit que fomenten l'ús d'aquest mode:

És l'entorn que es localitza entre:

- Carrer Francesc Macià – C. Sindicat – c. Ramon Guillem – c. Ventureta.

A part, en la majoria de carrers es permet estacionar en les dues voreres, reduint espai al vianant que sovint ha de caminar per la calçada per la manca de voreres amples.

Per tal de construir un municipi amb ordre en temes de mobilitat i facilitant els moviments en vehicles privat amb consonància amb la resta de modes de transport, es proposa un pla de sentits únics i de millora de senyalització en aquelles zones on fan falta.

A l'Avinguda Catalunya hi ha un seguit de girs a l'esquerra sense prioritat de pas, els quals poden donar a un major risc d'accidentalitat.

L'objectiu de la proposta rau en millorar la xarxa interna del municipi:

- Simplificant i millorant la connectivitat amb vehicle privat i evitant les friccions amb la resta de modes de transport.



- Millorar la qualitat urbana de la ciutat.

Augmentar la seguretat en els desplaçaments a través de la col·locació de senyalització vertical i horitzontal.

Totes aquestes vies s'hauran de senyalitzar per tal d'alertar als conductors dels canvis de sentit.

Pel que fa la senyalització d'orientació tant vertical com horitzontal, aquesta haurà de seguir els paràmetres del manual anterior, ser clara i entenedora pels usuaris.

Els girs de l'Av. Catalunya, amb la remodelació de la mateixa, quedaran simplificats i resolt els girs a l'esquerra. En cas que siguin necessaris, aquests hauran d'estar correctament senyalitzats i amb prioritat de pas que sigui segur per tots els usuaris de la via pública.

<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Carrer Francesc Macià – C. Sindicat – c. Ramon Guillem – c. Ventureta.</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1, 2 i 3</p>	<p>50.000€</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Intensitat de vehicles en els diferents carrers de l'actuació. Revisió de la senyalització de forma periòdica per tal que no quedi malmesa per l'ús i el pas del temps (repintar, noves lames, reubicar pals de senyalització per no reduir espai al vianant, etc.).</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

REORDENAR L'AV. CATALUNYA I ELS GIRS A L'ESQUERRA, PASSANT AQUESTS PER ALTRES ITINERARIS SEGURS.

**1. Objectiu a que fa referència:**

OPTIMITZAR EL FUNCIONAMENT DE LA XARXA VIÀRIA

**2. Títol d'actuació:**

REORDENAR L'AV. CATALUNYA I ELS GIRS A L'ESQUERRA, PASSANT AQUESTS PER ALTRES ITINERARIS SEGURS

**3. Descripció actuació:**

Els sentits a l'esquerra sense prioritat de pas són un risc per tots els usuaris de la via, ja que poden donar situacions d'accidentalitat, sobretot els xocs fronto-laterals.

Aquests girs s'intenten reduir el màxim possible a partir d'itineraris que faciliten les incorporacions de manera més àgil sense fer aquests girs, o bé amb senyalització de pas, com semàfors alternatius que indiquin la prioritat en cada cas.

En el cas de l'Aldea, l'Av. Catalunya, vertebradora de tot el sistema viari del municipi i on es localitzen els principals comerços, hi ha un seguit d'incorporacions que permeten els girs a l'esquerra en ambdós sentits.

L'objectiu de la proposta és minimitzar aquests girs per tal de no incrementar el risc d'accident amb aquestes maniobres.

Amb l'actual proposta de l'Ajuntament de remodelar l'Av. Catalunya, aquestes situacions han de quedar solucionades. En cas que s'hagin de conservar alguns dels girs, aquests hauran d'estar correctament senyalitzats o bé buscar alternatives per altres itineraris interiors dels carrers.

**4. Àmbit d'actuació:**

Avinguda de Catalunya

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	Dins del pressupost de la remodelació de l'Av. de Catalunya
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Els mateixos que la remodelació de l'Av. de Catalunya





**FITXA D'ACTUACIÓ:**

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

**1. Objectiu a que fa referència:**

IMPULSAR EL VEHICLE ELÈCTRIC

**2. Títol d'actuació:**

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

**3. Descripció actuació:**

És important impulsar el vehicle elèctric al municipi amb l'objectiu d'afavorir la mobilitat sostenible i reduir les emissions de contaminants fòssils, millorant la qualitat de l'aire i acústica de l'Aldea.

La tendència de la resta de les ciutats europees i catalanes és augmentar la flota de vehicles elèctrics, amb l'augment també dels vehicle híbrids. Per aquest motiu és important integrar a l'Ordenança municipal els diferents beneficis que té adquirir un vehicle elèctric.

L'Ajuntament de l'Aldea té la intenció d'incrementar els punts de recàrrega de vehicle al municipi. Aquests s'han de situar calçada o que se situen a les vies amb una amplada superior de 3 metres per no restar espai útil al vianant, tenint en compte les dotacions mínimes d'estructura de recarrega incloses en el RD 1053/2014.

A continuació es descriuen els avantatges que s'aconsegueixen amb la compra i ús de vehicles elèctrics:

- Avantatges fiscals pels conductors que disposin de vehicle ECO, etiquetes ECO o zero segons la regulació de la DGT... Descomptes en l'impost de circulació.
- Aparcament gratuït a la zona blava.
- Permetre la circulació per zones restringides.
- Ampliació dels horaris de càrrega i descàrrega.

- Reserves d'aparcament preferent i gratuït.
- Reserves d'espai de recàrrega gratuïta.
- Avantatges fiscals a les etiquetes ECO de la DGT.

Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a l'Aldea és necessari portar a terme les següents accions:


- Integrar l'Ordenança de circulació municipal diferents mesures per promoure la mobilitat elèctrica.
- Creació d'estacionaments preferents per a vehicles elèctrics tant en calçada com fora de calçada.



- Zones de recàrrega fora de calçada a nous aparcaments i en calçada prop dels principals edificis públics.





<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1 i 2	6.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Empreses d'estacionament veh. Elèctric	Ús dels estacionaments. Evolució del seu ús.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**REORGANITZAR L'APARCAMENT DE L'ALDEA. APROFITAR L'EXISTÈNCIA D'ESTACIONAMENTS DISSUASSIUS PER ALLIBERAR VEHICLES DE L'ESPAI PÚBLIC I DELS CARRERS ESTRETS DEL MUNICIPI.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORA I OPTIMITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC FINAL DESTINAT A OFERTA D'ESTACIONAMENT

**2. Títol d'actuació:**

**REORGANITZAR L'APARCAMENT DE L'ALDEA. APROFITAR L'EXISTÈNCIA D'ESTACIONAMENTS DISSUASSIUS PER ALLIBERAR VEHICLES DE L'ESPAI PÚBLIC I DELS CARRERS ESTRETS DEL MUNICIPI.**

**3. Descripció actuació:**

La concepció de l'espai públic ha anat modificant el seu criteri en els anys. Amb l'aparició del vehicle privat, l'espai pel vianant va quedar de mode residual, donant major protagonisme al cotxe, tant en espai de calçada, com espai per estacionar.

És per aquest fet, juntament amb la morfologia que s'ha heretat a l'Aldea, que molts dels carrers interiors són gairebé exclusius pels vehicles, amb aparcament a banda i banda, calcades amples i unes voreres residuals amb menys de 0,9 m d'amplada útil i amb senyals per vehicles que redueixen encara més la bona circulació del vianant.

Sovint els vianants han de circular per la calçada, o bé es troben obstacles en les voreres estretes que trenquen els itineraris a peu.

A més, al municipi de l'Aldea ha incrementat la seva oferta d'estacionament amb solars pavimentats i carrers de nova construcció.

Actualment hi ha una sobreoferta en l'estacionament, ja que a la nit, l'ocupació en els no regulats és inferior al 40%.

Les actuacions associades a aquesta proposta rau en reordenar l'estacionament, actualment repartit per tots els carrers de l'Aldea i amb una sobreoferta en tot el municipi.

Reduint l'estacionament dels carrers on hi ha a banda i banda a una sola i posant aquest estacionament en els solars habilitats, es podran fer altres actuacions pels vianants i alliberar espai.

Cal senyalitzar verticalment l'accés als diferents aparcaments dissuasius de l'Aldea des de les diferents entrades, per tal de redirigir als residents i visitants a aquests espais.

També cal senyalitzar els carrers on l'estacionament en alguna de les voreres o ambdues desapareixerà.

Tipologia de places	% ocupació diürn	Tipologia de places	% ocupació nocturna
No regulat	30%	No regulat	37%
Moto	0%	Moto	0%
CD	0%	CD	0%
Solar	14%	Solar	12%
PMR	20%	PMR	9%



<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p> <p>Tot el nucli urbà</p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p><b>6. Fase:</b></p> <p>Fases 1 i 2</p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p> <p>10.000€</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p> <p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p> <p>Seguiment de les infraccions d'estacionament en el conjunt del municipi, detectant aquells punts on s'ha realitzat alguna actuació d'estacionament.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**ESTUDI DEL FUNCIONAMENT DE LA CID A L'ALDEA.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

FOMENTAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES EFICIENT

**2. Títol d'actuació:**

**ESTUDI DEL FUNCIONAMENT DE LA CID A L'ALDEA**

**3. Descripció actuació:**

La Càrrega i Descàrrega de mercaderies per un municipi és important per l'activitat del mateix. L'activitat de la ciutat, en part, és gràcies a l'activat comercial, la restauració i aquests han de tenir un aprovisionament del material necessari per continuar l'activitat latent.

A l'Aldea hi ha diferents zones de càrrega i descàrrega. La majoria es localitzen a l'Av. Catalunya i als carrers adjacents a aquesta. La seva ubicació dona resposta a les necessitats dels comerços de l'entorn, ja que es tracta d'una avinguda on hi ha la major part del comerç del municipi. L'horari de regulació és de 8:00 a 11:00 i de 19:00 a 21:00 h amb un màxim de 40 minuts d'estada.

L'oferta d'estacionament és residual, representant un 0,1% del total de l'oferta d'estacionament.

Fer un estudi exclusiu de com funciona actualment la càrrega i descàrrega per fer propostes de millora per la DUM, estudiar les places actuals si funcionen o són necessàries en altres ubicacions més funcionals.


Analitzar l'horari actual si compleix amb les necessitats comercials o es pot regular per establir un horari de matins que ajudin i minimitzin la circulació de vehicles pesants per l'Aldea i tenir un control horari.

Analitzar si és factible proposar una microplataforma a l'Aldea.







<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el nucli urbà	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fase 6	5.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Comerciants del municipi	Compliment horari dels vehicles comercials, compliment per part dels vehicles comercials en l'aparcament i les zones habilitades.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS EN LA RENOVACIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS, JA SIGUIN MOTOS O COTXES DE LA POLICIA LOCAL, COM VEHICLES DE NETEJA.

**1. Objectiu a que fa referència:**

ADEQUAR LES EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE DEGUDES A LA MOBILITAT A LA NORMATIVA VIGENT

**2. Títol d'actuació:**

CONSIDERAR CRITERIS ECOLÒGICS EN LA RENOVACIÓ DE LA FLOTA DE VEHICLES MUNICIPALS, JA SIGUIN MOTOS O COTXES DE LA POLICIA LOCAL, COM VEHICLES DE NETEJA

**3. Descripció actuació:**

A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat per tal de reduir les emissions contaminants.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de les flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plec de condicions dels contractes de serveis destinats a altres partides pressupostàries (a part de les partides de mobilitat).

Es proposa canviar progressivament els vehicles de policia per vehicles sostenibles i incorporar vehicles nets en el servei de neteja.




Exemple vehicle híbrid

L'objectiu de la proposta rau en avançar en:

- Reduir les emissions de contaminants fòssils, millorant la qualitat de l'aire i la qualitat acústica del municipi, per augmentar la salut dels residents i dels visitants.
- Potenciar els vehicles nets i les noves tecnologies en la flota de vehicles municipals.

Per tal de millorar les condicions ambientals es proposa:

- **Renovar tota la flota, incorporant vehicles híbrids i elèctrics.**

<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	100.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Control anual de la flota municipal en quant a la renovació dels vehicles per altres nets.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**CONTROL DE LES EMISSIONS PERIÒDICAMENT**

**1. Objectiu a que fa referència:**

CONTROLAR I DISMINUIR LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA DEGUDA A LA MOBILITAT

**2. Títol d'actuació:**

**CONTROL DE LES EMISSIONS A L'ALDEA PERIÒDICAMENT**

**3. Descripció actuació:**

El control de les emissions de contaminants produïts pel trànsit a les principals vies del municipi, i l'extrapolació de les dades als quilòmetres realitzats és necessària per tal de poder donar compliment a la normativa europea.

Es proposa contractar a una empresa externa per fer mesures puntuals en punts estratègics del terme municipal.

L'objectiu principal es basa en conèixer les emissions del municipi per millorar la qualitat de l'aire del municipi, per augmentar la salut dels residents i dels visitants.

Sol·licitar a una empresa externa el control de les emissions per tal d'aconseguir:

Reduir l'impacte acústic:

- Aconseguir que els vehicles de l'Ajuntament i els de transport públic siguin el màxim de nets possibles, ja siguin elèctrics o híbrids.

Controlar l'evolució dels principals contaminants:

- Estudiar la elaboració d'un informe de qualitat de l'aire que promogui la Diputació de Tarragona.
- Incidir en carrers amb major concentració de partícules com poden ser l'Avinguda Catalunya i als entorns de les escoles. Es proposa fer una mesura abans de fer les propostes de l'EMUS i després, per analitzar l'evolució i avaluar l'efectivitat de les actuacions.

**4. Àmbit d'actuació:**

Tot el municipi

**5. Zona d'actuació:**



**6. Fase:**

Fases 1, 2 i 3

**7. Estimació cost (en €):**

3.000€

8. Possibles fonts de finançament:	9. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de L'Aldea	Avaluació dels principals contaminants en els punts de mesura. Seguiment dels mateixos en diferents anys, una vegada realitzades diferents actuacions de millora per analitzar els canvis en els nivells dels contaminants.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

CONTINUAR FENT CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA, SENSIBILITZACIÓ I COMUNICACIÓ EN MATÈRIA DE SEGURETAT VIÀRIA.

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR LA INFORMACIÓ, LA FORMACIÓ DE LA CIUTADANIA RESPECTE A LA MOBILITAT SOSTENIBLE I LA SENYALITZACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

**2. Títol d'actuació:**

CONTINUAR FENT CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA, SENSIBILITZACIÓ I COMUNICACIÓ EN MATÈRIA DE SEGURETAT VIÀRIA

**3. Descripció actuació:**

La seguretat viària a l'Aldea es considera una responsabilitat compartida. L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat. Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

Es proposa realitzar de forma periòdica campanyes de sensibilització sobre mobilitat sostenible i segura i, especialment, continuar realitzant campanyes d'educació viària al conjunt de la població.

L'accidentalitat i sinistralitat és una externalitat de la mobilitat que afecta a tots els ciutadans, tant als residents com als visitants, i és una problemàtica on les diferents entitats encarregades han de posar de la seva part per tal de millorar i disminuir els accidents.

L'objectiu d'aquesta proposta és:

- Reduir l'accidentalitat a l'Aldea.
- Treballar conjuntament els ciutadans i les entitats públiques i privades en temes de seguretat viària, per acordar les millors propostes per a cada cas.

Augmentar la seguretat tant dels vianants i bicicletes com de la resta de modes de transport.

Per tal de millorar la seguretat viària es proposa:

- Realitzar reunions temàtiques especialitzades en els accidents de trànsit.
- Millorar la coordinació entre la Policia Local i mobilitat respecte la informació sobre accidents al municipi.
- Campanyes per promocionar els modes de transport més sostenibles com per exemple el dia sense cotxes o bé des de les escoles es poden realitzar tallers de seguretat viària per impartir la importància de conèixer les normes de seguretat i incidir en aspectes sobre la contaminació mitjançant el joc.





<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	350€/any
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Centres Escolars, AMPA	<p>Campanyes periòdiques, enquestes a la població sobre seguretat viària per analitzar si les campanyes incideixen en canvi d'hàbits o en les bones pràctiques de la mobilitat segura.</p> <p>Evolució dels accidents en els darrers anys una vegada implantades les propostes de l'EMUS.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

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

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR LA INFORMACIÓ, LA FORMACIÓ DE LA CIUTADANIA RESPECTE A LA MOBILITAT SOSTENIBLE I LA SENYALITZACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

**2. Títol d'actuació:**

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

**3. Descripció actuació:**

Es tracta de realitzar una campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut, medi ambient amb l'objectiu d'organitzar i col·laborar diferents actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.

Una de les principals voluntats del EMUS és potenciar els desplaçaments en bicicleta degut a que reporta grans beneficis, tant en la salut com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament es proposa que l'Ajuntament organitzi i col·labori anualment en actes de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i realitzar, anualment, una campanya de sensibilització sobre aquest mitjà de transport.

Per tal de fomentar la correcta utilització de la bicicleta, cal fer una tasca d'informar i conscienciar als usuaris i potencials usuaris de la mateixa com són els visitants i turistes.

L'objectiu de la proposta rau en:

Promocionar i potenciar el correcte ús de la bicicleta pel municipi.


Millorar la qualitat urbana de la ciutat i convidar als residents i visitants a desplaçar-se en bicicleta.

Per tal de millorar les estratègies de comunicació es proposa:

- Campanya de comunicació per divulgar la utilització de la bicicleta i les vies per on es pot circular. Aquestes campanyes es poden implantar a les escoles, col·lectius, centres de treball, equipaments, etc.
- Campanya del dia sense cotxe, potenciant l'ús de la bicicleta.



Campanyes de sensibilització, dia sense cotxe

<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Tot el municipi	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	350€ / any
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Centres Escolars, AMPA	Seguiment de les campanyes entre els usuaris de les bones pràctiques en l'ús i circulació de la bicicleta com a mode de transport pel municipi.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA A LES ESCOLES, FER PROMOCIÓ DE LA BICICLETA ENTRE ELS DOCENTS I L'ALUMNAT.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR LA INFORMACIÓ, LA FORMACIÓ DE LA CIUTADANIA RESPECTE A LA MOBILITAT SOSTENIBLE I LA SENYALITZACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

**2. Títol d'actuació:**

**CAMPANYES D'EDUCACIÓ VIÀRIA A LES ESCOLES, FER PROMOCIÓ DE LA BICICLETA ENTRE ELS DOCENTS I L'ALUMNAT**

**3. Descripció actuació:**

Actualment, l'Aldea fa promocions i campanyes a les escoles per promocionar els modes actius i els seus beneficis per arribar als centres d'educació.

S'ha estudiat que els centres educatius són punts de gran concentració de gasos contaminants, donat la gran quantitat de vehicles que en hores punta es concentren en els entorns dels mateixos.

Per aquest motiu és necessari que tots els alumnes que puguin, realitzin el desplaçament en modes sostenibles, ja que beneficien no tan sols al medi ambient, sinó que també reforcen la concentració, estar desperts, i la salut dels menors.

Continuar fent promocions anuals de la bicicleta i campanyes d'educació viària en els centres escolars de l'Aldea. Així com als docents i als pares, mares i tutors per tal que ells també siguin conscients de les bones maneres de la bicicleta i com circular correctament.

Amb el desplegament de la xarxa ciclista de l'Aldea s'aconseguirà connectar tots els vials de manera segura, principalment des de l'Av. Catalunya connectant amb els carrils bici actuals i futurs dels entorns escolars.

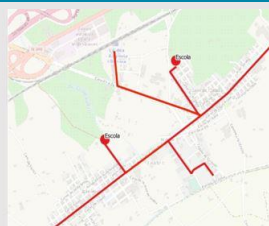
També és important que els centres educatius disposin de punts d'ancoratge de bicicletes i que aquests siguin segurs per evitar robatoris.

Per incentivar als menors i fer proves, si aquests no disposen de bicicleta pròpia, seria convenient i una bona actuació, que els centres educatius poguessin llogar bicicletes per tal de deixar als menors i fer aquestes proves d'arribar a l'escola amb bicicleta.

**4. Àmbit d'actuació:**

Escoles del municipi

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	350€ / any
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea, Centres Escolars, AMPA	Nombre de menors que arriben en bicicleta als centres educatius, fer enquestes als alumnes i famílies sobre la mobilitat en bicicleta per l'Aldea sobre seguretat, connectivitat, estacionament, etc.


**FITXA D'ACTUACIÓ:**
**FER CAMPANYES I ACTES DE PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT A PEU. SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE. RUTA DEL 10K.**
**1. Objectiu a que fa referència:**

MILLORAR LA INFORMACIÓ, LA FORMACIÓ DE LA CIUTADANIA RESPECTE A LA MOBILITAT SOSTENIBLE I LA SENYALITZACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

**2. Títol d'actuació:**
**FER CAMPANYES I ACTES DE PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT A PEU. SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE. RUTA DEL 10K.**
**3. Descripció actuació:**

Les diferents formes opcions que trien els ciutadans per moure's per la ciutat depenen de la infraestructura del municipi, les condicions de l'espai públic, la morfologia de les vies entre altres aspectes a destacar.

Tot i així, en darrer terme l'opció modal dependrà de la tria personal que faci el propi ciutadà. És per aquest motiu que són molt positives les campanyes i actes a favor dels desplaçaments en modes més sostenibles: mobilitat a peu, en bicicleta, en transport públic o en vehicle elèctric, així com continuar treballant en la divulgació d'aquesta informació, mitjançant accions de promoció, jornades, reunions i fòrums entorn la mobilitat sostenible.

Cal crear una cultura on la gent triï caminar, adequant el municipi per fer-lo el màxim de confortable possible, així com descrivint els beneficis que s'obtenen caminant tant a nivell de salut com a nivell de contaminació.

Per tant, es proposa realitzar més actes i campanyes per promocionar la mobilitat a peu amb la participació en la Setmana de la Mobilitat Sostenible, la qual té l'objectiu per promoure els desplaçaments amb modes de transport més eficients.

Els objectius principal són els següents:

- Donar a conèixer els avantatges que té caminar en els desplaçaments quotidians, tant per al propi ciutadà com per al districte i la ciutat.
- Incrementar el traspàs modal del vehicle privat a motor cap al mode a peu.
- Contribuir al posicionament de la ciutat com a referent en qüestions de sostenibilitat.

Aconseguir un estil de vida saludable.

A l'igual que els desplaçaments en bici, els viatges a peu són un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.


- Realitzar campanyes de sensibilització per tal que els resident formin part de l'evolució cap a una mobilitat més sostenible.
- Organització d'actes durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible.
- Organitzar tallers de treball amb col·lectius i entitats per tal de fomentar l'activitat a peu a l'interior del municipi.





Setmana de la mobilitat

També és important incentivar a la població a gaudir del seu entorn. L'Aldea ofereix un seguit de rutes d'oci per fer esport i gaudir de la natura. En aquest sentit es proposa crear "Rutes 10 km", on es realitzin diferents plànols de rutes per caminar, anar amb bici, fer esport, que estiguin senyalitzades i en cada km posar una fita indicant la distància efectuada.

<p><b>4. Àmbit d'actuació:</b></p>	<p><b>5. Zona d'actuació:</b></p>
<p>Tot el municipi</p>	
<p><b>6. Fase:</b></p>	<p><b>7. Estimació cost (en €):</b></p>
<p>Fases 1, 2 i 3</p>	<p>350€/any. Senyalització i adequació de rutes d'oci i esport 3.000 €</p>
<p><b>8. Possibles fonts de finançament:</b></p>	<p><b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b></p>
<p>Ajuntament de l'Aldea</p>	<p>Participació en la setmana de la mobilitat sostenible i segura. Ús dels camins rurals a l'entorn de l'Aldea en diferents períodes de l'any.</p>



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**FOMENTAR LA REALITZACIÓ DE PLANS DE DESPLAÇAMENTS D'EMPRESA PER REDUIR EL VEHICLE PRIVAT ENTRE LES PRINCIPALS EMPRESES DELS POLÍGONS I ENTRE MUNICIPIS PROPERS.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

DUR A TERME CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ, A TRAVÉS DELS MITJANS DE COMUNICACIÓ, LES ADMINISTRACIONS I LES ENTITATS CIUTADANES

**2. Títol d'actuació:**

**FOMENTAR LA REALITZACIÓ DE PLANS DE DESPLAÇAMENTS D'EMPRESA PER REDUIR EL VEHICLE PRIVAT ENTRE LES PRINCIPALS EMPRESES DELS POLÍGONS I ENTRE MUNICIPIS PROPERS.**

**3. Descripció actuació:**

Per solucionar la problemàtica dels polígons d'activitat es proposa realitzar Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) al conjunt dels polígons del municipi. Com a punt de partida, convé conèixer el màxim d'informació de les empreses, agrupades en polígons.

El conjunt d'informació pot aportar dades rellevants en quant a la millor forma de gestió de la mobilitat i la detecció de demanda per a un servei de transport públic (concentració en origen i/o destinació, horaris, etc.). Es necessitarà realitzar campanyes de comunicació per fomentar les mesures implantades.

En aquesta línia, la Generalitat de Catalunya ha editat una guia per ajudar a desenvolupar els PDE.




Les actuacions per poder-se implantar són les següents:

- Fer un estudi sobre les empreses que es volen adherir al PDE: Conèixer el nombre de treballadors, horari, lloc de residència, disponibilitat de compartir vehicle, línies de bus. A partir de conèixer aquesta informació es podrà conèixer la millor opció per la seva implantació; sigui un sistema de bus a demanda, servei discrecional, bus llançadora, etc.
- Es realitzaran enquestes entre els treballadors per conèixer les seves prioritats.
- Campanyes de comunicació per fomentar el seu ús.

Les empreses s'han de fer càrrec de la seva implantació.



<b>4. Àmbit d'actuació:</b>	<b>5. Zona d'actuació:</b>
Empreses dels polígons industrials i municipis propers	
<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	2.000€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Empreses dels polígons industrials del municipi	Canvis modals entre els treballadors, enquestes de seguiment a les empreses que implantin un PDE.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

**REMODELAR LA PÁGINA WEB MUNICIPAL PEL QUE FA A LA INFORMACIÓ DE LA MOBILITAT.**

**1. Objectiu a que fa referència:**

DUR A TERME CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ, A TRAVÉS DELS MITJANS DE COMUNICACIÓ, LES ADMINISTRACIONS I LES ENTITATS CIUTADANES

**2. Títol d'actuació:**

**REMODELAR LA PÁGINA WEB MUNICIPAL PEL QUE FA A LA INFORMACIÓ DE LA MOBILITAT**

**3. Descripció actuació:**

Actualment la web municipal de l'Ajuntament de l'Aldea ofereix informació sobre temes de mobilitat que en alguns casos no està actualitzada. Per donar a conèixer més informació sobre el que esdevé al municipi es proposa remodelar la pàgina amb l'objectiu que sigui més entenedora i podent-se afegir nous aplicatius i xarxes socials municipals.

Aquest aplicatiu haurà d'incorporar la següent informació:

- Diagnosi i propostes del EMUS.
- Nous aplicatius de *carpooling*.

A més, pot incloure la següent informació:

- Normativa sobre mobilitat (ordenances de càrrega i descàrrega, sones de vianants, espais d'aparcament...
- Recomanacions per estacionar en vehicle privat, zones blaves, preus, solars...
- Xarxa de carrils clicables i aparcaments per a bicicletes
- Campanyes (Setmana de la mobilitat, educació viària escolars, etc.) i consells a la població per moure's de manera segura i sostenible.
- Avisos a la població (Talls carrers per obres o definitius, remodelació vials, noves infraestructures per modes de transport, etc.).
- Estudis realitzats
- Horaris, línies i freqüències de l'oferta de transport i connectivitats possibles.

Suggeriments i participació ciutadana relacionada amb la mobilitat.

**4. Àmbit d'actuació:**

Tot el municipi

**5. Zona d'actuació:**



<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	200€
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Funcionament de la pàgina web. Informació en APPs municipals sobre mobilitat, foment dels modes actius (a peu i en bicicleta) a través de plataformes mòbils i web.



**FITXA D'ACTUACIÓ:**

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.

**1. Objectiu a que fa referència:**

SEGUIMENT DEL PLA

**2. Títol d'actuació:**

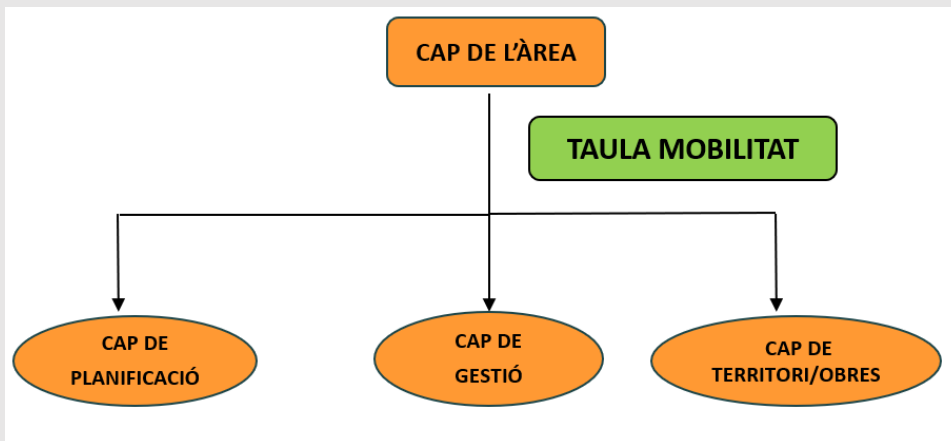
**GENERAR UNA ESTRUCTURA TÈCNICA SUFICIENT I UNA COMISSIÓ DE SEGUIMENT AMB UNA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA I TÈCNICA QUE PERMETI DESENVOLUPAR EL EMUS EFICIENTMENT I MODIFICAR LES ORDENANCES MUNICIPALS AMB LES NOVES INICIATIVES.**

**3. Descripció actuació:**

Per tal de dur a terme les propostes de l'EMUS és importat desenvolupar un equip de seguiment per part de l'Ajuntament, de tècnics i responsables que gestionin cada una d'elles i en facin el seguiment oportú.

Reunions periòdiques de la comissió de mobilitat amb els diferents òrgans participatius.

Creació de la taula de mobilitat i fer reunions de seguiment de les propostes, avaluació de les que s'han consolidat i execució d'aquelles que es fan menció en el present document de l'EMUS.



**4. Àmbit d'actuació:**

Tot el municipi

**5. Zona d'actuació:**





<b>6. Fase:</b>	<b>7. Estimació cost (en €):</b>
Fases 1, 2 i 3	S/D
<b>8. Possibles fonts de finançament:</b>	<b>9. Indicador d'avaluació de proposta:</b>
Ajuntament de l'Aldea	Avaluació de les propostes executades, funcionament i consolidació al territori i població. Participació ciutadana d'avaluació-acceptació de les propostes mitjançant enquestes, xerrades a l'ajuntament o a la web.

## ANNEX II: ENQUESTES

## ANNEX III: AFORAMENTS



**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



Lloc: **Av. Catalunya - MONTURIOL**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h** 0,317  
 Horari tarda: **15 a 19h** 0,322

Mov. 1						Mov. 2					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	2	2	5	08 h	36	40	44	30	150
09 h	1	0	4	1	6	09 h	24	42	49	31	146
10 h	3	5	2	1	11	10 h	40	35	42	40	157
11 h	1	3	3	1	8	11 h	41	38	33	59	171
12 h	2	1	3	2	8	12 h	68	59	39	44	210
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	2	1	1	2	6	15 h	43	46	38	55	182
16 h	4	1	1	1	7	16 h	47	30	38	43	158
17 h	0	2	0	1	3	17 h	47	39	42	38	166
18 h	4	1	1	2	8	18 h	68	50	39	63	220
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				38	Total de:	8 a 13h				834
Total de:	15 a 19h				24	Total de:	15 a 19h				726
Període aforament					62	Període aforament					1.560

Mov. 3						Mov. 4					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	3	1	0	23	27	08 h	2	1	1	1	5
09 h	7	1	2	0	10	09 h	3	1	0	3	7
10 h	1	2	0	2	8	10 h	1	0	1	1	3
11 h	1	3	3	6	13	11 h	0	2	0	1	3
12 h	2	9	1	1	13	12 h	4	3	2	2	11
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	0	0	0	0	0	15 h	1	0	1	2	4
16 h	6	23	1	2	32	16 h	2	4	0	1	7
17 h	1	1	3	1	6	17 h	0	0	2	0	2
18 h	5	2	1	1	9	18 h	2	4	2	2	10
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				71	Total de:	8 a 13h				29
Total de:	15 a 19h				47	Total de:	15 a 19h				23
Període aforament					118	Període aforament					52



**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



Lloc: **Av. Catalunya - MONTURIOL**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h** 0,317  
 Horari tarda: **15 a 19h** 0,322

Mov. 5					Mov. 6						
Tipus: Vehicles					Tipus: Vehicles						
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	2	0	4	6	08 h	0	1	3	5	9
09 h	0	0	2	1	3	09 h	2	1	0	0	3
10 h	1	1	2	1	5	10 h	2	0	1	0	3
11 h	0	4	1	3	8	11 h	2	0	0	2	4
12 h	1	1	0	0	2	12 h	2	0	0	1	3
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	0	0	0	0	0	15 h	1	1	2	0	4
16 h	0	3	0	0	3	16 h	1	2	1	1	5
17 h	2	1	2	1	6	17 h	1	0	1	2	4
18 h	1	0	2	0	3	18 h	3	4	3	2	12
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				24	Total de:	8 a 13h				22
Total de:	15 a 19h				12	Total de:	15 a 19h				25
Període aforament					36	Període aforament					47

Mov. 7					Mov. 8						
Tipus: Vehicles					Tipus: Vehicles						
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	2	3	8	10	23	08 h	25	37	41	36	139
09 h	10	3	3	1	17	09 h	25	54	65	32	176
10 h	1	1	0	1	3	10 h	32	29	40	37	138
11 h	1	2	8	10	21	11 h	38	49	32	32	151
12 h	5	20	2	8	35	12 h	50	44	51	46	191
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	1	1	1	3	6	15 h	39	40	48	42	169
16 h	8	2	2	1	13	16 h	41	44	71	51	207
17 h	1	2	1	0	4	17 h	53	49	56	51	209
18 h	2	3	2	1	8	18 h	60	61	58	77	256
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				99	Total de:	8 a 13h				795
Total de:	15 a 19h				31	Total de:	15 a 19h				841
Període aforament					130	Període aforament					1.636





**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



Lloc: **Av. Catalunya - MONTURIOL**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h**      0,317  
 Horari tarda: **15 a 19h**      0,322

Mov. <b>9</b> Tipus: Vehicles						Mov. <b>10</b> Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	0	1	1	2	08 h	2	4	2	3	11
09 h	1	2	3	1	7	09 h	3	12	3	3	21
10 h	0	1	3	2	6	10 h	0	0	0	3	3
11 h	2	9	1	5	17	11 h	3	2	1	0	6
12 h	3	5	2	2	12	12 h	8	8	15	4	35
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	2	4	4	2	12	15 h	0	1	1	0	2
16 h	1	2	3	1	7	16 h	4	3	17	3	27
17 h	2	0	3	1	6	17 h	2	5	2	0	9
18 h	3	2	2	1	8	18 h	1	2	4	0	7
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				44	Total de:	8 a 13h				76
Total de:	15 a 19h				33	Total de:	15 a 19h				45
Període aforament					77	Període aforament					121

Mov. <b>11</b> Tipus: Vehicles						Mov. <b>12</b> Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	1	0	0	1	08 h	1	3	2	1	7
09 h	2	4	0	0	6	09 h	4	4	2	2	12
10 h	0	0	7	2	9	10 h	4	2	1	3	10
11 h	1	1	0	3	5	11 h	12	11	4	2	29
12 h	0	0	3	1	4	12 h	1	6	4	4	15
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	1	1	0	1	3	15 h	0	1	1	0	2
16 h	0	1	2	1	4	16 h	5	4	0	6	15
17 h	0	2	0	1	3	17 h	2	3	4	2	11
18 h	0	0	1	0	1	18 h	2	6	1	3	12
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				25	Total de:	8 a 13h				73
Total de:	15 a 19h				11	Total de:	15 a 19h				40
Període aforament					36	Període aforament					113





Lloc: **Av. Catalunya - MONTURIOL**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**



Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h**      Coeficients **0,317**  
 Horari tarda: **15 a 19h**      **0,322**

**VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT**

Movim.	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,317	38	0,322	24	97
2	0,317	834	0,322	726	2.441
3	0,317	71	0,322	47	185
4	0,317	29	0,322	23	81
5	0,317	24	0,322	12	56
6	0,317	22	0,322	25	74
7	0,317	99	0,322	31	203
8	0,317	795	0,322	841	2.560
9	0,317	44	0,322	33	121
10	0,317	76	0,322	45	189
11	0,317	25	0,322	11	56
12	0,317	73	0,322	40	177

**VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ**

Secció	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,317	943	0,322	797	2.723
B	0,317	107	0,322	68	274
C	0,317	75	0,322	60	211
D	0,317	936	0,322	789	2.700
E	0,317	938	0,322	905	2.884
F	0,317	194	0,322	90	444
G	0,317	174	0,322	96	423
H	0,317	893	0,322	911	2.823



Aforament Manual

Av. Catalunya - N-235

Municipi: L'Aldea

Data: dimarts, 24 - novembre - 2020

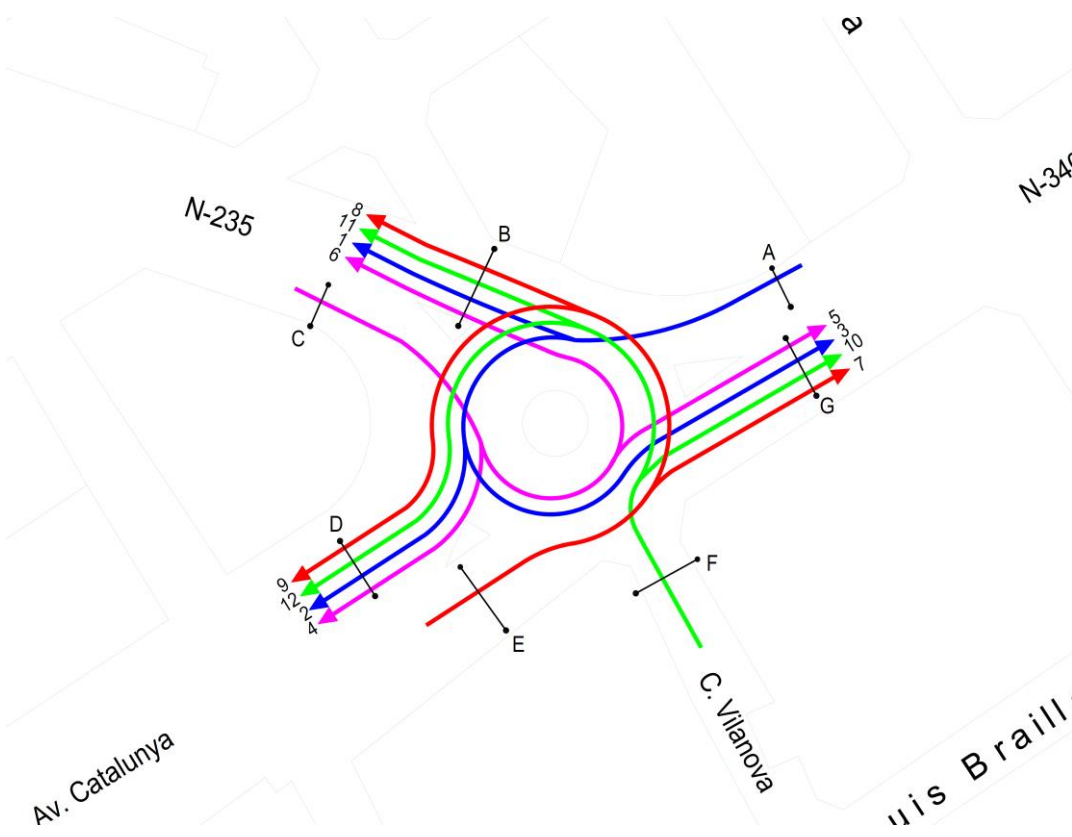
Tipus: Vehicles

		Coefficients
Horari matí:	8 a 13h	0,000
Horari tarda:	15 a 19h	0,000

Per a:



Ajuntament de l'Aldea



dijous, 3 - desembre - 2020

Lloc: **Av. Catalunya - N-235**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h** 0,000  
 Horari tarda: **15 a 19h** 0,000

**Coefficients**

Mov. 1						Mov. 2					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	15	12	17	20	63	08 h	15	16	38	40	109
09 h	13	16	11	13	54	09 h	39	28	32	35	134
10 h	16	23	14	13	66	10 h	28	35	23	24	110
11 h	9	12	10	13	44	11 h	19	23	19	16	77
12 h	7	15	11	17	50	12 h	14	19	23	20	76
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	9	11	10	10	41	15 h	27	22	28	26	103
16 h	7	11	12	11	41	16 h	29	31	32	41	133
17 h	12	13	15	12	51	17 h	35	38	33	42	148
18 h	13	18	13	18	62	18 h	38	43	37	4	122
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				277	Total de:	8 a 13h				506
Total de:	15 a 19h				195	Total de:	15 a 19h				506
Període aforament					472	Període aforament					1.012

Mov. 3						Mov. 4					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	1	0	3	2	6	08 h	18	15	22	31	86
09 h	4	2	3	5	14	09 h	34	23	16	19	92
10 h	7	3	4	2	8	10 h	24	24	18	21	87
11 h	4	5	3	8	20	11 h	22	18	24	20	84
12 h	3	5	3	1	12	12 h	22	18	16	23	79
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	1	1	1	1	4	15 h	19	17	13	28	77
16 h	0	2	9	14	25	16 h	20	15	29	20	84
17 h	3	4	8	7	22	17 h	20	23	27	16	86
18 h	9	12	6	5	32	18 h	27	31	22	25	105
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				60	Total de:	8 a 13h				428
Total de:	15 a 19h				83	Total de:	15 a 19h				352
Període aforament					143	Període aforament					780

Lloc: **Av. Catalunya - N-235**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h** Coeficients 0,000  
 Horari tarda: **15 a 19h** Coeficients 0,000

Mov. 5						Mov. 6					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	24	24	25	18	91	08 h	4	2	3	3	12
09 h	41	34	28	34	137	09 h	2	3	2	0	7
10 h	27	22	28	25	102	10 h	5	2	0	3	10
11 h	23	24	20	24	91	11 h	2	3	1	2	8
12 h	29	25	23	29	106	12 h	2	3	3	0	8
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	20	13	18	14	65	15 h	2	3	1	3	9
16 h	12	19	17	20	68	16 h	1	1	0	5	7
17 h	23	18	18	19	78	17 h	0	1	2	1	4
18 h	16	27	26	19	88	18 h	2	0	1	0	3
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				527	Total de:	8 a 13h				45
Total de:	15 a 19h				299	Total de:	15 a 19h				23
Període aforament					826	Període aforament					68

Mov. 7						Mov. 8					
Tipus: Vehicles						Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	23	21	39	29	112	08 h	30	27	30	37	124
09 h	45	36	34	28	143	09 h	25	22	29	26	102
10 h	32	35	19	21	107	10 h	42	28	21	20	111
11 h	28	23	12	18	81	11 h	21	24	20	15	80
12 h	22	29	18	27	96	12 h	19	23	24	21	87
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	16	24	21	21	82	15 h	20	18	11	21	70
16 h	18	17	22	31	88	16 h	25	20	15	23	83
17 h	30	26	30	26	112	17 h	17	21	22	13	73
18 h	23	34	24	23	104	18 h	19	14	19	22	74
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				539	Total de:	8 a 13h				504
Total de:	15 a 19h				386	Total de:	15 a 19h				300
Període aforament					925	Període aforament					804

**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



Lloc: **Av. Catalunya - N-235**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**

**Coefficients**

Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h**  
 Horari tarda: **15 a 19h**

Mov. <b>9</b> Tipus: Vehicles						Mov. <b>10</b> Tipus: Vehicles					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	3	2	4	1	10	08 h	0	0	0	0	0
09 h	1	5	3	2	11	09 h	1	0	0	0	1
10 h	5	1	1	3	10	10 h	0	0	0	0	0
11 h	0	0	1	3	4	11 h	0	0	0	0	0
12 h	1	1	0	1	3	12 h	0	1	0	0	1
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	2	3	3	1	9	15 h	0	0	0	0	0
16 h	5	3	1	3	12	16 h	0	0	0	0	0
17 h	5	4	3	2	14	17 h	0	0	0	0	0
18 h	2	3	0	0	5	18 h	1	0	1	1	3
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				38	Total de:	8 a 13h				2
Total de:	15 a 19h				40	Total de:	15 a 19h				3
Període aforament					78	Període aforament					5

Mov. <b>11</b> Tipus: Vehicles						Mov. <b>12</b> Tipus: Vehicles					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h	0	1	2	5	8	08 h	0	0	0	0	0
09 h	2	4	0	2	8	09 h	0	0	0	0	0
10 h	2	4	2	1	9	10 h	1	0	0	1	2
11 h	2	1	2	2	7	11 h	0	0	0	2	2
12 h	2	5	0	1	8	12 h	0	0	0	0	0
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h	0	0	0	0	0	15 h	0	0	0	1	1
16 h	3	0	1	1	5	16 h	0	0	0	2	2
17 h	0	2	1	0	3	17 h	0	1	0	0	1
18 h	1	4	2	0	7	18 h	0	1	1	0	2
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	8 a 13h				40	Total de:	8 a 13h				4
Total de:	15 a 19h				15	Total de:	15 a 19h				6
Període aforament					55	Període aforament					10







Lloc: **Av. Catalunya - N-235**  
 Municipi: **L'Aldea**  
 Tipus: **Vehicles**



Data: **24-11-2020**  
 Dia de la setmana: **dimarts**

Horari matí: **8 a 13h**      Coeficients **0,000**  
 Horari tarda: **15 a 19h**      Coeficients **0,000**

**VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT**

Movim.	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,338	277	0,240	195	817
2	0,377	506	0,341	506	1.409
3	0,331	60	0,297	83	228
4	0,377	428	0,341	352	1.086
5	0,331	527	0,297	299	1.315
6	0,338	45	0,240	23	118
7	0,331	539	0,297	386	1.473
8	0,338	504	0,240	300	1.391
9	0,377	38	0,341	40	109
10	0,331	2	0,297	3	8
11	0,338	40	0,240	15	95
12	0,377	4	0,341	6	14

**VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ**

Secció	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,322	843	0,353	784	2.411
B	0,338	866	0,240	533	2.421
C	0,347	1.000	0,299	674	2.591
D	0,377	976	0,341	904	2.618
E	0,365	1.081	0,320	726	2.638
F	0,299	46	0,316	24	114
G	0,331	1.128	0,297	771	3.024



Lloc: **Av. Catalunya - Pl. Sol**

Sentit: L'Aldea

Municipi: **ALDEA**

Data: Dimecres, 25 de novembre de 2020

Observació: 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	1	0	1	0,1%
01 h	0	0	0	1	1	0,1%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	0	3	0	3	0,2%
04 h	2	5	0	2	9	0,5%
05 h	5	6	10	11	32	1,7%
06 h	16	12	21	19	68	3,6%
07 h	22	22	34	33	111	5,9%
08 h	22	19	11	27	79	4,2%
09 h	23	24	19	34	100	5,3%
10 h	37	25	35	32	129	6,8%
11 h	27	42	41	33	143	7,6%
12 h	45	53	29	31	158	8,4%
13 h	26	31	21	28	106	5,6%
14 h	44	42	27	26	139	7,4%
15 h	30	25	29	31	115	6,1%
16 h	36	46	43	49	174	9,2%
17 h	50	32	45	37	164	8,7%
18 h	44	39	38	42	163	8,6%
19 h	35	28	21	30	114	6,0%
20 h	13	11	10	19	53	2,8%
21 h	9	8	0	3	20	1,1%
22 h	2	0	2	0	4	0,2%
23 h	0	3	0	1	4	0,2%

**INTENSITAT DIÀRIA** 1.890

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.137	60,2%
Matí (9 a 14 h.)	636	33,7%
Tarda (16 a 19 h.)	501	26,5%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.772	93,8%
Hora Punta Sencera (Q)	174	9,2%
Índex de Variació		52,2%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,3%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,821
IHP (intensitat hora punta)	212
$f_{HV} + f_W$	0,896
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	672
Índex de Saturació	0,316

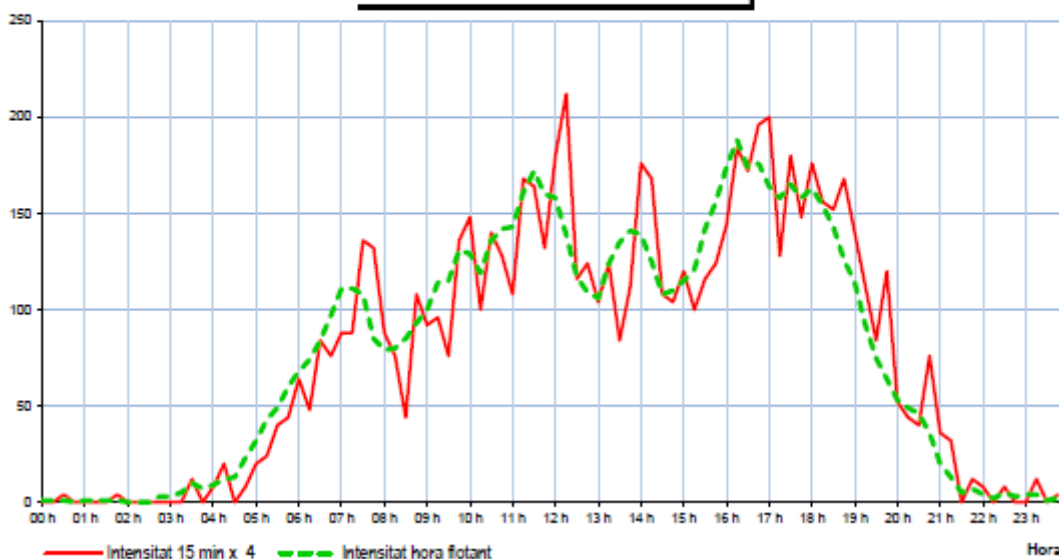
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





Lloc: **Av. Catalunya - Pl. Sol**  
Sentit: **L'Aldea**  
Municipi: **ALDEA**  
Data: **Dijous, 26 de novembre de 2020**  
Observació: **1**



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	1	1	2	0,1%
01 h	1	2	1	0	4	0,2%
02 h	0	0	0	1	1	0,0%
03 h	0	0	2	0	2	0,1%
04 h	2	5	9	3	19	0,9%
05 h	5	5	11	13	34	1,6%
06 h	19	16	27	24	86	4,2%
07 h	26	23	39	37	125	6,1%
08 h	28	23	19	28	98	4,8%
09 h	24	29	31	31	115	5,6%
10 h	22	36	38	29	125	6,1%
11 h	28	47	36	35	146	7,1%
12 h	71	43	28	28	170	8,2%
13 h	25	24	21	35	105	5,1%
14 h	44	48	30	29	151	7,3%
15 h	33	28	32	34	127	6,2%
16 h	39	49	46	52	186	9,0%
17 h	53	35	48	40	176	8,5%
18 h	47	42	41	45	175	8,5%
19 h	38	31	24	33	126	6,1%
20 h	16	14	13	18	61	3,0%
21 h	5	9	1	4	19	0,9%
22 h	0	2	3	1	6	0,3%
23 h	2	1	0	0	3	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA 2.062**

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.198	58,1%
Matí (9 a 14 h.)	661	32,1%
Tarda (16 a 19 h.)	537	26,0%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.911	92,7%
Hora Punta Sencera (Q)	186	9,0%
Índex de Variació		42,1%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,8%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,655
IHP (intensitat hora punta)	284
$f_{HV} + f_W$	0,889
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	667
Índex de Saturació	0,426

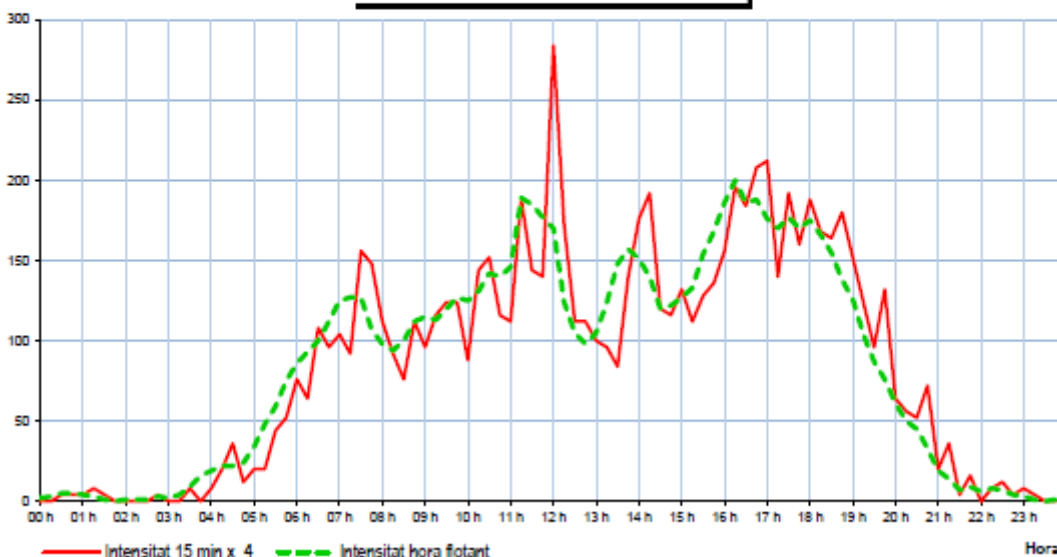
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** Av. Catalunya - Pl. Sol  
**Sentit:** Amposta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	1	0	1	0,1%
01 h	0	0	1	0	1	0,1%
02 h	0	0	1	0	1	0,1%
03 h	2	0	1	0	3	0,2%
04 h	0	2	4	3	9	0,5%
05 h	1	5	7	11	24	1,3%
06 h	17	19	29	43	108	5,8%
07 h	49	34	38	41	162	8,7%
08 h	53	41	29	23	146	7,8%
09 h	37	29	23	31	120	6,5%
10 h	34	37	28	21	120	6,5%
11 h	29	23	20	28	100	5,4%
12 h	31	19	29	11	90	4,8%
13 h	20	22	36	55	133	7,2%
14 h	43	38	30	37	148	8,0%
15 h	26	29	54	41	150	8,1%
16 h	36	34	31	35	136	7,3%
17 h	33	29	42	46	150	8,1%
18 h	52	32	18	20	122	6,6%
19 h	18	25	13	14	70	3,8%
20 h	20	10	11	7	48	2,6%
21 h	1	9	3	0	13	0,7%
22 h	2	1	0	0	3	0,2%
23 h	1	1	0	0	2	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA** 1.860

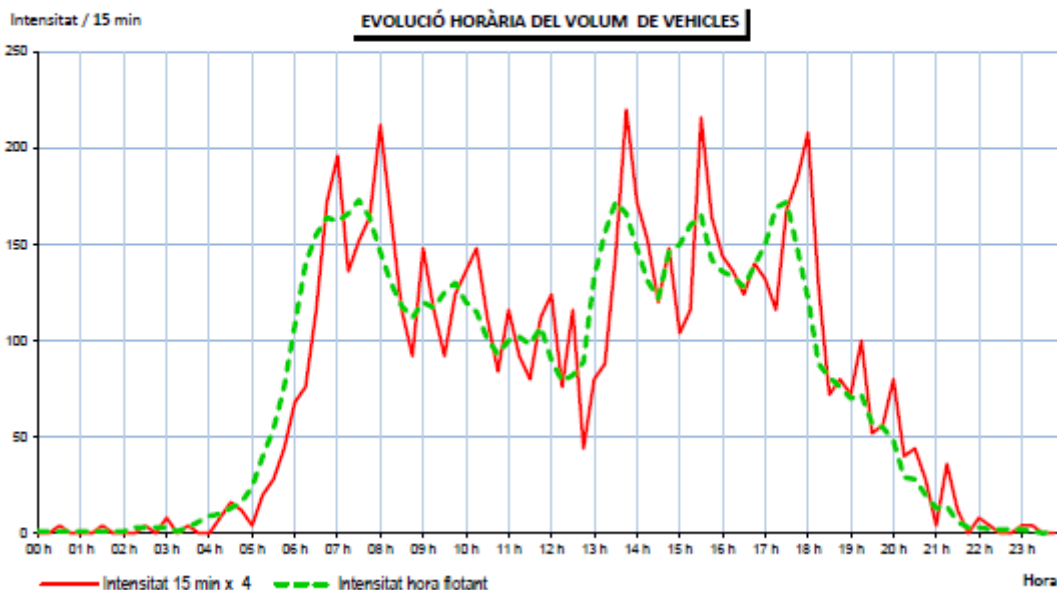
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	971	52,2%
Matí (9 a 14 h.)	563	30,3%
Tarda (16 a 19 h.)	408	21,9%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.711	92,0%
Hora Punta Sencera (Q)	162	8,7%
Índex de Variació		48,6%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,3%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,736
IHP (intensitat hora punta)	220
$f_{HV} + f_W$	0,896
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	672
Índex de Saturació	0,328

Per a:



Ajuntament de l'Aldea





**Lloc:** Av. Catalunya - Pl. Sol  
**Sentit:** Amposta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	2	2	0	4	0,2%
01 h	2	0	0	1	3	0,2%
02 h	0	0	0	1	1	0,1%
03 h	0	1	0	5	6	0,3%
04 h	3	2	6	6	17	0,9%
05 h	2	12	8	19	41	2,1%
06 h	15	21	37	58	131	6,8%
07 h	52	37	34	48	171	8,8%
08 h	52	43	33	25	153	7,9%
09 h	39	32	28	35	134	6,9%
10 h	33	23	27	22	105	5,4%
11 h	18	27	28	36	109	5,6%
12 h	37	36	28	19	120	6,2%
13 h	14	18	42	56	130	6,7%
14 h	31	36	34	31	132	6,8%
15 h	29	31	49	42	151	7,8%
16 h	39	37	36	31	143	7,4%
17 h	29	31	41	44	145	7,5%
18 h	49	36	16	19	120	6,2%
19 h	17	21	19	16	73	3,8%
20 h	13	8	12	3	36	1,9%
21 h	1	2	3	1	7	0,4%
22 h	0	1	0	0	1	0,1%
23 h	0	1	0	0	1	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA** 1.934

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.006	52,0%
Matí (9 a 14 h.)	598	30,9%
Tarda (16 a 19 h.)	408	21,1%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.730	89,5%
Hora Punta Sencera (Q)	171	8,8%
Índex de Variació		46,6%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,8%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,737
IHP (intensitat hora punta)	232
$f_{HV} + f_W$	0,889
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	667
Índex de Saturació	0,348

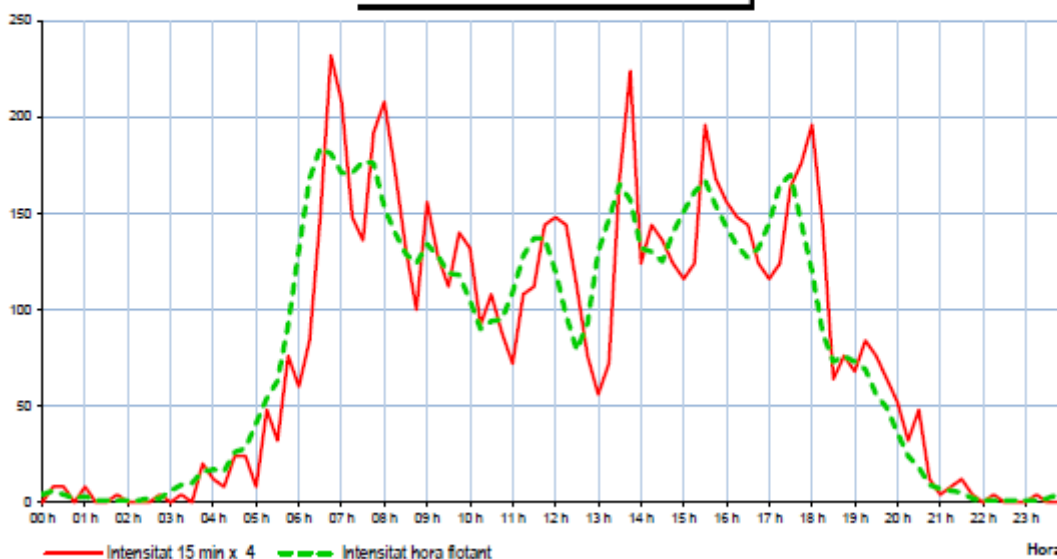
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** Av. Catalunya (Ajuntament)  
**Sentit:** Amposta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	1	0	0	1	0,0%
01 h	2	0	0	0	2	0,1%
02 h	1	0	2	1	4	0,1%
03 h	3	2	1	2	8	0,3%
04 h	1	1	2	3	7	0,2%
05 h	2	3	9	11	25	0,9%
06 h	15	19	32	47	113	3,9%
07 h	51	42	37	56	186	6,5%
08 h	59	61	45	57	222	7,7%
09 h	61	46	35	49	191	6,7%
10 h	47	35	29	38	149	5,2%
11 h	52	59	42	44	197	6,9%
12 h	52	63	37	28	180	6,3%
13 h	40	29	40	73	182	6,3%
14 h	55	50	46	52	203	7,1%
15 h	46	81	78	53	258	9,0%
16 h	60	45	68	74	247	8,6%
17 h	78	72	68	83	301	10,5%
18 h	68	65	47	42	222	7,7%
19 h	41	28	31	21	121	4,2%
20 h	11	9	8	5	33	1,2%
21 h	2	1	3	2	8	0,3%
22 h	3	1	0	1	5	0,2%
23 h	1	1	0	0	2	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.867

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.669	58,2%
Matí (9 a 14 h.)	899	31,4%
Tarda (16 a 19 h.)	770	26,9%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.705	94,3%
Hora Punta Sencera (Q)	301	10,5%
Índex de Variació		50,9%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,3%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,907
IHP (intensitat hora punta)	332
$f_{HV} + f_W$	0,909
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	681
Índex de Saturació	0,487

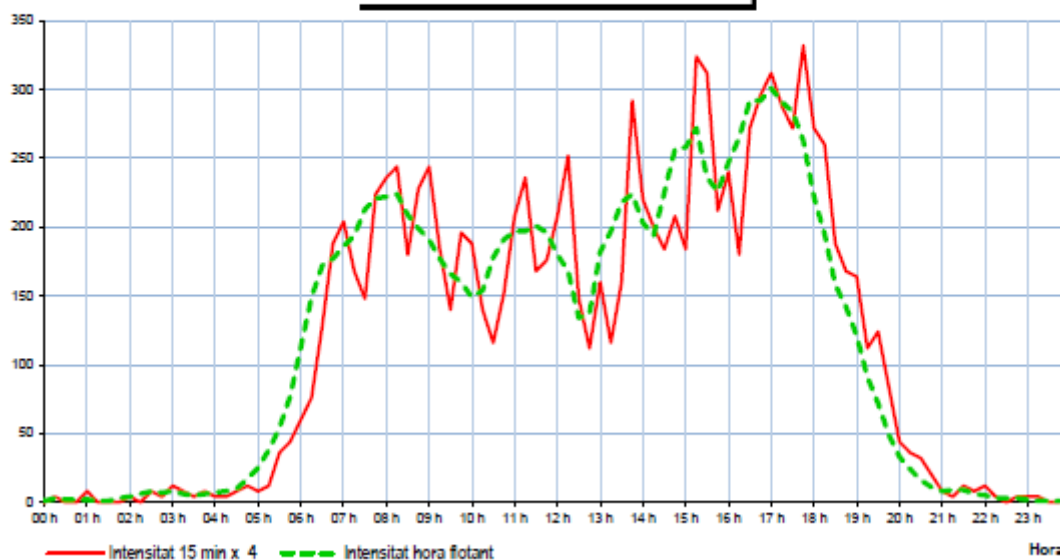
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**







**Lloc:** Av. Catalunya (Ajuntament)  
**Sentit:** Amposta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	1	1	0	2	0,1%
01 h	2	1	0	1	4	0,1%
02 h	0	0	1	2	3	0,1%
03 h	4	4	0	4	12	0,4%
04 h	1	1	3	4	9	0,3%
05 h	1	5	9	11	26	0,9%
06 h	19	21	45	70	155	5,4%
07 h	49	34	49	76	208	7,2%
08 h	62	63	46	59	230	8,0%
09 h	57	37	37	51	182	6,3%
10 h	43	37	42	35	157	5,5%
11 h	50	55	40	41	186	6,5%
12 h	49	62	53	41	205	7,1%
13 h	40	33	43	57	173	6,0%
14 h	49	47	41	44	181	6,3%
15 h	57	58	60	55	230	8,0%
16 h	49	41	54	60	204	7,1%
17 h	69	65	71	71	276	9,6%
18 h	65	61	53	43	222	7,7%
19 h	35	33	37	25	130	4,5%
20 h	25	17	7	11	60	2,1%
21 h	9	7	1	1	18	0,6%
22 h	0	1	0	2	3	0,1%
23 h	0	0	1	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.877

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.605	55,8%
Matí (9 a 14 h.)	903	31,4%
Tarda (16 a 19 h.)	702	24,4%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.665	92,6%
Hora Punta Sencera (Q)	276	9,6%
Índex de Variació		54,8%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,9%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,908
IHP (intensitat hora punta)	304
$f_{HV} + f_W$	0,901
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	676
Índex de Saturació	0,450

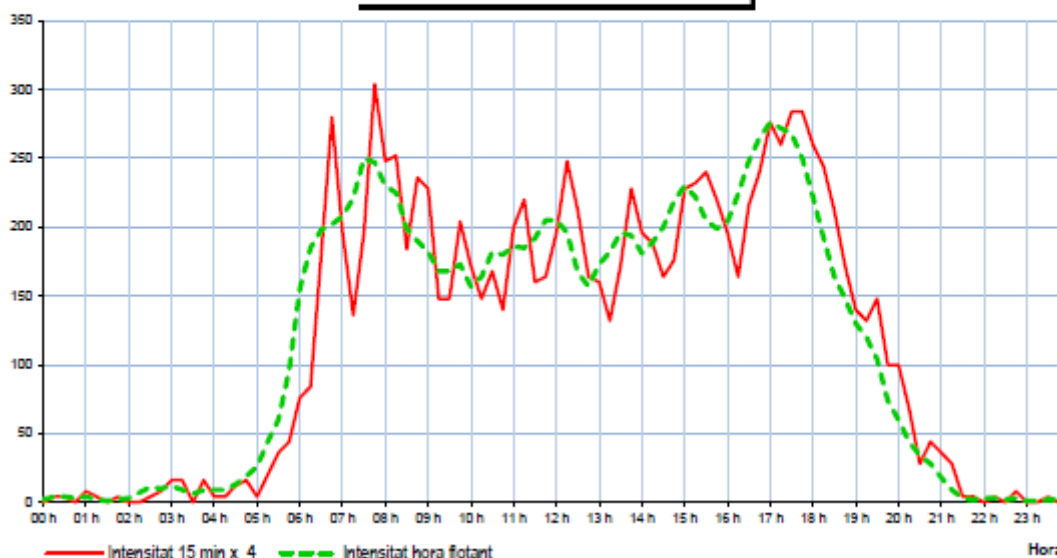
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** Av. Catalunya (Ajuntament)  
**Sentit:** Camarles  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	1	1	2	0,1%
01 h	0	0	0	1	1	0,0%
02 h	0	0	0	1	1	0,0%
03 h	4	3	0	1	8	0,3%
04 h	2	3	4	9	18	0,7%
05 h	11	9	10	18	48	1,8%
06 h	21	30	48	59	158	5,8%
07 h	46	41	47	68	202	7,5%
08 h	74	59	41	31	205	7,6%
09 h	41	38	29	31	139	5,1%
10 h	33	37	31	51	152	5,6%
11 h	44	49	48	47	188	7,0%
12 h	58	44	38	43	183	6,8%
13 h	26	38	37	47	148	5,5%
14 h	55	42	38	31	166	6,1%
15 h	37	41	60	60	198	7,3%
16 h	55	49	47	73	224	8,3%
17 h	77	62	55	55	249	9,2%
18 h	78	49	37	49	213	7,9%
19 h	36	32	23	33	124	4,6%
20 h	21	12	11	9	53	2,0%
21 h	5	7	1	2	15	0,6%
22 h	1	2	1	2	6	0,2%
23 h	0	1	0	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.702

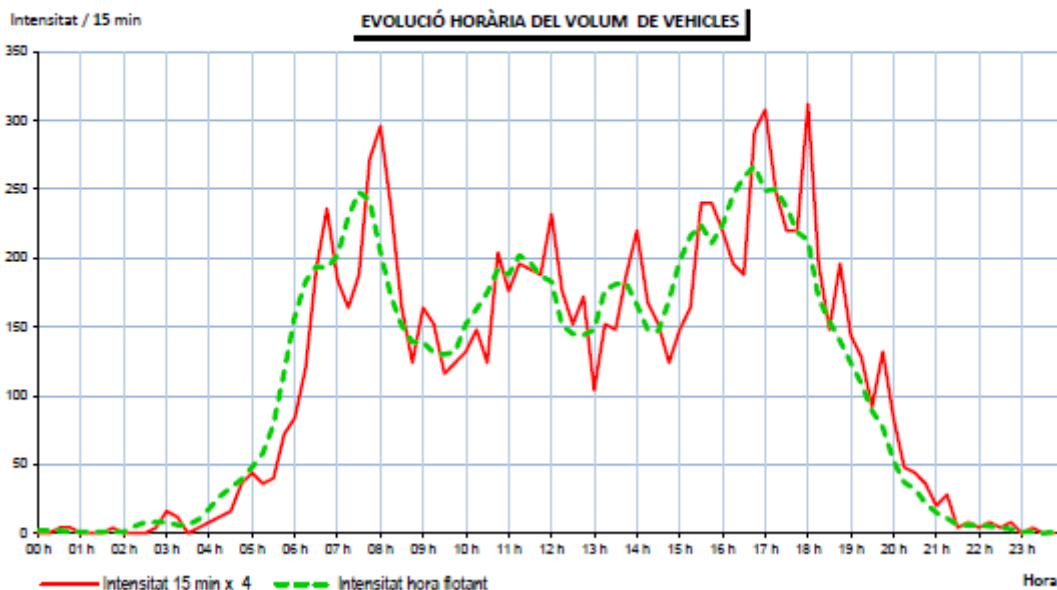
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.496	55,4%
Matí (9 a 14 h.)	810	30,0%
Tarda (16 a 19 h.)	686	25,4%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.465	91,2%
Hora Punta Sencera (Q)	249	9,2%
Índex de Variació		49,4%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,3%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,798
IHP (intensitat hora punta)	312
$f_{HV} + f_W$	0,909
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	681
Índex de Saturació	0,458

Per a:



Ajuntament de l'Aldea





**Lloc:** Av. Catalunya (Ajuntament)  
**Sentit:** Camarles  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	1	1	2	0,1%
01 h	0	0	0	1	1	0,0%
02 h	0	0	0	1	1	0,0%
03 h	5	5	4	3	17	0,6%
04 h	3	6	9	9	27	1,0%
05 h	13	7	10	16	46	1,7%
06 h	23	26	54	61	164	6,1%
07 h	43	40	36	73	192	7,1%
08 h	76	39	31	34	180	6,7%
09 h	39	36	31	33	139	5,1%
10 h	35	39	29	49	152	5,6%
11 h	38	43	42	37	160	5,9%
12 h	41	39	28	39	147	5,4%
13 h	23	35	32	50	140	5,2%
14 h	48	41	33	26	148	5,5%
15 h	37	41	59	55	192	7,1%
16 h	54	49	57	70	230	8,5%
17 h	72	72	67	56	267	9,9%
18 h	68	50	61	55	234	8,7%
19 h	48	43	40	31	162	6,0%
20 h	23	21	17	11	72	2,7%
21 h	9	5	9	3	26	1,0%
22 h	0	1	2	1	4	0,1%
23 h	1	0	0	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.704

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.469	54,3%
Matí (9 a 14 h.)	738	27,3%
Tarda (16 a 19 h.)	731	27,0%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.445	90,4%
Hora Punta Sencera (Q)	267	9,9%
Índex de Variació		50,3%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,9%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,878
IHP (intensitat hora punta)	304
$f_{HV} + f_W$	0,901
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	676
Índex de Saturació	0,450

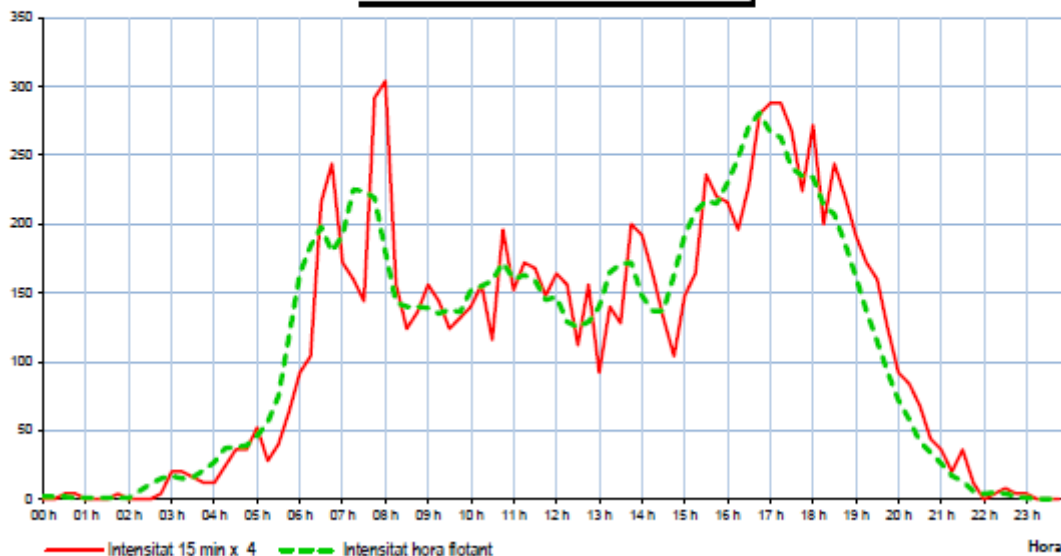
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES





**Lloc:** Av. Catalunya - c. Migdia  
**Sentit:** L'Aldea  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	1	0	0	0	1	0,1%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	2	1	0	3	0,2%
04 h	1	2	0	3	6	0,4%
05 h	1	9	8	18	36	2,2%
06 h	9	11	19	21	60	3,6%
07 h	23	28	22	34	107	6,5%
08 h	31	33	27	29	120	7,3%
09 h	31	28	34	29	122	7,4%
10 h	27	31	29	29	116	7,0%
11 h	31	27	26	30	114	6,9%
12 h	51	25	18	13	107	6,5%
13 h	12	16	24	30	82	5,0%
14 h	26	20	35	22	103	6,3%
15 h	29	46	32	34	141	8,6%
16 h	45	33	32	45	155	9,4%
17 h	46	48	39	35	168	10,2%
18 h	35	30	23	23	111	6,7%
19 h	17	13	8	6	44	2,7%
20 h	6	7	8	5	26	1,6%
21 h	10	9	4	2	25	1,5%
22 h	1	0	0	0	1	0,1%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 1.648

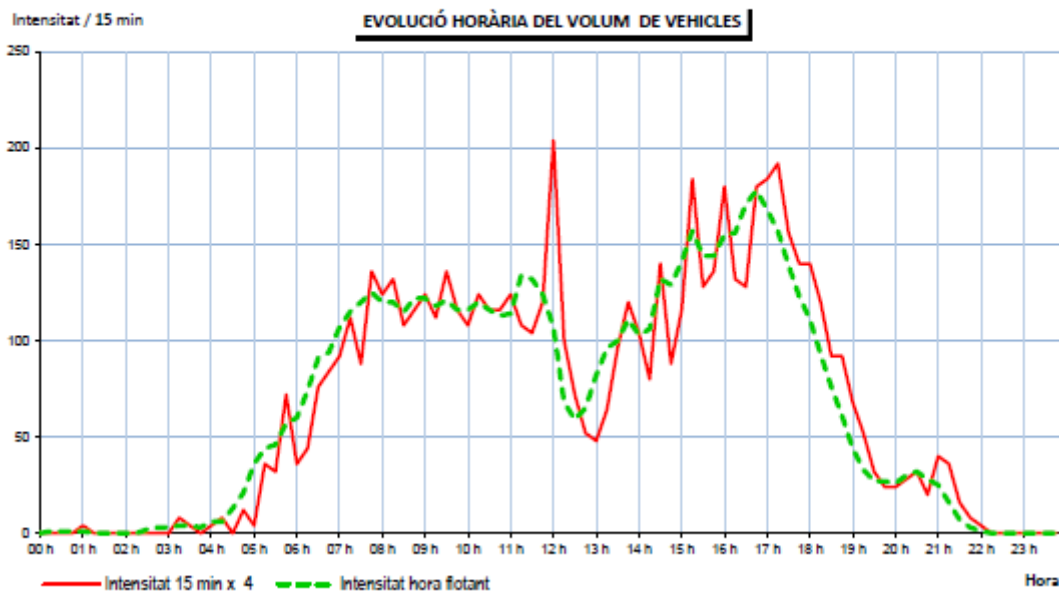
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	975	59,2%
Matí (9 a 14 h.)	541	32,8%
Tarda (16 a 19 h.)	434	26,3%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.542	93,6%
Hora Punta Sencera (Q)	168	10,2%
Índex de Variació		47,2%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,6%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,824
IHP (intensitat hora punta)	204
$f_{HV} + f_W$	0,905
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	679
Índex de Saturació	0,301

Per a:



Ajuntament de l'Aldea




**Lloc:** Av. Catalunya - c. Migdia

**Sentit:** L'Aldea

**Municipi:** ALDEA

**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020

**Observació:** 1


HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	0	1	1	0,1%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	3	1	2	6	0,3%
04 h	2	5	3	5	15	0,8%
05 h	5	14	10	23	52	2,8%
06 h	15	16	28	28	87	4,6%
07 h	32	24	24	41	121	6,4%
08 h	33	35	29	33	130	6,9%
09 h	28	27	32	21	108	5,7%
10 h	28	35	26	25	114	6,0%
11 h	27	34	31	33	125	6,6%
12 h	61	23	22	25	131	6,9%
13 h	21	21	25	31	98	5,2%
14 h	29	22	39	31	121	6,4%
15 h	36	49	38	37	160	8,5%
16 h	49	39	41	51	180	9,5%
17 h	52	49	41	49	191	10,1%
18 h	37	36	31	32	136	7,2%
19 h	29	17	11	9	66	3,5%
20 h	8	5	5	9	27	1,4%
21 h	8	7	3	0	18	1,0%
22 h	2	0	0	1	3	0,2%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 1.890

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.083	57,3%
Matí (9 a 14 h.)	576	30,5%
Tarda (16 a 19 h.)	507	26,8%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.729	91,5%
Hora Punta Sencera (Q)	191	10,1%
Índex de Variació		44,3%

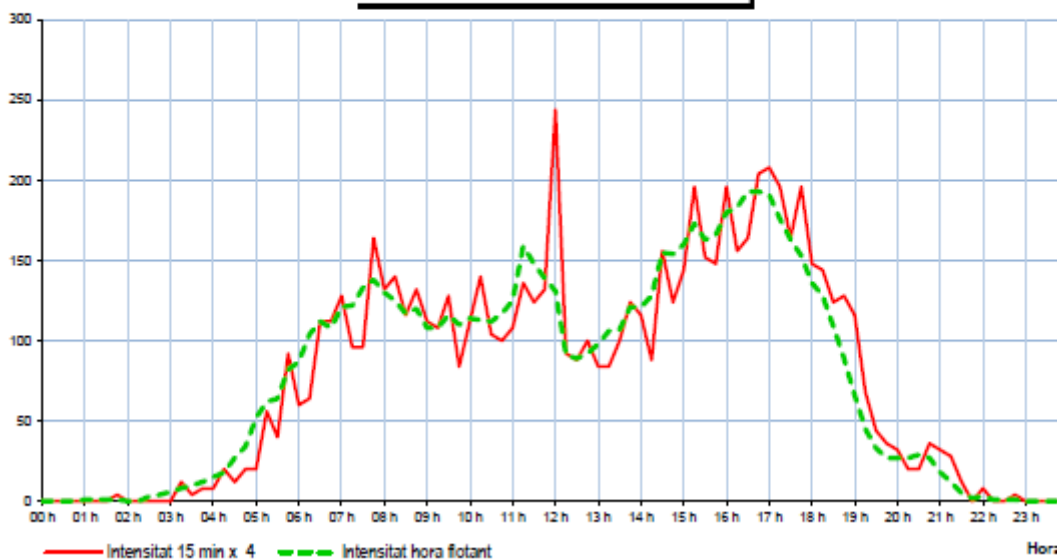
CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,7%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,783
IHP (intensitat hora punta)	244
$f_{HV} + f_W$	0,903
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	678
Índex de Saturació	0,360

Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**






**Lloc:** Av. Catalunya - c. Migdia  
**Sentit:** Camarles  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	1	0	0	0	1	0,0%
02 h	1	0	0	1	2	0,1%
03 h	0	0	0	1	1	0,0%
04 h	0	3	2	4	9	0,4%
05 h	2	9	11	16	38	1,9%
06 h	26	29	43	49	147	7,3%
07 h	51	39	34	44	168	8,3%
08 h	48	37	31	30	146	7,2%
09 h	29	31	44	35	139	6,9%
10 h	36	28	41	34	139	6,9%
11 h	30	31	33	41	135	6,7%
12 h	32	30	31	26	119	5,9%
13 h	32	48	35	37	152	7,5%
14 h	36	23	34	18	111	5,5%
15 h	26	36	25	31	118	5,9%
16 h	36	41	55	58	190	9,4%
17 h	36	44	46	33	159	7,9%
18 h	38	32	21	22	113	5,6%
19 h	15	20	20	25	80	4,0%
20 h	11	7	12	7	37	1,8%
21 h	5	2	2	1	10	0,5%
22 h	1	0	0	0	1	0,0%
23 h	1	0	0	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.016

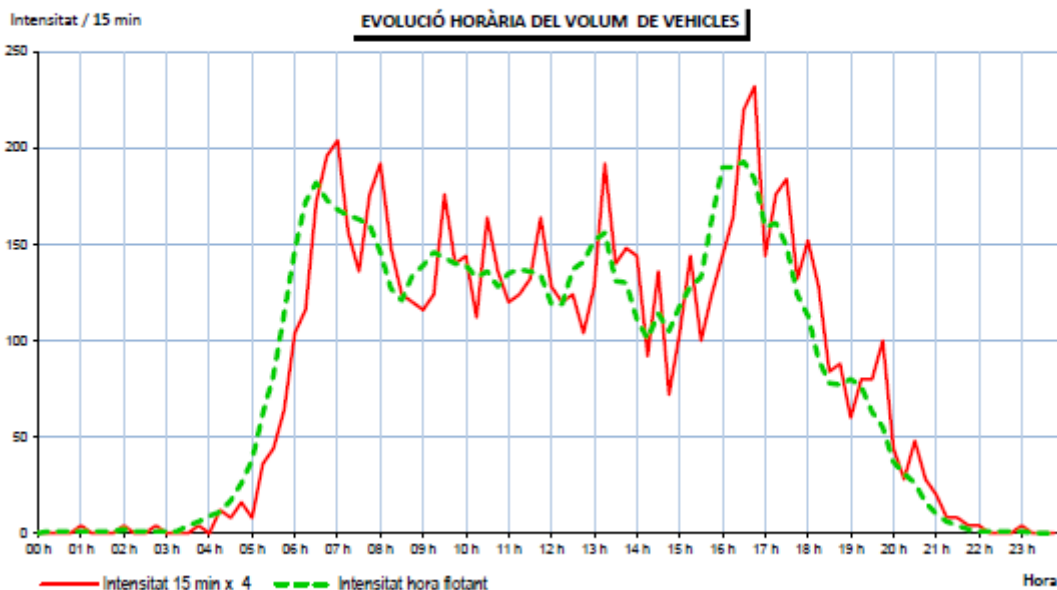
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.146	56,8%
Matí (9 a 14 h.)	684	33,9%
Tarda (16 a 19 h.)	462	22,9%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.817	90,1%
Hora Punta Sencera (Q)	190	9,4%
Índex de Variació		48,9%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,6%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,819
IHP (intensitat hora punta)	232
$f_{HV} + f_W$	0,905
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	679
Índex de Saturació	0,342

Per a:



Ajuntament de l'Aldea







**Lloc:** Av. Catalunya - c. Migdia  
**Sentit:** Camarles  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	2	0	0	0	2	0,1%
02 h	0	0	0	1	1	0,0%
03 h	0	0	0	2	2	0,1%
04 h	1	8	4	5	18	0,8%
05 h	5	13	17	15	50	2,3%
06 h	21	31	56	57	165	7,5%
07 h	41	26	29	39	135	6,2%
08 h	41	40	33	34	148	6,8%
09 h	28	34	48	42	152	6,9%
10 h	30	31	47	35	143	6,5%
11 h	33	37	35	49	154	7,0%
12 h	39	36	28	26	129	5,9%
13 h	31	42	46	31	150	6,8%
14 h	34	29	36	21	120	5,5%
15 h	31	37	29	33	130	5,9%
16 h	39	45	56	62	202	9,2%
17 h	39	48	52	48	187	8,5%
18 h	37	39	27	29	132	6,0%
19 h	26	24	23	31	104	4,7%
20 h	19	14	9	11	53	2,4%
21 h	9	2	1	1	13	0,6%
22 h	1	0	1	0	2	0,1%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.192

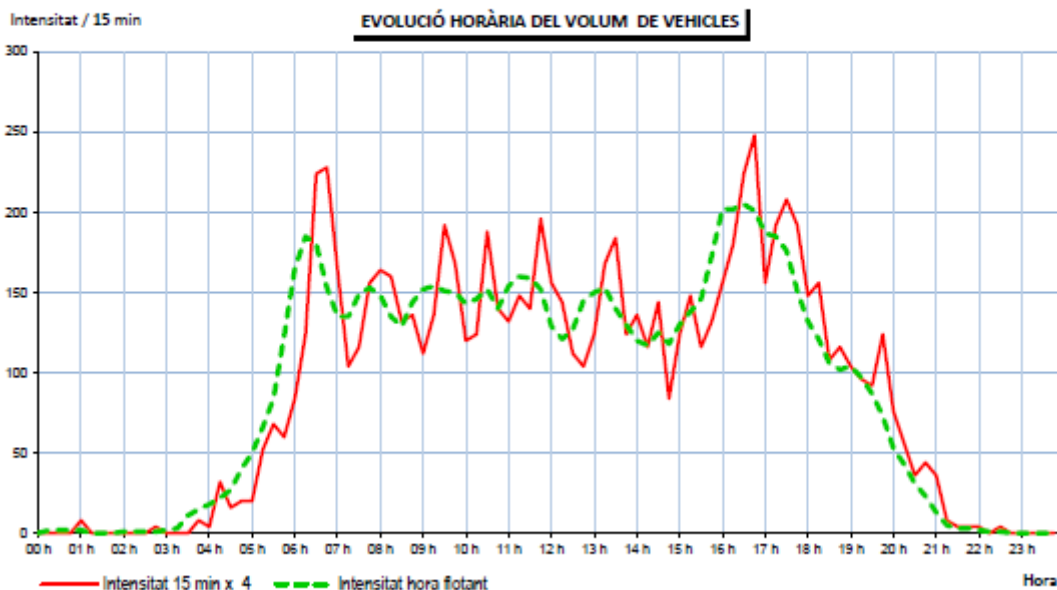
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.249	57,0%
Matí (9 a 14 h.)	728	33,2%
Tarda (16 a 19 h.)	521	23,8%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.954	89,1%
Hora Punta Sencera (Q)	202	9,2%
Índex de Variació		49,2%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	2,7%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,815
IHP (intensitat hora punta)	248
$f_{HV} + f_W$	0,903
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	678
Índex de Saturació	0,366

Per a:



Ajuntament de l'Aldea



**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



**Lloc:** N-235  
**Sentit:** Av. Catalunya  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	1	1	1	3	0,1%
01 h	2	1	0	1	4	0,2%
02 h	0	1	2	1	4	0,2%
03 h	2	2	0	2	6	0,2%
04 h	3	4	6	3	16	0,6%
05 h	4	9	11	12	36	1,5%
06 h	19	21	29	38	107	4,3%
07 h	42	34	29	30	135	5,4%
08 h	48	39	31	36	154	6,2%
09 h	41	34	42	41	158	6,4%
10 h	38	42	51	49	180	7,3%
11 h	38	44	46	57	185	7,5%
12 h	70	56	44	38	208	8,4%
13 h	53	40	23	36	152	6,1%
14 h	44	37	30	49	160	6,5%
15 h	42	39	57	44	182	7,3%
16 h	42	47	57	51	197	7,9%
17 h	60	66	65	44	235	9,5%
18 h	49	42	29	40	160	6,5%
19 h	31	23	29	29	112	4,5%
20 h	16	10	11	5	42	1,7%
21 h	14	13	4	1	32	1,3%
22 h	3	4	1	2	10	0,4%
23 h	1	1	0	0	2	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.480

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.475	59,5%
Matí (9 a 14 h.)	883	35,6%
Tarda (16 a 19 h.)	592	23,9%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.302	92,8%
Hora Punta Sencera (Q)	235	9,5%
Índex de Variació		51,4%

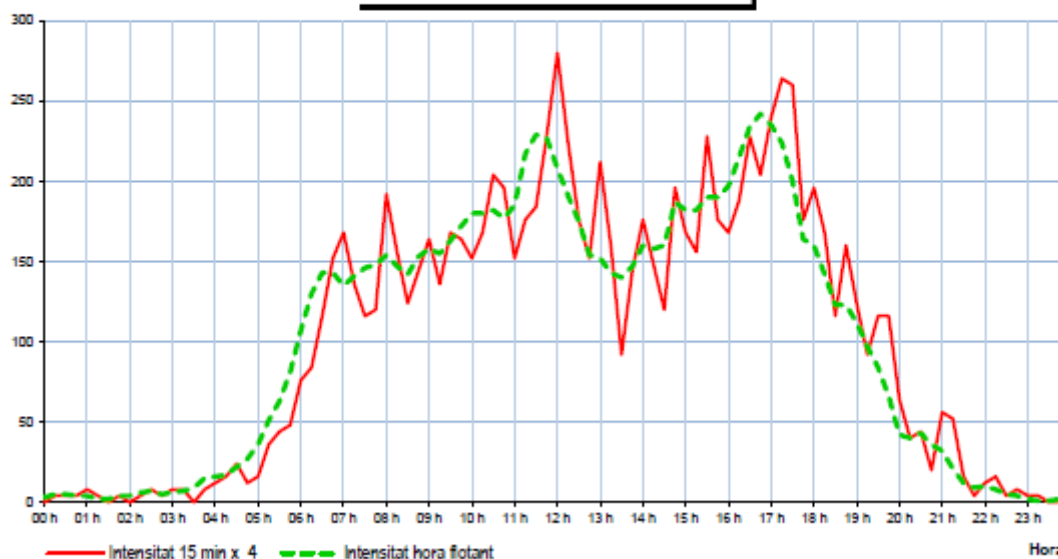
CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,839
IHP (intensitat hora punta)	280
$f_{HV} + f_W$	0,893
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	670
Índex de Saturació	0,418

Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**




**Lloc:** N-235  
**Sentit:** Av. Catalunya  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	1	1	1	3	0,1%
01 h	5	1	0	1	7	0,3%
02 h	0	0	2	3	5	0,2%
03 h	2	2	0	2	6	0,2%
04 h	4	5	5	7	21	0,8%
05 h	8	14	12	9	43	1,6%
06 h	33	27	35	41	136	5,0%
07 h	41	42	21	31	135	5,0%
08 h	63	41	26	34	164	6,1%
09 h	43	37	47	48	175	6,5%
10 h	31	53	58	41	183	6,8%
11 h	42	45	47	59	193	7,2%
12 h	76	59	44	40	219	8,1%
13 h	46	51	48	38	183	6,8%
14 h	46	39	32	51	168	6,2%
15 h	44	41	59	46	190	7,1%
16 h	44	49	59	53	205	7,6%
17 h	62	68	67	46	243	9,0%
18 h	51	44	31	42	168	6,2%
19 h	33	25	31	36	125	4,6%
20 h	29	18	9	7	63	2,3%
21 h	13	18	13	6	50	1,9%
22 h	1	4	1	2	8	0,3%
23 h	1	1	0	0	2	0,1%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.695

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.569	58,2%
Matí (9 a 14 h.)	953	35,4%
Tarda (16 a 19 h.)	616	22,9%
16 Hores (7 a 23 h.)	2.472	91,7%
Hora Punta Sencera (Q)	243	9,0%
Índex de Variació		50,8%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	4,2%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,799
IHP (intensitat hora punta)	304
$f_{HV} + f_W$	0,884
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	663
Índex de Saturació	0,458

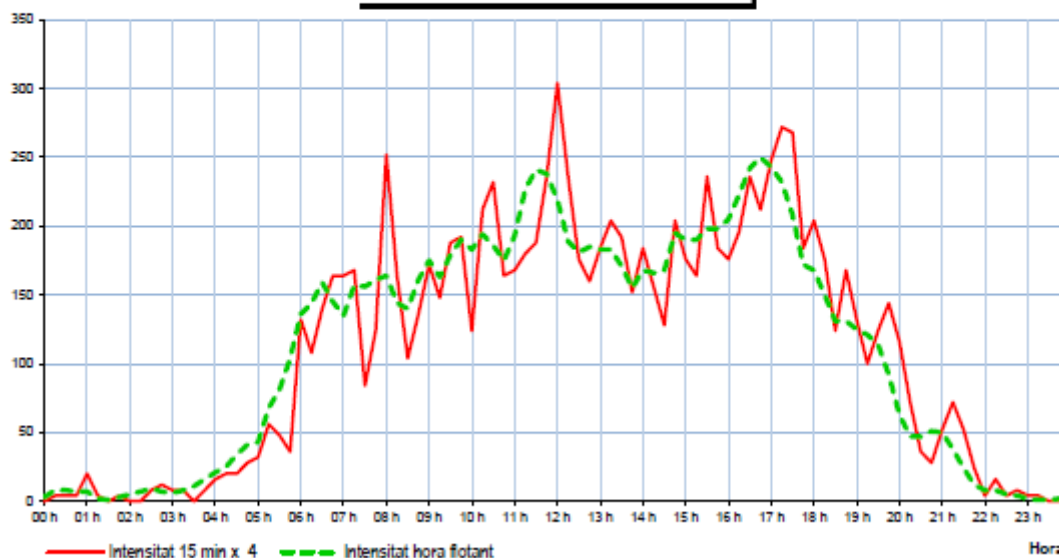
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** N-235  
**Sentit:** Tortosa  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	1	1	0,0%
01 h	0	0	0	3	3	0,1%
02 h	0	0	1	2	3	0,1%
03 h	3	5	4	6	18	0,8%
04 h	3	4	11	9	27	1,2%
05 h	15	18	19	36	88	4,1%
06 h	22	42	61	56	181	8,4%
07 h	52	49	38	48	187	8,7%
08 h	38	34	52	42	166	7,7%
09 h	33	38	43	37	151	7,0%
10 h	34	53	30	35	152	7,0%
11 h	44	34	37	24	139	6,4%
12 h	31	23	39	29	122	5,6%
13 h	32	27	33	47	139	6,4%
14 h	36	50	33	36	155	7,2%
15 h	28	39	42	37	146	6,8%
16 h	33	29	30	27	119	5,5%
17 h	39	46	33	31	149	6,9%
18 h	30	25	30	22	107	5,0%
19 h	17	17	14	16	64	3,0%
20 h	6	5	13	9	33	1,5%
21 h	0	2	1	3	6	0,3%
22 h	1	0	1	2	4	0,2%
23 h	0	0	1	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.161

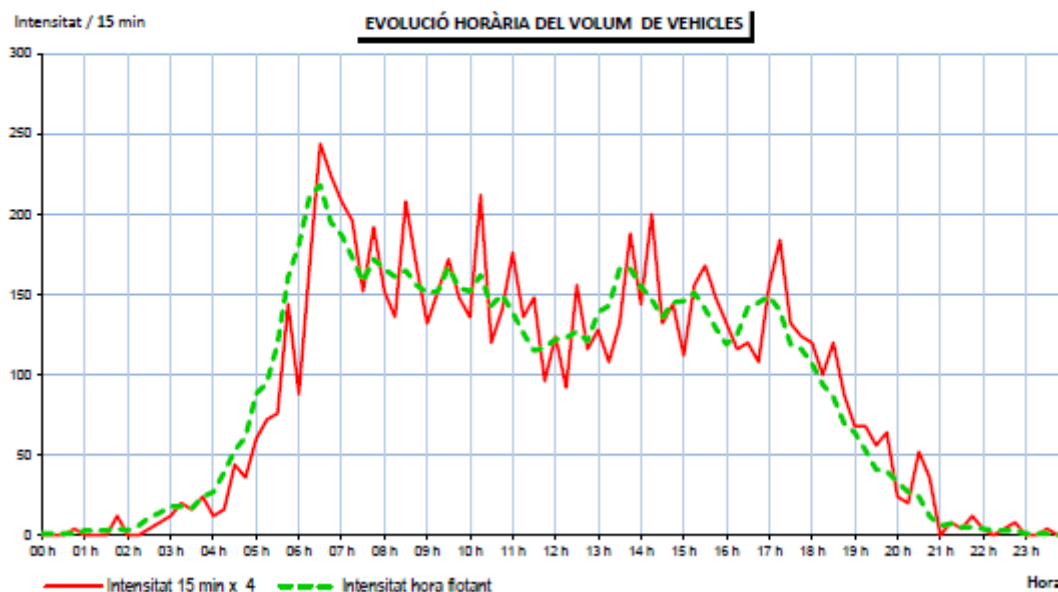
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.078	49,9%
Matí (9 a 14 h.)	703	32,5%
Tarda (16 a 19 h.)	375	17,4%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.839	85,1%
Hora Punta Sencera (Q)	187	8,7%
Índex de Variació		47,1%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	3,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,766
IHP (intensitat hora punta)	244
$f_{HV} + f_W$	0,893
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	670
Índex de Saturació	0,364

Per a:



Ajuntament de l'Aldea



**Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori**

Enginyeria Municipal - Topografia



**Lloc:** N-235  
**Sentit:** Tortosa  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	1	1	0,0%
01 h	0	0	0	3	3	0,1%
02 h	0	0	1	2	3	0,1%
03 h	3	7	5	7	22	1,0%
04 h	3	5	13	12	33	1,5%
05 h	6	19	21	38	84	3,8%
06 h	24	44	63	54	185	8,4%
07 h	54	51	40	50	195	8,9%
08 h	40	36	51	44	171	7,8%
09 h	35	37	45	39	156	7,1%
10 h	36	50	32	37	155	7,0%
11 h	42	39	46	21	148	6,7%
12 h	31	25	31	26	113	5,1%
13 h	23	19	34	41	117	5,3%
14 h	39	41	38	39	157	7,1%
15 h	27	41	43	29	140	6,4%
16 h	41	33	34	26	134	6,1%
17 h	37	44	31	26	138	6,3%
18 h	27	28	33	29	117	5,3%
19 h	18	21	17	18	74	3,4%
20 h	11	9	14	5	39	1,8%
21 h	4	2	1	3	10	0,5%
22 h	1	0	1	2	4	0,2%
23 h	0	0	1	0	1	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 2.200

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	1.078	49,0%
Matí (9 a 14 h.)	689	31,3%
Tarda (16 a 19 h.)	389	17,7%
16 Hores (7 a 23 h.)	1.868	84,9%
Hora Punta Sencera (Q)	195	8,9%
Índex de Variació		46,3%

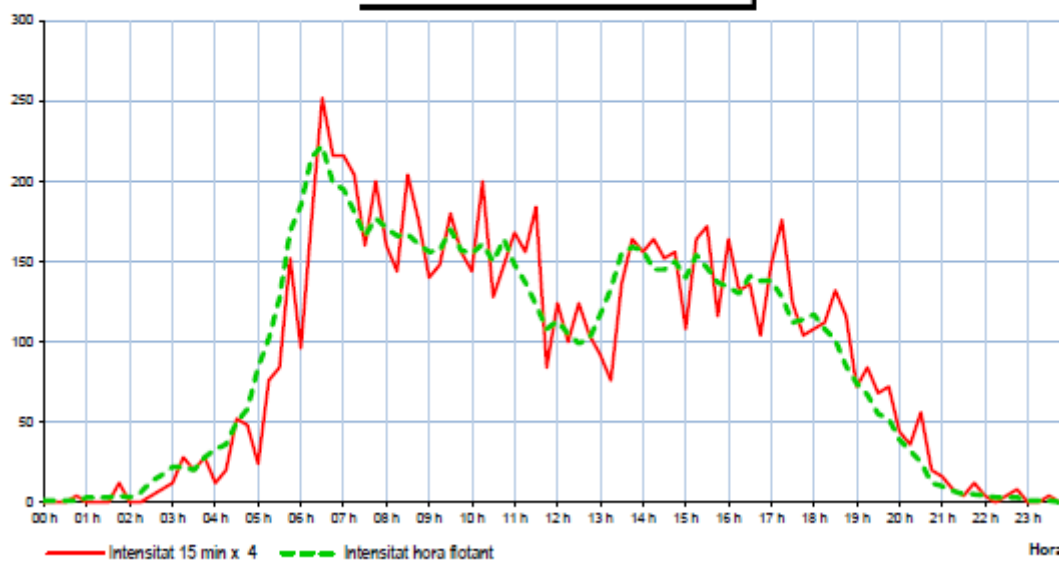
CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	4,2%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,774
IHP (intensitat hora punta)	252
$f_{HV} + f_W$	0,884
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	663
Índex de Saturació	0,380

Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**




**Lloc:** C. Rossinyol  
**Sentit:** L'Aldea  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	1	0	1	0,6%
02 h	0	0	0	1	1	0,6%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	0	0	0	0	0	0,0%
05 h	1	0	0	0	1	0,6%
06 h	0	2	1	0	3	1,9%
07 h	1	0	2	0	3	1,9%
08 h	3	0	1	0	4	2,5%
09 h	2	3	4	0	9	5,6%
10 h	0	3	4	2	9	5,6%
11 h	4	5	6	9	24	15,0%
12 h	4	4	0	2	10	6,3%
13 h	3	2	4	1	10	6,3%
14 h	4	4	2	1	11	6,9%
15 h	5	2	6	1	14	8,8%
16 h	2	6	6	6	20	12,5%
17 h	7	1	0	2	10	6,3%
18 h	4	3	0	4	11	6,9%
19 h	1	2	1	5	9	5,6%
20 h	2	2	3	1	8	5,0%
21 h	1	0	1	0	2	1,3%
22 h	0	0	0	0	0	0,0%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 160

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	103	64,4%
Matí (9 a 14 h.)	62	38,8%
Tarda (16 a 19 h.)	41	25,6%
16 Hores (7 a 23 h.)	154	96,3%
Hora Punta Sencera (Q)	24	15,0%
Índex de Variació		26,7%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,667
IHP (intensitat hora punta)	36
$f_{HV} + f_W$	0,933
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	700
Índex de Saturació	0,051

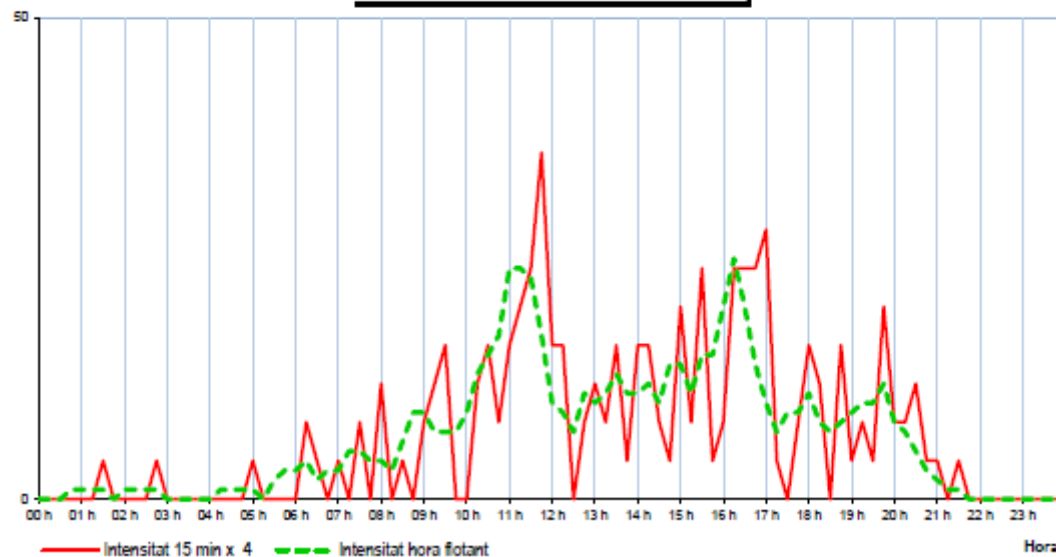
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**







**Lloc:** C. Rossinyol  
**Sentit:** L'Aldea  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	1	1	0	0	2	1,1%
05 h	0	0	0	1	1	0,5%
06 h	0	2	4	5	11	5,9%
07 h	1	1	0	2	4	2,1%
08 h	3	1	2	2	8	4,3%
09 h	4	2	2	0	8	4,3%
10 h	1	2	4	4	11	5,9%
11 h	7	0	3	10	20	10,7%
12 h	3	3	1	2	9	4,8%
13 h	6	2	3	4	15	8,0%
14 h	1	2	6	3	12	6,4%
15 h	0	1	2	4	7	3,7%
16 h	5	4	6	2	17	9,1%
17 h	9	4	7	2	22	11,8%
18 h	3	1	4	5	13	7,0%
19 h	3	5	4	2	14	7,5%
20 h	1	1	3	1	6	3,2%
21 h	1	4	1	0	6	3,2%
22 h	0	0	0	0	0	0,0%
23 h	1	0	0	0	1	0,5%

**INTENSITAT DIÀRIA** 187

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	115	61,5%
Matí (9 a 14 h.)	63	33,7%
Tarda (16 a 19 h.)	52	27,8%
16 Hores (7 a 23 h.)	172	92,0%
Hora Punta Sencera (Q)	22	11,8%
Índex de Variació		26,9%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,550
IHP (intensitat hora punta)	40
$f_{HV} + f_W$	0,933
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	700
Índex de Saturació	0,057

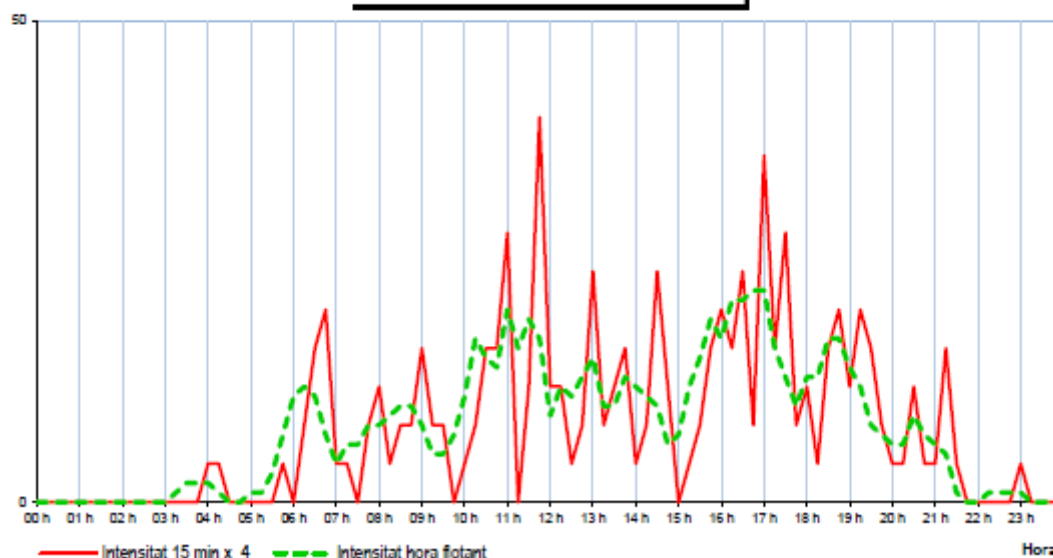
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** C. Rossinyol  
**Sentit:** Pss. del Delta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dimecres, 25 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	1	0	0	0	1	0,7%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	0	0	1	0	1	0,7%
05 h	0	1	0	1	2	1,3%
06 h	1	0	3	3	7	4,6%
07 h	2	5	4	3	14	9,3%
08 h	5	5	0	1	11	7,3%
09 h	3	2	1	2	8	5,3%
10 h	1	3	1	0	5	3,3%
11 h	1	3	1	4	9	6,0%
12 h	2	1	1	2	6	4,0%
13 h	2	1	7	6	16	10,6%
14 h	2	3	3	4	12	7,9%
15 h	3	5	0	1	9	6,0%
16 h	5	6	5	6	22	14,6%
17 h	3	2	3	6	14	9,3%
18 h	0	2	2	3	7	4,6%
19 h	2	1	1	0	4	2,6%
20 h	1	0	1	0	2	1,3%
21 h	0	0	0	0	0	0,0%
22 h	1	0	0	0	1	0,7%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 151

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	87	57,6%
Matí (9 a 14 h.)	44	29,1%
Tarda (16 a 19 h.)	43	28,5%
16 Hores (7 a 23 h.)	140	92,7%
Hora Punta Sencera (Q)	22	14,6%
Índex de Variació		31,3%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,786
IHP (intensitat hora punta)	28
$f_{HV} + f_W$	0,933
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	700
Índex de Saturació	0,040

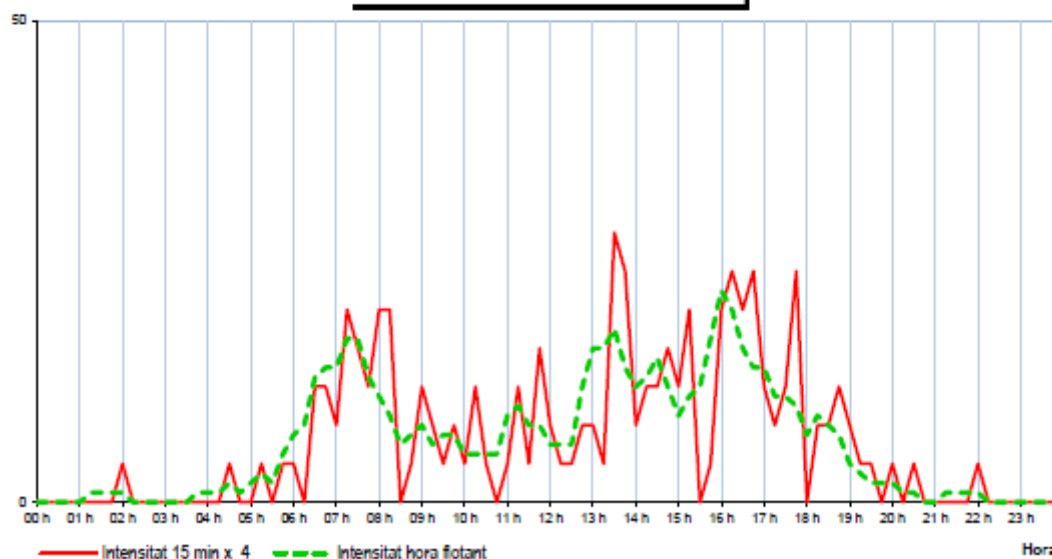
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

Intensitat / 15 min

**EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES**





**Lloc:** C. Rossinyol  
**Sentit:** Pss. del Delta  
**Municipi:** ALDEA  
**Data:** Dijous, 26 de novembre de 2020  
**Observació:** 1



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	0	0	0	0	0,0%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	0	0	0	0	0	0,0%
03 h	0	0	1	0	1	0,6%
04 h	0	0	1	0	1	0,6%
05 h	1	0	1	1	3	1,8%
06 h	2	1	6	4	13	7,8%
07 h	4	2	7	7	20	12,0%
08 h	3	6	1	1	11	6,6%
09 h	3	3	0	1	7	4,2%
10 h	1	5	1	1	8	4,8%
11 h	2	3	3	5	13	7,8%
12 h	3	0	4	2	9	5,4%
13 h	4	4	8	3	19	11,4%
14 h	2	1	2	0	5	3,0%
15 h	1	2	3	4	10	6,0%
16 h	2	3	5	3	13	7,8%
17 h	6	1	2	4	13	7,8%
18 h	2	3	1	2	8	4,8%
19 h	1	0	0	1	2	1,2%
20 h	2	3	1	2	8	4,8%
21 h	0	0	1	0	1	0,6%
22 h	0	0	0	1	1	0,6%
23 h	0	0	0	0	0	0,0%

**INTENSITAT DIÀRIA** 166

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	90	54,2%
Matí (9 a 14 h.)	56	33,7%
Tarda (16 a 19 h.)	34	20,5%
16 Hores (7 a 23 h.)	148	89,2%
Hora Punta Sencera (Q)	20	12,0%
Índex de Variació		28,9%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ	Variables
% Pesants (HV)	0,5%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,625
IHP (intensitat hora punta)	32
$f_{HV} + f_W$	0,933
Fase Verda	50%
$f_{Semàfors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	700
Índex de Saturació	0,046

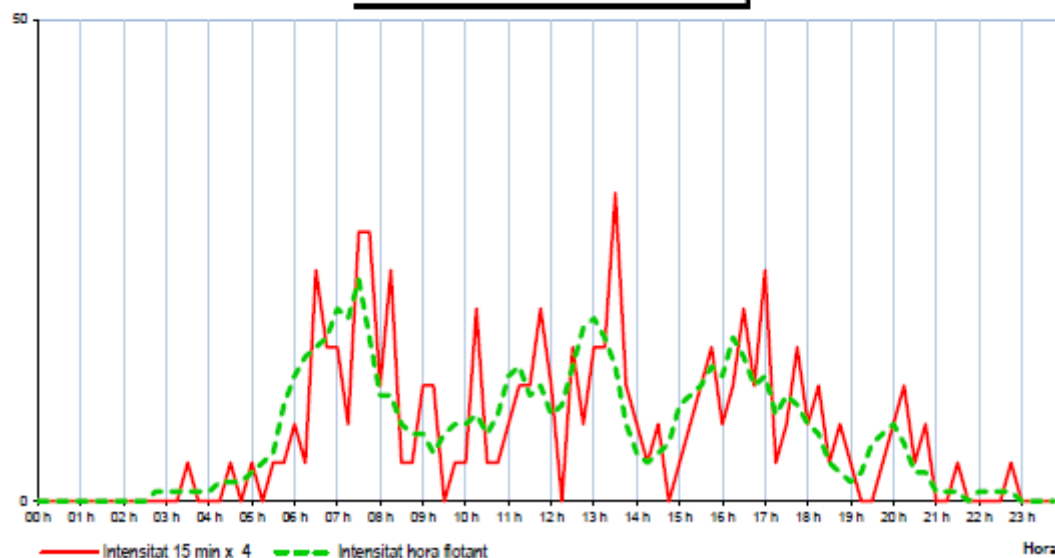
Per a:



Ajuntament de l'Aldea

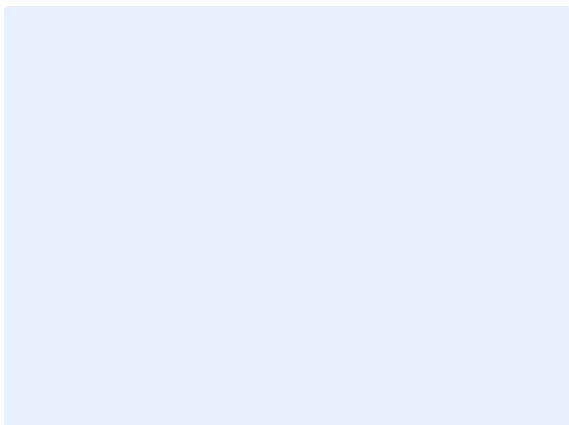
Intensitat / 15 min

EVOLUCIÓ HORÀRIA DEL VOLUM DE VEHICLES

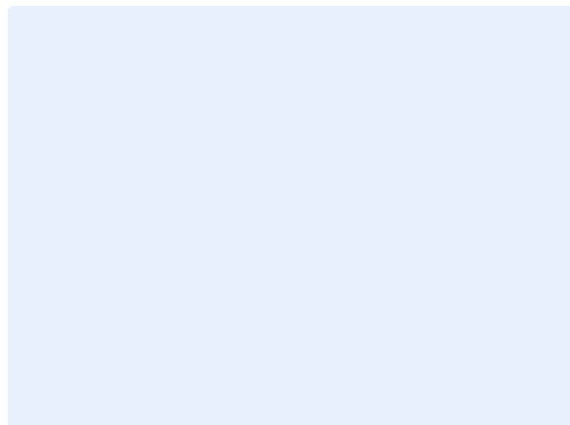


## ANNEX IV: DADES D'ACCIDENTALITAT

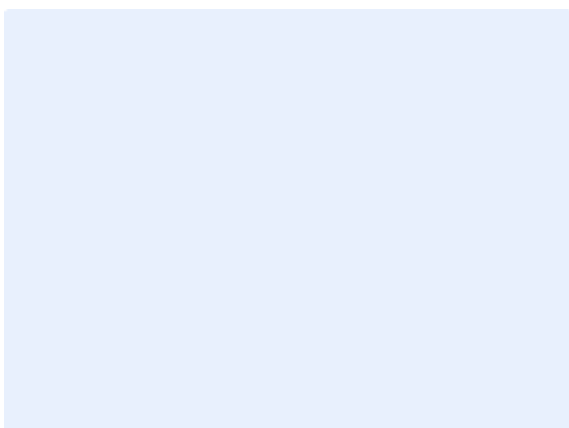
**ANNEX V: REPORTATGE FOTOGRÀFIC**



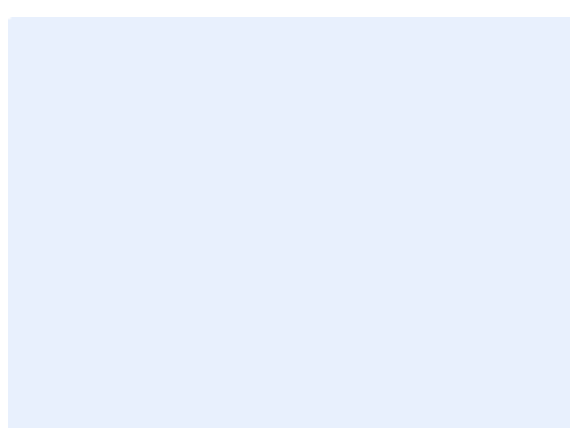
**Foto 1:** Breu descripció



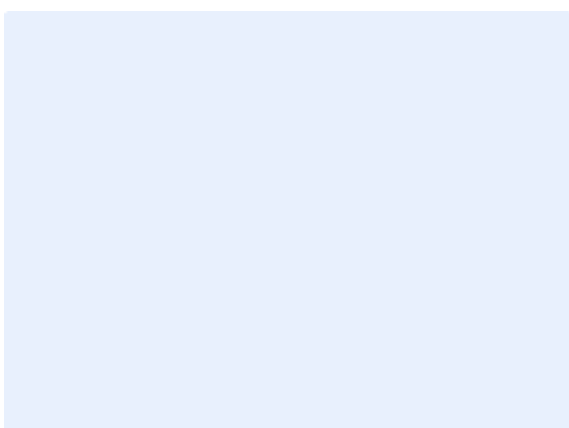
**Foto 2:** Breu descripció



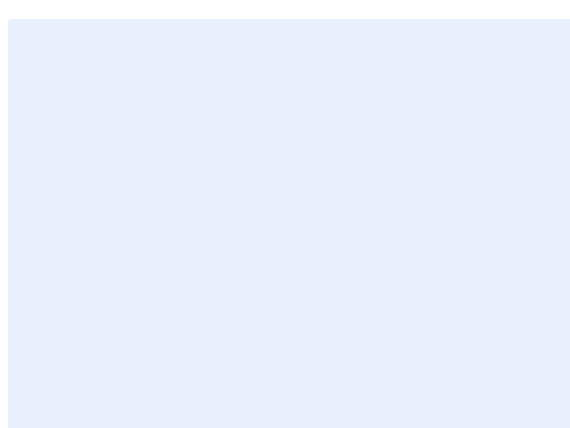
**Foto 3:** Breu descripció



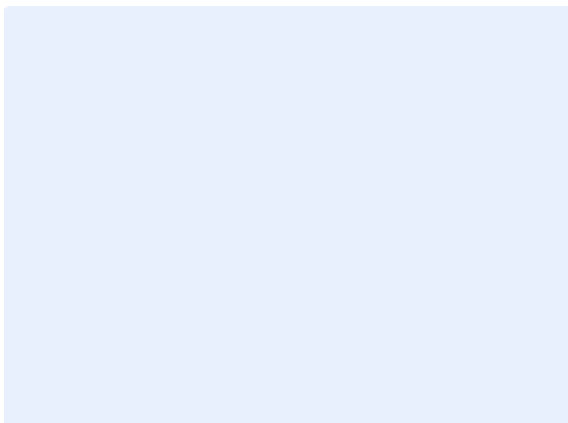
**Foto 4:** Breu descripció



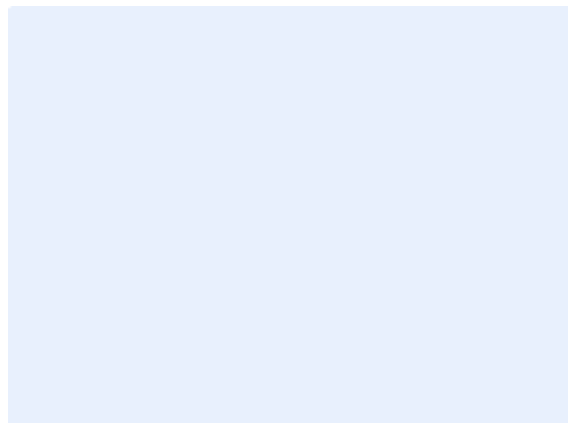
**Foto 5:** Breu descripció



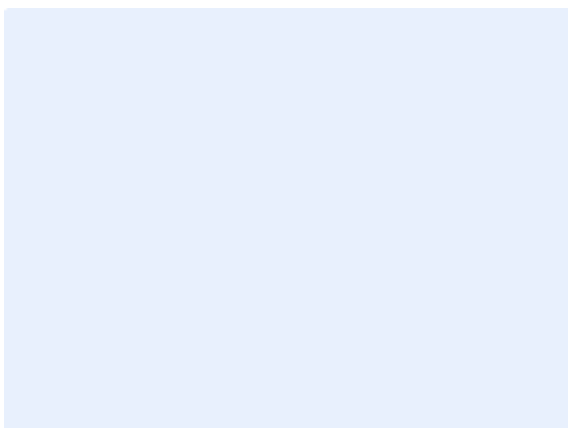
**Foto 6:** Breu descripció



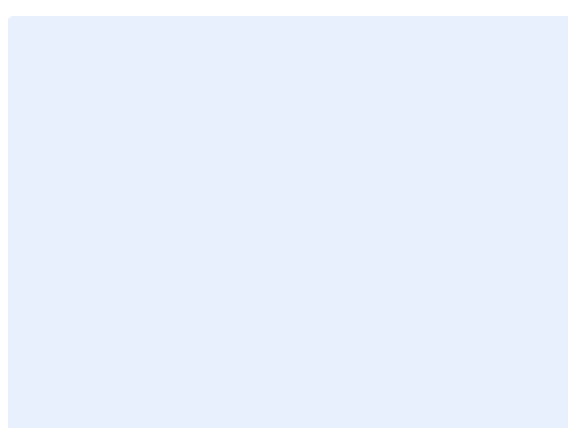
**Foto 7:** Breu descripció



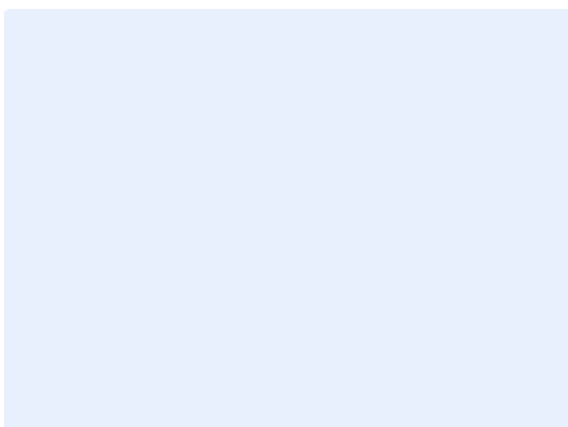
**Foto 8:** Breu descripció



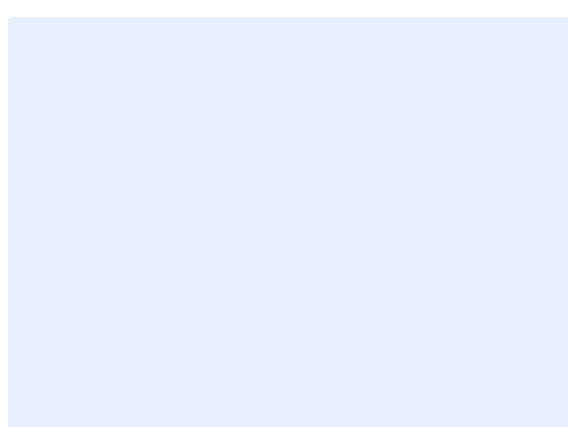
**Foto 9:** Breu descripció



**Foto 10:** Breu descripció



**Foto 11:** Breu descripció



**Foto 12:** Breu descripció



**ANNEX VI: ALTRA DOCUMENTACIÓ D'INTERÈS**





## 7. PLÀNOLS

1. *Situació i emplaçament.*
2. *Anàlisi territorial:*
  - A. *Estructura territorial. Localització de les diferents tipologies urbanes del municipi (barris, nucli urbà, eixamples, urbanitzacions, etc.).*
  - B. *Planejament urbanístic. Es localitzaran els sectors on s'ha de fer estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els propers sis anys, indicant-ne el nom, la superfície i l'activitat prevista per desenvolupar en cadascun.*
  - C. *Planejament d'infraestructures i serveis de transport. Es localitzaran les infraestructures i serveis de transport existents que afectin el municipi. S'inclouran els plànols de les noves infraestructures i els serveis de transport planejats i aprovats.*
3. *Situació dels centres generadors de mobilitat. Els centres i els equipaments es classificaran en funció de la seva activitat: docent, sanitària, administrativa, comercial, etc. Es localitzaran els polígons industrials i els pols activitat comercial.*
4. *Índex de motorització per barris o zones del municipi (turismes/1.000 habitants).*
5. *Xarxa vianants:*
  - A. *Xarxa d'itineraris principals de vianants, es classificaran segons el tipus de via: exclusiu per a vianants, plataforma única, segregació amb vorera de la xarxa bàsica, segregació amb vorera de la xarxa secundària, etc. En el plànol, es representaran els equipaments i els centres generadors de mobilitat més importants.*
  - B. *Amplada de voreres de la xarxa d'itineraris principals de vianants, es classificaran segons els intervals descrits anteriorment en aquest capítol. En el plànol s'inclouran els passos i els guals de vianants.*
  - C. *Pendent de la xarxa d'itineraris principals de vianants, es classificaran, com a mínim, amb els intervals següents: menor del 6%, del 8% i superior al 8%.*
6. *Xarxa ciclista:*
  - A. *Xarxa per a la circulació de bicicletes, es classificaran segons les tipologies definides en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, publicat per la Generalitat de Catalunya. En el plànol, es representaran els equipaments i centres generadors de mobilitat més importants, així com les connexions amb els municipis veïns.*
  - B. *Pendents de la xarxa de bicicletes, es classificaran, com a mínim, amb els intervals següents: menor del 6%, del 6 al 8% i superior al 8%.*
7. *Xarxa de transport públic:*
  - A. *Xarxa de serveis de transport públic. Es representaran les diferents línies, diferenciades per modes, i els punts de parada, estacions i intercanviadors.*
  - B. *Cobertura de les parades de transport públic.*
  - C. *Punts i/o trams de conflicte en els itineraris de la xarxa d'autobusos.*
8. *Xarxa de vehicles privats motoritzats:*
  - A. *Jerarquia de la xarxa viària, classificada d'acord amb la tipologia següent: accessos i vies interurbanes, vies principals urbanes, vies secundàries urbanes i vies veïnals.*
  - B. *Sentits de circulació de la xarxa viària i nombre de carrils per sentit.*
  - C. *Itineraris de vehicles pesants, indicant-hi si al municipi hi ha trams amb restriccions.*

**D. Senyalització d'orientació de trànsit.**
**9. Aparcament:**

- A. Oferta d'aparcament, identificant tipologia i nombre de places a la calçada i fora de la calçada.**
- B. Densitat de l'oferta d'aparcament per zones (places per a turismes i furgonetes per hectàrea), diferenciant les que se situen a la via pública i de les que se situen fora.**

**10. Mobilitat global:**

- A. Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges amb altres municipis.**
- B. Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges per barris o zones del municipi.**
- C. Repartiment modal per barris o zones del municipi, diferenciant els viatges interns i externs.**

**11. Mobilitat a peu. Intensitat mitjana diària (IMD) de vianants a la xarxa principal de carrers, localitzant els equipaments i centres generadors de viatges més importants.**
**12. Mobilitat en bicicleta. Intensitat mitjana diària (IMD) de bicicletes, localitzant els principals equipaments i centres generadors de viatges.**
**13. Mobilitat en transport públic. Demanda de viatges amb transport públic per parades i principals relacions origen-destí.**
**14. Mobilitat en vehicle privat motoritzat:**

- A. Localització dels punts de recollida d'informació (aforaments i enquestes).**
- B. Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats.**
- C. Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles pesants.**
- D. Nivell de servei i saturació de la xarxa viària per als períodes punta.**

**15. Demanda d'aparcament:**

- A. Demanda d'aparcament nocturna (per a residents).**
- B. Demanda d'aparcament diürna (per a forans).**

**16. Balanç d'estacionament:**

- A. Balanç entre l'oferta i demanda nocturnes quant a l'aparcament per zones (amb l'oferta en superfície i soterrada).**
- B. Balanç entre l'oferta i demanda diürnes quant a l'aparcament per zones (amb l'oferta en superfície i soterrada).**

**17. Seguretat viària:**

- A. Punts de concentració d'accidents.**
- B. Trams amb excés de velocitat i localització d'elements reductors de velocitat.**

**18. Medi Ambient:**

- A. Nivell acústic.**
- B. Contaminació de l'aire (CO2 PM10 i NOx).**

**19. Diagnosi de la mobilitat actual a peu. Detecció de disfuncions.**
**20. Diagnosi de la mobilitat actual amb bicicleta. Detecció de disfuncions.**
**21. Diagnosi de la mobilitat actual amb transport públic. Detecció de disfuncions.**
**22. Diagnosi de la mobilitat actual amb vehicle privat. Detecció de disfuncions.**
**23. Diagnosi de la situació actual de l'aparcament. Detecció de disfuncions.**
**24. Diagnosi de la situació actual de la seguretat viària. Detecció de disfuncions.**



25. *Diagnosi ambiental.*
  - A. *Contaminació acústica.*
  - B. *Contaminació de l'aire (CO2 PPM10, NOx).*
26. *Diagnosi d'accés a zones industrials. Detecció de disfuncions.*
27. *Caracterització/modelització del sistema de mobilitat*
28. *Proposta de xarxa principal d'itineraris de vianants.*
29. *Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes.*
30. *Proposta de xarxa de transport públic.*
31. *Proposta de xarxa viària:*
  - A. *Proposta de jerarquització de la xarxa viària.*
  - B. *Proposta de pla de sentits de circulació.*
  - C. *Proposta de pacificació de carrers (zones 30, carrers de convivència, exclusiva de vianants, etc.).*
32. *Proposta d'actuacions específiques per a la millora de la seguretat viària.*
33. *Proposta d'oferta i regulació d'aparcaments (per a residents, de rotació, C/D, etc.).*
34. *Proposta d'actuacions específiques de millora ambiental.*
35. *Proposta de millora de la xarxa multimodal d'accés a zones industrials.*