AJUNTAMENT DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT (BAIX CAMP)

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

VOLUM I DIAGNOSI URBANÍSTICA. CRITERIS I OBJECTIUS GENERALS DEL PLANEJAMENT.

VOLUM II ANNEX INFORMATIU. ÀMBITS D'ACTUACIÓ PROGRAMATS AL PGOU DE 1998.

VOLUM III ANNEX INFORMATIU. ELS EQUIPAMENTS.

VOLUM IV ANNEX INFORMATIU. FITXES DE L'INVENTARI DEL PATRIMONI ARQUEOLÒGIC I PALEONTOLÒGIC I DE L'INVENTARI DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC DEL DEPARTAMENT DE CULTURA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA.

VOLUM V MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA.

VOLUM VI MEMÒRIA SOCIAL.

VOLUM VII AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

VOLUM VIII AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA DE LES ACTUACIONS A DESENVOLUPAR - SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.

VOLUM IX NORMATIVA URBANÍSTICA.

VOLUM X ANNEX NORMATIU. INSTRUMENTS DE PLANEJAMENT.

VOLUM XI CATÀLEG DE BÉNS PROTEGITS I CATÀLEG DE MASIES EN SÒL NO URBANITZABLE.

VOLUM XII ANNEX JUSTIFICATIU DE ZONES INUNDABLES CONTIGÜES A RIERES AFECTADES EN SÒL URBÀ O URBANITZABLE. (10 volums)

VOLUM XIII ESTUDI DE RISC GEOLÒGIC.

VOLUM XIV BALANÇ HIDROLÒGIC DEL MUNICIPI EN RELACIÓ AL POUM.

VOLUM XV INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL.

VOLUM XVI INFORME DE LES AL.LEGACIONS (aprovat en sessió plenària de data 5 de març de 2013) i RESPOSTA DE L´EQUIP REDACTOR ALS INFORMES DE LES INSTITUCIONS.

VOLUM XVII MEMÒRIA AMBIENTAL.

POUM
de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

Estanislau Roca i Blanch - Dr. Arquitecte, director de l'equip

Joan Florit Femenias, Estanislau Roca i Calaf - Arquitectes
Raimon Roca i Calaf- Arquitecte Tèc.
Anna Saballs i Nadal - Advocada
Ramon Arandes i Renú - Enginyer de Camins, Canals i Ports
Francesc López Palomeque - Catedràtic d'Ànalisi Geogràfica Regional
Joan López Redondo - Geògraf, Director d'Estudis Urbans
Joan Miquel Piqué Abadal - Economista
LAVOLA (serveis per a la sostenibilitat)
GEODATA SISTEMAS S.L. (tecnologies de la informació geogràfica)

ÍNDEX

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE 4

1.1 INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU 4
1.2 OBJECTE 5

2 GENERALITATS DEL MUNICIPI 6

2.1 SITUACIÓ 6
2.2 DEMOGRAFIA 8
2.3 HABITATGE 10
2.4 ESTRUCTURA ECONÒMICA 10

3 PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT 12

3.1 ASPECTES GENERALS 12
3.2 RELACIÓ D'USOS 12

4 XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS I PREVISTES 15

4.1 XARXA VIÀRIA BÀSICA 15
4.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES 16
4.3 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU 16

5 MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA 21

5.1 MOBILITAT ACTUAL 21
5.2 MOBILITAT GENERADA 28
5.3 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA 34

6 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT 37

6.1 ASPECTES GENERALS DEL MUNICIPI: ESPAI FÍSIC I MORFOLOGIA URBANA 37
6.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS 40
6.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU 51
6.4 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA 61
6.5 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES 73
6.6 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT 85

7 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC 95

8 ANNEX CARTOGRÀFIC 97

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE

1.1 INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents: a. Competitivitat; b. Integració social; c. Qualitat de vida; d. Salut; e. Seguretat; f. Sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel recent Decret 344/2006, de 19 de setembre. L'objectiu principal del Decret és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat. En el cas del municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, els principals documents de referència són l'Agenda 21 del municipi i el Pla Local de Seguretat Viària del municipi.

1.2 OBJECTE

En relació a la mobilitat, aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, són principalment els següents:

- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Definir els espais necessaris per les operacions de càrrega i descàrrega.

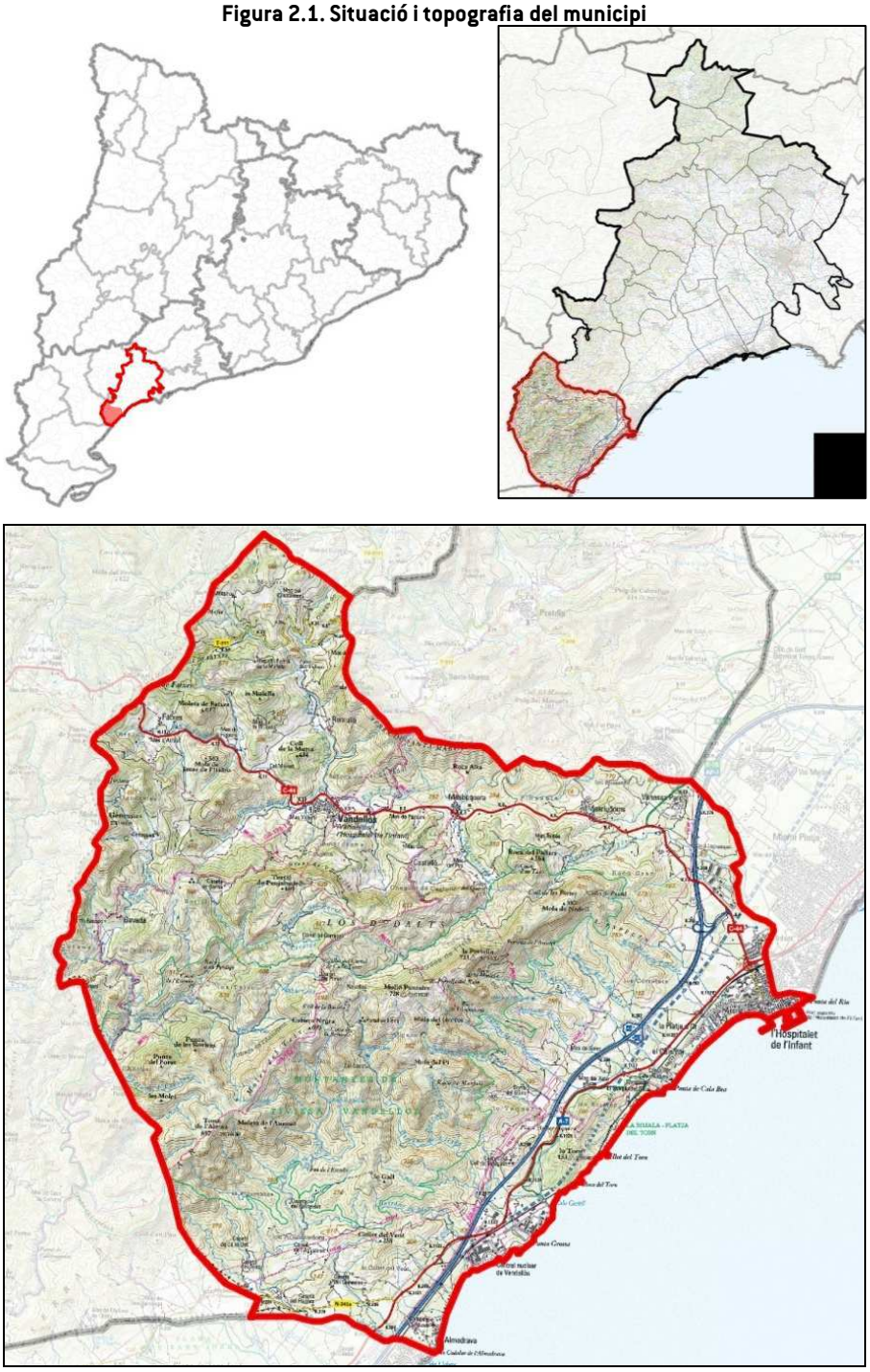
2 GENERALITATS DEL MUNICIPI

2.1 SITUACIÓ

Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp), se situa al límit del Baix Camp, amb la Ribera d'Ebre, a la part meridional de la serra de Llaberia. És el terme més extens de la comarca (amb 102,7 km^2), i limita amb Mont-roig del Camp (E), Pratdip (N), Tivissa (N i W, de la Ribera d'Ebre), l'Ametlla de Mar (S, del Baix Ebre) i amb la mar (E i SE) amb el qual compta amb 10,5 km de façana litoral.

El municipi compta amb bones comunicacions externes, ja que pel terme municipal hi travessa la línia C-1 del ferrocarril de Barcelona a Tortosa i València (amb parada a l'Hospitalet de l'Infant), la carretera N-340 i l'autopista AP-7. Així mateix, la carretera comarcal C-44 de l'Hospitalet de l'Infant a Tivissa i Móra d'Ebre pel coll de Fatxes esdevé la principal connexió entre l'Hospitalet i Vandellòs.

Figura 2.1. Situació i topografia del municipi



Font: Lavola a partir d'ICC, Topogràfic 1/50000

Dins el terme municipal es poden diferenciar 5 nuclis de població: Vandellòs, l'Hospitalet de l'Infant, Masriudoms, Masboquera i l'Almadrava.

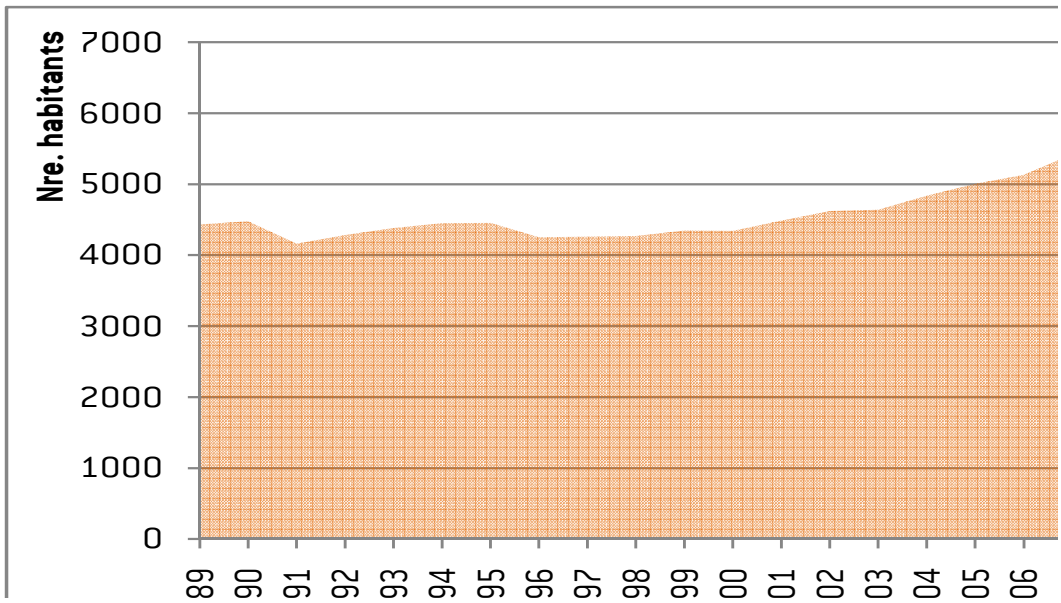
2.2 DEMOGRAFIA

Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant té una població de 5.985 habitants (any 2012). La distribució territorial de la població del municipi s'estructura de la forma següent: el 79,70% viuen al nucli de l'Hospitalet de l'Infant, el 15,72% a Vandellòs, el 2,48% a Masriudoms, l'1,24% a Masboquera i un 0,86% a l'Almadrava.

Per sexes, el 50,04% del conjunt dels empadronats correspon a homes, i el 49,96% restant són dones.

L'evolució de la població en els darrers 20 anys, mostra un creixement demogràfic continu des de l'any 1997, amb un període de creixement més accentuat entre el 2006 i el 2010. Aquest creixement es troba motivat fonamentalment amb l'arribada al municipi de població estrangera. Segons dades de l'1 de gener de 2010, el 15,96% de la població empadronada corresponia a estrangers, dels quals segons nacionalitat predominen els nascuts al Marroc, Romania, Equador, Alemanya, Bulgària i França.

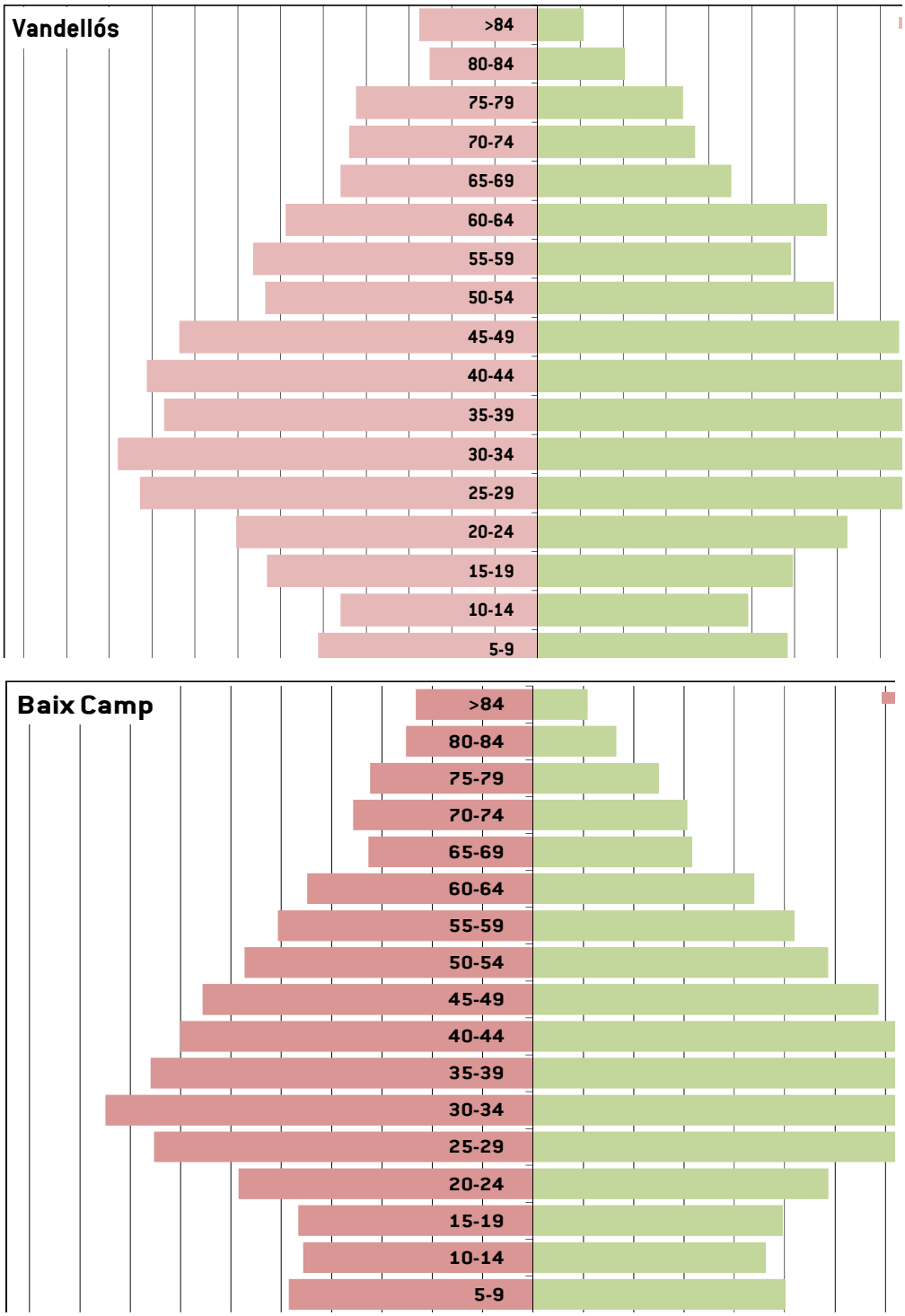
Figura 2.2. Evolució demogràfica al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (1989-2009)



Font: Idescat i Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

L'estructura de la població resident es força similar a la de la comarca, presentant un índex d'envelliment de la població inferior a la mitjana catalana. La figura 2.3 compara les piràmides d'edat de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant respecte al conjunt de la comarca.

Figura 2.3. Piràmide d'edats de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i del Baix Camp (2008)



Font: Idescat

Finalment, cal destacar que a l'any 2012 a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant hi vivien 215 persones amb disminució legal reconeguda. Aquest valor representa el 3,6% de la població resident, percentatge notablement inferior a la mitjana comarcal (6,11%) i del conjunt de Catalunya (que és del 6,5%).

Per franges d'edat, la major part de les persones amb disminució tenen entre 45 i 64 anys (37,7%) i entre 16 i 44 anys (22%), mentre que per sexe, es reparteix en un 48% d'homes i un 52% de dones. Segons el tipus de disminució, predominen les disminucions físiques motòriques (36,4%) i físics no motòrics (30,5%).

2.3 HABITATGE

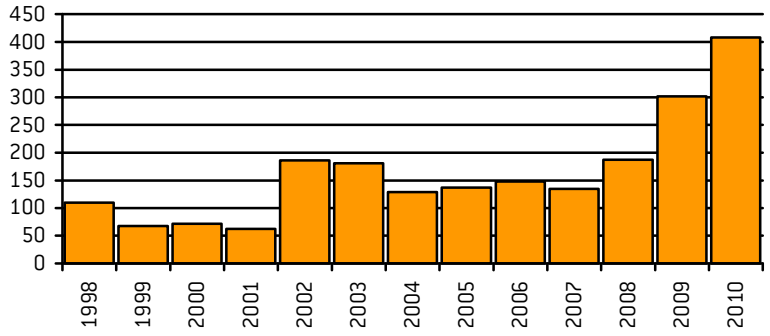
Segons dades del cens d'habitatge de 2001, Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant comptava amb 3.613 habitatges construïts, dels quals el 40,9% eren habitatges principals (1.478), un 33,3% eren segona residència (1.204), i un 27,8% eren vacants o altres habitatges. Tot i aquestes dades, cal destacar que entre els anys 2002 i fins a l'any 2010, s'ha construït 1.920 habitatges que han obtingut la cèdula d'habitabilitat, i per tant el parc d'habitatge del municipi ha canviat substancialment.

2.4 ESTRUCTURA ECONÒMICA

A l'any 2001, del conjunt de població del municipi, 2.047 formaven part de la població activa, dels quals 1.854 eren ocupats (90,6%) i la resta eren desocupats o persones que buscaven la primera ocupació. En aquell moment, la taxa d'activitat dels municipi era del 55,5 %, i la taxa d'ocupació del 50,3%, percentatges inferiors als del Baix Camp[1].

No obstant això, des d'aleshores, la situació ha canviat substancialment, principalment degut a l'increment de la població global del municipi (en més de 1.400 persones) i també de la població activa i ocupada i per altra banda pel recent increment en el nombre d'aturats. Així, tal i com mostra la figura 2.4 corresponent a l'evolució de l'atur entre el gener de 2005 i el juliol de 2009 mostra un tendència estable fins al darrer trimestre de 2007, i a partir d'aleshores ha registrat una increment molt important.

Figura 2.4. Evolució anual del nombre d'aturats de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. 1998-2010

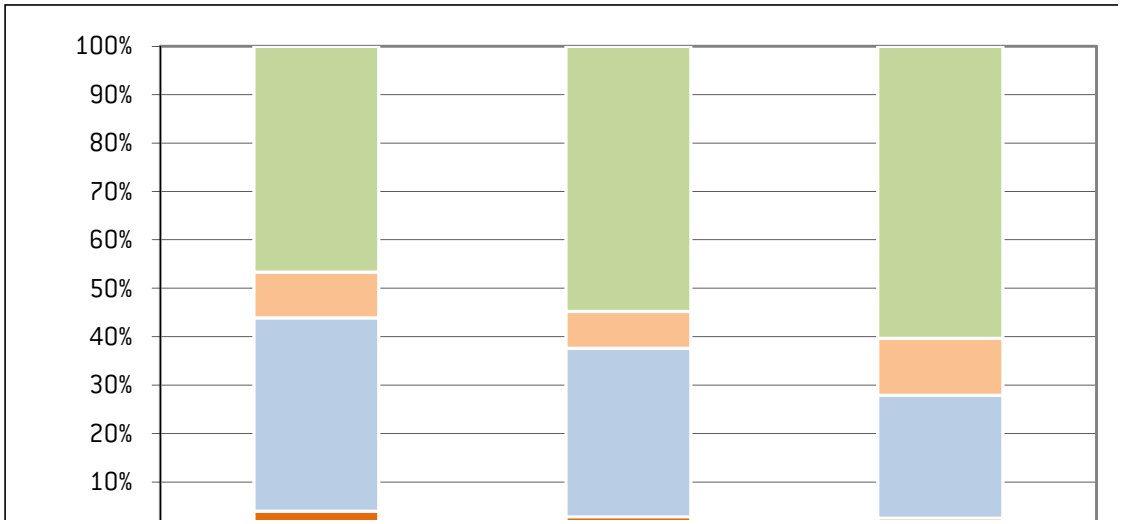


Font:Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

En relació a la població ocupada per sectors, els darrers vint anys, el municipi ha sofert la progressiva terciarització de la seva economia, ocupant al 2001 més del 60% de la població activa, mentre que la resta de sectors compten amb paper molt més residual en l'economia local tot i la importància de l'activitat industrial (vegeu la figura 2.5).

[1] El Baix Camp comptava amb una taxa d'activitat del 58,6% i d'ocupació del 52,8%.

Figura 2.5. Evolució de la població ocupada per grans sectors de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.1991-2001



Font:Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

Fent aquest mateix anàlisi, des del punt de vista de l'ocupació que generen les activitats emplaçades al terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (independentment del lloc de residència dels treballadors), els resultats canvien completament. Així, al 31 de març de 2011 les activitats del municipi generaven 3.259 llocs de treball (incloent els autònoms), dels quals per sectors del CCAE es distribueixen de la següent manera:

- El sector primari genera 18 llocs de treball.
- El sector secundari genera 1.504 llocs de treball, essent el sector de l'energia i gas i les indústries manufactureres els més importants.
- El sector de la construcció genera 229 llocs de treball.
- El sector terciari genera 1.483 llocs de treball, amb una especial importància del sector d'activitats administratives i auxiliars, l'hostaleria, activitats professionals i tècniques i el comerç.

3 PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

3.1 ASPECTES GENERALS

El POUM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant preveu el desenvolupament de 51 sectors. Concretament, es proposa portar a terme:

- 31 Plans d'Actuació Urbanística (PAU)
- 10 Plans de Millora Urbana (PMU)
- 5 Sectors Urbans de Desenvolupament (SUD)
- 5 Plans Especials (PE)

En el plànol 1 d'aquest document es localitzen cadascun dels sectors previstos en el POUM que es troben distribuïts entre els diferents nuclis.

3.2 RELACIÓ D'USOS

En analitzar els usos del sòl previstos en el POUM cal destacar com a predominant l'ús residencial. En aquest sentit, es preveu la construcció de 1.957 habitatges de nova implantació distribuïts entre diversos sectors.

Per contra, només es preveu destinar com a usos industrials sis sectors, diferenciats entre dues zones del municipi. Per una banda, el PAU-19 i el SUD-02 situats al voltant del polígon industrial de les Tàpies. Per una altra banda, el SUD-04, SUD-05, PMU-06, PMU-07 i PMU 09 localitzats a l'entorn de la central nuclear.

Les cessions d'equipaments i espais lliures estan distribuïdes entre els diferents sectors compensant-se les unes a les altres. En el cas dels equipaments es preveu una reserva destinada a aquest ús en 19 dels 51 sectors del POUM. D'aquests cal destacar 2 sectors on l'ús majoritari previst és d'equipament: PMU 05 (equipament educatiu i de recerca vinculat a la central nuclear) i el PMU-08. La resta de sectors on es preveuen equipaments són un ús complementari i corresponen a les cessions per a aquest ús (PAU-02, PAU-13, PAU-14, PAU-17, PAU-18, PAU-19, PAU-21, PAU-25, PAU-26, PMU-02, PMU-03, PMU-04, PMU-09, SUD-01, SUD-02, SUD-03, SUD-04 i SUD-05).

Tanmateix, cal tenir en compte que en aquesta fase del planejament es desconeix quins seran els usos del sòl exactes que tindrà cada sector. En aquest sentit el POUM no detalla la superfície de sostre destinada a usos comercials, d'oficines o hoteler essent usos compatibles en diversos sectors, d'entre els quals destaquen el PMU-01.1, PMU-01.2, PMU-08 i PMU-09.

Taula 3.1. Superfície de sòl i superfície de sostre dels diferents sectors del POUM segons usos del sòl

CLAU DEL SECTOR		Superfície sector m2	Sistema d'espais lliures i zones verdes (SV) m2	Verd privat	Equipaments (SE) m2		Estimació m2 st residencial nova implantació	Estimació hab. totals nova implantació	m2 st industrial
PAU.01	Barranc de la Figuerola	13.543,70	1.637,98		0		0	0	
PAU.02	Ampliació Escoles	2.458,54	0		1.537,39		1.430,00	16	
PAU.03	Carretera Hospitalet-Móra	4.772,50	2.460,67		0		2.081,00	12	
PAU.04	Carrer Santa Marina	2.890,56	613,19		0		4.047,18	45	
PAU.05	Font – C44	1.942,89	613,09		0		1.007,20	12	
PAU.06	Dedals	10.194,54	4.970,75		0		3.851,14	38	
PAU.07	MB. Ponent	4.777,92	1.084,55		0		1.296,00	12	
PAU.08	MB. Migdia	2.140,64	0		0		1.155,00	7	
PAU.09	MR. Centre	3.405,02	591,60		0		4.417,35	20	
PAU.10	MR. Ponent1	1.385,36	0		0		1.260,00	7	
PAU.11	MR. Ponent2	2.472,36	142,15		0		2.160,72	11	
PAU.12	MR. Nord	776,29	0,00		0		864,00	4	
PAU.13	Vanessa Park	222.927,95	49.380,95		4.017,88	***	0	0	
PAU.14	Arenal Centre	23.273,73	4.597,70		1.520,99		0	0	
PAU.15	La Margarida	8.663,17	1.783,03		0		1.809,45	0	
PAU.16	Llevant i ponent del carrer dels Corralets	21.766,96	365,74		0		4.903,78	16	
PAU.17	Camí de la Porrassa	270.629,54	44.608,93		36.076,58		15.983,36	177	
PAU.18	Hospitalet ponent	104.969,73	40.363,32	**	1.949,54		22.232,26	241	
PAU.19	Les Tàpies II	170.787,45	37.019,86		8.553,89		0	0	85.342,60
PAU.20	Coop. Vandellòs	1.591,07	0		0		1.145,48	12	
PAU.21	Cala d'Oques – Forat negre	31.742,85	3.961,48		2.427,45		0	0	
PAU.22	Almadrava 1	15.741,57	6.936,07	2.269,75	0		2.208,00	24	
PAU.23	Almadrava 2	7.663,99	0	1.627,33	0		1.706,17	2	
PAU.24	Almadrava 3	8.980,88	369,78		0		2.001,83	8	
PAU.25	Almadrava 4	10.344,64	0		3.226,85		1.777,05	8	

CLAU DEL SECTOR		Superfície sector m2	Sistema d'espais lliures i zones verdes (SV) m2	Verd privat	Equipaments (SE) m2		Estimació m2 st residencial nova implantació	Estimació hab. totals nova implantació	m2 st industrial
PAU.26	Almadrava 5	27.059,79	3.570,87		602,24		0	0	
PAU.27	Cova del Gat	33.864,78	17.379,31	2.133,71	0		10.580,35	88	
PAU.28-1	Carretera de Móra 1	207,89	0	47,18	0		411,84	4	
PAU.28-2	Carretera de Móra 2	222,82	0	56,90	0		497,76	5	
PAU.28-3	Carretera de Móra 3	366,51	0	110,12	0		690,21	8	
PAU.28-4	Carretera de Móra 4	388,45	0	112,37	0		685,89	8	
TOTAL PAU		**1.011.954,09**	**222.451,02**	**3.897,08**	**59.912,81**		**90.203,01**	**785,00**	**85.342,60**
PMU.01-1	Bulevard Nord N340	20.051,80	2.116,64		0		9.375,00	104	
PMU.01-2	Bulevard Sud N340	21.863,62	5.030,49		0		6.371,00	71	
PMU.02	Poblat Hifrensa	176.885,24	63.836,86		31.550,58		0	0	
PMU.03	Equipaments centre	19.560,60	880,00		16.003,48		693,87	8	
PMU.04	L'Aigua al Coll	27.669,56	1.540,88		1.624,75		7.780,66	28	
PMU.05	Centre Tecnològic	201.617,09	0		15.000,00		0	0	
PMU.06	Centre de Producció Energètica	190.101,17	0		0		0	0	68.880,00
PMU.07	Ponent CNV II	17.904,53	2.955,82		0		0	0	11.023,60
PMU.08	L'Hospital	3.246,77	0		3.246,77		0	0	
PMU.09	Control energètic	21.215,91	2.121,59		1.060,80		0	0	6.364,77
TOTAL PMU		**700.116,29**	**78.482,28**	**0,00**	**68.486,38**		**24.220,53**	**211,00**	**86.268,37**
SUD.01	Carrer de les Figuerelles	9.497,18	1.983,00		1.264,62		5.853,24	60	
SUD.02	Les Tàpies nord	132.979,70	18.082,28		6.677,20		0	0	66.489,85
SUD.03	Ponent de la Porrassa	257.493,56	54.544,90		27.424,17		97.847,55	901	
SUD.04	Parc de prod. energètica nord	142.877,11	14.287,71		7.143,86		0	0	45.694,56
SUD.05	Parc de prod. energètica llevant	154.978,48	15.497,85		7.748,92		0	0	52.398,25
TOTAL SUD		**697.826,03**	**104.395,74**	**0,00**	**50.258,77**		**103.700,79**	**961,00**	**164.582,66**
TOTAL POUM		**2.409.896,41**	**405.329,04**	**3.897,08**	**178.657,96**	**0,00**	**218.124,32**	**1.957,00**	**336.193,63**

*** A més, el sector compte amb 22.280,98 m2sl de SV.2 (espai lliure forestal). / **** A més, hi ha 15.574,95 m2 de sistema d'equipament esportiu privat a Vanessa Park*

Font: Equip redactor del POUM

4 XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS I PREVISTES

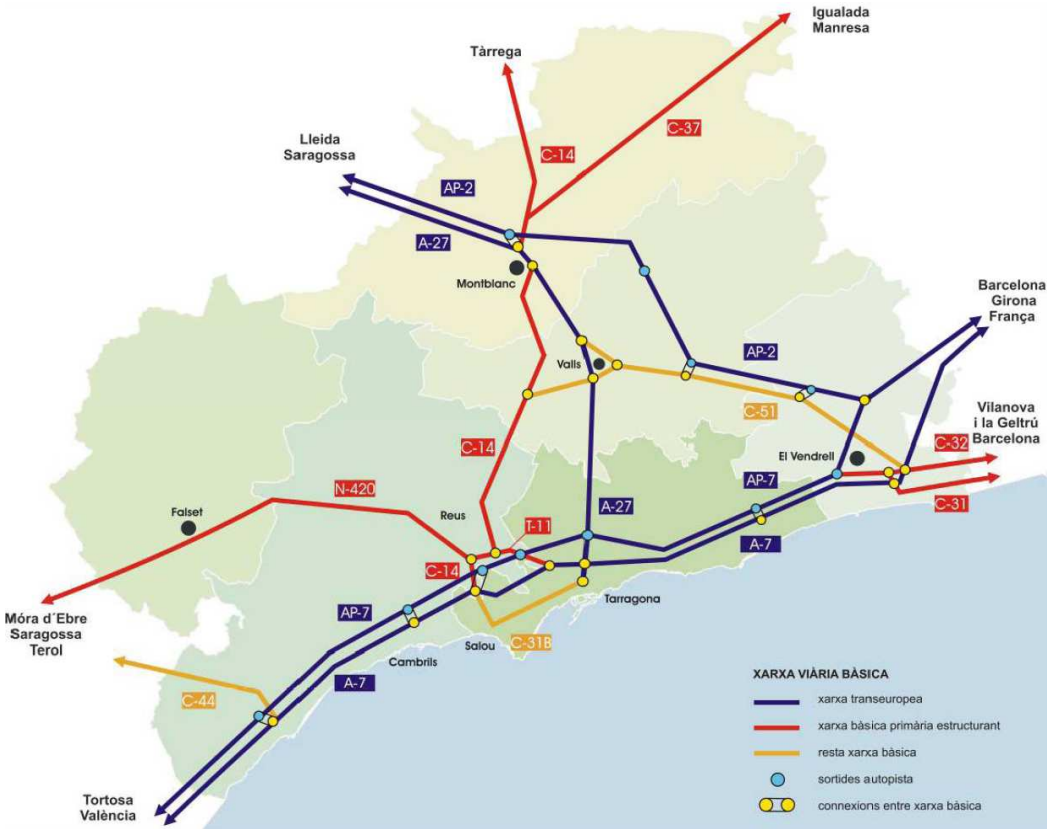
4.1 XARXA VIÀRIA BÀSICA

4.1.1 XARXA ACTUAL

El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona classifica la xarxa viària bàsica d'aquest àmbit en:

- **La xarxa transeuropea,** utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància formada per les carreteres AP-7 i A-7.
- La **xarxa bàsica primària estructurant** utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població.
- La **resta de la xarxa bàsica** formada per vies d'àmbit comarcal i local amb una mobilitat rellevant. En l'àmbit d'estudi hi trobem la carretera C-44. Aquesta carretera actualment passa per l'interior dels nuclis de l'Infant, Masriudoms, Masboquera i Vandellòs.

Figura 4.1. Xarxa viària bàsica del Camp de Tarragona



Font: Diputació de Tarragona

A banda d'aquestes infraestructures viàries, dins del terme municipal també hi trobem les següents carreteres:

- La carretera **N-340 a**, que connecta la carretera A-7 en ambdós extrems.
- La carretera **T-318**, que connecta la carretera C-44 amb Mont-roig del Camp, passant per la urbanització Vanessa Park.
- La carretera **T-311**, que connecta la carretera C-44 al límit del terme municipal amb Pratdip.

El municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant està format per diferents nuclis. En aquest context, els eixos de la xarxa viària territorial també es poden considerar eixos estructurants municipals. En concret es poden considerar com a vials principals:

- A **Vandellòs**: Travessera urbana de la C-44 i carrer de la Font – d'Estanislau Figueras.
- A **Masboquera**: travessera urbana de la C-44.
- A **Masriudoms**: travessera urbana de la C-44.
- **Polígon Industrial Les Tàpies**: travessera urbana de la C-44.
- L'**Infant**: travessera urbana de la C-44, carrer de Mestral.
- L'**Hospitalet de l'Infant**: carrer de Mora, Via Augusta i carrer de Ramon Berenguer IV.

4.1.2 XARXA PREVISTA

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya i especialment el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona preveuen un seguit d'actuacions que tenen un fort impacte en la mobilitat a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. En concret preveu:

- Reforç del corredor mediterrani, que es concreta en la construcció d'un tercer carril a l'autopista AP-7.
- Desdoblament de l'autovia A-7 (antiga N-340) al llarg de tota la regió.

4.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

L'estructura urbana de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, caracteritzada per diversos nuclis de població segregats dificulta la mobilitat no motoritzada a peu entre ells. En aquest sentit, l'elevada distància que els separa i la manca d'itineraris per a vianants segurs no faciliten la connexió a peu.

A grans trets, la vialitat interna dels diferents nuclis de població que formen Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant està formada per vials amb segregació calçada/vorera o de plataforma única. No obstant això, cal tenir en compte que en la majoria de vials amb segregació de l'espai per a vianants l'amplada de la vorera disposa de seccions reduïdes que dificulten la mobilitat a peu. En canvi, els vials de plataforma única si garanteixen la convivència entre vianants, bicicletes i vehicles motoritzats, en condicions òptimes de seguretat i accessibilitat.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta cal destacar que actualment a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant no hi ha cap infraestructura específica per a la circulació amb aquest mode de transport.

En relació al les infraestructures previstes, el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya proposa un conjunt de vies ciclistes intermunicipals, una de les quals proposa un recorregut paral·lel a la carretera A-7 i per tant probablement passi per dins del nucli de l'Hospitalet de l'Infant.

4.3 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

4.3.1 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU FERROVIARI

Les infraestructures ferroviàries existents dins el municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant corresponen a la línia Tarragona-Salou-L'Aldea-Tortosa/Ulldecona. Concretament, es disposa de dos punts de parada, un al nucli de l'Hospitalet de l'Infant i l'altre a la central nuclear de Vandellòs.

4.3.2 INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU PER CARRETERA

En analitzar l'oferta de transport públic per carretera cal diferenciar si l'àmbit de cobertura és urbà o interurbà.

Pel que fa a l'oferta urbana de transport col·lectiu des de l'estiu de 2006 es disposa d'una línia gratuïta que connecta els diferents nuclis de població de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

D'altra banda, Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant disposa de cobertura de diverses línies de transport públic interurbanes.

- Línia Tivissa – Reus (Autocars la Plana).
- Línia l'Hospitalet de l'Infant – la Pineda (Aquapolis) (Autocars Prat).
- Línia Tarragona – Tortosa (La Hispano Fuente en Segures - HIFE).
- Línia Batea – Gandesa – Barcelona (La Hispano Fuente en Segures - HIFE).

4.3.3 SERVEI DE TAXI

Segons el web del patronat de Turisme el municipi disposa de 10 llicències de taxi.

4.3.4 INFRAESTRUCTURES PREVISTES

El **Pla territorial parcial del Camp de Tarragona**, aprovat definitivament el 12 de gener de 2010, ha de definir els objectius d'equilibri dels seus àmbits, seguint les determinacions fixades per la Llei 23/83, de política territorial, i les directrius per als plans territorials parcials del Pla Territorial General de Catalunya.

Pel que fa a la proposta d'infraestructures de mobilitat, el PTPCT, inclou els següents objectius principals:

a) Assegurar uns nivells de connectivitat adequats a les previsions de desenvolupament dels assentaments urbans.
b) Contribuir a estructurar espacialment els sistemes d'assentaments urbans.
c) Vincular l'accessibilitat als usos del sòl que es prevegin en el territori.
d) Completar les xarxes bàsiques establertes en els plans sectorials amb altres traçats de menor rang que siguin rellevants a l'escala del Pla.
e) Definir les condicions dels elements d'infraestructura que siguin funcionals i espacialment significatius en l'àmbit del Pla.
f) Propiciar un bon ajustament dels traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori.
g) Establir les prioritats d'actuació en infraestructures en l'àmbit del Pla.
h) Assenyalar opcions possibles a llarg termini.
i) Promoure l'estalvi d'infraestructures, de manera que s'evitin les redundàncies i s'opti, en cada cas, pels modes de transport més eficients i viables.

El Pla territorial és respectuós amb les determinacions del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, les quals desenvolupa de forma integrada amb la resta de sistemes que li pertoca ordenar i ajusta a la seva escala de treball. En efecte, mentre el Pla d'infraestructures dibuixa eixos de comunicació necessaris (que no traçats), el Pla territorial, en base a una reflexió conjunta dels tres sistemes que ordena (infraestructures, assentaments i espais oberts) si que és decanta per traçats concrets, si bé amb un caràcter indicatiu.

Les actuacions viàries amb afectació al terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, i les seves característiques dins l'àmbit municipal són les següents:

- Desdoblament de l'A7: El corredor del Mediterrani haurà de completar-ne al llarg de tot el Camp de Tarragona amb el desdoblament complet de l'A-7, l'antiga N-340. També considerat en el PITC, els successius projectes es troben ja en diferents fases, alguns ja inaugurats i altres en obres. En alguns punts aquesta via coincideix amb el traçat de l'AP-7, i un dels punts d'enllaç coincidirà amb la sortida de l'AP-7 d'Hospitalet de l'Infant, on tornen a circular pel mateix corredor les dues autopistes fins a la sortida de l'àmbit territorial passada la central nuclear.

- Condicionament de les travesseres urbanes: Determinats municipis que acollien trànsits de pas pel seu interior, i per tant la travessera dels quals era un element més viari que de ciutat, veuran, en l'escenari del Pla, reduït el seu trànsit per l'efecte de la construcció d'una variant. El condicionament d'aquestes noves travesseres resultants és una altra de les propostes del Pla Territorial, especialment en els nuclis costaners que abandona l'A-7. En aquest sentit, es proposen les reconversions de les travesseres (avui dia amb conflictes de trànsit especialment vinculats a estius i caps de setmana) de Cambrils, Miami Platja i l'Hospitalet de l'Infant. El disseny definitiu de tots aquests espais haurà de prioritzar la convivència de vianants i ciclistes, i les facilitats d'accés al transport públic, si s'escau. De cara als vehicles a motor, poden habilitar-ne sortides laterals pensades exclusivament pels serveis, mentre mesures com la limitació de velocitat (a 30 km/h, per exemple) o de l'aparcament són mesures ben considerades pels experts de cara a la pacificació del trànsit en zones urbanes.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries, el Pla territorial, a banda de recollir les determinacions del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC), vol aportar mesures complementaries que ajudin a consolidar una concepció integrada de la xarxa i una major intermodalitat. Les premisses del Pla en relació al model ferroviari del Camp de Tarragona són:

- Integració urbana del ferrocarril en coherència amb el planejament urbanístic actual i futur
- Eficiència i viabilitat global del sistema: xarxa integrada intermodal
- Eficiència i viabilitat individual de cada part del sistema: competitivitat dels diferents modes
- Una estratègia modulable en el temps
- Foment del transport de mercaderies per ferrocarril
- Garantir, d'acord amb la Llei de Mobilitat, el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible

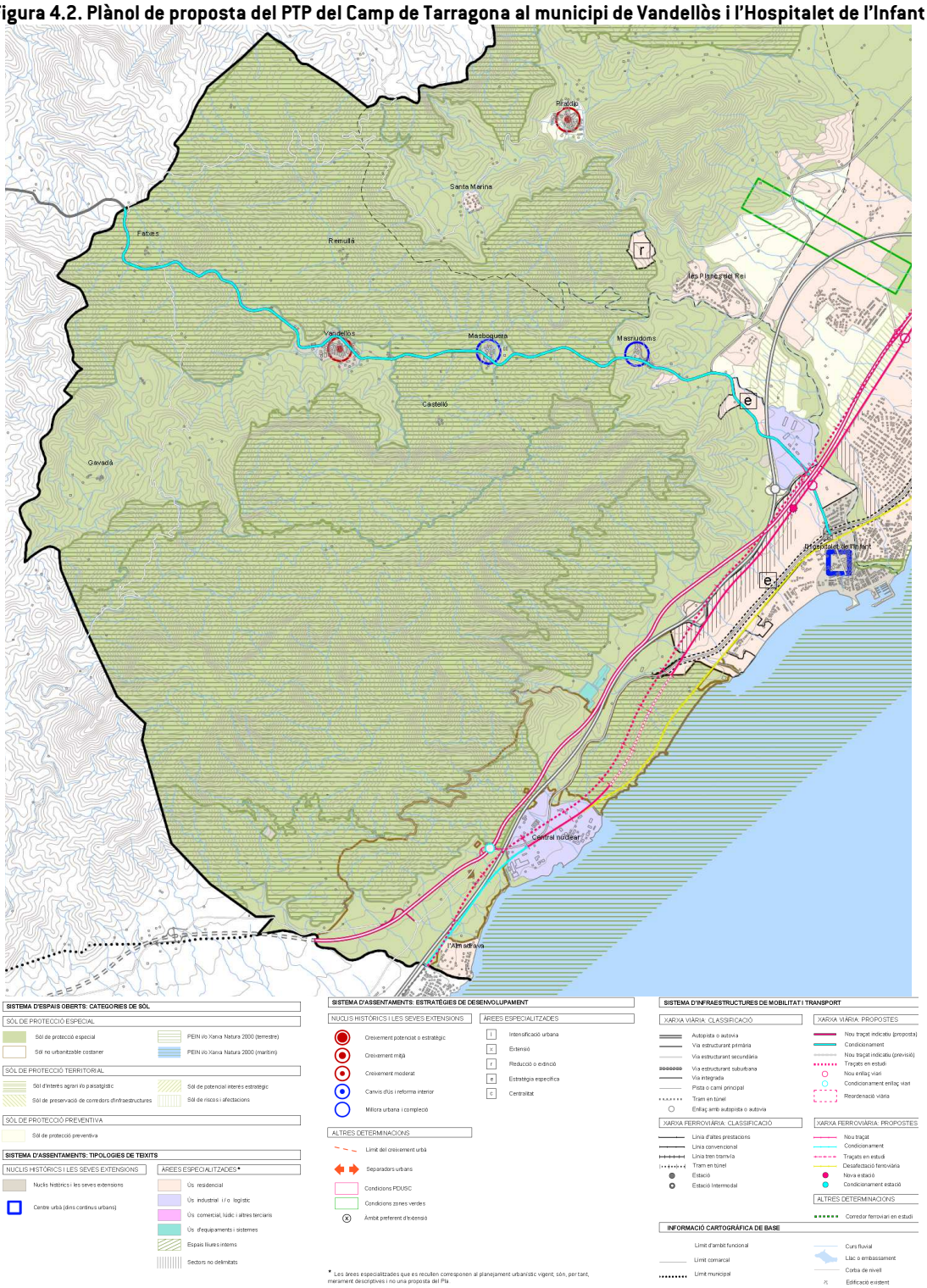
Les actuacions en la xarxa ferroviària amb incidència al terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant són les següents:

- Creació d'un sistema de rodalies propi al Camp de Tarragona: Aquesta proposta inclou diverses mesures entre les que es troba la desafectació del cinturó de la costa entre l'Hospitalet de l'Infant i el Polígon Petroquímic Sud a Tarragona, que queda substituït pel nou Corredor del Mediterrani en execució. Els trams desafectats podran ser recuperats com a corredors amb major inserció urbana tipus tren tramvia si els estudis de viabilitat així ho determinen.

- Nova estratègia en el transport de mercaderies: El corredor costaner, d'especial importància a escala nacional i transeuropea, quedarà àmpliament reforçat per la finalització de les diferents actuacions previstes, que configuraran un eix d'altes prestacions apte pel transport de mercaderies. Les actuacions dins del terme de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant són les següents:

    - La compleció del Corredor del Mediterrani entre l'Hospitalet de l'Infant i Vila-seca, que a més a més quedaria alliberat de trànsit de viatgers si més endavant es realitza la nova línia d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona prevista al PITC.

Figura 4.2. Plànol de proposta del PTP del Camp de Tarragona al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant



Font: PTP del Camp de Tarragona

5 MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA

5.1 MOBILITAT ACTUAL

L'anàlisi de la mobilitat que es presenta a continuació recull principalment de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001. Aquesta enquesta analitza el comportament del primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 16 anys.

D'altra banda, l'Agenda 21 local de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va realitzar una enquesta que entres d'altres aspectes analitzava la distribució territorial i modal dels desplaçaments segons tipus. La mostra de l'enquesta va ser de 83 persones (38 dones i 45 homes).

5.1.1 MOBILITAT GENERAL

A Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, es realitzen uns 3.996 desplaçaments diaris per raó d'estudis o de treball, dels quals el 45,0% són interns i la resta de connexió amb altres municipis. Entre els desplaçaments de connexió, la mobilitat atreta a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant té més pes que la mobilitat generada cap a altres municipis, amb un 31,7% i un 23,3% respectivament.

Taula 5.1. Mobilitat generada i atreta a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per raó de treball o d'estudis (2001)

Tipus de desplaçament	Nre.	%
Interns	1.799	45,02
A altres municipis	931	23,30
Des d'altres municipis	1.266	31,68
TOTAL	3.996	100,00

Font: Idescat

Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006, al Camp de Tarragona, la mobilitat ocupacional (treball+estudis) representa el 22,8% de la mobilitat total en dia feiner. D'altra banda, segons aquesta font, el nombre mitjà de desplaçaments per persona per dia a les comarques del Camp de Tarragona és de 3,50. Extrapolant aquest valor, els residents a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant realitzen uns 21.000 desplaçaments en dia feiner.

D'altra banda, cal tenir en compte els resultats obtinguts en l'enquesta del Pla de participació social de l'Agenda 21 local de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, on es demanava a quin dels nuclis de població del municipi es dirigien segons el tipus d'activitat que desenvolupessin.

Taula 5.2. Mobilitat generada i atreta a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per motiu

Motiu	Vandellòs	Hospitalet de l'Infant	Masboquera	Masriudoms	Almadrava	Altres municipis
Anar al metge	37,5%	42,9%		0,9%		18,8%
Treballar	33,9%	35,7%				30,4%
Estudiar	14,3%	42,9%				42,9%
Activitats extra-escolars	46,7%	46,7%				6,7%
Oci	36,6%	31,2%	4,3%	2,2%	1,1%	24,7%
Esport	22,1%	44,1%	7,4%	8,8%	2,9%	14,7%
Entitat	61,5%	33,8%				4,6%
Compra diària	33,3%	46,5%				20,2%
Activitat cultural	43,0%	31,0%	4,0%	2,0%		20,0%
Compra roba	4,1%	27,0%				68,9%
Restaurant	13,5%	40,6%	1,0%	1,0%	1,0%	42,7%
Lleure nocturn	31,6%	32,9%			1,3%	34,2%
Valor mitjà	**31,5%**	**37,9%**	**4,2%**	**3,0%**	**1,6%**	**27,4%**

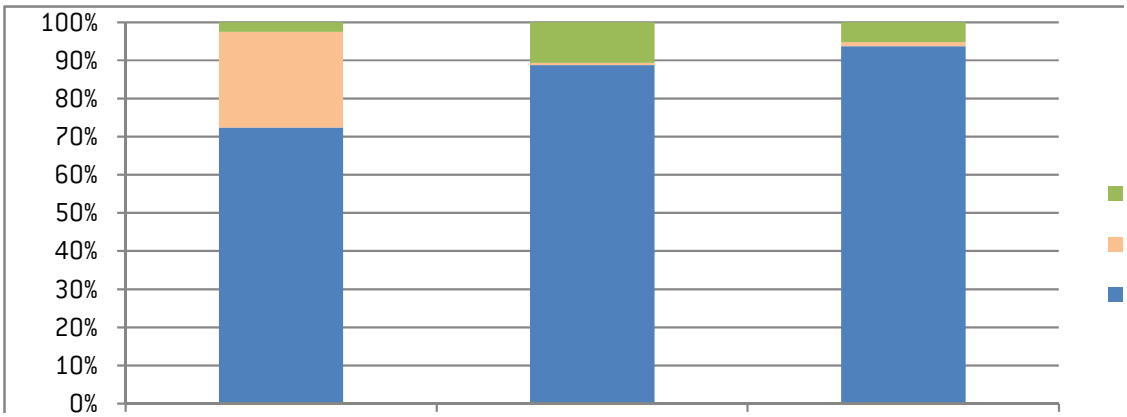
Font: Resultats del Pla de participació social de l'Agenda 21 de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

Segons els resultats de l'enquesta, menys del 30% dels desplaçaments es realitzen fora del municipi. La major part dels desplaçaments interns es realitzen als nuclis de l'Hospitalet de l'Infant (38%) i Vandellòs (32%). L'atracció de mobilitat per part dels nuclis de Masboquera, Masriudoms i l'Almadrava és molt baixa, corresponent bàsicament als propis veïns. Cal tenir en compte que es tracta de nuclis bàsicament residencials, amb una oferta laboral, educativa i de serveis molt menor.

5.1.2 REPARTIMENT MODAL

Com es pot observar a la Figura 5.1 i a la taula 5.3, el repartiment modal dels desplaçaments varia notablement segons si es tracta de desplaçaments interns o de connexió. Tot i això, s'observa la importància en l'ús del vehicle privat en els desplaçaments interns (més del 70% de quota) i l'ús predominant del vehicle privat en els desplaçaments de connexió, amb una quota del 88,7% dels desplaçaments generats i 93,8% dels atrets.

Figura 5.1. Repartiment modal de la mobilitat per raó de treball i d'estudis (majors de 16 anys) a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (2001)



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Taula 5.3. Repartiment modal de la mobilitat per treball o d'estudis a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (2001)

Tipus de desplaçament	Vehicle privat	Transport públic	No motoritzat	Total
Interns	72,4%	2,5%	25,0%	100,0%
A altres municipis	88,7%	0,6%	10,7%	100,0%
Des d'altres municipis	93,8%	1,1%	5,1%	100,0%
Total	83,9%	11,0%	5,1%	100,0%

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

A partir de l'enquesta del Pla de participació social de l'Agenda 21 de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant es pot analitzar la distribució modal dels desplaçaments quotidians. En calcular valors mitjans s'obté una distribució molt similar entre els desplaçaments a peu i en vehicle privat, Per contra, l'ús del transport públic és poc representatiu, suposant una mitjana de menys del 5%. Tot i això, es detecten notables diferències segons el motiu de desplaçament, tal com es pot observar en la taula següent:

Taula 5.4. Distribució modal de la mobilitat segons el Pla de participació social de l'Agenda 21

Motiu	A peu	Vehicle privat	Transport públic
Anar al metge	60,6%	38,5%	1,0%
Treballar	28,1%	68,4%	3,5%
Estudiar	33,3%	33,3%	33,3%
Activitats extra-escolars	73,3%	20,0%	6,7%
Oci	43,0%	53,2%	3,8%
Esport	66,7%	31,0%	2,4%
Entitat	71,0%	29,0%	0,0%
Compra diària	57,3%	42,7%	0,0%
Activitat cultural	58,8%	37,6%	3,5%
Compra roba	25,3%	72,0%	2,7%
Restaurant	25,7%	74,3%	0,0%
Lleure nocturn	38,8%	61,2%	0,0%
Valor mitjà	**48,5%**	**46,8%**	**4,7%**

Font: Resultats del Pla de participació social de l'Agenda 21 de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

5.1.3 DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL

La distribució territorial de la mobilitat presenta els següents pols d'atracció/generació:

- Tarragona, Mont-roig del Camp, Barcelona, Reus i Cambrils compten amb un flux superior als 100 desplaçaments generats o atrets (més 60% dels desplaçaments de connexió).
- Hi ha 5 municipis amb un flux superior als 25 desplaçaments generats o atrets que són: Ascó, Salou, Vila-seca, l'Ametlla de Mar i Mora d'Ebre. Aquests municipis atrauen o generen entorn del 10% dels desplaçaments de connexió del municipi.
- La resta de la mobilitat es troba molt més atomitzada en un nombre molt important de municipis.

Taula 5.5. Distribució territorial dels desplaçaments per raó de treball i estudis(2001)

Àmbit	Treball	Estudis	Total	%
Desplaçaments interns	1.178	601	1.779	-
Desplaçaments a altres municipis	676	255	931	100,0
Tarragona	123	98	221	23,7
Mont-roig del Camp	138	0	138	14,8
Barcelona	47	53	100	10,7
Reus	52	45	97	10,4
Ascó	30	0	30	3,2
Cambrils	21	8	29	3,1
Salou	12	8	20	2,1
Constantí	3	16	19	2,0
Vila-seca	11	1	12	1,3
Ametlla de Mar, l'	11	0	11	1,2
Móra d'Ebre	9	0	9	1,0
Lleida	3	5	8	0,9
Pobla de Mafumet, la	8	0	8	0,9
Tortosa	3	4	7	0,8
Morell, el	6	0	6	0,6
Resta de municipis	199	17	216	23,2
Desplaçaments des d'altres municipis	1116	150	1266	100,0
Mont-roig del Camp	223	138	361	28,5
Cambrils	217	4	221	17,5
Tarragona	101	0	101	8,0
Reus	97	1	98	7,7
Ametlla de Mar, l'	69	1	70	5,5
Tivissa	56	0	56	4,4
Barcelona	35	0	35	2,8
Móra d'Ebre	26	0	26	2,1
Deltebre	20	0	20	1,6
Pratdip	19	0	19	1,5
Salou	18	0	18	1,4
Vila-seca	15	0	15	1,2
Móra la Nova	13	0	13	1,0
Vinyols i els Arcs	11	0	11	0,9
Esplugues de Llobregat	9	0	9	0,7
Flix	8	1	9	0,7
Amposta	8	0	8	0,6
Tortosa	7	0	7	0,6
Falset	7	0	7	0,6
Ampolla, l'	6	1	7	0,6
Sant Carles de la Ràpita	6	0	6	0,5
Ascó	6	0	6	0,5
Riudoms	6	0	6	0,5
Resta de municipis	133	4	137	10,8
TOTAL	2.970	1.006	3.976	-

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

5.1.4 AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA

L'anàlisi de les dades de l'EMO des del punt de vista de la població ocupada resident a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i dels llocs de treball localitzats al municipi permet establir dos indicadors de dependència: l'autocontenció i l'autosuficiència.

Tal i com mostra la Taula 5.6, la taxa d'autocontenció decreix contínuament des de l'any 1991, seguint una tendència comuna a la majoria de municipis catalans. Un fet similar ocórrer amb la taxa d'autosuficiència, si bé de forma més atenuada.

Taula 5.6. Evolució de l'autocontenció i de l'autosuficiència a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (1991-2001)

Indicadors	2001	1996	1991
POR	1.854	1.384	1.416
LTL	2.294	1.780	1.787
Autocontenció	63,54%	69,29%	76,20%
Autosuficiència	51,35%	53,88%	60,38%

POR (Població Ocupada Resident): és el total de desplaçaments interns i cap a fora. Es considera que un desplaçament representa una persona ocupada.

LTL (Llocs de Treball Localitzats): és el total de desplaçaments interns i des de fora. Es considera que un desplaçament representa un lloc de treball.

Autocontenció: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i la POR.

Autosuficiència: és la ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i els LTL.

Font: Idescat

5.1.5 POLS DE MOBILITAT

Si bé no es disposa de prou informació per fer un anàlisi quantitatiu, a continuació es presenta de forma qualitativa els principals pols de mobilitat de dins del municipi (taula 5.7).

Taula 5.7. Principals pols de mobilitat del municipi

Tipus	Centre	Altra informació
Cultural	Biblioteca i teatre – auditori (Hospitalet)	2.600 m^2 de sup. construïda
Educatiu	CEIP Vall de Llors (Vandellós)	69 alumnes
Educatiu	Llar d'Infants 'Sol i Vent' (Hospitalet)	132 alumnes
Educatiu	CEIP Mestral (Hospitalet)	489 alumnes
Educatiu	IES Berenguer d'Entença (Hospitalet)	397 alumnes
Educatiu	Escola de Música (Hospitalet)	163 alumnes
Esportiu	Zona esportiva municipal (Vandellòs)	Pista coberta poliesportiva, pista de tenis / frontón i piscina descoberta
Esportiu	Camp de futbol (Vandellós)	-
Esportiu	Zona esportiva Aster - Poblat d'Hifrensab (Hospitalet)	Pista de frontó, pàdel, tennis, sala esportiva, piscina coberta...
Esportiu	Pavelló cobert (Hospitalet)	-
Esportiu	Zona esportiva "Arenal" (Hospitalet)	Camp de futbol
Esportiu	Camp de Pitch & Putt "La Figuerola" (Vandellós)	-
Esportiu	Port Esportiu	600 amarradors
Administratiu	Casa de la Vila (Hospitalet)	-
Administratiu	Antiga escola Àster	Policia Local, casal de joves, jutjat.
Sanitari	Centre Assistencial Polivalent (Vandellós)	-
Sanitari	Centre Assistencial Polivalent (Hospitalet)	-
Activitats	Polígon de Les Tàpies	42.77 ha; es preveu l'ampliació de 17,47ha (Les Tàpies II)
Activitats	Central nuclear de Vandellós	-

Font: Avanç del POUM i elaboració pròpia

Així mateix, la taula 5.8. mostra les principals indústries existents al municipi.

Taula 5.8. Indústries del municipi incloses al Registre d'Establiments Industrials

Nom empresa	Activitat principal	Adreça	Nre. treb.
Ambiental Serveis Tecnic & Consulting SL	Serveis tècnics d'enginyeria	Bonet Dalmau - P.I. Tapies 36 B	16
Ascensors i elevadors de Catalunya SL	Fabricació d'ascensors i elevadors	Rivera de Sans- P.I. Tàpies, 5 Nau 2	11
Asociación Nuclear Ascó – Vandellòs II, A.I.E. (ANA-CNVII)	Instal·lacions elèctriques	Central Nuclear Vandellòs II, crta N-340, km. 1123	25
Automoció Infant, SL	Manteniment i reparació de vehicles a motor	Crta. N-340 km 1129	6
Cedipsa Compañia Española Distribuidora de Petroleos SA	Venda de carburants per a l'automoció	Autopista A-7 km 283	15
Comosa Strapp, SA	Fabricació de materials plàstics	C/ Martí i Franqués, 63	11
Comunidad de bienes Endesa-Iberdrola C.N. Vandellòs II	Producció d'energia nuclear	Central Nuclear Vandellòs II, crta N-340, km. 1123	480
Construccions Metàl·liques Carles Barceló SL	Enginyeria mecànica	C/ Torroja, 9 - P.I. Tàpies	14
De Roure Natural, SL	Fabricació de peces de fusta	C/ Martí Franqués, 38 Nau 2	10
Empresa Nacional de Residuos Radioactivos, SA	Enginyeria mecànica	Crta. N-340 km 1123,7	150
Enwesa Operaciones SA	-	-	-
Eurolar 2000 SL	Fabricació d'elements de formigó	Ferran Clua, 85	15
Gas Natural SDG SA	Producció d'energia elèctrica	Ctra. N. 340 Km 1124	38
Instal·lacions i Muntatges Sabaté SL	Fontaneria	Gil Vernet, 4	13
López Pèrez, Antonio	Fabricació de tancaments metàl·lics	Bonet Dalmau, 7 Parc. 5	11
Macarines, SL	Construcció d'edificis	Cala Jostell, 3	17
Maxitec Proyectos y Construcciones SA	Construcció d'edificis	C/ Estación, 11	11
Sodes SA	Instal·lacions elèctriques	Virgili Bellver, 5, 7, 9	24
SoltecaSCP	Fabricació de t tancaments metàl·lics	Gil Vernet, nau 75	10

Font:Registre d'Establiments Industrials de Catalunya

Pel que fa a les infraestructures turístiques l'any 2010 es disposava de 14 establiments, oferint un total de 2.360 places:

- Hotels: 8 (538 places).
- Càmpings: 3 (1.793 places)
- Turisme rural: 3 (29 places)

D'altra banda, a partir del padró d'habitatges de 2001 es pot conèixer el nombre d'habitatges de segona residència. Segons aquesta font Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant disposa de 1.204 habitatges de segona residència i 914 habitatges buits. Tot i això, es tracta de valors poc actuals i aquesta situació pot haver variat notablement durant la última dècada.

5.2 MOBILITAT GENERADA

Per avaluar la mobilitat generada pel POUM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, s'ha aplicat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, sense modificar-los.

Taula 5.9. Ràtios de generació de viatges del Decret 344/2006

Ús	Nre. de viatges
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m^2 de sostre
Comercial	50 viatges/100m^2 de sostre
Oficines	15 viatges/100m^2 de sostre
Industrial	5 viatges/100m^2 de sostre
Equipaments	20 viatges/100m^2 de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m^2 de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006

En tots els casos s'ha aplicat les ràtios anteriors per tal d'obtenir valors màxims, però en el cas de la mobilitat generada pels espais lliures es preveu que, donada la tipologia i ubicació de les zones verdes, es generi una mobilitat molt inferior a 5 viatges/100m^2 de sostre. Així mateix, cal tenir en compte que els viatges generats per aquest ús acostumen a provenir dels habitatges de l'entorn i això fa que siguin viatges ja recomptats en la mobilitat generada per usos residencials. En aquest grup s'hi ha afegit la mobilitat associada a parcs i jardins privats.

En el cas de la franja costanera s'ha aplicat la ràtio de 5 viatges/m com fixa el Decret a aquells sectors que limiten amb la façana marítima excepte en els sectors situats a l'entorn de la central nuclear (PMU 05, PMU 07 i SUD 05), on es considera que la platja no atraurà visitants. Tot i això, en la resta de sectors on s'ha aplicat cal tenir en compte que actualment ja es pot accedir a la platja i que no tot serà nova mobilitat.

Quant als equipaments la utilitat d'aquests pot ser molt variada, passant des d'un centre educatiu a una pista esportiva o un magatzem municipal. En funció de l'ús real de cada equipament la mobilitat variarà notablement i en alguns casos pot ser que la ràtio aplicada sigui molt superior a la mobilitat real. Així mateix, la mobilitat generada per aquests sovint ja s'ha calculat en usos residencials i per tant s'ha contat per duplicat. Per això, es preveu que la mobilitat corresponent a aquests usos sigui inferior.

En el planejament derivat caldrà ajustar les ràtios aplicades per tal d'obtenir valors aproximats a la realitat i al comportament dels veïns.

D'altra banda, el POUM no detalla la superfície destinada a alguns usos compatibles en els diferents sectors. Es tracta d'activitats compatibles amb els usos residencials i industrials (comercial, oficines, hoteler...) que en l'annex normatiu del POUM s'anomenen però sense detallar la seva ocupació. Serà en el planejament derivat, quan es disposi de major detall dels usos del sòl i superfícies previstes, quan es podrà ajustar la mobilitat generada corresponent a cada ús. En cas de que el planejament derivat identifiqui aquests usos caldrà modificar el nombre de desplaçaments generats que es presenten en aquest estudi.

A continuació es detalla els resultats obtinguts en aplicar les ràtios anteriors als diferents sectors i usos previstos al POUM. La mobilitat generada pel conjunt de sectors serà de **90.245 viatges/dia**.

Taula 5.10. Mobilitat generada pels diferents sectors del POUM segons usos del sòl

CLAU DEL SECTOR		Superfície sector m^2	Sistema d'espais lliures (SV) m^2	Verd privat	Equipaments (SE) m^2		Estimació m^2 st resi. nova implan.	Estimació hab. totals nova implan.	m^2 st industrial	Mobilitat generada (viatges/dia)					
										Espais lliures i verd privat	Equip.	Resi.	Ind.	Franja costa	Total
PAU.01	Barranc de la Figuerola	13.543,70	1.637,98		0		0	0		82	0	0	0		82
PAU.02	Ampliació Escoles	2.458,54	0		1.537,39		1.430,00	16		0	307	112	0		419
PAU.03	Carretera Hospitalet-Móra	4.772,50	2.460,67		0		2.081,00	12		123	0	84	0		207
PAU.04	Carrer Santa Marina	2.890,56	613,19		0		4.047,18	45		31	0	315	0		346
PAU.05	Font – C44	1.942,89	613,09		0		1.007,20	12		31	0	84	0		115
PAU.06	Dedals	10.194,54	4.970,75		0		3.851,14	38		249	0	266	0		515
PAU.07	MB. Ponent	4.777,92	1.084,55		0		1.296,00	12		54	0	84	0		138
PAU.08	MB. Migdia	2.140,64	0		0		1.155,00	7		0	0	49	0		49
PAU.09	MR. Centre	3.405,02	591,60		0		4.417,35	20		30	0	140	0		170
PAU.10	MR. Ponent1	1.385,36	0		0		1.260,00	7		0	0	49	0		49
PAU.11	MR. Ponent2	2.472,36	142,15		0		2.160,72	11		7	0	77	0		84
PAU.12	MR. Nord	776,29	0,00		0		864,00	4		0	0	28	0		28
PAU.13	Vanessa Park	222.927,95	49.380,95		4.017,88	***	0	0		2.469	804	0	0		3.273
PAU.14	Arenal Centre	23.273,73	4.597,70		1.520,99		0	0		230	304	0	0	1.420	1.954
PAU.15	La Margarida	8.663,17	1.783,03		0		1.809,45	0		89	0	0	0		89
PAU.16	Llevant i ponent del carrer dels Corralets	21.766,96	365,74		0		4.903,78	16		18	0	112	0		130
PAU.17	Camí de la Porrassa	270.629,54	44.608,93		36.076,58		15.983,36	177		2.230	7.215	1.239	0		10.685
PAU.18	Hospitalet ponent	104.969,73	40.363,32		1.949,54		22.232,26	241		2.018	390	1.687	0		4.095
PAU.19	Les Tàpies II	170.787,45	37.019,86		8.553,89		0	0	85.342,60	1.851	1.711	0	4.267		7.829
PAU.20	Coop. Vandellòs	1.591,07	0		0		1.145,48	12		0	0	84	0		84
PAU.21	Cala d'Oques – Forat negre	31.742,85	3.961,48		2.427,45		0	0		198	485	0	0		684

CLAU DEL SECTOR		Superfície sector m²	Sistema d'espais lliures (SV) m²	Verd privat	Equipaments (SE) m²		Estimació m² st resi. nova implan.	Estimació hab. totals nova implan.	m² st industrial	Mobilitat generada (viatges/dia)					
										Espais lliures i verd privat	Equip.	Resi.	Ind.	Franja costa	Total
PAU.22	Almadrava 1	15.741,57	6.936,07	2.269,75	0		2.208,00	24		460	0	168	0		628
PAU.23	Almadrava 2	7.663,99	0	1.627,33	0		1.706,17	2		81	0	14	0		95
PAU.24	Almadrava 3	8.980,88	369,78		0		2.001,83	8		18	0	56	0		74
PAU.25	Almadrava 4	10.344,64	0		3.226,85		1.777,05	8		0	645	56	0		701
PAU.26	Almadrava 5	27.059,79	3.570,87		602,24		0	0		179	120	0	0	850	1.149
PAU.27	Cova del Gat	33.864,78	17.379,31	2.133,71	0		10.580,35	88		976	0	616	0		1.592
PAU.28-1	Carretera de Móra 1	207,89	0	47,18	0		411,84	4		2	0	28	0		30
PAU.28-2	Carretera de Móra 2	222,82	0	56,90	0		497,76	5		3	0	35	0		38
PAU.28-3	Carretera de Móra 3	366,51	0	110,12	0		690,21	8		6	0	56	0		62
PAU.28-4	Carretera de Móra 4	388,45	0	112,37	0		685,89	8		6	0	56	0		62
TOTAL PAU		**1.011.954,09**	**222.451,02**	**3.897,08**	**59.912,81**		**90.203,01**	**785,00**	**85.342,60**	**11.440**	**11.983**	**5.495**	**4.267**	**2.270**	**35.455**
PMU.01-1	Bulevard Nord N340	20.051,80	2.116,64		0		9.375,00	104		106	0	728	0		834
PMU.01-2	Bulevard Sud N340	21.863,62	5.030,49		0		6.371,00	71		252	0	497	0		749
PMU.02	Poblat Hifrensa	176.885,24	63.836,86		31.550,58		0	0		3.192	6.310	0	0		9.502
PMU.03	Equipaments centre	19.560,60	880,00		16.003,48		693,87	8		44	3.201	56	0		3.301
PMU.04	L'Aigua al Coll	27.669,56	1.540,88		1.624,75		7.780,66	28		77	325	196	0		598
PMU.05	Centre Tecnològic	201.617,09	0		15.000,00		0	0		0	3.000	0	0		3.000
PMU.06	Centre de Producció Energètica	190.101,17	0		0		0	0	68.880,00	0	0	0	3.444		3.444
PMU.07	Ponent CNV II	17.904,53	2.955,82		0		0	0	11.023,60	148	0	0	551		699
PMU.08	L'Hospital	3.246,77	0		3.246,77		0	0		0	649	0	0	1.150	1.799
PMU.09	Control energètic	21.215,91	2.121,59		1.060,80		0	0	6.364,77	106	212	0	318		636
TOTAL PMU		**700.116,29**	**78.482,28**	**0,00**	**68.486,38**		**24.220,53**	**211,00**	**86.268,37**	**3.924**	**13.697**	**1.477**	**4.313**	**1.150**	**24.562**
SUD.01	Carrer de les Figuerelles	9.497,18	1.983,00		1.264,62		5.853,24	60		99	253	420	0		772
SUD.02	Les Tàpies nord	132.979,70	18.082,28		6.677,20		0	0	66.489,85	904	1.335	0	3.324		5.564

CLAU DEL SECTOR		Superfície sector m^2	Sistema d'espais lliures (SV) m^2	Verd privat	Equipaments (SE) m^2		Estimació m^2 st resi. nova implan.	Estimació hab. totals nova implan.	m^2 st industrial	Mobilitat generada (viatges/dia)					
										Espais lliures i verd privat	Equip.	Resi.	Ind.	Franja costa	Total
SUD.03	Ponent de la Porrassa	257.493,56	54.544,90		27.424,17		97.847,55	901		2.727	5.485	6.307	0		14.519
SUD.04	Parc de producció energètica nord	142.877,11	14.287,71		7.143,86		0	0	45.694,56	714	1.429	0	2.285		4.428
SUD.05	Parc de producció energètica llevant	154.978,48	15.497,85		7.748,92		0	0	52.398,25	775	1.550	0	2.620		4.945
TOTAL SUD		**697.826,03**	**104.395,74**	**0,00**	**50.258,77**		**103.700,79**	**961,00**	**164.582,66**	**5.220**	**10.052**	**6.727**	**8.229**	**0**	**30.228**
TOTAL POUM		**2.409.896**	**405.329**	**3.897**	**178.658**	**0**	**218.124**	**1.957**	**336.194**	**20.584**	**35.732**	**13.699**	**16.810**	**3.420**	**90.245**

Font: Elaboració pròpia a partir de la normativa del POUM i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada

Segons usos del sòl, els equipaments són els principals generadors de mobilitat (39,6%) seguit de les zones verdes. Tot i això aquests valors probablement estiguin sobredimensionats i en els estudis de mobilitat generada del planejament derivat siguin inferiors.

Taula 5.11. Distribució de la mobilitat generada pel POUM segons usos del sòl

Ús del sòl	Viatges/dia	Proporció
Espais lliures	20.584	22,81%
Equipaments	35.732	39,59%
Residencial	13.699	15,18%
Industrial	16.810	18,63%
Franja costanera	3.420	3,79%
Total	**90.245**	**100,00%**

Font: Elaboració pròpia a partir de la normativa del POUM i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada

La mobilitat generada per les zones industrials i residencial és molt similar malgrat la tipologia d'ús predominant dels sectors sigui habitatge. Cal tenir en compte que la mobilitat generada per les zones residencial únicament s'ha calculat el nombre d'habitatges de nova creació, sense considerar el nombre total d'habitatges per evitar contar mobilitat ja existent. D'aquesta forma, dels 3.794 habitatges previstos al POUM només s'ha tingut en compte els que l'equip redactor considera que seran de nova creació: 1.957.

En cas de que el planejament derivat identifiqui usos comercials i/o d'oficines, o altres usos no contemplats en la taula anterior, caldrà modificar el nombre de desplaçaments generats que es presenten en aquest estudi.

Tenint en compte que Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant és un municipi turístic, en analitzar la mobilitat generada pels usos residencials cal diferenciar si correspon a habitatges de primera o segona residencia. D'aquesta forma, la mobilitat generada pels habitatges de segona residencia només correspon als caps de setmana i mesos d'estiu.

El POUM fa una previsió de la proporció del tipus d'habitatges en cadascun dels sectors on es preveu creixement residencial. En base a la proporció d'habitatges plantejada s'ha estimat el nombre de viatges per a cada tipologia. El resultat global mostra que el 41% de la mobilitat generada per a usos residencials correspon a 1a residencial i el 59% restant a 2a residencia.

Taula 5.12. Distribució de la mobilitat generada per a usos residencials segons tipus de residencia

CLAU DEL SECTOR		Estimació habitatges totals nova implantació	% Estimació 1a residència POUM	Mobilitat generada per 1a residencia	Mobilitat generada per 2a residencia
PAU.02	Ampliació Escoles	16	80	90	22
PAU.03	Carretera Hospitalet-Móra	12	80	67	17
PAU.04	Carrer Santa Marina	45	80	252	63
PAU.05	Font – C44	12	80	67	17
PAU.06	Dedals	38	80	213	53
PAU.07	MB. Ponent	12	80	67	17
PAU.08	MB. Migdia	7	80	39	10
PAU.09	MR. Centre	20	60	84	56
PAU.10	MR. Ponent1	7	60	29	20
PAU.11	MR. Ponent2	11	60	46	31
PAU.12	MR. Nord	4	60	17	11
PAU.16	Llevant i ponent del carrer dels Corralets	16	40	45	67
PAU.17	Camí de la Porrassa	177	40	496	743
PAU.18	Hospitalet ponent	241	25	422	1.265
PAU.20	Coop. Vandellòs	12	80	67	17
PAU.22	Almadrava 1	24	10	17	151
PAU.23	Almadrava 2	2	10	1	13
PAU.24	Almadrava 3	8	20	11	45
PAU.25	Almadrava 4	8	20	11	45
PAU.27	Cova del Gat	88	25	154	462
PAU.28-1	Carretera de Móra 1	4	80	22	6
PAU.28-2	Carretera de Móra 2	5	80	28	7
PAU.28-3	Carretera de Móra 3	8	80	45	11
PAU.28-4	Carretera de Móra 4	8	80	45	11
TOTAL PAU		**785**	**1.390**	**2.335**	**3.160**
PMU.01-1	Bulevard Nord N340	104	50	364	364
PMU.01-2	Bulevard Sud N340	71	50	249	249
PMU.03	Equipaments centre	8	80	45	11
PMU.04	L'Aigua al Coll	28	60	118	78
TOTAL PMU		**211**	**240**	**776**	**702**
SUD.01	Carrer de les Figuerelles	60	60	252	168
SUD.03	Ponent de la Porrassa	901	40	2.523	3.784
TOTAL SUD		**961**	**0**	**2.775**	**3.952**

Font: Elaboració pròpia a partir de la normativa del POUM i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada

D'altra banda, en els PAU i PMU cal tenir en compte que part de la mobilitat generada ja és existent i que per tant no tot seran viatges nous. D'aquesta forma, en funció dels usos existents i la proposta del POUM per a cada sector, s'ha calculat el percentatge de mobilitat nova respecte el total. Els resultats obtinguts són una aproximació estimativa però mostren uns valors més ajustats a la realitat que el simple fet de considerar que tota la mobilitat generada serà nova.

En el cas dels sectors residencials aquesta diferència de la mobilitat existent ja s'ha aplicat en considerar únicament com a generadors de mobilitat els habitatges de nova implantació. En la resta de sectors de diferent ús es considera apropiat aplicar les següents consideracions.

Taula 5.13. Mobilitat nova generada per PAU i PMU no residencials

Sector de creixement del POUM		Mobilitat generada			Estimació % nova mobilitat	Nre. Viatges nous
		Equipaments privats	Industrial	Total		
PAU.19	Les Tàpies II		4.267	4.267	100%	4.267
PMU.05	Centre Tecnològic	3.000		3.000	90%	2.700
PMU.06	Centre de Producció Energètica		3.444	3.444	50%	1.722
PMU.07	Ponent CNV II		551	551	20%	110
PMU.08	L'Hospital	649		649	60%	390
PMU.09	Control energètic		318	318	100%	318

Font: Elaboració pròpia a partir de la normativa del POUM i l'equip redactor del POUM

Així doncs, es considera que aproximadament 2.723 viatges generats pels PAU i PMU industrials o d'equipament privat que no seran de nova implantació.

En el cas dels equipaments i zones verdes de nova creació no s'ha aplicat cap proporció de mobilitat generada ja que es considera que aquests usos seran nous a l'àmbit i malgrat alguns dels viatges generats actualment. Pot ser que part d'aquests viatges actualment es facin pels residents de l'àmbit cap a un altres equipament i zona verda i que després es desplacin cap als nous sectors, sense ser mobilitat nova del tot sinó desplaçada. Però com que aquest fet és difícil de quantificar i interessa saber si les xarxes de transport poden assumir la mobilitat màxima de cada sector es proposa considera el 100% de mobilitat generada per aquests usos com a nova.

5.3 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

La projecció de la distribució modal i territorial dels desplaçaments generats pel POUM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant s'ha fet a partir de l'extrapolació dels resultats de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de 2001. Tot i això, cal tenir en compte que es tracta de valors antics i que amb les millores proposades en les diferents xarxes de transport es poden adoptar pautes de comportament més sostenibles.

- Tota la mobilitat generada pels espais lliures serà interna i es realitzarà a peu o bicicleta.
- El 60% dels desplaçaments seran interns i el 40% externs.
- La distribució modal dels desplaçaments interns serà la següent: el 40% a peu o bicicleta, 10% en transport públic i el 50% en vehicle privat.

  Tenint en compte la tipologia urbanístic dispersa de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant no es considera apropiat considerar una elevada taxa d'utilització dels modes no motoritzats, ja que la connexió entre nuclis difícilment es pot fer en aquests modes.

  La quota de transport públic es considera força optimista respecte a l'ús actual d'aquest mode de transport, però d'aquesta forma es preveu conèixer la demanda màxima generada pels futurs creixements i així garantir la capacitat màxima. A part, la configuració de diferents nuclis urbans i l'existència de transport públic urbà afavoreix la utilització d'aquest mode.

  La mobilitat generada pels equipaments s'ha considerat igual que en la resta d'usos del sòl (a excepció de les zones verdes que segueixen un comportament particular) ja que es desconeix quina funció o ús acabaran tenint. En funció del tipus d'equipament que es desenvolupi canviarà notablement el comportament modal de la població usuària, per

aquest motius s'ha considerat el mateix que pel conjunt d'usos. Així mateix, cal tenir en compte que la majoria d'equipaments existents al municipi es centren a l'Hospitalet de l'Infant però cobreixen a tota la població del municipi, així que difícilment es pot considerar un elevat percentatge de desplaçaments a peu o bicicleta.

- La distribució modal dels desplaçaments externs serà la següent: el 5% a peu o bicicleta, 10% en transport públic i el 85% en vehicle privat.
- Es considera que l'ocupació mitjana del cotxe serà de 1,25 persones per vehicle.
- En qualsevol cas, en l'estudi de mobilitat del planejament derivat es pot afinar aquesta distribució en funció del detall dels usos previstos i del comportament actualitzat de la població.

A continuació es presenta la distribució modal de la mobilitat generada pel POUM tenint en compte les premisses anteriors:

Taula 5.14. Distribució territorial i modal de la mobilitat generada pel POUM

	VP	TPC	NM
Desplaçaments interns	20.898	4.180	37.303
	16.718		
Desplaçaments de connexió	23.684	2.786	1.393
	18.948		

Inclou el 100% de la mobilitat generada per la zona verda

Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de 2001

A l'informe presentat per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona referent a l'Estudi d'Avaluació de la mobilitat generada del POUM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant en la fase d'aprovació inicial es va esmenar:

"4.2. Repartiments modals. Proposar uns nous repartiments modals seguint les recomanacions d'aquest apartat pel que fa a la mobilitat generada pels equipaments i les zones verdes, i també en allò relatiu al transport públic."

En resposta a aquesta esmena l'equip redactor del present estudi considera que les ràtios de mobilitat considerades en l'EAMG parteixen dels valors de l'enquesta associada a l'Agenda 21 i a l'enquesta de mobilitat obligada de 2001. Segons la primera enquesta el transport públic representa el 4,7% dels desplaçaments diaris mentre que a l'EMO aquest valor assoleix l'11%. Tenint en compte que el POUM preveu la promoció dels modes de mobilitat sostenible es considera raonable considerar que el 10% dels desplaçaments generats (excepte en les zones verdes que es preveuen no motoritzats) es facin en transport públic. Així mateix, es tracta de considerar valors màxims d'usuaris d'aquest mode de transport per valorar si l'oferta existent pot assolir aquesta demanda.

Pel que fa a la proposta modal dels equipaments, tenint en compte la distribució territorial dels nuclis de població no es considera adequat aplicar una ràtio molt elevada de desplaçaments a peu o bicicleta ja que pot ser que l'accés a un equipament es faci des dels diferents nuclis. Per aquest motiu es considera adequat considerar la mateixa distribució modal de la mobilitat dels equipaments que en la resta d'usos, exceptuant la zona verda.

6 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

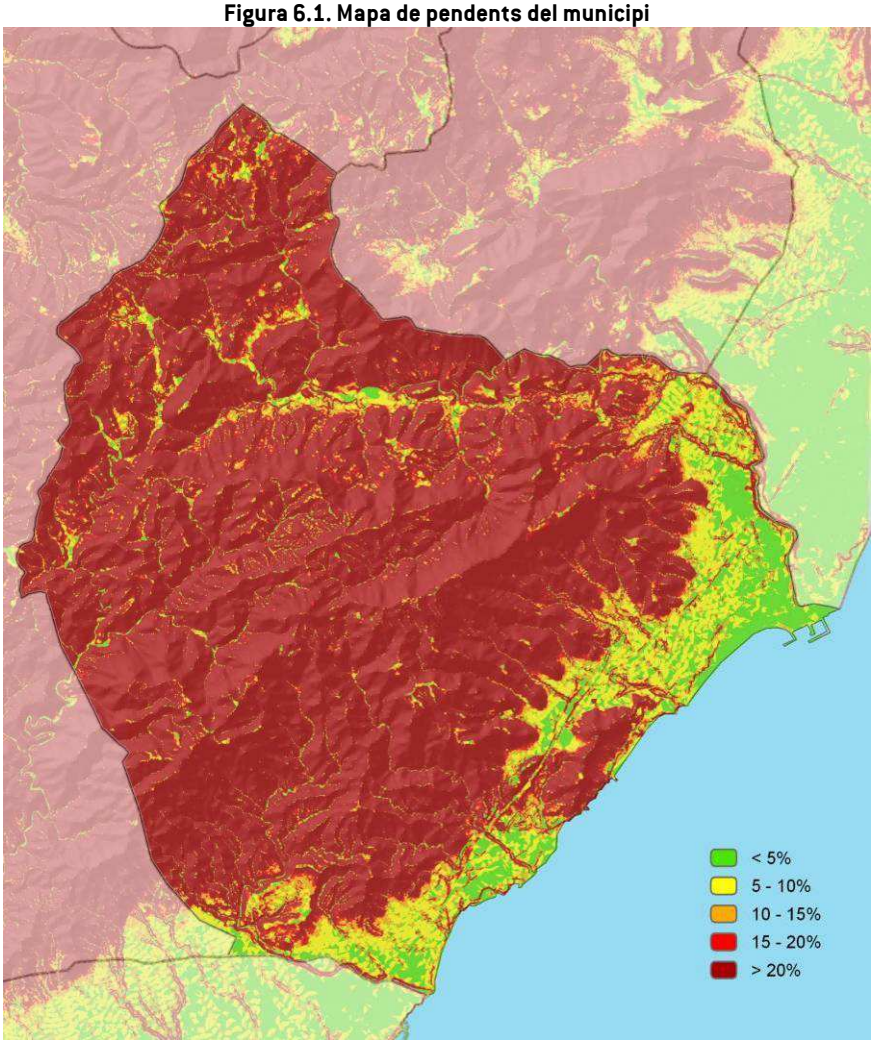
6.1 ASPECTES GENERALS DEL MUNICIPI: ESPAI FÍSIC I MORFOLOGIA URBANA

La configuració de l'espai vial està estretament vinculada a l'espai físic, principalment a l'orografia del terreny i a la morfologia urbana. Per aquest motiu, cal fer una descripció bàsica d'aquests aspectes.

Descripció de l'espai físic

La major part del terme municipal presenta pendents superiors al 20% (majoritàriament per sobre del 40%). Les zones més planeres es restringeixen a la planícia prelitoral, i en menor mesura a l'entorn del nucli de Vandellòs. Els nuclis urbans es concentren en les zones amb pendents inferiors al 5% o entre el 5 i el 10%. Tot i això, l'orografia del terreny presenta notables diferencies entre els nuclis de població. Així doncs, la zona costera, on es localitzen l'Hospitalet de l'Infant (inclòs la urbanització l'Infant i el polígon industrial Les Tàpies) i l'Almadrava, es caracteritza per ser plana o amb pendents lleugers. En aquesta zona, únicament es detecten trams concrets i puntuals amb pendents pronunciats en alguns accessos a la platja i urbanitzacions des de la via Augusta.

Figura 6.1. Mapa de pendents del municipi



Font: Lavola a partir de bases de l'ICC i el DMAH

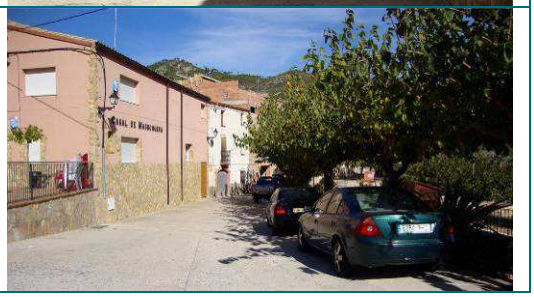
Morfologia urbana

La morfologia urbana incideix en la mobilitat d'un territori. En el cas del municipi de Vandellós i l'Hospitalet de l'Infant, destaquen les següents tipologies:

- A les urbanitzacions i a l'Almadrava hi predominen els habitatges unifamiliars de baixa densitat i en molts casos a quatre vents.
- A Vandellòs, Masriudoms i Masboquera, hi predominen els habitatges unifamiliars adossats de planta baixa+1, 2 o 3 plantes (en aquest darrer cas resulta més important a Vandellós).
- A l'Hospitalet de l'Infant, hi predominen molt més els habitatges plurifamiliars de diverses plantes.

En general, com menys dens és el teixit urbà més gran és la dependència vers el vehicle privat, mentre que sectors més densos i amb major barreja d'usos més eficients són els mitjans no motoritzats.

Figura 6.2. Morfologia urbana de les principals entitats demogràfiques

Nucli i descripció	Fotografia
Vandellòs Es caracteritza per vials de seccions estretes amb segregació de vorera de reduïdes dimensions (inferior a 50cm) o vials on recentment s'ha aplicat mesures de pacificació a partir de la conversió en plataforma única.	
L'Hospitalet de l'Infant Es tracta del nucli costaner del municipi, desenvolupat entre la franja marítima i l'autopista AP-7. Excepte els vials del casc antic, de recent modificació, la resta de vials del nucli disposen de segregació calçada/vorera, tot i que en la majoria de casos les dimensions de l'espai per a vianants no garanteix plenament l'accessibilitat. Destaca una elevada presència de passos per a vianants a les cruïlles, amb predomini de guals adaptats.	
Masriudoms Predominen les cases unifamiliars adossades. Tots els vial excepte la travessera de Santa Anna són de plataforma única. Es tracta de vials estrets d'accés veïnal on no es disposa d'espai segregat per a vianant. Alguns del vials compten amb escales.	
Masboquera Zona residencial de baixa densitat de reduïdes dimensions, format bàsicament per dos carrers de plataforma única i la carretera C-44 que els estructura.	

Urbanització l'Infant Zona residencial de baixa densitat, amb predomini d'habitatges aïllats amb jardí. La majoria de vials són de sentit únic i amb una limitació de la velocitat de 30km/h. L'espai per a vianants està segregat de la calçada amb una vorera de 1,20m d'amplada. Es disposa d'aparcament senyalitzat en cordó com a mínim a un costat de la calçada. Destaca una elevada presència de bandes rugoses per regular la velocitat.	
Almadrava La morfologia urbana característica de l'Almadrava correspon a alternança de vials de doble sentit de circulació i sentit únic. És una zona de baixa densitat urbanística amb predomini d'habitatges unifamiliars amb jardí.	
Polígon industrial Les Tàpies Tots els vials presenten una morfologia similar: vials de doble sentit amb aparcament senyalitzat en cordó als dos costats de la calçada. L'espai per a vianants correspon a una vorera segregada de la calçada de 1,10m d'amplada lliure d'obstacles més 0,80m amb arbrat.	

6.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

6.2.1 ASPECTES GENERALS

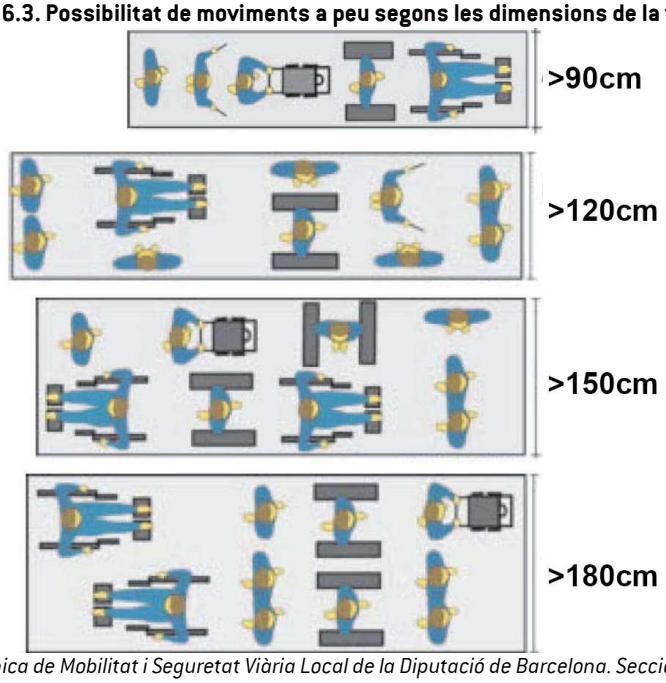
S'ha analitzat la xarxa per a vianants dels següents nuclis del municipi:

- Vandellòs
- L'Hospitalet de l'Infant
- Urbanització l'Infant
- Polígon Industrial Les Tàpies
- Urbanitzacions Masriudoms i Masboquera
- Almadrava

A partir del treball de camp realitzat es pot determinar la caracterització de la vialitat urbana de cadascun dels nuclis urbans. A continuació es detalla la configuració de la via pública a partir de l'anàlisi de les seccions i la descripció dels passos per a vianants i elements reductors de la velocitat.

Per tal de garantir la comoditat i la seguretat dels vianants, l'antic Codi d'accessibilitat fixava que l'amplada lliure de les voreres ha de ser com a mínim de 90 cm (180 cm en el nou codi d'accessibilitat), i per tant a l'hora d'avaluar l'espai destinat a vianants s'ha considerat aquest valor com a llindar de compliment mínim obligatori. Per contra, s'ha considerat un llindar de qualitat per a vianants una vorera d'amplada superior a 180 cm. Es considera que per garantir còmodament la circulació de dues persones ha de comptar amb una vorera ha de ser d'1,50 m, si bé es recomana ampliar aquest valor fins a un mínim d'entre 1,70 i 2 m per disposar d'espai de separació amb la calçada i la façana.

Figura 6.3. Possibilitat de moviments a peu segons les dimensions de la vorera



Font: Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona. Secció d'accessibilitat.

Tenint en compte aquests criteris es pot classificar la vialitat segons els criteris següents:

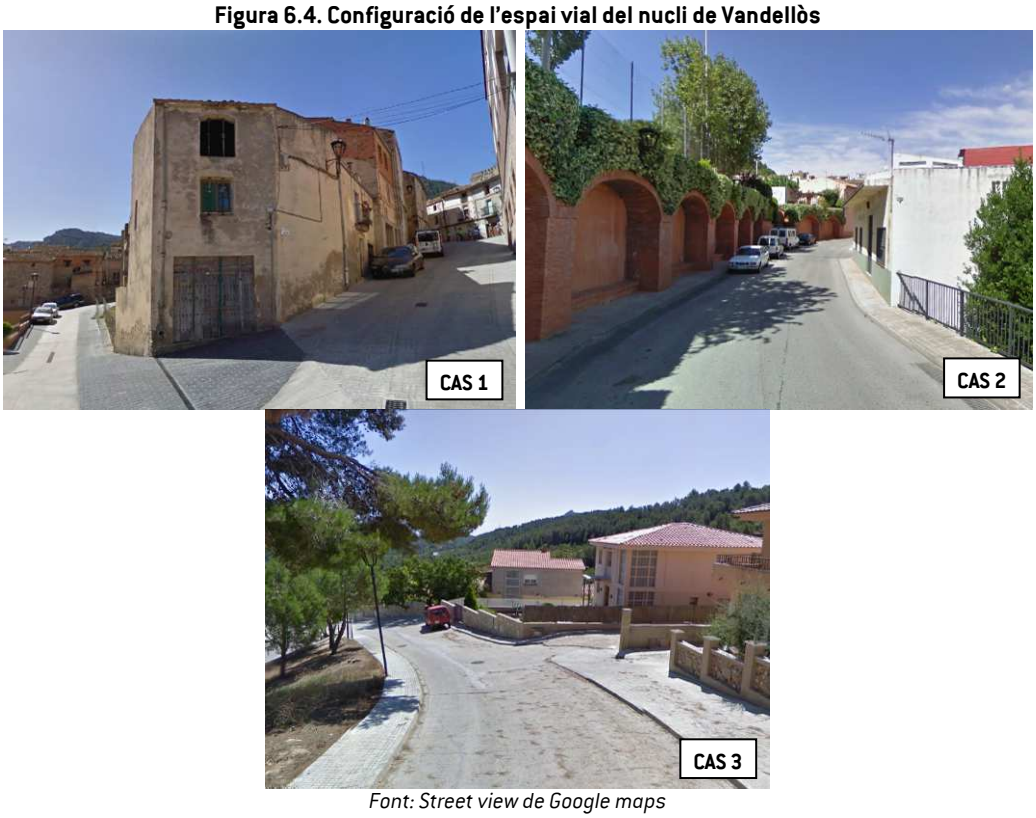
- No accessible: l'amplada de les dues voreres és inferior a 90 cm.
- Accessible però millorable: l'amplada d'entre 90 i 180 cm a com a mínim una de les voreres.
- Accessible: l'amplada lliure de les dues voreres és igual o superior a 180 cm.

6.2.2 CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT URBANA

Vandellòs

- Configuració de les seccions: l'espai per a vianants de Vandellòs compta amb dues tipologies de seccions: la plataforma única i la segregació calçada/vorera:
  - Els vials de plataforma única es concentren al centre històric i es tracta de vials estrets (carrers de Baix, Major, Estanislau Figueres, Església, Santa Marina, de les Flors, Sant Isidre, Sant Jaume i de les Sorts...), com a màxim permeten el pas d'un vehicle, sense espai per garantir l'aparcament a la calçada (CAS 1). Es tracta de carrers amb prioritat per als modes no motoritzats. La conversió d'aquest vials en plataforma única ha estat recent i permeten una clara millora dels desplaçaments no motoritzats, si bé en alguns casos s'observen vehicles aparcats a la calçada reduint l'espai per a vianants.
  - La resta de vials del municipi compten amb una configuració amb segregació calçada/vorera. L'amplada i l'estat de la vorera no és el mateix en tot el municipi, tot i això en cap dels casos es disposa d'un amplada lliure d'obstacles superior als 1,80m. Concretament, els vials situats a l'entorn del casc antic disposen de voreres de menys de 0,5m i en la resta de casos l'amplada mitjana és d'entre 0,9 i 1,1m.

Figura 6.4. Configuració de l'espai vial del nucli de Vandellòs



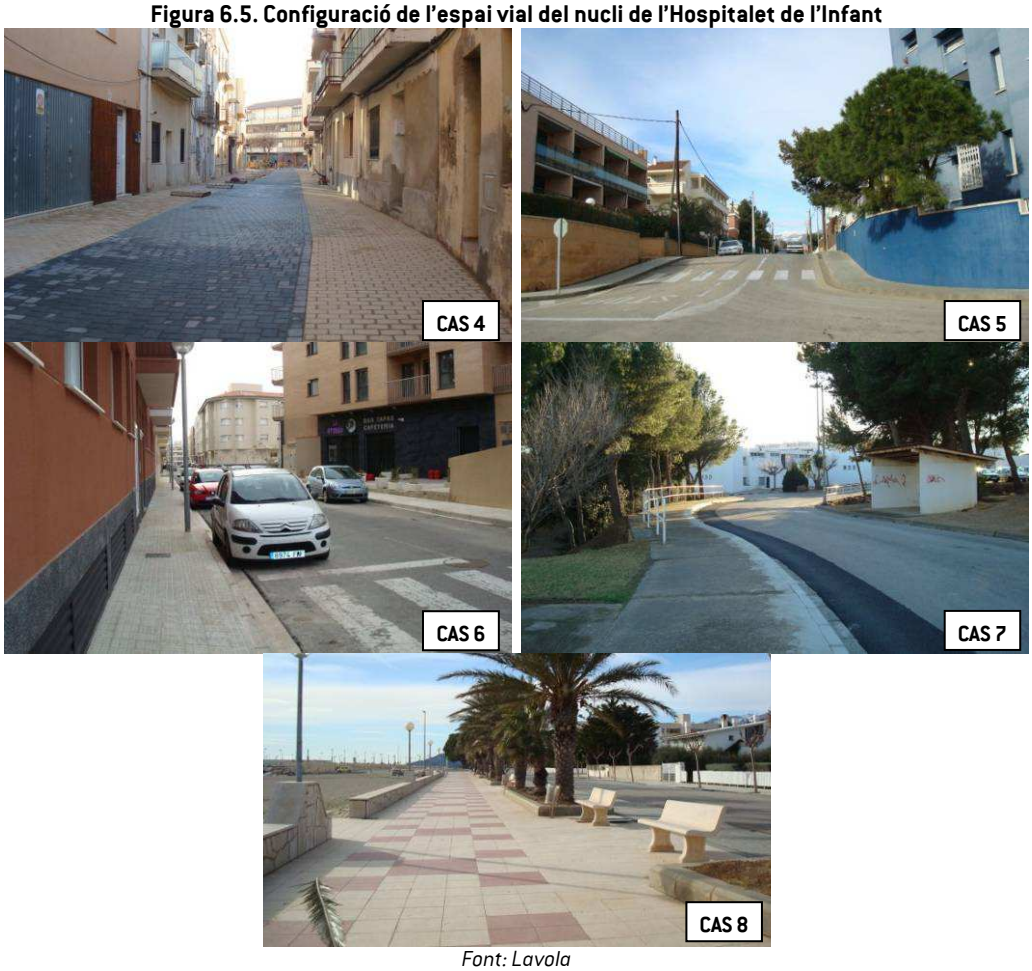
Font: Street view de Google maps

L'Hospitalet de l'Infant

- Configuració de les seccions: dins el nucli de l'Hospitalet de l'Infant cal diferenciar 2 tipus de seccions: els carrers amb calçada de plataforma única i la segregació calçada/vorera:
  - Els vials de plataforma única es concentren al casc antic i es tracta de carrers estrets (és el cas dels carrers Major, Galera, Estació i Onze de Setembre), que únicament permeten el pas d'un vehicle, sense espai per garantir l'aparcament a la calçada (CAS 4). Antigament, aquests vials disposaven d'espai segregat per a vianants, amb seccions molt reduïdes que no complien amb els requisits que fixa el codi d'accessibilitat. La conversió d'aquests vials en plataforma única és molt recent, garantint la millora de la mobilitat en aquests vials pacificats.

- La resta de vials del municipi compten amb una configuració amb segregació calçada/vorera. Tot i això, l'amplada i l'estat de la vorera no és el mateix a tot el nucli. Aquesta tipologia de vial es troba al voltant del port marítim (CAS 5), de l'estació de ferrocarril (CAS 6) i a la urbanització de l'Arenal (CAS 7). Els vials situats a l'entorn del port presenten notables mancances pel que fa a l'amplada lliure per a vianants (entre 0,80 i 1,10m). El mateix passa als vials de l'entorn de l'estació de ferrocarril on la presència d'elements urbans (enllumenat, arbrat...) provoca que l'amplada lliure d'obstacles sigui de 0,90m. D'altra banda, cal destacar el passeig Marítim com a important itinerari per a vianants, oferint un espai lliure per a modes no motoritzats superior a 3m en tot el seu recorregut (CAS 8).

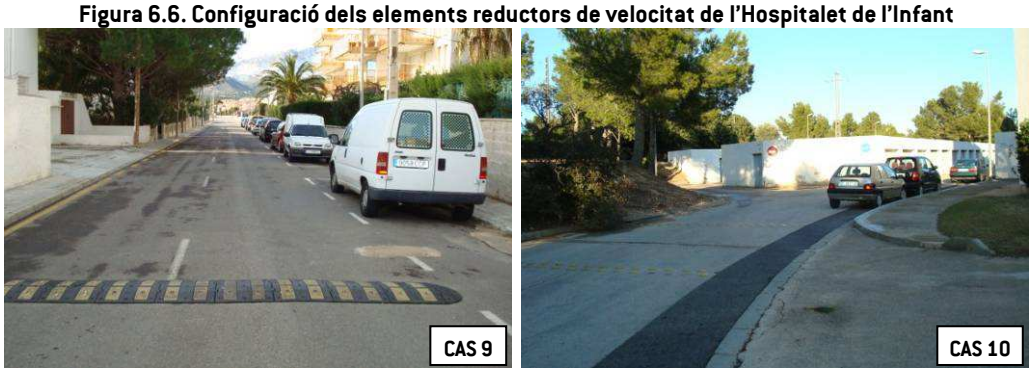
Figura 6.5. Configuració de l'espai vial del nucli de l'Hospitalet de l'Infant



Font: Lavola

- <u>Passos de vianants i elements reductors de velocitat:</u> La majoria de passos per a vianants existents a l'Hospitalet de l'Infant disposen de guals que faciliten el creuament de persones amb mobilitat reduïda. Si be s'observen alguns casos amb passos sense adaptar o amb gual a només a un costat. En relació als elements reductors de velocitat existents a l'Hospitalet de l'Infant predominen les bandes rugoses, ubicades al voltant del passeig marítim (CAS 9) i a la urbanització de l'Arenal (CAS 10).

Figura 6.6. Configuració dels elements reductors de velocitat de l'Hospitalet de l'Infant



Font: Lavola

Urbanització Infant

- Configuració de les seccions: Gairebé tots els vials són unidireccionals amb aparcament senyalitzat en cordó com a mínim a 1 costat. Les baixes intensitats de trànsit d'aquests vials i la limitació de la velocitat a 30km/h faciliten la convivència del trànsit rodat amb els modes no motoritzats (CAS 11). Tota la vialitat compta amb segregació de la vorera, les quals es troben en bon estat de conservació i una l'amplada lliure d'obstacles de 120cm.
- Passos de vianants i elements reductors de velocitat: en la majoria de cruïlles es disposa de passos per a vianants degudament adaptats amb guals per a vianants (CAS 12). S'han detectat alguns elements reductors de velocitat del tipus bandes rugoses i senyals de limitació de velocitat a 30km/h.

Figura 6.7. Configuració de les seccions i dels passos per a vianants de la urbanització Infant

Font: Lavola

Polígon Industrial Les Tàpies

- Configuració de les seccions: la vialitat del polígon industrial es caracteritza per carrers de doble sentit de circulació amb cordó d'aparcament senyalitzat i vorera segregada de la calçada (CAS 13). L'espai per a vianants es caracteritza per una vorera pavimentada de 1,10m lliure d'obstacles més l'espai corresponent a l'arbrat (0,80m).

Figura 6.8. Configuració de les seccions del Polígon industrial Les Tàpies

Font: Lavola

- Passos de vianants i elements reductors de velocitat: destaca l'absència de passos de vianants però els que hi ha disposen de guals degudament adaptats. No es disposa d'elements reductors de velocitat.

Masboquera

- Configuració de les seccions: la tipologia de vial predominant Masboquera (CAS 14) és la plataforma única (amb convivència entre la mobilitat a peu i el vehicle privat). L'únic vial que disposa de vorera és la carretera C-44.
- Passos de vianants i elements reductors de velocitat: no s'ha observat cap d'aquests elements.

Figura 6.9. Configuració de les seccions de Masboquera

Font: Street view de Google maps

Masriudoms

- Configuració de les seccions: dins el nucli es diferencia 2 tipus de seccions: els carrers amb calçada de plataforma única i la segregació calçada/vorera. En aquest darrer cas compten amb una amplada lliure per a vianants inferior a 1 metre (CAS 15) i es concentren al voltant de la carretera C-44. Per contra, els vials veïnals situats a l'interior del nucli urbà són bàsicament de prioritat invertida (CAS 16).

Figura 6.10. Configuració de les seccions de Masriudoms

Font: Street view de Google maps

- Passos de vianants i elements reductors de velocitat: destaca l'absència de passos de vianants i d'elements reductors de la velocitat.

Almadrava

- Configuració de les seccions: no es disposa d'una tipologia viària predominant ja que es troben vials amb vorera i de plataforma única, bidireccionals i unidireccionals...
- Passos de vianants i elements reductors de velocitat: No s'observen passos de vianants, però si hi ha elements reductors de velocitat als accessos a la urbanització (bandes sonoreductores) (CAS 17).

Figura 6.11. Configuració de les seccions de Masriudoms

Font: Lavola

6.2.3 CONFIGURACIÓ DE LA VIALITAT INTERURBANA

L'eix principal que connecta els diferents nuclis de població del municipi és la carretera C-44. La resta de vials són de caràcter interurbà, esdevenint principals infraestructures de connexió externa.

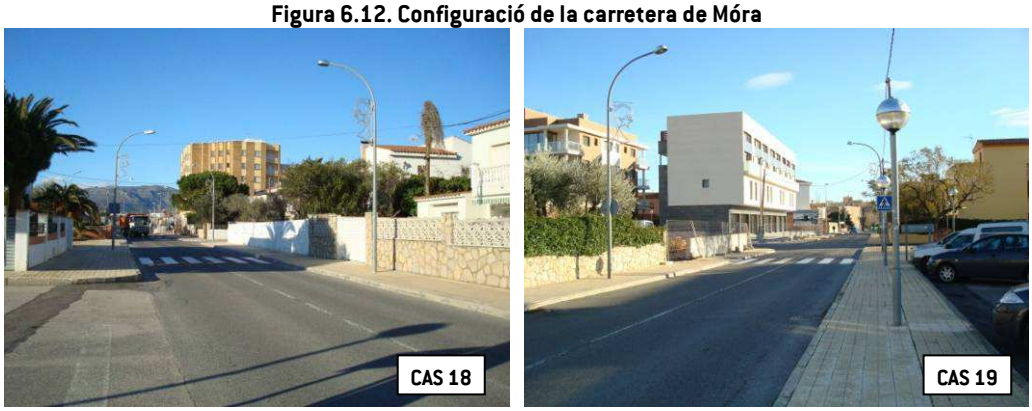
C-44

Compta amb un traçat interurbà i disposa de dos carrils, un per a cada sentit de circulació. Presenta un traçat sinuós i una elevada manca de seguretat viària, registrant una mitjana de 22 accidents a l'any. Alguns trams i revolts són considerats "punts negres" de la xarxa viària catalana.

Els trams on es concentren els principals problemes de seguretat és a l'entorn dels accessos als nuclis urbans. Per una banda, els accessos a aquests nuclis presenten mancances (poca visibilitat i necessitat de realitzar maniobres en alguns d'ells). D'altra banda, l'accés de velocitat per l'entorn de l'entramat urbà esdevé perillós. En aquest sentit, l'Ajuntament ha demanat a la Generalitat la instal·lació de semàfors que limitin la velocitat al pas de la C-44 per Vandellòs, Masboquera i Masriudoms. Amb aquesta actuació es pretén aconseguir que els vehicles que circulen per la via respectin la limitació de 50 km/h, i que ara és sistemàticament ignorada pel trànsit de la C-44.

La C-44 no té un tractament de travessera urbana dins del terme municipal. Únicament, la prolongació d'aquesta via dins el nucli de l'Hospitalet de l'Infant té un caràcter urbà (carretera de la Móra), el qual disposa d'una secció tipus calçada/vorera amb un espai segregat per a vianants de 1,20m lliure d'obstacles. En aquest tram de la via es disposa de passos per a vianants que garanteixen el creuament a peu de la via, però en molts casos amb mancances per a les persones amb mobilitat reduïda, ja que únicament disposen de senyalització horitzontal sense guals a les voreres (CAS 18), mentre que en d'altres resulten plenament accessibles (per exemple a l'alçada del CAP, vegeu el CAS 19).

Figura 6.12. Configuració de la carretera de Móra



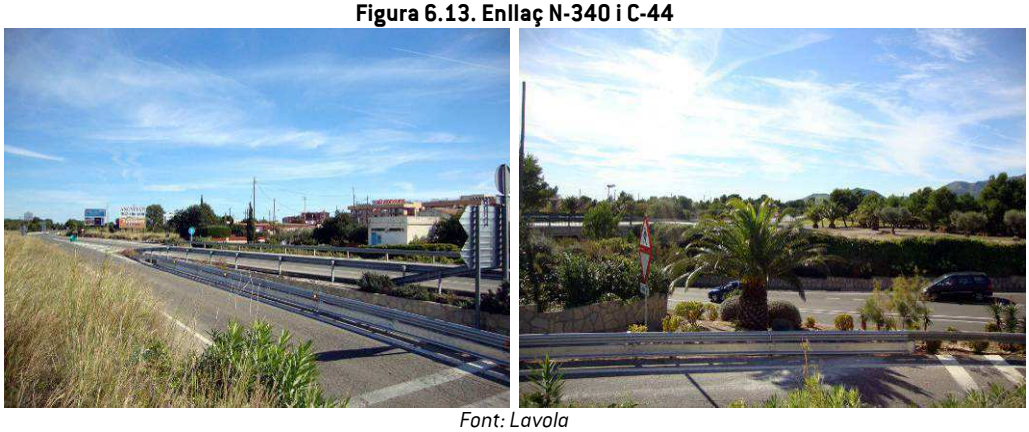
Font: Lavola

Per tal de millorar la seguretat viària en aquest import eix viari del municipi el Pla Local de Seguretat Viària de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant recull una sèrie de propostes de millora al respecte.

N-340

Aquesta carretera esdevé una important barrera arquitectònica que segrega el nucli urbà de l'Hospitalet de l'Infant i el costat nord de la N-340. D'aquesta forma es fa difícil la connexió a peu o bicicleta entre la urbanització de l'Infant, el polígon industrial de les Tàpies i els futurs creixements previstos en aquesta zona i l'Hospitalet.

Figura 6.13. Enllaç N-340 i C-44

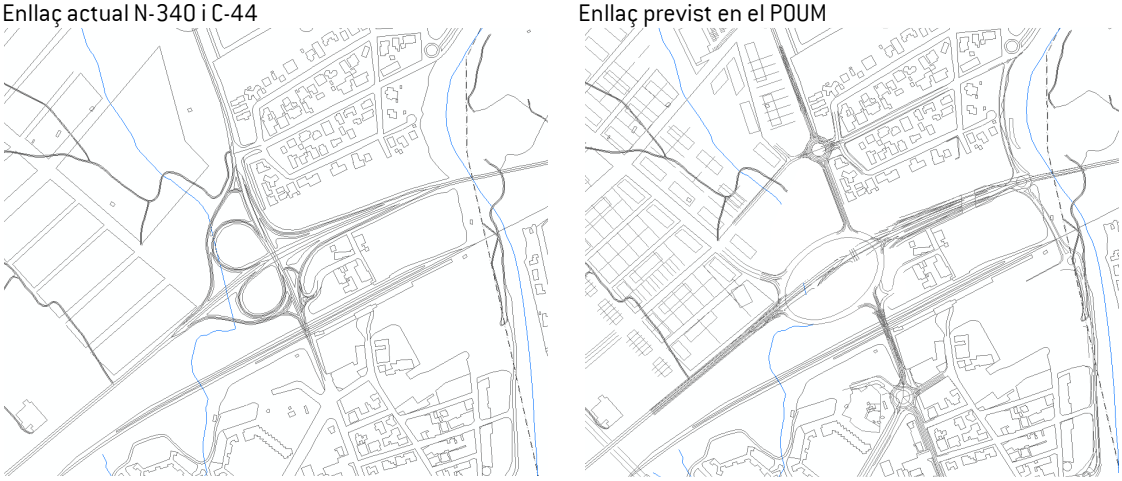


Font: Lavola

Per resoldre aquesta difícil penetració el desenvolupament del POUM preveu una important remodelació de l'enllaç entre la N-340 i la C-44. En concret es proposa convertir-lo en una rotonda de grans dimensions on enllacin ambdues vies i també el vial de nova urbanització d'accés a la futura estació de ferrocarril.

Figura 6.14. Enllaç actual i previst N-340 i C-44

Enllaç actual N-340 i C-44 | Enllaç previst en el POUM



Font: Lavola a partir de la cartografia de l'ICC 1:5.000 i la cartografia d'ordenació del POUM

6.2.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

ACCIÓ V1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS

Els plànols 3.1 i 3.2 d'aquest document defineixen la xarxa d'itineraris principals per a vianants que ha de donar servei al sector i connectar-lo amb els principals itineraris per a vianants al municipi.

L'actual codi d'accessibilitat (Orde VIV/561/2010)fixa que els itineraris principals per a vianants disposin d'una vorera amb una amplada lliure d'obstacles de com a mínim 1,50 metres. Així mateix, en els vials que conformen la xarxa d'itineraris principals per a vianants i els principals eixos comercials es recomana incrementar aquesta amplada fins a un mínim de 2,0 m, o bé de 2,5 m. Pel que fa al pendent, el Decret 344/2006 fixa que els itineraris per a vianants han de disposar d'un pendent màxim del 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En els plànols 3.1 i 3.2 d'aquest document es detalla la proposta d'itineraris principals per a vianants. Aquests vials són els que hauran de disposar de millors condicions en relació a l'accessibilitat i la mobilitat a peu. Tot i això, en la mesura que sigui possible s'hauria de tendir cap a la adequació de la resta d'itineraris per a vianants.

En el cas de la Central Nuclear no s'ha proposat cap itinerari principal per a vianants, ni per accedir-hi ni per a desplaçaments interns. Es considera que és una zona allunyada on l'accés s'ha de realitzar forçosament en modes motoritzats. No obstant això, quan es desenvolupin els sectors de creixements previstos en aquest punt caldrà valorar la necessitat de disposar d'un itinerari per a vianants que connecti els edificis existents i previstos.

ACCIÓ V2. EN ELS VIALS DE NOVA URBANITZACIÓ CAL GARANTIR EL COMPLIMENT DEL DECRET 344/2006 I DEL NOU CODI D'ACCESSIBILITAT

Els vials de nova urbanització en els sectors previstos al POUM cal complir els criteris que fixa l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual desenvolupa el document tècnic de les condicions bàsiques d'accessibilitat i el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada. A grans trets les principals condicions que ha de complir aquesta xarxa d'itineraris per a vianants són les següents:

- Pendents longitudinals inferiors al 6% (si bé el Decret 344/2006 fixa com a límit el 8%).
- Amplada mínima lliure d'obstacles de les voreres d'1,80 metres. En zones consolidades, excepcionalment, l'amplada lliure es pot reduir fins a 1,50 metres.
- Els passos per a vianants han de disposar de gual per a vianants (amb una amplada lliure de pas de 1,80m) i està senyalitzats al pla de terra amb pintura antilliscant i senyalització vertical pels vehicles. El planejament derivat haurà de concretar les característiques dels passos de vianants en funció de la seva funcionalitat.

En tot cas els criteris detallats del Decret i l'Ordre caldrà integrar-los tant el planejament derivat del POUM com sobretot en els projectes d'urbanització dels mateixos.

ACCIÓ V3. MILLORAR LA QUALITAT I LA CONTINUÏTAT DELS ITINERARIS DE VIANANTS

Per tal de garantir la qualitat i continuïtat dels itineraris de vianants es recomana aplicar les següents característiques mínimes:

- **Disposar d'una amplada suficient**. Com a criteri general, les voreres hauran de disposar d'una amplada mínima lliure d'obstacles de 1,8 m tal com fixa el codi d'accessibilitat (ordre VIV/561). Es proposa, com a mínim, ampliar progressivament les voreres dels vials que formen la xarxa d'itineraris per a vianants per tal de complir amb els criteris d'accessibilitat. En qualsevol cas s'ha de procurar que aquests itineraris no comptin amb una vorera d'amplada inferior a 1,5 metres lliures d'obstacles.
- **Garantir la connexió als principals pols de mobilitat**. La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi. En aquest sentit caldrà garantir l'accés als equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, el port (amb l'ampliació prevista del port ja es preveu una millora de l'accessibilitat a peu), polígons industrials, instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, i a l'oferta de transport col·lectiu, entre altres.
- **Permeabilització de la xarxa viària**. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a vianants i vehicles coincideixin en el traçat, caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants separats com a màxim 100-150 metres. Aquesta distància encara hauria de ser inferior en el cas dels vials considerats eixos comercials.

ACCIÓ V4. AMPLIAR LA ZONA PACIFICADA EN ELS DIFERENTS NUCLIS

Per tal de millorar la mobilitat a peu per dins dels diferents nuclis es proposa convertir en plataforma única tots els vials que disposen d'una secció inferior a 7 metres. D'aquesta forma l'espai destinat a la circulació per a vianants és més ampli i es troba en un mateix nivell.

Aquesta actuació afecta bàsicament al nucli de Vandellós, on els vials de l'entorn del casc antic (recentment pacificat) presenten voreres inferiors a 0,5 metres d'amplada. Es tracta de vials de seccions reduïdes on l'espai de vehicles ocupa gran part de la calçada. Amb la conversió de calçada única, on es garanteixi la convivència dels modes no motoritzats amb el trànsit, s'aconsegueix millorar la mobilitat i accessibilitat dels vianants.

ACCIÓ V5. INTEGRAR LES TRAVESSERES URBANES

Per tal d'integrar les travesseres urbanes amb els diferents nuclis de població per on passen es proposa portar a terme diverses actuacions que els donin un tractament més urbà.

Per una banda, es proposa adequar diversos passos per a vianants que facilitin el creuament de les travesseres urbanes per garantir la seguretat dels vianants en accedir a banda i banda d'aquest eix. Es proposa les actuacions següents:

- Vandellós: Permeabilitzar l'entorn del pas per a vianants existent a la C-44 a l'alçada de Vandellós. Aquesta actuació està prevista quan es porti a terme la variant de la C-44 però mentrestant també caldria millorar la seguretat dels vianants.
- Masboquera: Habilitar un pas per a vianants semaforitzat mitjançant polsador que permeti la connexió a banda i banda del vial. Quan es porti a terme la variant de la C-44 en aquest punt l'actual traçat disposarà d'un tractament més urbà i oferirà major seguretat, després aquest pas no caldrà que sigui semaforitzat.
- Masriudoms: Habilitar un pas per a vianants semaforitzat mitjançant polsador que permeti la connexió a banda i banda del vial.

D'altra banda, es proposa habilitar un itinerari per a vianants a l'entorn de l'eix de la C-44 a l'alçada del nucli de Vandellós amb la voluntat de garantir la seguretat dels vianants que circulen per l'entorn d'aquesta via. Aquesta actuació està prevista quan es porti a terme la variant de la C-44 però mentrestant també caldria millorar la seguretat dels vianants.

ACCIÓ V6. GARANTIR L'ACCÉS A PEU I EN BICICLETES ENTRE LA ZONA INDUSTRIAL I L'HOSPITALET DE L'INFANT

Actualment l'accés a peu i en bicicleta fins a la zona industrial és complicat ja que no es disposa de cap itinerari que permeti connectar l'Hospitalet de l'Infant amb aquesta important zona laboral.

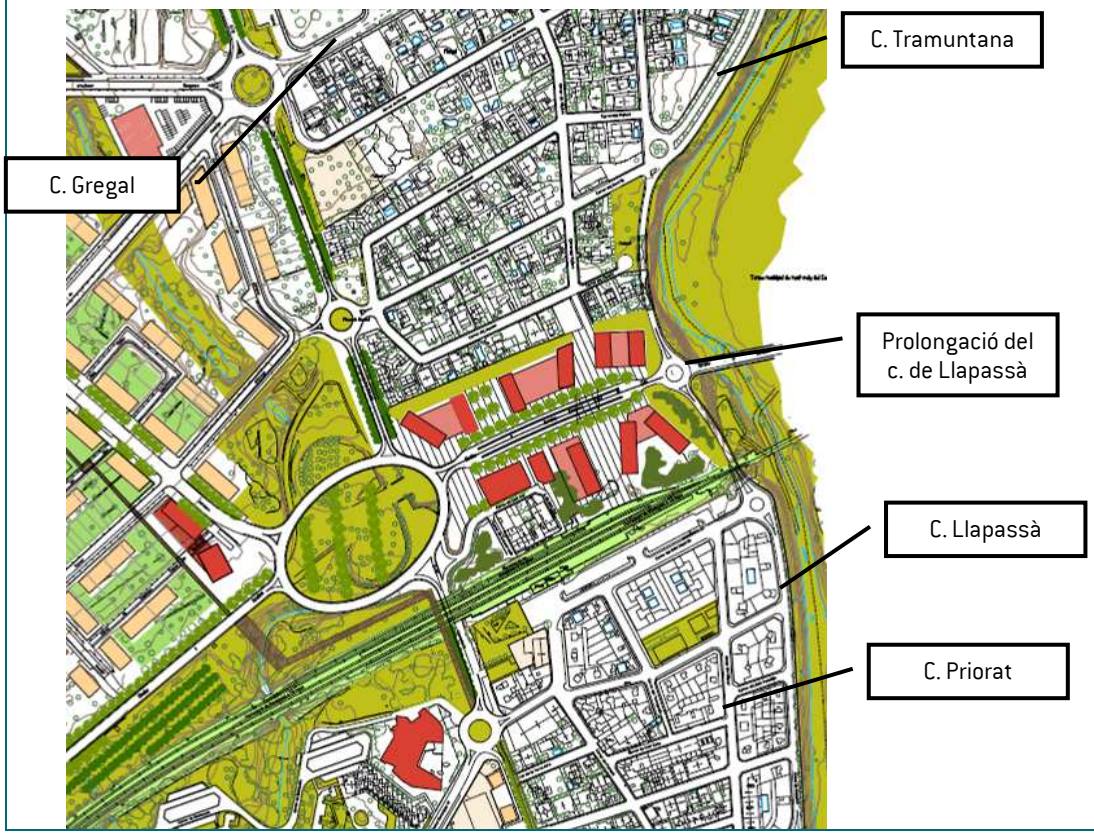
Es proposa habilitar un itinerari per a vianants i bicicletes entre la zona industrial i l'Hospitalet de l'Infant. Aquest itinerari ha de connectar amb la xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes per garantir la seva prolongació dins del nucli urbà i del polígon industrial.

Amb la propostes de millora de la xarxa viària previstes en el POUM es disposarà d'un recorregut per a bicicletes que permetrà connectar l'Hospitalet de l'Infant amb la urbanització de l'Infant i la zona industrial de les Tàpies I i II.

Es tracta d'un itinerari pel carrer de Llapassà. Es preveu prolongar aquest vial fins a connectar amb la urbanització de l'Infant (carrer de Barraquer). El POUM preveu l'adequació d'un itinerari per a vianants i bicicletes al carrer Prioritat (paral·lel al carrer Llapassà) que permet accedir des del nucli de l'Hospitalet fins a la urbanització. Un cop superada la barrera de la via de ferrocarril i de la N-340 es preveu que aquest itinerari segueixi pel carrer Tramuntana.

Els vianants també poden accedir des del carrer Llapassà cap al voral de la carretera C-44, on es preveu reservar un espai de passeig. Així mateix, des de la urbanització es pot connectar amb la zona de l'estació mitjançant el c. Gregal.

A la figura següent es mostra aquest itinerari (vegeu també mapa 4.2):



6.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU

6.3.1 ASPECTES GENERALS

Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant disposa de la següent oferta de transport col·lectiu:

- Una línia regular d'autobusos urbans que connecta Vandellòs, l'Hospitalet i l'Almadrava.
- Diverses línies d'autobús interurbanes que connecten el municipi amb la resta del territori.
- La línia de ferrocarril que connecta Tortosa i Tarragona, amb parada al nucli de l'Hospitalet de l'Infant.

A l'any 2004, l'enquesta del Pla de participació de l'Agenda 21 de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va valorar el grau de satisfacció i percepció del transport públic (vegeu la taula 6.1), segons la qual només un terç dels enquestats consideraven satisfactòria o molt satisfactòria l'oferta i qualitat del transport públic, mentre que el 64% de les respostes consideraven que el transport col·lectiu de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant era insatisfactori o molt insatisfactori. Cal tenir en compte que en el moment de l'enquesta no existia el transport urbà ni part de l'oferta de transport interurbà actual.

Taula 6.1 Satisfacció i percepció del transport públic

Nivell de satisfacció	Freqüència	Percentatge
Molt satisfet	1	1,2%
Satisfet	29	34,5%
Insatisfet	28	33,3%
Molt insatisfet	26	31,0%
Total	**84**	**100,0%**

Font: Resultats de l'enquesta del Pla de participació social de l'Agenda 21

6.3.2 LÍNIA REGULAR D'AUTOBUSOS URBANS

El bus urbà connecta els nuclis del municipi. Aquesta oferta presenta les següents característiques:

Material: 1 vehicle impulsat per gas natural.
Període de funcionament: tot l'any.
Freqüència: Entre el 7 de setembre i el 30 de juny, compta amb 9 expedicions/sentit entre el dilluns i el dijous, 10 als divendres, 3-4 als dissabtes. A l'estiu, generalment presenta un incrementa de la freqüència.
Parades: compta amb 15 parades que en sentit Vandellòs – l'Hospitalet de l'Infant – l'Almadrava són: 1) Vandellòs benzinera, 2) Vandellòs (Can Moquet), 3) Masboquera, 4) Masriudoms, 5) Urbanització Vanessa Park, 6) Polígon (Viver d'empreses), 7)Urbanització Infant, 8) L'Hospitalet (IES), 9) L'Hospitalet (Casa de la Vila), 10) L'Hospitalet (P. Berenguer), 11) L'Hospitalet (Port Esportiu), 12) Zona Àster (Piscina), 13) L'Hospitalet (Alcantarilla Gran), 14) Càmping Templo del Sol i 15) l'Almadrava.

Recorregut i cobertura: garanteix la cobertura de tots els nuclis de població i principals pols de mobilitat existents al municipi.
Usuaris: Compta amb uns 30.000 usuaris/any, amb un creixement continuat des de la seva creació. Així, entre els mesos de gener i abril de 2011 ha utilitzat aquest servei un total de 10.827 usuaris (un 20% més respecte al mateix període de l'any anterior).

A banda d'aquesta oferta de bus, a les nits d'estiu dels mesos de juliol i agost, el municipi disposa d'un bus jove que connecta Vandellòs, Masboquera, Masriudoms, Vanessa Park i Infant, amb l'Hospitalet de l'Infant, amb una expedició d'anada a les 23.30 i una de tornada a les 3.30. Aquest servei funciona a les nits de dissabte i vigílies de festius.

Així mateix, durant els mesos d'estiu funciona un "trenet turístic" que connecta l'Hospitalet de l'Infant amb Miami Platja.

Figura 6.15. Recorregut del trenet turístic entre l'Hospitalet de l'Infant i Miami Platja

Font: Web del Patronat de turisme de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

6.3.3 LÍNIES D'AUTOBUSOS INTERURBANS

A banda de la línia urbana, Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant compta amb la següent oferta d'autobusos interurbans amb parada al terme municipal.

- **Línia entre l'Hospitalet de l'Infant – Miami Platja – Cambrils – Reus** (operat per Empresa Plana). Aquest servei va millorar a l'any 2009 per tal de facilitar la intermodalitat amb d'altres línies de transport públic que enllacen amb Reus i Cambrils. Actualment compta actualment amb 8 expedicions per dia feiner i sentit de circulació, i amb 4 per dia i sentit als dissabtes, diumenges i festius. Així mateix, 2 expedicions/dia feiner i sentit d'aquesta línia es prolonguen cap a Riudoms, Masboquera, Vandellòs i Tivissa, i 1 als dissabtes. Aquesta línia pertany al sistema tarifari integrat i el temps total de recorregut entre l'Hospitalet i Reus oscil·la entre els 60' i els 75'. Dins del terme municipal només hi ha una parada d'aquesta línia emplaçada a l'Hospitalet de l'Infant (davant del supermercat Suma). En les expedicions que es prolonguen cap a Tivissa també paren a la urbanització Infant, al polígon Les Tàpies, Masriudoms, Masboquera i Vandellòs.

Taula 6.2 Horaris de la línia l'Hospitalet de l'Infant – Miami Platja – Cambrils – Reus

POBLACIONS	DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS								DISSABTES FEINERS				DIUMENGES i FESTIUS			
TIVISSA	06'45	-----	-----	-----	14'45	-----	-----	-----	07'15	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
VANDELLOS	07'00	-----	-----	-----	15'00	-----	-----	-----	07'30	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
MASBOQUERA	07'02	-----	-----	-----	15'05	-----	-----	-----	07'37	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
MASRIUDOMS	07'04	-----	-----	-----	15'10	-----	-----	-----	07'39	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
L'HOSPITALET DE L'INFANT	07'15	09'45	10'45	13'15	15'15	16'15	18'45	21'15	07'40	10'30	15'15	21'15	10'30	13'15	18'00	21'15
MIAMI PLATJA	07'20	09'50	10'50	13'20	15'20	16'20	18'50	21'20	07'45	10'35	15'20	21'20	10'35	13'20	18'05	21'20
CAMBRILS	07'45	10'15	11'15	13'45	15'45	16'45	19'15	21'45	08'10*	11'00	15'45	21'45	11'00	13'45	18'30	21'45
REUS	08'30	11:00	12'00	14'30	16'30	17'30	20'00	22'30	08'40	11'45	16'30	22'30	11'45	14'30	19'15	22'30

POBLACIONS	DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS								DISSABTES FEINERS				DIUMENGES i FESTIUS			
REUS (Estació bus)	08'20	09'30	11'50	13'15	15'00	17'20	18'30	19'50	09'15	13'15	18'30	20'00	09'15	12'00	16'45	20'00
CAMBRILS	09'00	10'05	12'30	13'55	15'35	18'00	19'10	20'30	09'45	13'45	19'00	20'30	09'45	12'30	17'15	20'30
MIAMI PLATJA	*09'30*	10'30	13'00	14'15	16'00	18'30	19'30	21'00	10'20	14'05	19'20	21'00	10'20	13'00	17'45	21'00
L'HOSPITALET DE L'INFANT	*09'45*	10'45	13,15	14'20	16'15	18'45	19'35	21'15	10'30	14'30	19'30	21'15	10,30	13'15	18'00	21'15
MASRIUDOMS	-----	-----	----	14'25	-----	-----	19'40	-----	-----	-----	19'35	-----	-----	-----	-----	-----
MASBOQUERA	-----	-----	----	14'27	-----	-----	19'42	-----	-----	-----	19'45	-----	-----	-----	-----	-----
VANDELLOS	-----	-----	----	14'35	-----	-----	19'50	-----	-----	-----	19'50	-----	-----	-----	-----	-----
TIVISSA	-----	-----	----	14'45	-----	-----	20'05	-----	-----	-----	20'05	-----	-----	-----	-----	-----

Font: Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

- **Línia entre l'Hospitalet de l'Infant – Miami Platja – Cambrils – Port Aventura – Salou – La Pineda** (operat per Empresa Plana). Aquest servei funciona de dilluns a divendres els mesos de juliol i agost i compta amb 2 expedicions/dia i sentit. El temps total de recorregut entre l'Hospitalet i La Pineda oscil·la entre els 55' i els 60'. Dins del terme municipal només hi ha una parada d'aquesta línia emplaçada a l'Hospitalet de l'Infant.

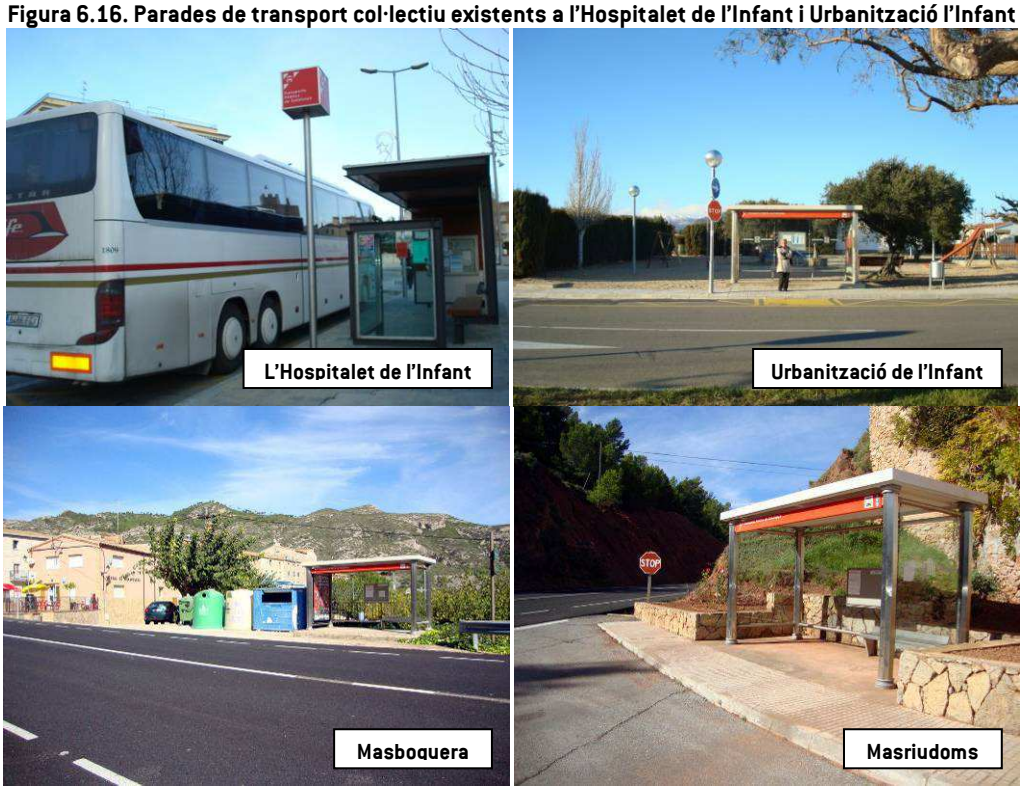
- **Línia Batea – Gandesa – Barcelona** (operat per l'empresa La Hispano Fuente en Segures - HIFE). Disposa de parada a Batea, Gandesa, Corbera d'Ebre, Móra d'Ebre, Mora la Nova, Tivissa, Vandellós, l'Hospitalet de l'Infant i Barcelona. Compta amb una expedició diària durant tots els dies de la setmana.

- **Línia Tarragona – Tortosa** (operat per l'empresa La Hispano Fuente en Segures - HIFE). Disposa de 3 expedicions diàries els dies feiners i 1 els caps de setmana i festius.

- **Altres línies operades per l'empresa HIFE.** Disposa de serveis amb connexió a Bilbao i Saragossa.

Les parades de transport col·lectiu interurbà per carretera existents al municipi es troben a l'Hospitalet de l'Infant, Urbanització Infant, Polígon Les Tàpies, Masriudoms, Masboquera i Vandellòs.

Figura 6.16. Parades de transport col·lectiu existents a l'Hospitalet de l'Infant i Urbanització l'Infant



Font: Lavola

Cal tenir en compte que Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant es troba integrat en l'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, la qual inclou 131 municipis. Dins d'aquesta zona es disposa d'un sistema tarifari integrat que permet la intermodalitat en els mitjans de transport a través de les diferents zones que la conformen.

6.3.4 LÍNIA DE FERROCARRIL

L'**oferta ferroviària** existent al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant correspon a les línies L7 i Ca1. Dins el municipi hi ha una estació a l'Hospitalet de l'Infant (PK 243,0) i un baixador a la central nuclear de Vandellòs (PK 236,3). Compta amb 11 expedicions/dia i sentit i el temps de desplaçament se situa en 8-17' fins a Cambrils, 29-44' fins a Tarragona, 34-40' fins a Tortosa i 99-112' fins a Barcelona.

Figura 6.17. Estació de RENFE de l'Hospitalet de l'Infant (gener 2010 i octubre de 2010)

Font: Lavola

Concretament, al municipi hi para:

- La línia Ca1 que uneix Barcelona, Tarragona i Tortosa, tot i això, algunes de les expedicions no s'aturen a Mont-Roig del Camp i Camarles-Deltebre.
- La línia L7 que uneix Tortosa, Castelló i València; els trens d'aquesta línia han d'invertir la marxa a l'estació de L'Aldea-Amposta.

Figura 6.18. Recorregut de la línia de ferrocarril Tarragona - València

Font: Trenscat

6.3.5 SERVEI DE TAXI

A Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant hi ha 10 llicències de taxis i 3 punts de parada senyalitzats: Via Augusta – pl. Berenguer d'Entença, Via Augusta – c/ del Llastre i Pg. Marítim – Port.

6.3.6 ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU

ACCIÓ T1. GARANTIR L'ACCÉS AL TRANSPORT PÚBLIC

Tots els nous sectors de creixement previstos al POUM han de disposar d'una parada de transport públic a una distància inferior a 750 metres mesurats en la xarxa de vianants. Aquestes parades s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i bicicletes.

Així mateix, caldrà adaptar el recorregut del transport urbà per tal de que garanteixi la cobertura dels futurs creixements urbans. Tenint en compte els creixements del POUM previstos es proposa crear 10 nous punts de parada.

Tot i això, cal tenir en compte que es tracta d'una proposta orientativa que caldrà ajustar en funció dels usos definitius i la vialitat futura. En els sectors on es prevegi la ubicació d'un equipament important, que generi una important atracció de viatges, caldrà ubicar un punt de parada proper a l'accés principal per tal de facilitar la connexió en transport públic. Per tant, la proposta de parades no és definitiva i caldrà ajustar en funció de la demanda.

Tenint en compte la ubicació dels nous sectors de desenvolupament previstos al POUM i la mobilitat generada en cadascun d'ells es recomana desviar l'itinerari del bus urbà per tal de garantir l'accés al transport públic. Concretament, es proposa crear dues línies de bus urbà: una que connecti el nucli de l'Hospitalet de l'Infant i l'altra que connecti els nuclis de la C-44 amb l'Hospitalet (vegeu l'acció T2).

El planejament derivat del POUM haurà de determinar el recorregut exacte que realitzarà l'autobús en funció dels sentits de circulació de la vialitat prevista i la distribució dels usos del sòl. Tot i això, a mode orientatiu aquest estudi presenta una possible proposta de nou itinerari de bus urbà que connecti amb els nous creixements.

ACCIÓ T2. GARANTIR LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC

Es preveu que la demanda de transport públic sigui de 6.966 viatges al dia (3.483 usuaris si es considera un viatge d'anada i un altre de tornada). D'aquests es preveu que 4.180 viatges siguin interns i 2.786 viatges externs.

Transport urbà:

Es considera que l'oferta actual de transport urbà és escassa per garantir la demanda generada pel POUM. Per tal de cobrir la demanda generada es proposa comptar amb dues línies de bus urbà (en el plànol 5.2 i 5.4 es presenta una proposta de traçat orientativa):

- Línia nucli Hospitalet de l'Infant. Es proposa adequar una línia que realitzi únicament un recorregut intern pel nucli de l'Hospitalet. Aquesta ruta haurà de connectar els diferents sectors de creixement del POUM, l'estació de ferrocarril i garantir la connexió amb la línia urbana dels nuclis. Aquesta línia es proposa que tingui una freqüència de pas de 30 minuts amb la possibilitat de disposar d'una freqüència de 15 minuts en els períodes punta de major demanda.
- Línia nuclis de la C-44. Aquesta línia es preveu que connecti el centre de l'Hospitalet i l'estació de ferrocarril amb els nuclis de Vandellòs, Masboquera, Masriudoms, l'Infant i el polígon industrial de les Tàpies. Aquesta línia es proposa que tingui una freqüència de pas de 60 minuts amb alguna expedició de reforç a les hores punta.

D'altra banda, per als nuclis no connectats per aquest servei d'autobús es proposa portar a terme les actuacions següents:

- Almadrava: aquesta urbanització es troba molt propera a l'oferta de bus urbà del municipi veí de l'Ametlla de Mar, concretament a partir del servei que connecta amb la urbanització de Calafat.
- Vanessa Park: es proposa estudiar la viabilitat de crear un servei de taxi a la demanda per tal d'oferir una mínima oferta de transport públic. En aquesta zona es veu inviable la desviació de l'oferta de bus urbà regular però es considera bo disposar de la possibilitat d'accedir a l'oferta de transport públic. Per aquest motiu, es considera que la millor opció és oferir un servei de baixa ocupació que funcioni exclusivament amb prèvia demanda.
- Central nuclear: es proposa portar a terme un servei d'autobús llançadora que connecti l'estació de ferrocarril i el centre de l'Hospitalet (vegeu actuació T6).

El cost d'aquesta actuació l'haurà d'assumir el desenvolupament del POUM de forma proporcional amb la mobilitat generada per cada sector.

Transport interurbà:

La mobilitat externa generada en transport públic es preveu que sigui assumible per l'oferta de ferrocarril i bus interurbà existent. Tot i això, es proposa complementar aquesta oferta amb un servei a la demanda fins a la zona industrial de les Tàpies aprofitant la línia existent entre l'Hospitalet de l'Infant i Reus (vegeu actuació T5).

ACCIÓ T3. SERVEI A LA DEMANDA FINS A LA ZONA INDUSTRIAL EN LA LÍNIA ENTRE L'HOSPITALET DE L'INFANT – MIAMI PLATJA – CAMBRILS – REUS

Es proposa crear un servei de transport a la demanda que connecti la zona industrial (Polígon industrial Les Tapies) amb els principals municipis generadors de viatges de l'entorn: l'Hospitalet de l'Infant, Miami Platja, Cambrils i Reus.

Amb aquesta oferta es pretén oferir la possibilitat de disposar d'una oferta de transport públic mínima per accedir a la zona industrial. Un cop posat en marxa aquest servei si la demanda és elevada caldrà estudiar la possibilitat de convertir algunes expedicions en regulars.

Els horaris de demanda del bus haurien d'estar adaptats amb les principals hores d'entrada i sortida dels llocs de treball situats al polígon.

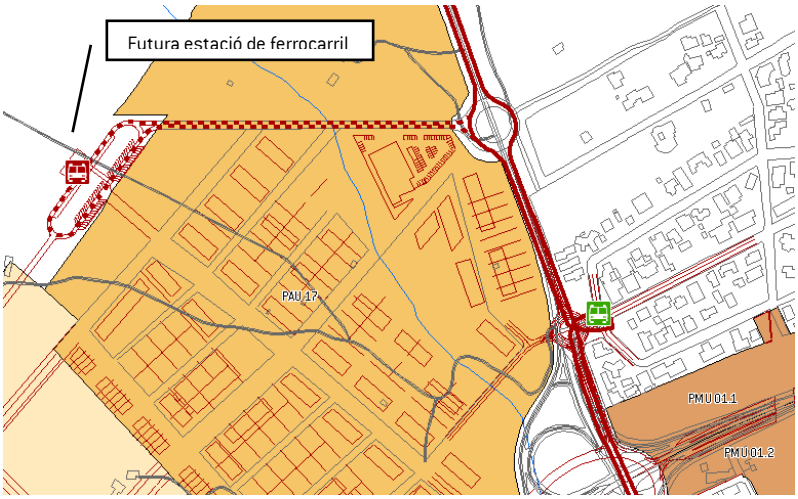
Aquesta actuació ha d'estar consensuada amb les empreses del polígon industrial per tal d'adequar-lo a les seves necessitats i potenciar que els treballadors/es utilitzin el servei.

ACCIÓ T4. CONNECTAR EL SERVEI DE BUS URBÀ AMB LA NOVA ESTACIÓ DE FERROCARRIL DEL MUNICIPI

Per tal de garantir la intermodalitat entre el servei de bus urbà i la nova estació de ferrocarril es proposa desviar el traçat actual de la línia fins a aquest punt.

En aquest sentit, caldrà ubicar un punt de parada del bus a l'alçada de l'accés principal a l'estació de ferrocarril.

Com a alternativa temporal, mentre no es desenvolupin els sectors de creixement previstos a l'entorn de l'estació, es proposa únicament desviar l'autobús urbà fins a l'estació des del vial que enllaça amb la rotonda formada per la C-44 i el carrer Gregal (urbanització l'Infant). En la figura següent es mostra la proposta de desviació del recorregut del bus si entra en funcionament l'estació de ferrocarril abans de que es desenvolupi el PAU 17.



Aquest recorregut es tracta d'una desviació ràpida que no suposa una gran alteració de l'itinerari existent i que permet apropar a la població fins a l'oferta de ferrocarril. L'increment de recorregut d'aquesta desviació és 980m per expedició.

Posteriorment, quan es desenvolupin els sectors previstos al POUM caldrà estudiar la modificació de tot el traçat de la línia per tal d'oferir cobertura a tots els nous creixements i garantir que aquests connectin amb l'estació.

ACCIÓ T5. REUBICAR LA PARADA D'AUTOBÚS EXISTENT A MASRIUDOMS

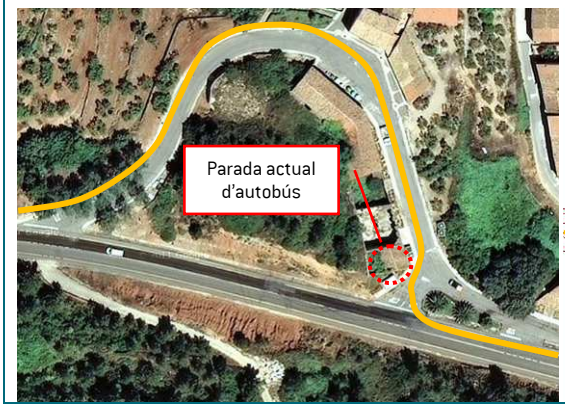
En aquests moments a Masriudoms es disposa d'un únic punt de parada d'autobús on s'aturen totes les expedicions, independentment del sentit de circulació.

Amb el desenvolupament del POUM es preveu una reestructuració de la carretera C-44 en aquest tram que afecta sobretot a l'accés sud a Masriudoms. Concretament, es preveu adequar un carril segregat que permet accedir a Masriudoms des de Vandellòs i un altre que permeti sortir cap a l'Hospitalet de l'Infant amb seguretat.

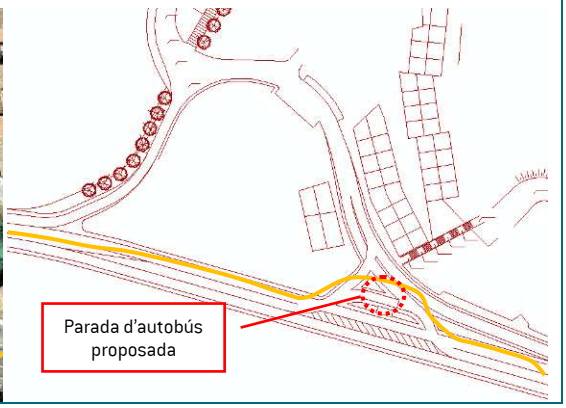
En consonància amb aquesta modificació, es proposa reubicar el punt de parada existent a menys de 20m de distància, en la illeta central prevista. Aquesta parada, a l'igual que l'existent haurà de disposar de marquesina per facilitar l'espera dels usuaris.

Amb aquesta millora de la seguretat viària en aquest punt s'aconsegueix evitar que els autobusos entrin a dins de Masriudoms en les expedicions en sentit l'Hospitalet de l'Infant. En aquests moments el bus accedeix al barri des de l'accés nord, circulant per tota l'av. de Santa Anna. D'aquesta forma, l'estalvi de distància en cadascuna de les expedicions en sentit Hospitalet de l'Infant és de 165m (es passa de 230m a 65m per accedir a la parada des de la C-44).

Situació actual



Situació prevista



ACCIÓ T6. INCLOURE EL TRAÇAT ACTUAL DE LA LÍNIA DE FERROCARRIL EN EL PROJECTE DE RODALIES DEL CAMP DE TARRAGONA PREVIST EN EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA

El Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona proposa la creació d'un sistema de rodalies propi al Camp de Tarragona. Es proposa aprofitar les vies existents que deixaran d'estar en funcionament amb el nou traçat del corredor mediterrani per habilitar un servei ferroviari del tipus tren – tramvia.

No es disposa d'un projecte aprovat ja que abans de tot s'ha d'estudiar la viabilitat del servei. Si els estudis previs que realitzi la Generalitat de Catalunya consideren viable la línia caldrà vetllar per adequar diversos punts de parada dins del municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Concretament, seria bo disposar de dos punts dins del nucli urbà de l'Hospitalet (un a l'actual estació i l'altre a l'oest) i un a la central nuclear.

Per contra, si es preveu que la demanda d'usuaris sigui baixa i finalment la Generalitat de Catalunya desestima el projecte es proposa reservar l'espai existent de les vies com a itinerari per a vianants o bicicletes, del tipus via verda (vegeu l'acció B2 d'aquest document).

ACCIÓ T7. CREAR UN SERVEI D'AUTOBÚS QUE CONNECTI AMB LA CENTRAL NUCLEAR

Per tal d'oferir cobertura en transport públic fins a la central nuclear i els futurs creixements previstos a l'entorn es proposa adequar un servei d'autobús llançadora que connecti amb l'estació de ferrocarril de l'Hospitalet de l'Infant i amb el nucli urbà.

Tenint en compte la mobilitat generada per la central i la que es preveu amb els nous sectors annexos (SUD-04 i SUD-05) es considera necessari disposar d'un servei mínim de transport públic que permeti l'accés en aquest mode. Es proposa que aquest servei connecti amb l'estació de ferrocarril de Hospitalet de l'Infant per garantir l'accés des de fora el municipi mitjançant l'intermodalitat bus-tren.

Es proposa habilitar dos punts de parada dins de l'àmbit de la central nuclear per tal de facilitar la proximitat a l'oferta de transport públic. En el plànol 5.1 es presenta una proposa orientativa dels punts de parada però serà en el planejament derivat on caldrà detallar aquesta ubicació.

Es considera que aquest servei només ha de funcionar en les principals hores d'entrada i sortida dels treballadors/es i futurs estudiants o investigadors. Com que en aquests moments es desconeix els horaris que tindran no es pot determinar el nombre d'expedicions i les hores de funcionament d'aquest servei.

En cas de que es prolongui el projecte del tramvia fins a la central (actuació T6) aquest servei passaria a ser secundari.

ACCIÓ T8. PERMETRE EL TRANSPORT DE BICICLETES DINS L'AUTOBÚS URBÀ

Es proposa que els vehicles que realitzen el servei de bus urbà permeti el transport de bicicletes. Aquesta actuació interessa especialment per a la línia que connecti amb els nuclis de la C-44 amb l'Hospitalet de l'Infant per fomentar la intermodalitat entre ambdós modes (vegeu l'actuació B1).

6.4 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

6.4.1 ASPECTES GENERALS

A Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant no existeix cap itinerari específic per a bicicletes segregat de la resta d'usuaris de la via, si bé resulta segura la circulació en bicicleta en els vials que compleixen les següents característiques:

- Passeig Marítim. Es tracta del principal itinerari de passeig i oci del municipi, garantint un ampli espai segregat del trànsit motoritzat on es garanteix la cohabitació entre vianants i ciclistes.
- Vials de plataforma única. Aquests carrers disposen de prioritat invertida, és a dir, garanteixen la prioritat dels modes no motoritzats en detriment del vehicle privat.
- Vialitat interna de les urbanitzacions. Les reduïdes intensitats de trànsit que circulen pels vials de les urbanitzacions i la limitació de la velocitat a 30km/h garanteix la convivència entre ambdós modes de transport.
- Es considera ciclable sense necessitat de via segregada un vial amb una velocitat real inferior a 50 km/h, i una intensitat inferior a 3.000 vehicles/dia, o bé qualsevol vial amb una velocitat real inferior a 30 km/h.

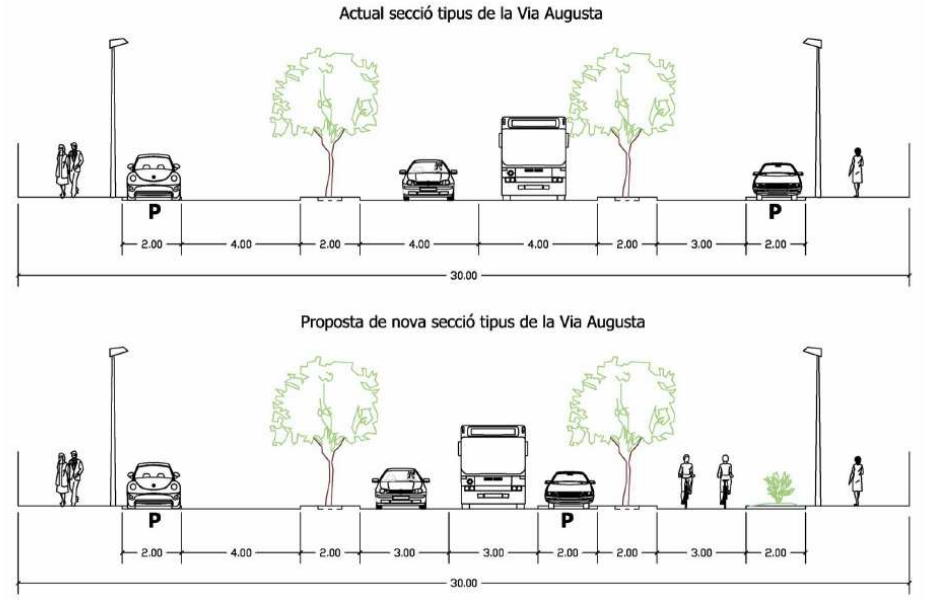
Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes es disposa de 14 punts distribuïts entre els nuclis de l'Hospitalet de l'Infant (l'estació de trens, aparcament de la Policia Local, la piscina coberta (2),i el pg. Marítim a darrera de l'edifici de Sant Roc) i Vandellòs (consultori mèdic).

En tots els casos es disposa d'un aparcament amb suport de roda amb capacitat per a 6 bicicletes (vegeu fotografia annexa de l'aparcament situat a l'estació de ferrocarril).

El Pla Local de Seguretat Viària de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (2010) recull una proposta de carrils bici a desenvolupar al municipi aprofitant la millora i adequació de la xarxa viària interna. Concretament, es proposen dos gran eixos ciclables:

Via Augusta. Es preveu un carril bici de doble sentit situat al costat muntanya del vial. Inicialment es proposa adequar un carril bici fins al carrer de la Mariola i en una segona fase prolongar-lo cap a l'oest.

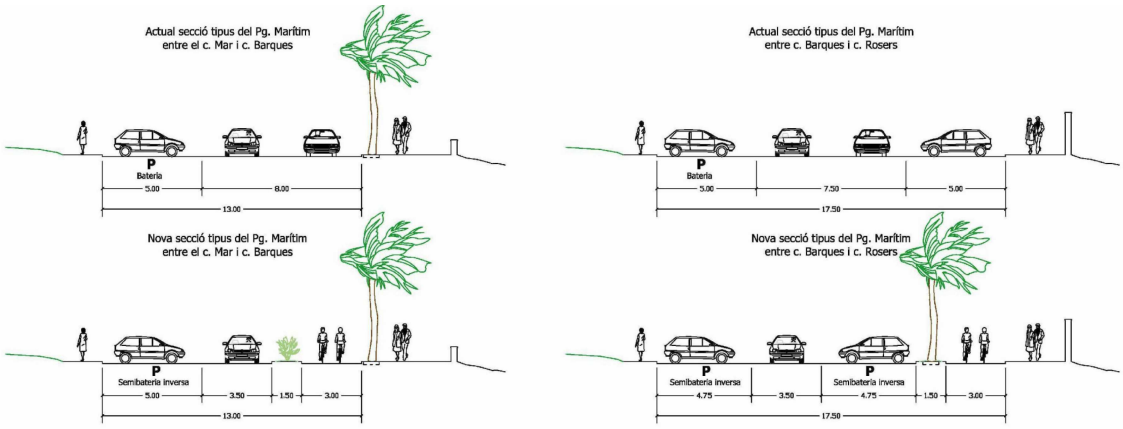
Figura 6.19. Secció actual i prevista a la Via Augusta



Font: Pla Local de Seguretat Viària de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

Passeig Marítim: es proposa reduir l'espai destinat al trànsit motoritzat a partir de reduir l'amplada dels carrils de circulació i permetre la circulació en un sol sentit. Amb l'espai que s'obtingui d'aquestes mesures es proposa adequar un carril bici bidireccional.

Figura 6.20. Secció actual i prevista a la Via Augusta



Font: Pla Local de Seguretat Viària de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

Així mateix, el Pla Local de Seguretat Viària preveu que el futur vial d'accés a la nova estació ferroviària que connecti amb el carrer Ramon Berenguer IV. Aquesta actuació s'haurà de desenvolupar quan s'urbanitzi el nou vial però tenint en compte el desenvolupament de la proposta que inclou el Pla d'adequació d'una rotonda a la carretera de la Móra a l'alçada d'aquest futur vial.

6.4.2 CICLABILITAT DE LA XARXA VIÀRIA MUNICIPAL

Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant compta amb una forta estacionalitat. Així, a l'hivern, bona part de la xarxa viària de l'Hospitalet de l'Infant es pot considerar ciclable sense necessitat de via segregada ja que la intensitat del trànsit motoritzat és inferior als 3.000 vehicles/dia i la velocitat inferior a 50 km/h. Al contrari, durant l'estiu, a aquests mateixos carrers, l'IMD creix considerablement i, per tant, es redueix la comoditat i la seguretat d'aquests itineraris ciclistes, fent necessària la segregació de les bicicletes i del trànsit motoritzat.

Tenint en compte aquestes consideracions, es considera que els vials que formen part de la xarxa bàsica i local (vies interurbanes o d'accés a aquestes) no compleixen les condicions necessàries per formar part de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

En el cas de la vialitat urbana, es pot considerar que una part de la xarxa viària municipal és ciclable tot l'any sense necessitat de crear vies ciclistes específiques:

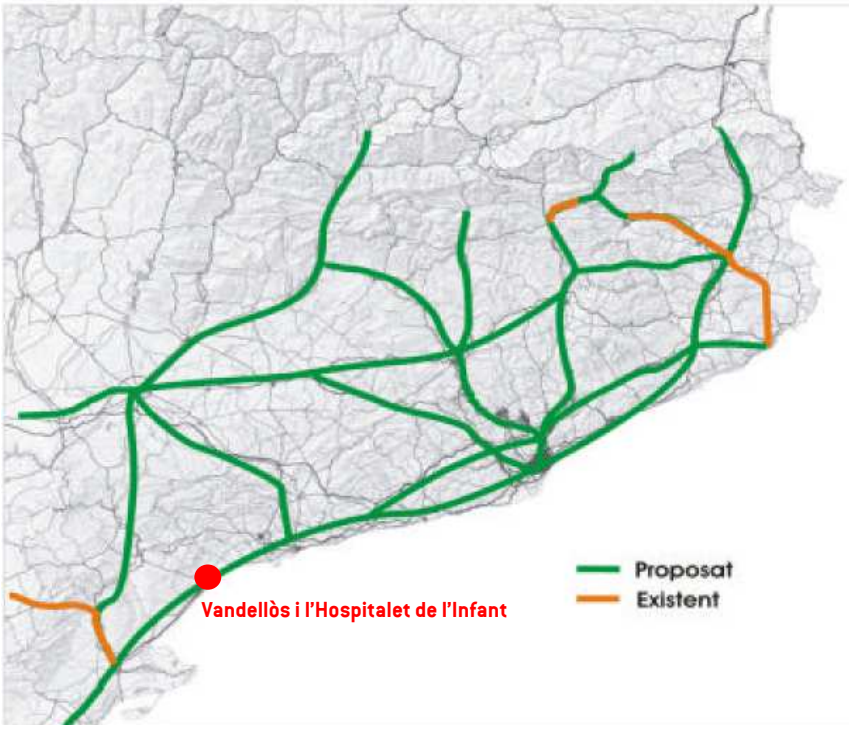
- El passeig Marítim.
- Tots els vials de Vandellòs, Masboquera, Masriudoms i l'Almadrava.
- Vialitat de les urbanitzacions.
- Vials pacificats de l'Hospitalet de l'Infant.

6.4.3 INFRAESTRUCTURES PREVISTES

El **Pla Estratègic de la Bicicleta** (2006) proposa una extensa xarxa de carrils bici supramunicipals amb la voluntat de potenciar i incentivar l'ús de la bicicleta, així com fomentar la intermodalitat amb el transport públic. Concretament, el Pla proposa que al 2026 es disposi de 1.200km de carril bici segregat que connectin els pobles i ciutats catalanes.

Els itineraris per a bicicleta proposats al Pla en alguns casos aniran paral·lels als eixos viaris i en altres aprofitaran vies pedalables existents. En el cas del camp de Tarragona l'itinerari proposat segueix un traçat paral·lel a les autopistes A-7 i AP-7 (vegeu la figura següent). Aquest itinerari permetrà connectar amb el nucli urbà de l'Hospitalet de l'Infant.

Figura 6.21. Xarxa de carrils bici prevista en el Pla Estratègic de la Bicicleta



Font: Pla Estratègic de la Bicicleta

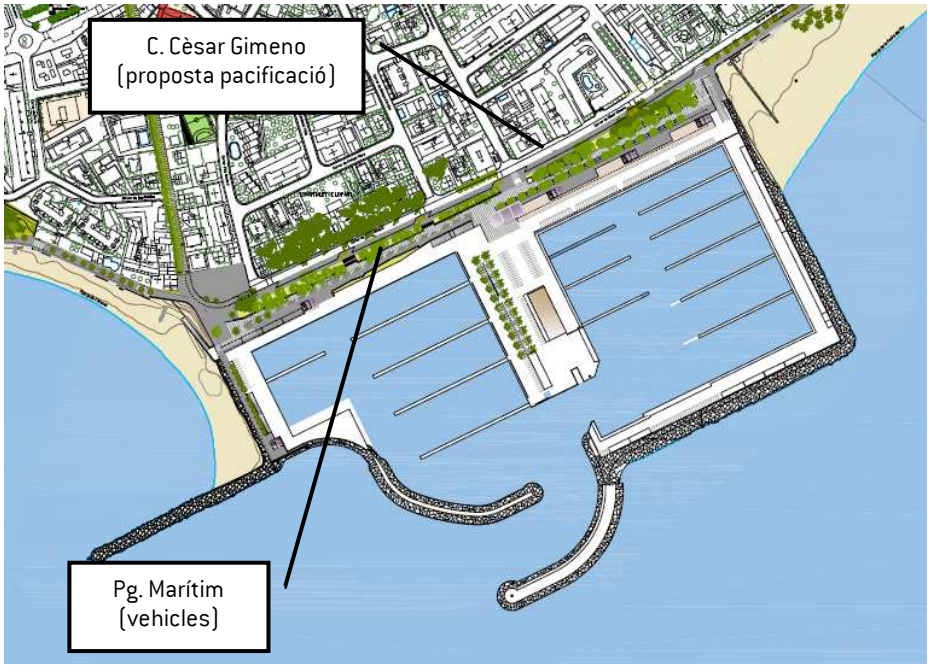
6.4.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA

ACCIÓ B1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES TENINT EN COMPTE ELS CRITERIS QUE FIXA EL DECRET 344/2006

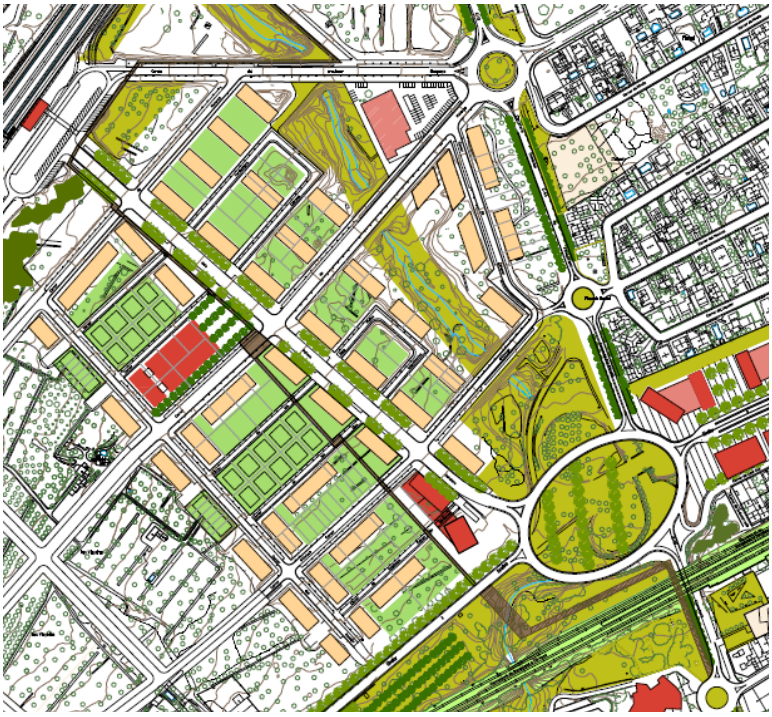
Els plànols 4.1 i 4.2 d'aquest document defineixen quina ha de ser la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes per accedir als sectors de creixement. Aquesta xarxa d'itineraris s'haurà d'acabar de definir en el planejament derivat del POUM, i pot veure's complementada amb recorreguts que transcorren per zones destinades a verd urbà o espais lliures. Així mateix, en el planejament derivat caldrà detallar les característiques de disseny dels recorreguts de la xarxa d'itineraris per a bicicletes, i si aquests són segregats o bé conviuen amb d'altres modes de transport (vianants o transport motoritzat).

Els principals itineraris per a bicicletes són:

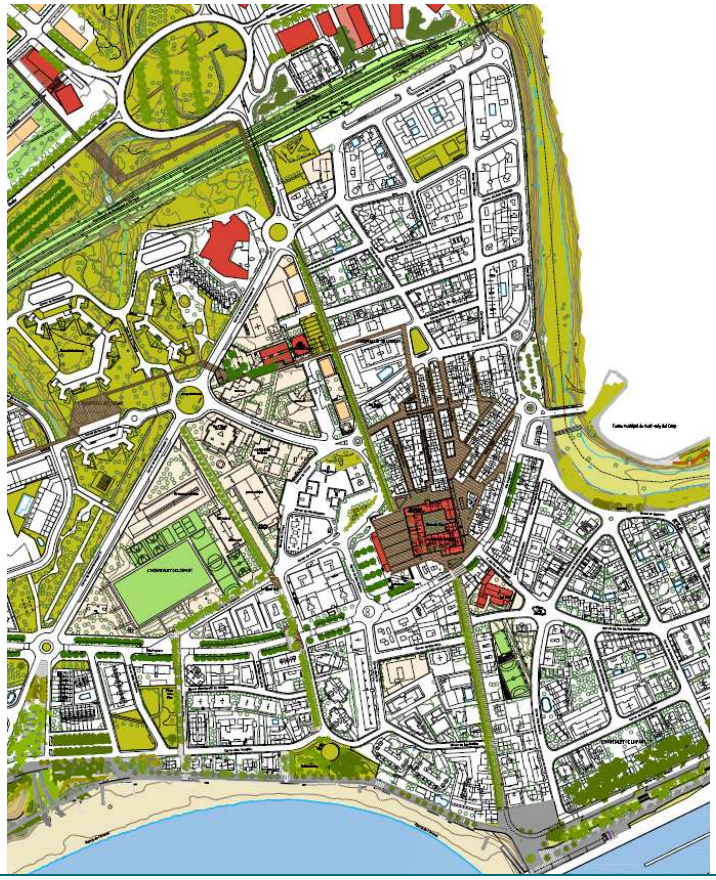
- Passeig Marítim.
- Garantir la connexió al port des del passeig Marítim. A la memòria del POUM es proposa pacificar el vial corresponent al carrer Cèsar Gimeno (que limita amb la línia de façana) i reservar per a vehicles només el passeig Marítim (que limita amb la línia de costa).



- Via Augusta. El Pla de Seguretat Viària proposa l'adequació d'un carril bici en aquest eix aprofitant una remodelació de la via on guanyi espai el vianants i les bicicletes en detriment del vehicle privat. El POUM recull una proposta d'adequació d'aquest vial on es proposa reduir espai d'aparcament per guanyar-ne per als modes no motoritzats.
- Connexió amb la futura estació de ferrocarril. Es proposa que el principal itinerari d'accés en bicicleta fins a l'estació sigui el recorregut per a modes no motoritzats previst des de la carretera C-44 cap a la vialitat futura.



- Disposar d'un itinerari ciclable segur que connecti amb els equipaments educatius i esportius del municipi. Amb el desenvolupament del POUM es preveu l'adequació d'un recorregut per a modes no motoritzats al carrer Tivissa que permetrà millorar l'accés fins al CEIP Mestral i l'IES Ramon Berenguer. Aquest mateix recorregut es preveu que tingui continuïtat fins a la piscina.



- Itinerari per a bicicletes previst al carrer Priorat i prolongació del carrer Llapassà per connectar amb la urbanització de l'Infant des del nucli de l'Hospitalet.
- Garantir la circulació en bicicleta en els nous creixements previstos al POUM a l'Hospitalet de l'Infant entre l'autopista del mediterrani i l'actual via de ferrocarril. Amb el desenvolupament del PAU-17 i el SUD-03 es preveu un important creixement al nord del nucli urbà. Per garantir la mobilitat en bicicleta per aquesta zona i cap al centre es proposa adequar diversos itineraris ciclables en la nova vialitat.
- Disposar d'un itinerari que connecti l'Hospitalet de l'Infant amb l'Infant i les Tàpies. Es proposa limitar a 30km/h la velocitat del carrer Llapassà i prohibir la circulació de vehicles pesants per tal de garantir la cohabitació entre les bicicletes i els modes motoritzats.
- Carrers de plataforma única existents als nuclis de Vandellòs, l'Hospitalet de l'Infant, Masboquera i Masriudoms.
- Es considera que tota la vialitat interna de Vandellòs, Masboquera, Masriudoms, l'Almadrava i Vanessa Park poden esdevenir itineraris ciclables sense necessitat de segregació dels modes motoritzats. En tots els casos les condicions del trànsit i la velocitat de circulació són reduïdes i poden permetre el pas de bicicletes. Aquests vials no s'han grafiat en els plànols 4.1 i 4.2 perquè es considera que seran de baixa utilització però podran ser utilitzats per a bicicletes.

En qualsevol cas aquesta xarxa haurà de comptar amb les següents característiques mínimes:

- **Disposar d'unes característiques de disseny determinades.** Com a criteri general, els carrils bici segregats unidireccionals hauran de comptar amb una amplada de 1,5 metres i de 2,5 metres en els bidireccionals. En el cas de disposar d'un espai de convivència entre el vianant i la bicicleta aquest espai haurà de ser de com a mínim 3 metres. En els recorreguts on es prevegi la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat, hauran de ser de calçada única i amb una intensitat de trànsit igual o inferior a 3.000 vehicles / dia. En qualsevol cas les característiques dels diferents itineraris per a bicicletes es prendrà com a referència els criteris i recomanacions que fixa el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya, publicat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
- **Garantir la connexió als principals pols de mobilitat**. La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes ha de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi, és a dir, cap a la nova estació de ferrocarril, equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral, etc.
- **Tots els nous sectors de creixement han de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.** Com a criteri, tot sector de creixement o de millora urbana plantejat en el POUM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant ha de disposar d'un recorregut de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes a menys de 300 metres.
- **Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent.** Tal i com preveu el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a bicicletes hauran de comptar d'un pendent màxim que no podrà superar el 5%, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment al 8%.
- **Permeabilització de la xarxa viària**. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes i vehicles coincideixin en el traçat, podran conviure en un mateix espai si es compleixen les indicacions del primer punt d'aquest llistat o en cas contrari es preveuran segregats, tot i que caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants / bicicletes separats com a màxim 100-150 metres, tot i que l'emplaçament d'aquests passos per a vianants/bicicletes caldrà detallar-los en els estudis d'avaluació de la mobilitat del planejament derivat.

- **Preveure l'enllaç de la xarxa interna amb l'externa**. El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya contempla la construcció d'una xarxa de carrils bici de 1.200 km, en horitzó de 20 anys. Aquesta xarxa té la finalitat d'interconnectar els principals nuclis de població de Catalunya, així com fomentar la intermodalitat amb vagons adaptats i pàrquings a les estacions de transport públic, campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta, la creació d'una entitat que gestioni les polítiques referents a la bicicleta i ajudes a la construcció de xarxes ciclistes locals. En aquests moments encara no s'ha desenvolupat el tram ciclable previst paral·lel a l'autopista AP-7 però quan aquest estigui adequat caldrà garantir la seva connexió amb la xarxa pedalable interna.

ACCIÓ B2. ESTUDIAR LA POSSIBILITAT DE CONVERTIR L'ACTUAL VIA DE FERROCARRIL EN UNA VIA VERDA PER A BICICLETES

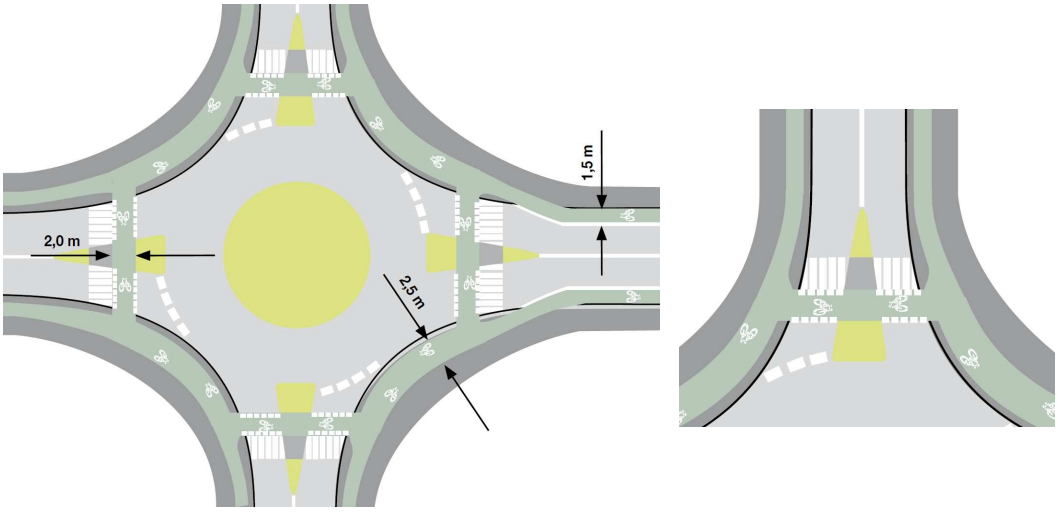
En correspondència amb l'actuació T5 d'aquest document, es proposa que en cas de que no es consideri viable la creació d'un servei de rodalies del Camp de Tarragona, s'aprofiti el traçat actual de les vies de ferrocarril com a via verda. Així doncs, aquesta actuació només es proposa en cas de que es desestimi la creació d'un nou servei ferroviari.

Actualment a Espanya existeixen més de 1.900 quilometres d'infraestructures ferroviàries en desús que han estat reconvertides en itineraris per a vianants i bicicletes en el marc del Programa Vies Verdes, coordinat per la "Fundación de los Ferrocarriles Españoles".

Es proposa que a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, en cas de que deixin de circular-hi trens, s'opti per adequar la via de ferrocarril actual en un itinerari d'aquest tipus i així es disposi d'un itinerari urbà i interurbà (que connecti amb Miami Platja).

ACCIÓ B3. FOMENTAR LA INTERMODALITAT BUS – BICICLETES PER GARANTIR LA CONNEXIÓ ENTRE NUCLIS

Els passos per a vianants que coincideixin amb un itinerari per a bicicletes caldrà que disposin d'un espai segregat per efectuar el seu creuament. D'aquesta forma, es proposa pintar paral·lel al pas de vianants una franja destinada al creuament en bicicleta i així els vehicles hagin de respectar el creuament d'ambdós modes no motoritzats i alhora les bicicletes no envaeixin l'espai dels vianants. A la imatge següent es representa aquest tipus de passos a l'entorn d'una rotonda:



Font: Manual de disseny de vies ciclistes. Generalitat de Catalunya

Aquesta acció caldrà tenir-la especialment en compte en el nou disseny de l'avinguda Augusta i en l'itinerari que connectà amb l'estació de ferrocarril, així com en l'enllaç de la zona pacificada del centre i el passeig Marítim. A part, en futurs carrils bici i/o itineraris ciclables es recomana instal·lar passos d'aquest tipus a les cruïlles.

ACCIÓ B4. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

Tal com fixa el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, cal preveure unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública:

Dotació mínima de places d'aparcament per a bicicletes

Tipus d'ús	Nre. de places
Ús d'habitatge	2 places/habitatge o 2 places/100m^2 de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100m^2 de sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m^2 de sostre
Ús industrial	1 plaça/100m^2 de sostre
Equipaments docents	5 places/100m^2 de sostre
Equipaments esportius, culturals	5 places/100 places d'aforament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m^2 de sostre
Zones verdes	1 plaça/100m^2 de sòl

Font: Decret344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

Tenint en compte les superfícies i usos del sòl previstos en el POUM caldrà preveure una dotació de **20.432 places** d'aparcament per a bicicletes.

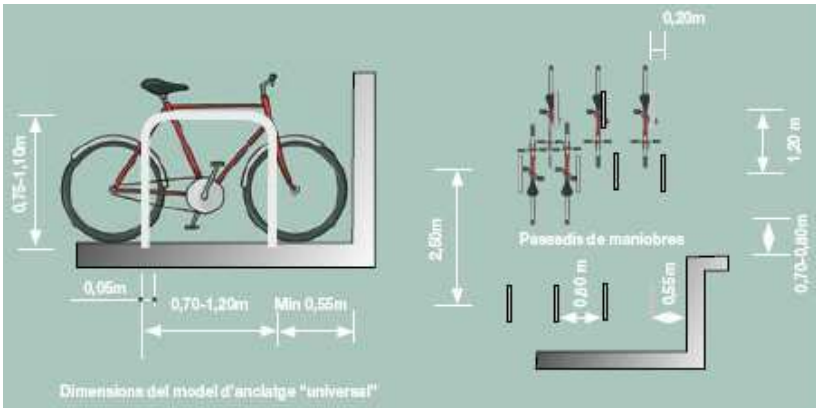
CLAU DEL SECTOR		Places d'aparcament per a bicicletes					
		Espais lliures	Equip.	Resi.	Ind.	Franja costa	Total
PAU.01	Barranc de la Figuerola	16	0	0	0		16
PAU.02	Ampliació Escoles	0	77	32	0		109
PAU.03	Carretera Hospitalet-Móra	25	0	24	0		49
PAU.04	Carrer Santa Marina	6	0	90	0		96
PAU.05	Font – C44	6	0	24	0		30
PAU.06	Dedals	50	0	76	0		126
PAU.07	MB. Ponent	11	0	24	0		35
PAU.08	MB. Migdia	0	0	14	0		14
PAU.09	MR. Centre	6	0	40	0		46
PAU.10	MR. Ponent1	0	0	14	0		14
PAU.11	MR. Ponent2	1	0	22	0		23
PAU.12	MR. Nord	0	0	8	0		8
PAU.13	Vanessa Park	494	201	0	0		695
PAU.14	Arenal Centre	46	76	0	0	28	150
PAU.15	La Margarida	18	0	0	0		18
PAU.16	Llevant i ponent del carrer dels Corralets	4	0	32	0		36
PAU.17	Camí de la Porrassa	446	1.804	354	0		2.604
PAU.18	Hospitalet ponent	404	97	482	0		983
PAU.19	Les Tàpies II	370	428	0	853		1.651
PAU.20	Coop. Vandellòs	0	0	24	0		24
PAU.21	Cala d'Oques – Forat negre	40	121	0	0		161
PAU.22	Almadrava 1	69	0	48	0		117
PAU.23	Almadrava 2	16	0	4	0		20
PAU.24	Almadrava 3	4	0	16	0		20
PAU.25	Almadrava 4	0	161	16	0		177
PAU.26	Almadrava 5	36	30	0	0	17	83
PAU.27	Cova del Gat	174	0	176	0	17	367

PAU.28-1	Carretera de Móra 1	0	0	8	0	17	25
PAU.28-2	Carretera de Móra 2	0	0	10	0	17	27
PAU.28-3	Carretera de Móra 3	0	0	16	0	17	33
PAU.28-4	Carretera de Móra 4	0	0	16	0	17	33
TOTAL PAU		**2.241**	**2.996**	**1.570**	**853**	**130**	**7.776**
PMU.01-1	Bulevard Nord N340	21	0	208	0		229
PMU.01-2	Bulevard Sud N340	50	0	142	0		192
PMU.02	Poblat Hifrensa	638	1.578	0	0		2.216
PMU.03	Equipaments centre	9	800	16	0		825
PMU.04	L'Aigua al Coll	15	81	56	0		153
PMU.05	Centre Tecnològic	0	750	0	0		750
PMU.06	Centre de Producció Energètica	0	0	0	689		689
PMU.07	Ponent CNV II	30	0	0	110		140
PMU.08	L'Hospital	0	162	0	0	23	185
PMU.09	Control energètic	21	53	0	64		138
TOTAL PMU		**785**	**3.424**	**422**	**863**	**23**	**5.517**
SUD.01	Carrer de les Figuerelles	20	63	120	0		203
SUD.02	Les Tàpies nord	181	334	0	665		1.180
SUD.03	Ponent de la Porrassa	545	1.371	1.802	0		3.719
SUD.04	Parc de producció energètica nord	143	357	0	457		957
SUD.05	Parc de producció energètica llevant	155	387	0	524		1.066
TOTAL SUD		**1.044**	**2.513**	**1.922**	**1.646**	**0**	**7.125**
TOTAL POUM		**4.070**	**8.933**	**3.914**	**3.362**	**153**	**20.432**
Proporció del nombre total de places previstes		19,93%	43,75%	19,10%	16,47%	0,75%	100%

En el cas del PMU 05 i PMU 08 els usos previstos poden ser variables i es detallaran en el planejament derivat. S'ha considerat que l'ús principal serà equipament, malgrat aquests sigui privats. Tot i això, la dotació d'aparcament corresponent a ambdós sectors s'haurà d'ajustar en funció dels usos i necessitats que finalment s'acabin desenvolupant en aquests sectors.

De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1 m^2 per cada plaça d'aparcament per a bicicletes. Caldrà preveure la ubicació d'aquestes places fora de la via pública excepte en els jardins urbans. Per a la resta d'usos es proposa buscar un espai a dins de les edificacions per tal d'oferir un aparcament segur i protegit de les condicions atmosfèriques.

Per als aparcament a la via pública es recomana optar pel model universal del tipus "U" invertida (vegeu la imatge següent) on cada barra permet l'aparcament de dues bicicletes.



Font: Manual de disseny de les vies ciclistes de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques

ACCIÓ B5. FOMENTAR LA INTERMODALITAT BUS – BICICLETES PER GARANTIR LA CONNEXIÓ ENTRE NUCLIS
La connexió en bicicleta entre els diferents nuclis urbans que formen el municipi és molt complicada. A banda de que no es disposa de cap itinerari ciclable que permeti connectar les diferents aglomeracions urbanes existents l'elevada distància entre nuclis i l'orografia del terreny marcada per un fort pendent no afavoreix l'existència de cap itinerari ciclable. Per aquest motiu, per tal de garantir la intermodalitat entre la bicicleta i el transport públic es proposa adequar un espai als autobusos urbans per poder-hi transportar bicicletes. Aquesta actuació interessa especialment per a les expedicions que connectin els nuclis segregats de l'Hospitalet de l'Infant per tal de garantir l'accés en bicicleta. Cal tenir en compte que un cop al nucli de l'Hospitalet de l'Infant és fàcil desplaçar-se en bicicleta per moure's per l'entramat urbà, i aquesta situació millorarà notablement quan es desenvolupin els itineraris ciclables previstos al POUM. Per aquest motiu es considera molt important poder transportar la bicicleta dins del bus urbà com a alternativa per a ciclistes per connectar els diferents nuclis que formen Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

6.5 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

6.5.1 ESTRUCTURA DE LA XARXA I INTENSITAT DE TRÀNSIT

Estructura de la xarxa

Les tres infraestructures viàries principals d'accés al municipi són l'AP-7, l'A-7 i la C-44 i en un ordre d'importància molt menor, per dins del terme municipal també hi travessen la carretera T-311 i T-318. La taula 6.3 mostra la informació d'aquest vials.

Taula 6.3. Intensitat de trànsit a la xarxa viària territorial

Ctra.	Municipi	Tram	IMD	%VP	Any
AP-7	Ametlla de Mar	-	27.163	22,15	2006
A-7	Ametlla de Mar	-	10.879	25,64	2006
C-44	L'Hospitalet de l'Infant	Entre els accessos al polígon industrial i Vanessa Park	7.517	6,62	2007
T-311	Pratdip	Entre l'accés a la crta. TV-3111 i el nucli de Santa Marina	255	3,87	2006
T-318	Pratdip	Entre l'accés a la crta. T-310 i la urbanització Vanessa Park	3.038	6,93	2006

Font: DPTOP

Només es disposa de resultats detallats de l'estació d'aforament primària situada a la carretera C-44 a l'alçada de l'Hospitalet de l'Infant (PK 1,74). Durant el 2007 en aquesta via es va aforar un total de 42 dies (30 feiners de dilluns a divendres, 6 dissabtes i 6 diumenges) de 6 mesos no consecutius. La taula 6.4 mostra els resultats obtinguts en els diferents aforaments, mostrant la variació estacional del trànsit.

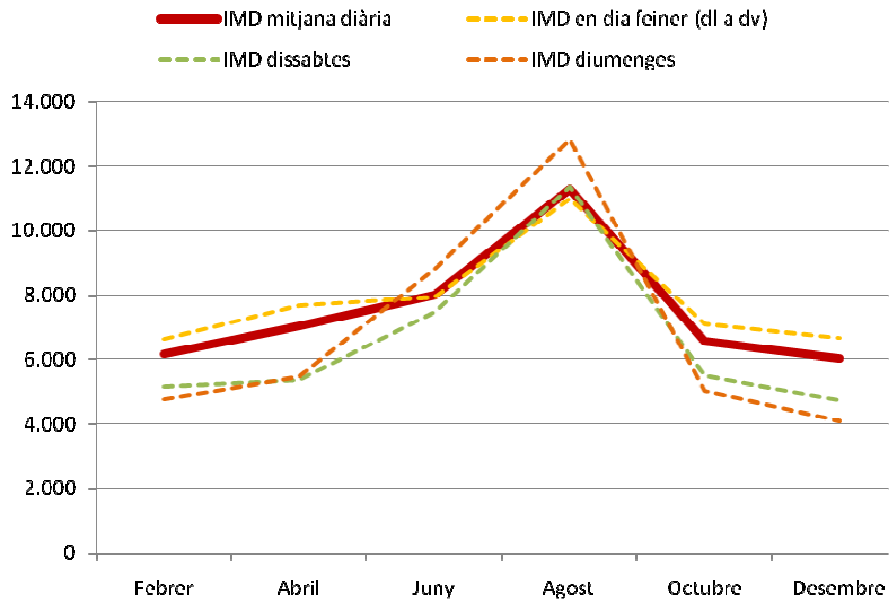
Taula 6.4. Intensitat de trànsit C-44 a l'Hospitalet de l'Infant (PK 1,74)

	Febrer	Abril	Juny	Agost	Octubre	Desembre	Mitjana
IMD	6.157	7.030	7.998	11.292	6.565	6.031	7.517
IMD dl a dv	6.639	7.677	7.938	10.973	7.088	6.680	7.879
IMD dissabtes	5.142	5.356	7.470	11.342	5.488	4.734	6.551
IMD diumenges	4.759	5.468	8.823	12.835	5.027	4.080	6.674

Font: DPTOP

En observar els aforaments anteriors cal destacar que el mes d'agost es detecta un increment superior al 33% respecte la intensitat mitjana de la via. Tot i això, cal tenir en compte que el volum de vehicles que circula per la via durant els mesos d'estiu és de prop del doble que el dels mesos d'hivern, suposant un increment de més del 45%.

Figura 6.22. Variació estacional de l'IMD mitjana i per dia de la setmana de la C-44



Font: DPTOP

La variació estacional s'accentua segons el dia de la setmana, destacant un augment més pronunciat de les intensitats de trànsit els caps de setmana, sobretot els diumenges. A la taula següent es detalla la variació màxima de la IMD de la C-44 segons dia de la setmana mostra l'increment de trànsit del mes d'agost respecte al febrer.

Taula 6.5. Variació estacional de la IMD de la C-44 segons dia de la setmana (Febrer – Agost)

Dia de la setmana	Variació (%)
Feiner (Febrer - Agost)	65,28
Dissabtes (Febrer - Agost)	120,57
Diumenges (Febrer - Agost)	169,70

Font: DPTOP

Es proposa aplicar aquesta variable estacional als recomptes manuals realitzats a l'interior del municipi.

6.5.2 CAPACITAT I NIVELL DE SERVEI

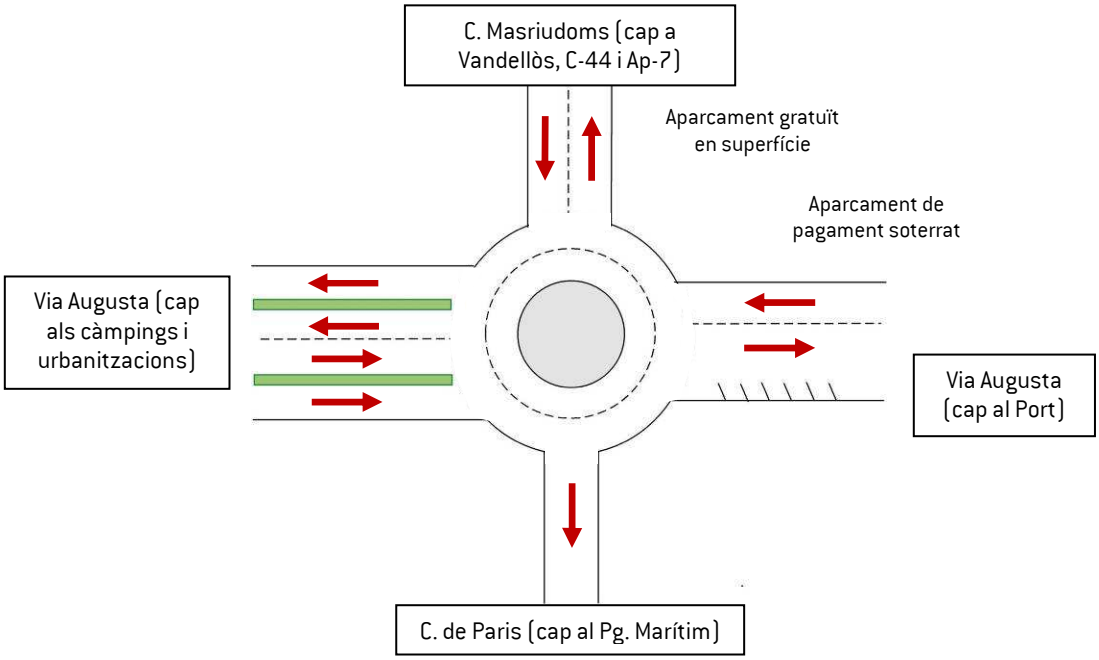
Per tal d'avaluar si la xarxa actual és capaç d'absorbir la mobilitat amb vehicle privat que generarà el desenvolupament del POUM s'ha fer un aforament manual de trànsit a la principal cruïlla de distribució del trànsit rodat intern del nucli de l'Hospitalet de l'Infant. Es tracta de la rotonda situada entre la Via Augusta i el carrer Masriudoms (prolongació de la carretera de Móra). Aquest enllaç actua de distribuïdor del trànsit que accedeix al port, al passeig Marítim, a l'oest del nucli urbà de l'Hospitalet o cap a la C-44 i l'AP-7. Coincideix amb la cruïlla amb més volum de vehicles del municipi, per aquest motiu cal analitzar detalladament si la mobilitat generada serà assumible per aquest enllaç.

Figura 6.23. Imatge de la rotonda aforada

Font: Lavola

A la figura següent es detalla els possibles moviments de la cruïlla:

Figura 6.24. Representació dels possibles moviments de la cruïlla entre la Via Augusta i el C. Masriudoms



Font: Lavola

Es va aforar aquesta cruïlla durant 30 minuts en la franja horària compresa entre les 12.30 i les 13.00 hores d'un dia feiner del mes de gener. Tenint en compte que interessa conèixer la capacitat de la via en un període punta s'ha aplicat l'increment de la mobilitat generat en dia feiner entre l'hivern i el mes d'agost.

Taula 6.6. Càlcul del nivell de servei segons l'avaluació de la mobilitat generada

Vials de circulació	Recompte 30 minuts	IMD feiner hivern	IMD feiner estiu	IMD diumenge estiu
C. Masriudoms	117	3.900	6.446	7.539
C. de Paris	19	633	1.046	1.224
Via Augusta (oest)	143	4.767	7.879	9.215
Via Augusta (est – Port)	229	7.633	12.616	14.755

Font: Lavola

Es consideren les hipòtesis següents:

- A partir de les intensitats de trànsit presentades en apartats anteriors, s'aplica un factor del 6% com a valor horari mitjà diürn.
- Per determinar el nivell de servei d'un vial es tenen en compte els valors que s'indiquen a la taula següent i s'opta per una opció força conservadora considerant com a capacitat d'un vial els següents valors (es considera una capacitat màxima de 1.000 vehicles / hora i carril de circulació a tota la vialitat veïnal i de distribució o local i 1.250 en la xarxa d'itineraris principal).
- Es considera una intensitat màxima en hora punta del 10% de trànsit diari.

Figura 6.25. Càlcul del nivell de servei de la xarxa viària

Categories	% flux assignat / capacitat
A) Màxima fluïdesa	0-20
B) Règim estable	20-40
C) Règim estable amb densitat important	40-60
D) Restricció de la capacitat	60-90
E) Règim inestable	90-99
F) Forçat i col·lapse	100

Font: Disseny d'elements de moderació de la circulació. Manual 8.Diputació de Barcelona.

Taula 6.7. Càlcul del nivell de servei

Vials de circulació	IMD diumenge estiu	Intensitat Hora punta/carril	Capacitat	Nivell de servei actual
C. Masriudoms	7.539	377	1.250	B
C. de Paris	1.224	122	1.000	A
Via Augusta (oest)	9.215	230	1.250	A
Via Augusta (est – Port)	14.755	738	1.250	C

Font: Elaboració pròpia

Es desconeix quina proporció del trànsit generat pels creixements del POUM passarà per aquest enllaç i per tant no es pot estimar la IMD futura però es considera que serà totalment assumible per la infraestructura actual. Cal tenir en compte que es disposa de diverses rutes alternatives a aquesta entrada al municipi i per tant el trànsit quedarà molt dispers entre diferents punts de la xarxa viària.

Així doncs, no es preveu que el desenvolupament del POUM generi problemes de trànsit en cap punt de la xarxa viària. Únicament pot ser que en determinats moments punts del període estival es produeixin retencions puntuals pròpies de la mobilitat generada per la platja i els usos associats a aquesta.

6.5.3 DESCRIPCIÓ DE LES MODIFICACIONS EN LA XARXA VIÀRIA PREVISTA AL POUM

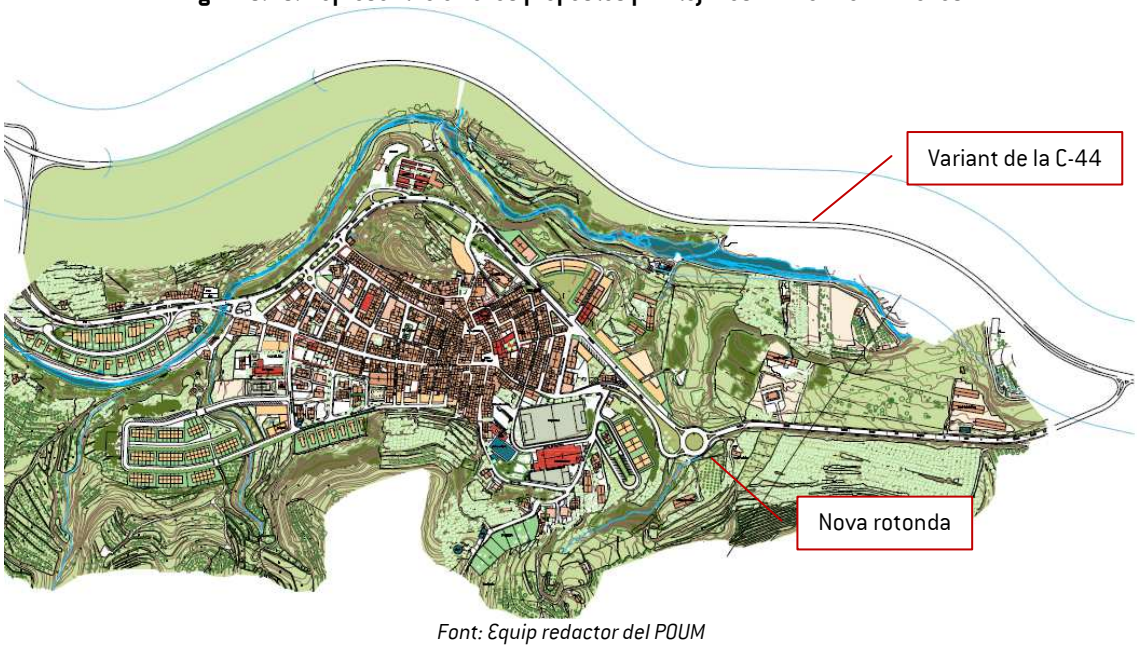
Amb el desenvolupament del POUM es preveu una important millora de la xarxa viària del municipi. Les principals actuacions previstes fan referència a la desviació de la carretera C-44 per fora dels nuclis urbans que connecta dins del terme municipal i actuacions per garantir la connexió dels nous creixements amb la xarxa viària.

A continuació es detalla les actuacions plantejades en la xarxa viària en cadascun dels nucli urbans del municipi:

Vandellòs

A llarg termini, es proposa una variant de la carretera C-44 ja que en aquests moments es tracta d'una travessia urbana d'alt risc. Amb la desviació del trànsit per fora del nucli s'aconseguirà convertir el traçat actual en un passeig urbà D'altra banda, es proposa crear una rotonda a la porta llevant del nucli urbà, que connecti el carrer la Font amb el traçat actual de la carretera.

Figura 6.26. Representació de les propostes plantejades al nucli de Vandellòs



Font: Equip redactor del POUM

D'altra banda, per tal de connectar el SUD-01 amb la xarxa viària del municipi es proposa prolongar el carrer de les Figuerelles. El PGOU ja preveia prolongar aquest eix però de forma més agressiva amb pendents més elevats.

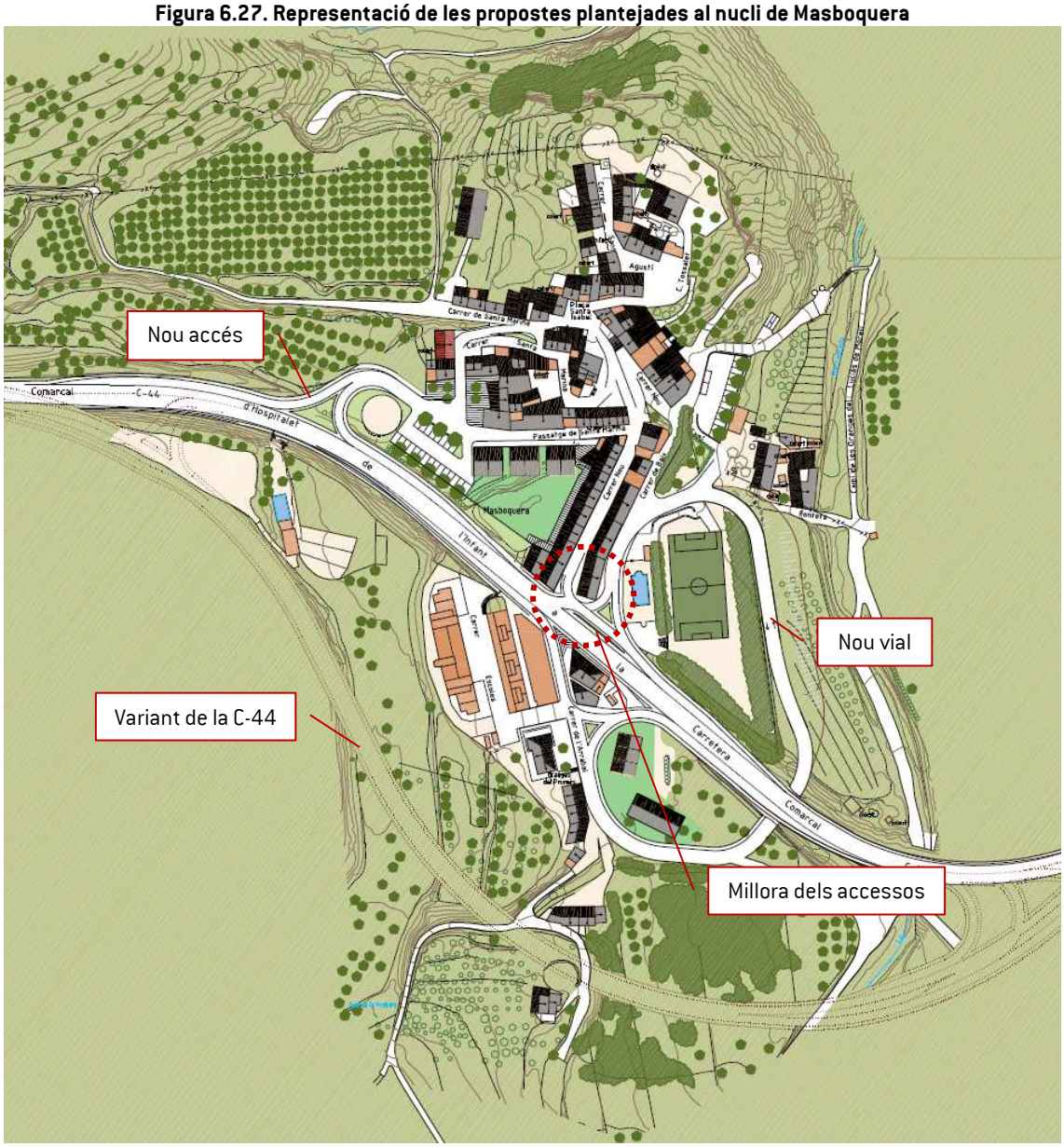
Masboquera

En aquest punt també es proposa desviar la C44 pel costat meridional del nucli. No obstant això, aquesta actuació es preveu a llarg termini i per tal de millorar la seguretat en els accessos es planteja la resolució d'aquests al nucli.

Es preveu modificar els enllaços existents amb els usos residencials existents des de la carretera. Per una banda es proposa modificar l'enllaç amb el carrer Nou i l'enllaç amb el carrer de l'Arrabal mitjançant un vial lateral a la carretera, d'aquesta forma es redueix notablement la perillositat de gir per accedir a Masboquera des d'ambdós vials.

D'altra banda, es preveu la obertura d'un nou vial d'accés a ambdós costats de la travessera, disposant així de més d'un punt de connexió. Aquest nou vial vorejarà a llevant la zona esportiva i connectarà les dues parts de l'assentament urbà que separa la C-44 creuant aquest eix a diferent nivell. El PAU-07 també preveu la obertura d'un nou vial que garantirà l'accés als nous usos previstos.

Figura 6.27. Representació de les propostes plantejades al nucli de Masboquera



Font: Equip redactor del POUM

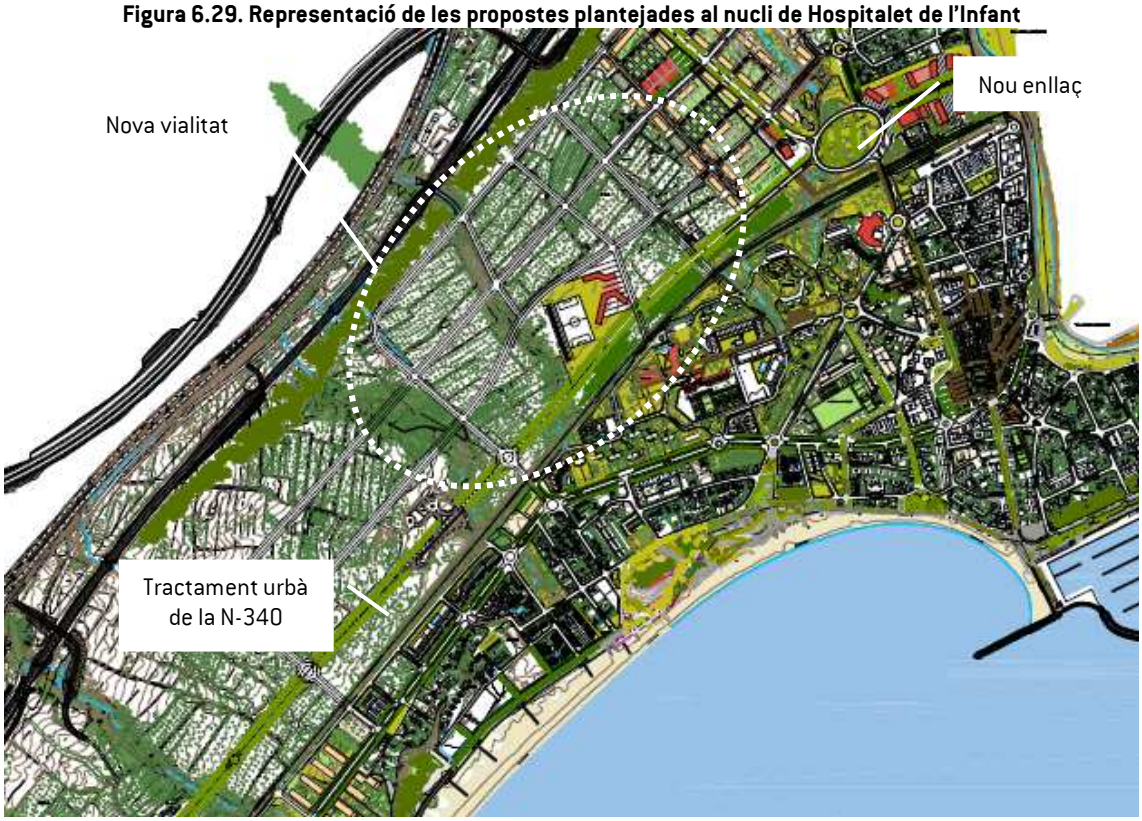
Masriudoms

En aquest nucli es preveu una important millora dels accessos existents a la travessera urbana de la C-44 i un tractament més urbà d'aquesta. Per tal de garantir la seguretat en els accessos a aquest nucli es proposa incorpora el traçat de la intersecció en forma de "T" facilitada per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, la qual cal entendre com orientativa i pendent de la seva definició projectual detallada.

Figura 6.28. Representació de les propostes plantejades al nucli de Masriudoms

Millora dels accessos
Masriudoms
Carrer de la Font
Carrer de Sant Antoni
Tr. Sant Josep
Carrer de Sant Jaume
Carrer Major
Avinguda de Santa Anna
Comarcal
C-44
Hospitalet
Avinguda de Santa Anna
de
l'Infant
Carrer Major
Masriudoms
Placa Catalunya
Placa de la Font
Placa de Sant Jaume
Sant Jaume
Sant Antoni
Sant Josep
Font
Font
Font

Figura 6.29. Representació de les propostes plantejades al nucli de Hospitalet de l'Infant



Font: Equip redactor del POUM

D'altra banda, es preveu una remodelació de la Via Augusta per tal de donar-li un tractament més urbà. D'aquesta forma, es pretén reservar més espai per a la circulació de vianants i bicicletes en detriment del vehicle privat a partir de la supressió dels carrils laterals.

6.5.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

ACCIÓ C1. CRITERIS MÍNIMS EN EL DISSENY DE LA NOVA VIALITAT

Tal i com fixa el Decret 344/2006, els vials que es planifiquin en sòl urbanitzable han de comptar amb unes característiques mínimes en quant a amplades i pendent, que són:

- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de **10 metres**.
- L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'**11 metres**.
- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles.
- Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles.
- El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

ACCIÓ C2. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES.

En els plànols 6.1, 6.2 i 6.3 d'aquest document s'inclou la proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles del municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Aquesta xarxa no només inclou la xarxa viària existent, que ja actua com a principal distribuïdora del trànsit, sinó també la proposta de prolongació i connexió amb els futurs creixements. Es considera que els vials que formaran la xarxa viària són:

- Xarxa bàsica externa: AP-7, A-7, N-340 i C-44.
- Xarxa bàsica interna: travessera urbana de la C-44 (en el cas de Vandellòs i Masboquera quan es porti a terme la variant de la C-44 el traçat actual formarà part de la xarxa viària interna), Via Augusta, c. Ramon Berenguer IV, c. Royala – camí del Poliesportiu, vial d'accés a la futura estació de ferrocarril, carrer del Font – c. Estanislau Figueres.

S'ha considerat que formen part de la xarxa bàsica els principals vials que actuen com a distribuïdors dels trànsit motoritzat en cadascun dels nuclis urbans que formen el municipi. Es tracta doncs d'una àmplia xarxa que representa l'itinerari principal d'accés a cadascun dels àmbits urbans. En alguns casos les condicions d'aquesta xarxa bàsica no són les òptimes per promocionar l'accés en vehicle privat, sobretot als nuclis que es troben fora de l'Hospitalet de l'Infant, ja que són carrers poc transitats i amb algunes mesures de pacificació del trànsit. Tot i això, s'ha considerat apropiat no només considerar xarxa bàsica les carreteres interurbanes i la travessera per dins de l'Hospitalet per reflectir per on es vol prioritzar l'accés motoritzat a cada nucli.

En qualsevol cas el planejament derivat haurà de determinar la proposta d'itineraris principals més adequada en cada cas, garantint sempre la connexió amb la resta de vies principals.

ACCIÓ C3. REGULAR EL TRÀNSIT PER LA XARXA VIÀRIA BÀSICA

Es proposa que per evitar problemes en la xarxa viària es reguli i senyalitzi molt bé els itineraris principals a seguir en vehicle privat per dins del municipi i per accedir a la xarxa bàsica externa o de connexió.

Amb aquesta actuació es pretén desviar el trànsit pels principals eixos de distribució del trànsit rodat i així alliberar vehicles en la resta de vials. D'aquesta forma els carrers que no formen part de la xarxa bàsica poden pacificar-se progressivament i donar més importància als modes no motoritzats.

Aquesta actuació afecta especialment als nuclis de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, on les alternatives de recorregut són diverses. En aquests nuclis caldrà estudiar en detall els sentits de circulació de la xarxa viària i valorar la necessitat de fer algunes modificacions que permetin regular el trànsit pels eixos principals.

ACCIÓ C4. REGULAR LA VELOCITAT DEL CARRER LLAPASSÀ

El desenvolupament del POUM preveu la prolongació del carrer de Llapassà fins a la urbanització de l'Infant. Aquest eix esdevindrà un recorregut alternatiu a la C-44. Tenint en compte la dificultat de circular a peu o bicicleta per aquest eix es proposa determinar aquest nou vial, Llapassà, com a itinerari per a modes no motoritzats.

Per tal de garantir la seguretat dels usuaris es proposa prohibir la circulació de vehicles de més de 3.500kg i limitar la velocitat a 30km/h. D'aquesta forma les bicicletes podran circular en convivència amb el trànsit motoritzat de forma segura.

ACCIÓ C5. ELEMENTS DE REGULACIÓ DE LA VELOCITAT

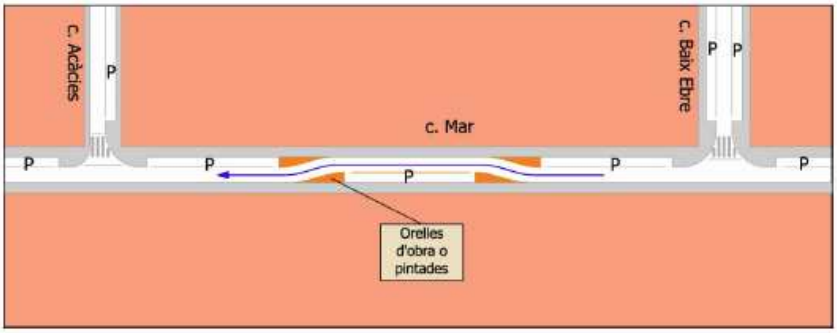
En la memòria justificativa del POUM de Vandellòs es detalla com a criteri d'execució del POUM en sòl no urbanitzable la priorització de guals per vehicles en la vialitat:

"Tots els nous sectors urbanitzables tindran cura de l'accessibilitat, potenciant, quan sigui prudent, guals per a cotxes en comptes de guals per a vianants per així donar continuïtat als recorreguts dels vianants i les bicicletes, i controlar la velocitat dels vehicles."

D'aquesta forma es garanteix l'accessibilitat a peu per a persones amb mobilitat reduïda al mateix temps que es regula la velocitat de la circulació.

La determinació d'implantar mecanisme de regulació de la velocitat no recau en el present estudi ja que no es disposa de suficient nivell de detall. Aquesta determinació ja s'analitza en el Pla Local de Seguretat Viària de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (2010) i per tant caldrà que els futurs creixements incloguin les directrius fixades en el Pla. En aquest sentit, el Pla fixa:

- la possibilitat d'optar per la conversió de vials de doble sentit a 1 sol sentit amb una filera d'aparcament i alternança d'aparcament a cada costat. En vials d'un sol sentit directament optar per l'alternança d'aparcament per aconseguir un itinerari ziga-zaga. Proposat c. Mar i carrers del Barri de l'Estació.



- Instal·lació de rotondes, que obliguen a reduir la velocitat dels conductors. Algunes rotondes, com a Via Augusta poden travessar-se a gran velocitat i no fan una bona funció de reductors.

En cas de que es redacti un Pla de Mobilitat Urbana també caldrà donar millor resposta als elements de regulació de la velocitat.

Tot i això, a grans trets es pot determinar que les principals vies on interessa instal·lar elements de regulació de la velocitat és:

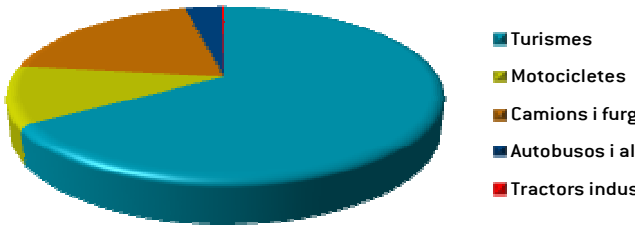
- Vials d'accés a una zona pacificada o amb limitació a 30km/h.
- Carrers amb un traçat rectilini sense gaires obstacles (rotondes, semàfors...) que pugui afavorir l'excés de la velocitat.

6.6 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT

6.6.1 ASPECTES GENERALS

L'any 2010, el parc mòbil de Vandellós i l'Hospitalet de l'Infant estava format de 4.688 vehicles, el 66% dels quals eren turismes (3.111 turismes), els camions i les furgonetes representaven el 19% (909 unitats), les motos l'11% (500 unitats), i els altres tipus de vehicles un 4%.

Figura 6.30. Parc mòbil de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant segons tipus de vehicle (2010)



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

En base a aquests valors, la taxa de motorització del municipi és lleugerament més alta que la mitjana del Baix Camp i de Catalunya (vegeu la Taula 6.8).

Taula 6.8. Índex de motorització del municipi, comarca i Catalunya (2010)(vehicles/1000 habitants)

Àmbit	Motorització (turismes)	Motorització (vehicles)
Vandellòs	532,8	802,9
Baix Camp	468,5	701,3
Catalunya	446,3	667,5

Font: Idescat

En analitzar l'evolució del parc de vehicles i de la taxa de motorització des del 2000, s'observa:

- Un creixement continu del nombre de turismes i de vehicles.
- L'estabilització de la taxa de motorització de turismes a partir de l'any 2000, i de la taxa de motorització global durant els darrers 3 anys. Des de l'any 2006 i fins a l'actualitat la taxa de motorització ha decrescut lleugerament.

Taula 6.9. Evolució de la taxa de motorització a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (2000-2010)

Any	Turismes	Vehicles	Taxa de motorització (turismes)	Taxa de motorització (vehicles)
2010	3.111	4.688	532,8	802,9
2009	3.075	4.658	534,4	809,5
2008	3.014	4.593	533,2	812,5
2007	2.989	4.571	551,5	843,4
2006	2.842	4.347	553,6	846,7
2005	2.798	4.220	558,7	842,7
2004	2.718	4.043	561,7	835,5
2003	2.619	3.826	564,2	824,2
2002	2.546	3.765	550,7	814,4
2001	2.486	3.627	568,5	829,4
2000	2.370	3.494	545,1	803,6

Font: Idescat

En comparar les dades del parc mòbil amb la xifra d'habitatges principals de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, s'observa que a l'any 2001 hi havia 2,45 vehicles per llar principal i 1,68 turismes per llar principal.

6.6.2 RESERVES D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

En analitzar l'aparcament a la via pública cal tenir en compte la reserva d'espai a la calçada i les bosses específiques d'aparcament.

Dins el municipi hi ha diversos aparcaments a la via pública per tal de garantir la demanda existent. Aquests es concentren bàsicament al nucli de l'Hospitalet de l'Infant, oferint una àmplia oferta al voltant del centre i l'activitat comercial i de la franja costera.

L'oferta d'aparcament existent a la calçada és difícil de comptabilitzar ja que depèn de la presència de guals per a vianants i vehicles, la ocupació d'espai per a mobiliari urbà, el tipus d'aparcament (en cordó o en bateria), la distància entre els vehicles... Tot i això, cal tenir en compte que en la majoria de vials del municipi es disposa d'espai per a aparcament a la calçada, ja sigui senyalitzat o no, i en un costat de la via o en tots dos.

A continuació es resumeix l'oferta d'aparcament a la calçada en els diferents nuclis de població:

Vandellòs: La presència d'aparcament a la calçada en el nucli urbà de Vandellòs només es concentra en aquells carrers que no compten amb un tractament de plataforma única. D'aquesta forma, els vials pacificats disposen de seccions tan reduïdes que no permeten la presència d'aparcament a la calçada. Tot i això, en alguns trams d'amplada superior es detecten vehicles aparcats malgrat no sigui possible (cas del carrer Major). En la resta de vials es detecten vehicles aparcats en cordó sense disposar de les places senyalitzades a la calçada.

Masboquera: Es detecten vehicles aparcats a la calçada sense cap tipus de regulació específica, ni de prohibició ni de senyalització de les places. Tenint en compte que es tracta d'un nucli residencial de reduïdes dimensions la demanda d'aparcament a la via pública és escassa.

Masriudoms: La presència d'aparcament a la calçada és únicament residencial. Per aquest motiu la presència de vehicles aparcats a la calçada corresponen als veïns del vial. Tot i això la morfologia viària del nucli no facilita la presència d'aparcament a la calçada, llevat de a l'av. de Santa Anna. Per aquest motiu, el nombre de vehicles aparcats a la via pública és escassa.

Urbanització l'Infant: En tots els vials es disposa d'aparcament senyalitzat en cordó com a mínim a 1 costat. L'oferta existent és superior a la demanda ja que l'oferta existent fora de la via pública és elevada.

Polígon industrial: en tots els carrers del polígon es disposa d'espai senyalitzat en cordó a la calçada en ambdós costats. Tot i això, en aquests moments es detecten notables problemes d'aparcament en la vialitat del polígon les Tàpies I. Per aquest motiu, des de l'ajuntament s'ha encarregat un estudi de mobilitat del polígon, on a banda de preveure una ampliació i regulació de les places d'aparcament existents a la calçada, es preveu una modificació dels sentits de circulació i la senyalització corresponent.

L'Hospitalet de l'Infant: en la majoria dels vials es disposa d'aparcament a la calçada en cordó sense senyalitzar. Aquest últim provoca que en alguns punts del municipi la presència de vehicles aparcats a la calçada suposi una invasió de l'espai per a la circulació. La demanda d'aparcament a la via pública en algunes zones residencials d'elevada densitat sigui superior a la demanda. D'altra banda, cal destacar l'augment de la demanda d'aparcament a l'entorn de la platja durant els mesos d'estiu, suposant alguns casos d'aparcament indegut en aquest punt durant els mesos de juliol i agost.

L'Almadrava: La tipologia urbanística d'aquest nucli, format per habitatges unifamiliars aïllats, permet que la majoria de vehicles disposin d'aparcament fora de la via pública. Per aquest motiu, la presència de vehicles aparcats a la calçada és escàs. En qualsevol cas no es disposa de senyalització d'aparcament a la calçada i els vehicles que hi aparquen ho fan en cordó.

Pel que fa a la reserva de bosses d'aparcament cal destacar les existents a l'Hospitalet de l'Infant. A continuació es detalla les principals reserves de places d'aparcament a la via pública.

Taula 6.10. Oferta d'aparcament a la via pública a l'Hospitalet de l'Infant

Pl. Berenguer d'Entença – 40 places aprox.

Supermercat Suma – 25 places aprox.

Passeig Marítim - >100 places

Camp de futbol (L'Arenal) – 60 places aprox.

Via Augusta - C. Llapassa – 30 places aprox.

Font: Lavola

Així mateix, es disposa d'espai reservat per a l'aparcament de vehicles a l'entorn dels principals equipaments i serveis del municipi. En aquets sentit, cal destacar el Centre d'Atenció Primària (20 places), l'Oficina de Turisme (20 places) i l'estació de ferrocarril (40 places).

Figura 6.31. Bosses d'aparcament al voltant del CAP i l'estació de ferrocarril

Font: Lavola

L'únic aparcament de pagament existent al municipi es troba al centre del nucli urbà de l'Hospitalet de l'Infant, concretament es tracta d'un aparcament soterrat a la plaça Berenguer d'Entença.

Figura 6.32. Aparcament de pagament soterrat a la pl. Berenguer d'Entença

Font: Lavola

D'altra banda, cal tenir en compte l'aparcament exclusiu per a socis i usuaris del port marítim. Així mateix, l'oferta existent a la calçada al passeig Marítim a l'alçada del Port és elevada ja que es disposa d'aparcament senyalitzat en bateria a un costat.

Figura 6.33. Aparcament a l'entorn del port marítim (de pagament i a la calçada respectivament)

Font: Lavola

Es pretén aprofitar el desenvolupament del POUM per millorar el dèficit d'aparcament observat en alguns punts del municipi. En aquest sentit es proposa ampliar l'oferta d'aparcament a la via pública a:

Vandellòs: Amb el desenvolupament del SUD-01 es preveu reservar una bossa d'aparcament a la via pública que serveixi per garantir la demanda generada pel sector i per l'equipament educatiu existent al costat. Així mateix, el PAU-06 preveu una dotació d'aparcament a la calçada de la nova vialitat que pretén cobrir l'oferta generada per la zona esportiva.

Masboquera: Es preveu reservar una bossa d'aparcament a la via pública aprofitant el desenvolupament del PAU-07. Tenint en compte les reduïdes dimensions del nucli aquest aparcament pot donar resposta a tot el conjunt.

Masriudoms: Es proposa la creació d'una bossa d'aparcaments que podrà donar una resposta activa al seu dèficit general i especialment a la zona esportiva. Aquesta oferta es concentrarà bàsicament al PAU-09.

Hospitalet de l'Infant: Es preveu adequar un park & ride a l'entorn de la futura estació de ferrocarril per tal de garantir l'aparcament en aquest punt i així facilitar la intermodalitat cotxe-tren. D'altra banda, cal destacar que amb la remodelació prevista a la Via Augusta es preveu reservar aparcament en semibateria que permeti garantir la demanda generada per la platja durant els mesos d'estiu.

6.6.3 RESERVES D'APARCAMENT A L'ESPAI PRIVAT

En analitzar l'oferta d'aparcament fora de la via pública s'ha utilitzat les dades referents al Cens d'habitatge de 2001. Segons aquesta enquesta només el 23% dels habitatges del municipi disposen de garatge. Tot i això, tenint en compte que en alguns casos el nombre de places existents és elevat es considera que l'oferta total d'aparcament satisfà la demanda.

Taula 6.11. Oferta d'aparcament fora de la via pública a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

	Nre. habitatges	**Nre. places**
Amb disponibilitat de garatge	848	6.104 – 11.518
1 plaça	268	268
2 places	130	260
3 a 5 places	48	144 – 240
6 a 10 places	76	456 – 760
11 a 20 places	187	2.057 -3.040
21 a 50 places	139	2.919 – 6.950
Sense disponibilitat de garatge	2.748	-
No aplicable	17	-
TOTAL	3.613	6.104 – 11.518

Font: Institut Nacional d'Estadística

Tot i això, l'oferta d'aparcament fora de la via pública no és la mateixa a tot el municipi. En aquest sentit, els habitatges de recent construcció disposen tots d'aparcament a l'interior de l'edifici però aquelles construccions més antigues no. Això fa que ens les zones del casc antic, tant de Vandellòs com de l'Hospitalet de l'Infant, la demanda d'aparcament superi a l'oferta privada i s'hagi de recorre a les reserves d'aparcament existents a la via pública.

6.6.4 ACTUACIONS EN RELACIÓ ALS ESPAIS D' APARCAMENT

ACCIÓ A1. DOTAR DE LES PLACES D'APARCAMENT QUE FIXA EL DECRET 344/2006 I LA NORMATIVA DEL POUM ALS DIFERENTS SECTORS PREVISTOS AL POUM

El Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada fixa la dotació de places d'aparcament que han de preveure els nous creixements en usos residencials i en noves estacions de ferrocarril o autobusos interurbans.

En el cas dels usos residencials s'estableixen les següents reserves mínimes:

- Turismes: màxim 1 plaça/habitatge o 1 plaça/100m^2 de sostre o fracció.
- Motocicletes: màxim 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200m^2 de sostre o fracció.

No obstant això, en la normativa del POUM es preveu una dotació d'aparcament per a usos residencials (article 324 – regulació de la dotació mínima d'aparcament segons els usos) més restrictiva que l'anterior:

- 1 plaça d'aparcament per a cada habitatge de fins a 70m^2 útils.
- 1,5 places d'aparcament per a cada habitatge de 70 a 100m^2 útils.
- 2 places d'aparcament per a cada habitatge de més de 100m^2 útils.

Tenint en compte les superfícies i el nombre d'habitatges previstos al POUM es preveu una dotació mínima de 3.261 places de turismes i 1.963 places de motocicletes. Per calcular aquest valor s'ha aplicat la normativa del POUM en el cas de les places per a turismes i el Decret 344/2006 en el cas de les motocicletes (ja que la normativa no especifica cap dotació).

CLAU DEL SECTOR		Nre. de places per a turismes		Nre. de places per a motocicletes
		segons decret	segons normativa POUM	
PAU.01	Barranc de la Figuerola	0	0	0
PAU.02	Ampliació Escoles	16	28	8
PAU.03	Carretera Hospitalet-Móra	21	24	6
PAU.04	Carrer Santa Marina	45	67	23
PAU.05	Font – C44	12	18	6
PAU.06	Dedals	39	76	19
PAU.07	MB. Ponent	13	18	6
PAU.08	MB. Migdia	12	0	4
PAU.09	MR. Centre	44	40	10
PAU.10	MR. Ponent1	13	14	4
PAU.11	MR. Ponent2	22	22	6
PAU.12	MR. Nord	9	8	2
PAU.13	Vanessa Park	0	0	0
PAU.14	Arenal Centre	0	0	0
PAU.15	La Margarida	0	0	0
PAU.16	Llevant i ponent del carrer dels Corralets	49	32	8
PAU.17	Camí de la Porrassa	177	265	89
PAU.18	Hospitalet ponent	241	385	121
PAU.19	Les Tàpies II	0	0	0

CLAU DEL SECTOR		Nre. de places per a turismes		Nre. de places per a motocicletes
		segons decret	segons normativa POUM	
PAU.20	Coop. Vandellòs	12	18	6
PAU.21	Cala d'Oques – Forat negre	0	0	0
PAU.22	Almadrava 1	24	36	12
PAU.23	Almadrava 2	17	4	1
PAU.24	Almadrava 3	20	16	4
PAU.25	Almadrava 4	18	16	4
PAU.26	Almadrava 5	0	0	0
PAU.27	Cova del Gat	106	0	44
PAU.28-1	Carretera de Móra 1	910	0	2
PAU.28-2	Carretera de Móra 2	5	0	3
PAU.28-3	Carretera de Móra 3	8	0	4
PAU.28-4	Carretera de Móra 4	8	0	4
TOTAL PAU		**902**	**1.570**	**393**
PMU.01-1	Bulevard Nord N340	104	156	52
PMU.01-2	Bulevard Sud N340	71	107	36
PMU.02	Poblat Hifrensa	0	0	0
PMU.03	Equipaments centre	8	12	4
PMU.04	L'Aigua al Coll	78	56	14
PMU.05	Centre Tecnològic	0	0	0
PMU.06	Centre de Producció Energètica	0	0	0
PMU.07	Ponent CNV II	1.179	0	0
PMU.08	L'Hospital	0	0	0
PMU.09	Control energètic	0	0	0
TOTAL PMU		211	422	106
SUD.01	Carrer de les Figuerelles	60	120	30
SUD.02	Les Tàpies nord	0	0	0
SUD.03	Ponent de la Porrassa	901	1.802	451
SUD.04	Parc de producció energètica nord	0	0	0
SUD.05	Parc de producció energètica llevant	0	0	0
TOTAL SUD		**1.172**	**1.922**	**481**
TOTAL POUM		**3.261**	**7.254**	**1.963**

A nivell orientatiu les dimensions d'una plaça d'aparcament per a turismes serà de 4,70 x 2,30 metres i de 2,20 x 1 metres per a motocicletes.

Així mateix, la normativa urbanística del POUM fixa la reserva del 5% de les places, amb un mínim d'una, per a persones amb mobilitat reduïda. Aquestes tindran una dimensió de 3,30 x 4,75 metres i estaran ubicades en un espai de fàcil accés.

D'altra banda, el Decret 344/2006 fixa la necessitat de preveure una dotació mínima de places d'aparcament en estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans:

- Turismes: 5 places/30 places ofertes de circulació.
- Motocicletes: 5 places/30 places ofertes de circulació.

En el cas de la reserva de places d'aparcament a reservar a la futura estació de ferrocarril es desconeix quina serà l'oferta de circulació corresponent a Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. Caldrà estudiar en detall la demanda de transport d'aparcament generada per aquesta instal·lació per valorar la dotació d'aparcament necessària. El POUM ja preveu una reserva de l'entorn de 60 places davant de la futura estació per tal de promoure el park & ride.

Finalment la normativa urbanística del POUM fixa la necessitat de reservar una dotació mínima d'aparcament per a altres usos:

- Oficines i públic administratiu: 1 plaça cada 60m2 construïts.
- Recreatiu: per a edificis tancats destinats a discoteques o similars a partir de 250m2 de superfície útil es farà una previsió de 1 plaça cada 20m^2 construïts.

En aquest el POUM no disposa de tan detall per conèixer la superfície destinada a aquests usos. Serà en el planejament derivat quan s'haurà de tenir en compte aquests valors i ajustar-los.

ACCIÓ A2. REDUIR LA DOTACIÓ D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

Si bé el Decret 344/2006 no fixa cap mena de criteri en quant a la planificació i característiques de l'aparcament, més enllà de les indicacions de l'acció anterior, es recomana establir diferents criteris en la planificació de nous sectors urbanístics amb l'objectiu de minimitzar l'espai destinat a l'aparcament a la via pública, com per exemple:

- Garantir que tot l'aparcament residencial disposi de plaça per aparcar el vehicle a fora de la via pública.
- Maximitzar la dotació d'aparcament a fora de la via pública, no sols en l'ús residencial sinó que també en la resta d'usos (comercial, industrial, equipaments, etc.). Sobretot els usos comercials haurien de garantir la demanda d'aparcament a la pròpia parcel·la.
- Possible adequació d'una zona verda a l'estiu entre el passeig Marítim i la Via Augusta on es prioritzi l'aparcament de persones residents a la zona i es penalitzi amb un cost més alt a les persones externes. Amb aquesta actuació es pretén afavorir l'aparcament als residents de l'Hospitalet de l'Infant durant els mesos d'estiu en que augmenta notablement la demanda d'aparcament.

ACCIÓ A3. GARANTIR UNA RESERVA DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

Tal i com fixa el Decret 344/2006, cal establir una reserva de places per càrrega/descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m^2 de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m^2 d'ús d'oficines.

En aquests moments no es disposa de suficient nivell de detall per determinar si en la superfície destinada a ús comercial i industrial s'hi desenvoluparà algun tipus d'activitat comercial o d'oficines per aplicar les ràtios de càrrega i descàrrega corresponents. El planejament derivat haurà de detallar la reserva de places necessàries en cadascun dels sectors on es preveuen usos comercials i industrials en funció dels criteris anteriors.

ACCIÓ A4. GARANTIR LA DEMANDA D'APARCAMENT GENERADA PER L'AMPLIACIÓ DEL PORT

Es preveu una ampliació del port de l'Hospitalet de l'Infant (àmbit del PE 05) de 400 amarradors (caldrà veure el projecte d'urbanització per saber el nombre exacte d'amarradors).

Per estimar a grans trets la demanda generada en vehicle per aquesta ampliació es considera els paràmetres següents:

- Ampliació: 400 amarradors
- Ocupació màxima prevista (època punta): 75%
- Utilització màxima del vehicle privat (totalment sobredimensionada): 100%
- Nombre màxim de vehicles/dia: 300 (es considera un sol vehicle per amarrador)
- Rotació d'una plaça per aparcament: 1,8 vehicles/plaça
- Reserva mínima de places d'aparcament: **167 places**

Amb aquesta consideració no s'ha tingut en compte que part dels usuaris poden accedir al port en modes no motoritzats o bé en transport públic però d'aquesta forma s'ha intentat recollir la demanda màxima d'aparcament necessària durant el període punta.

Des d'aquest estudi es determina que el desenvolupament de l'ampliació del port haurà de garantir una reserva d'aparcament mínima de 167 places. Així mateix, caldrà reservar com a mínim 4 places per a persones amb mobilitat reduïda o la proporció corresponent a 1 plaça/40 places (segons l'ordre VIV/561 d'accessibilitat).

7 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

A continuació es presenta una estimació dels costos de finançament de les propostes de millora del transport públic plantejades en el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Acció T1. Creació de 10 nous punts de parada

Amb el desenvolupament del POUM, per tal d'oferir cobertura a tots els sectors de creixement del POUM, es proposa instal·lar 10 nous punts de parada distribuïts en el municipi. En cada cas caldrà valorar si es considera necessari instal·lar una marquesina o simplement un pal de parada. Es recomana prioritzar la instal·lació de marquesines ja que faciliten la seguretat i comoditat dels usuaris en l'espera. Tot i això, en funció de la previsió d'usuaris i els usos de l'entorn de cada parada caldrà determinar l'opció més corresponent.

El cost d'un pal de parada ronda els 480€ i el d'una marquesina 9.600€. Tenint en compte aquestes consideracions es preveu que el cost d'aquesta actuació oscil·li entre **4.800 i 96.000€**.

Acció T2. Modificació de la línia de bus urbà

Es proposa convertir la línia actual de bus urbà en dues línies separades. Una línia es proposa que connecti el centre de l'Hospitalet de l'Infant i l'estació de ferrocarril amb els nuclis de l'Infant, el polígon industrial, Masriudoms, Masboquera i Vandellòs. L'altra línia es proposa que únicament cobreixi el nucli de l'Hospitalet de l'Infant.

Aquesta proposta és orientativa i en qualsevol cas caldrà detallar-la en el planejament derivat.

El dèficit d'explotació d'aquest increment del recorregut del transport públic urbà s'ha calculat segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Els valors que s'han considerat són:

D = Dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.

r = Increment dels km totals recorreguts anuals. S'ha calculat a partir de multiplicar el nombre d'expedicions proposat (11+11 en el cas de la línia dels nuclis i 22+22 en la línia de l'Hospitalet) pel recorregut per expedició. La distància del recorregut sencer (anada+tornada) entre Vandellòs i l'Hospitalet és de 22,6km i el recorregut de la línia del nucli de l'Hospitalet de l'Infant és de 9,2km. Aquests valors sumen un total de 135.000km/anuals, 68.000km més que l'oferta existent (actualment es realitzen uns 67.000km anuals).

p = Preu unitari del km recorregut (2,63 €/km). Aquest és el preu unitari de l'any 2004, el qual cal actualitzar-lo amb l'IPC anual corresponent, essent el preu per l'any 2011 de 3,27€/km (aplicant l'IPC general de l'Estat entre el gener de 2004 i el desembre de 2013).

Finançament del transport urbà = D (0,70) * r (68.000km/any) * p (3,27€/km) = 155.652€/any
1.556.520€/en 10 anys

El cost d'aquesta actuació l'hauran d'assumir tots els sectors que formen part dels nuclis de l'Hospitalet de l'Infant, Vandellòs, Masboquera, Masriudoms i el polígon industrial. Es proposa que el cost sigui assumit de forma proporcional a la demanda generada de transport públic.

Acció T6. Crear un servei d'autobús que connecti amb la central nuclear

Es proposa crear un servei llançadora que connecti la central nuclear, i els futurs creixements previstos a l'entorn, amb l'estació de ferrocarril i el centre urbà de l'Hospitalet de l'Infant.

El dèficit d'explotació d'aquest increment del recorregut del transport públic urbà s'ha calculat segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Els valors que s'han considerat són:

D = Dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.

r = Increment dels km totals recorreguts anuals. S'ha calculat a partir de multiplicar el nombre d'expedicions proposat (4+4 expedicions) pel recorregut per expedició. La distància del recorregut entre l'Hospitalet de l'Infant i la central nuclear és de 18,2km, sumant anada i tornada. Si es considera que aquest servei únicament ofereix cobertura els dies laborables 247 dies a l'any) es calcula que el servei realitzarà 18.000km/any.

p = Preu unitari del km recorregut (2,63 €/km). Aquest és el preu unitari de l'any 2004, el qual cal actualitzar-lo amb l'IPC anual corresponent, essent el preu per l'any 2011 de 3,27€/km (aplicant l'IPC general de l'Estat entre el gener de 2004 i el desembre de 2013).

Finançament del servei de llançadora = D (0,70) * r (18.000km/any) * p (3,27€/km) = 41.200€/any
412.000€/en 10 anys

El cost d'aquesta actuació s'haurà d'imputar, de forma proporcional a la mobilitat generada, als sectors PMU-05, PMU-06, PMU-07, PMU 09, SUD-04 i SUD-05.

8 ANNEX CARTOGRÀFIC

PLÀNOL 1. SITUACIÓ

PLÀNOL 2. MOBILITAT GENERADA

PLÀNOL 3.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

PLÀNOL 3.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS DE L'HOSPITALET DE L'INFANT

PLÀNOL4.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES

PLÀNOL4.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES DE L'HOSPITALET DE L'INFANT

PLÀNOL 5.1. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT

PLÀNOL 5.2. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC PROPOSADA

PLÀNOL 5.3. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT A L'HOSPITALET DE L'INFANT

PLÀNOL 5.4. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC PROPOSADA A L'HOSPITALET DE L'INFANT

PLÀNOL 5.5. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC EXISTENT AL MUNICIPI

PLÀNOL 6.1. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

PLÀNOL 6.2. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES DE L'HOSPITALET DE L'INFANT

PLÀNOL 6.3. XARXA BÀSICA DE TOT EL MUNICIPI

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 30.000 0 250 500 1.000 1.500 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

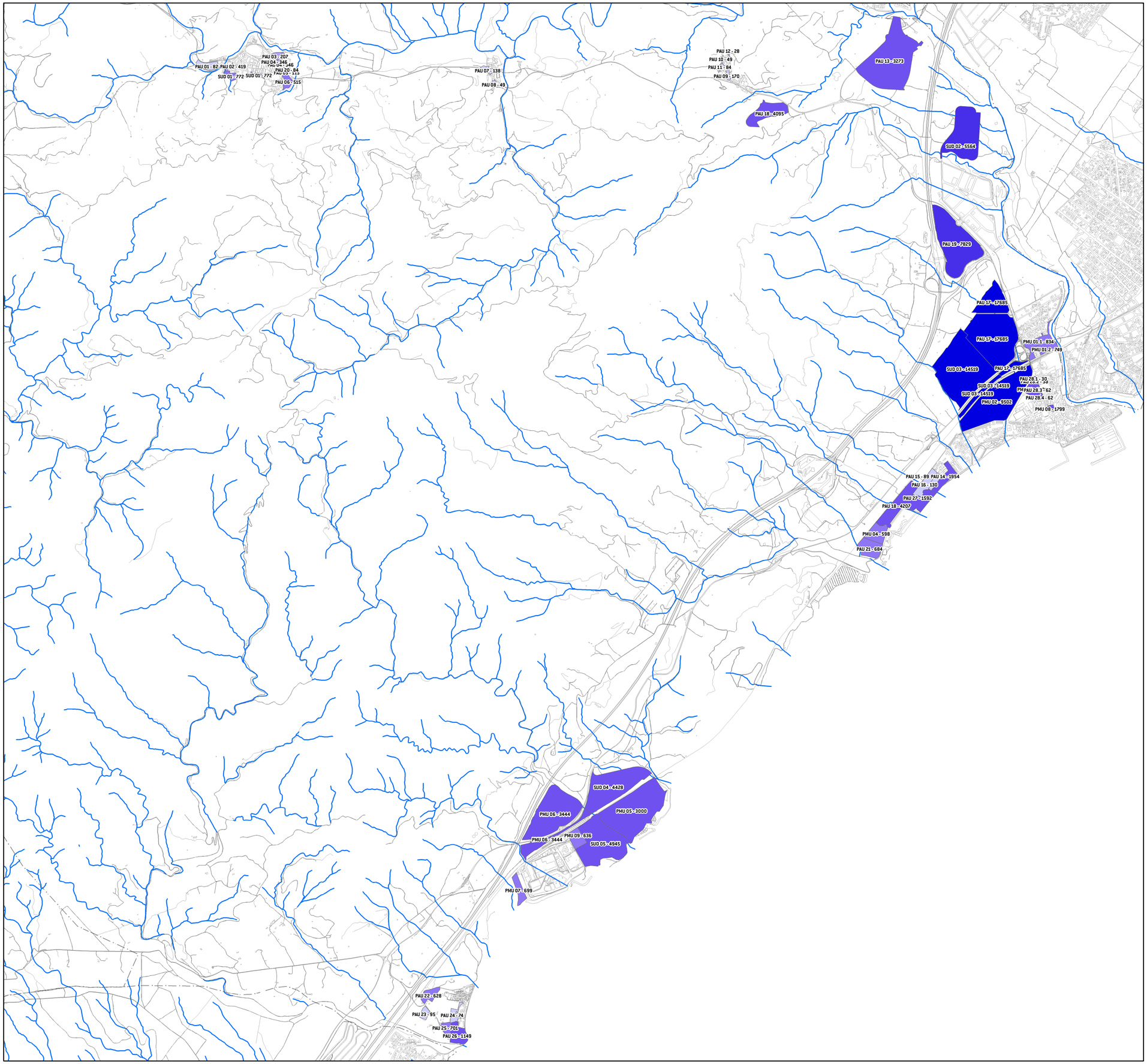
Títol de l'estudi:

1. Situació

Realització:

iavola

Març de 2014



Mobilitat generada per cada sector (viatges/dia)

- 0 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 8000
- 8001 - 20000

Cartografia de referència

- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica

Situació:

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 25.000 0 200 400 800 1.200 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

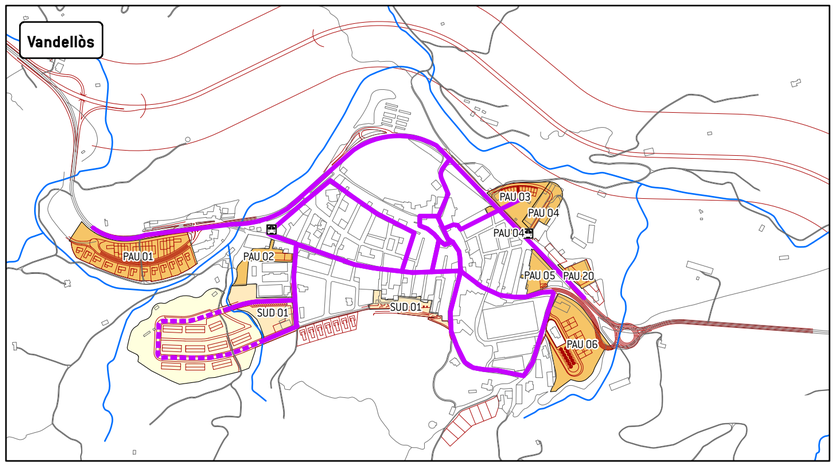
Títol de l'estudi:

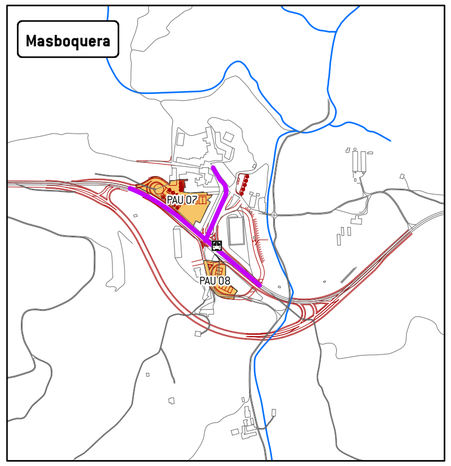
2. Mobilitat generada

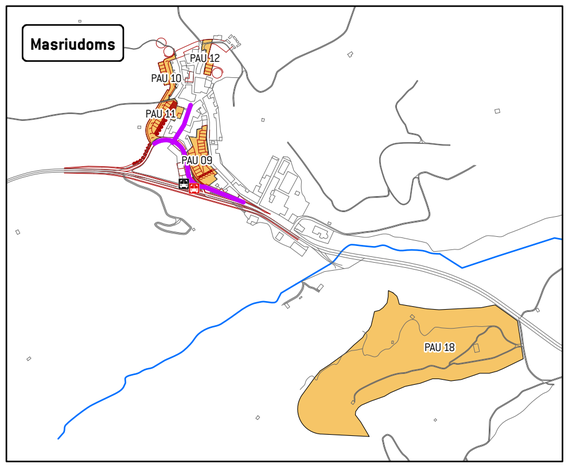
Realització:

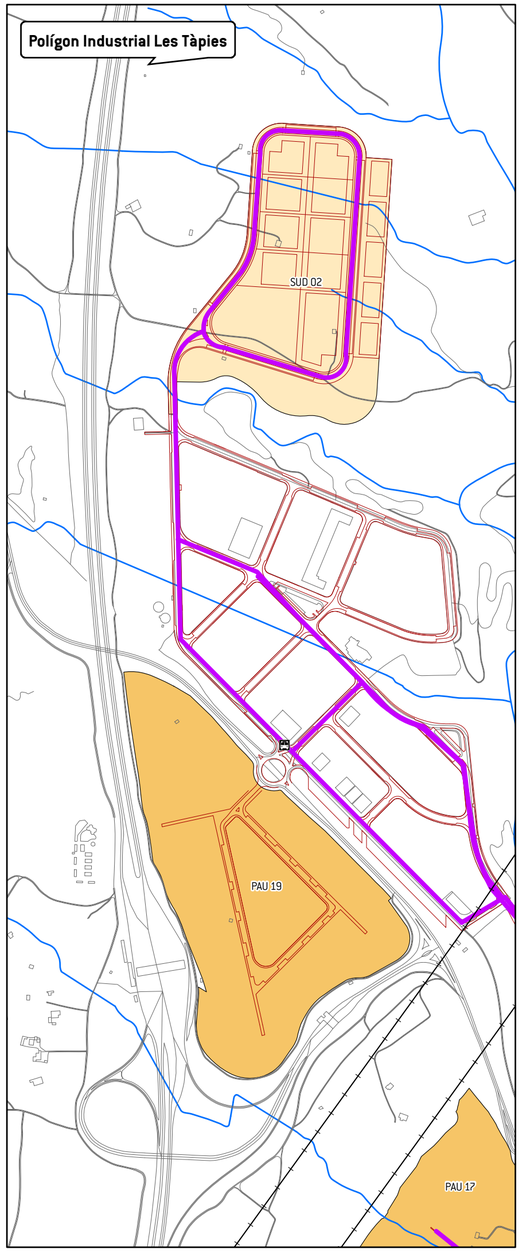
iavola

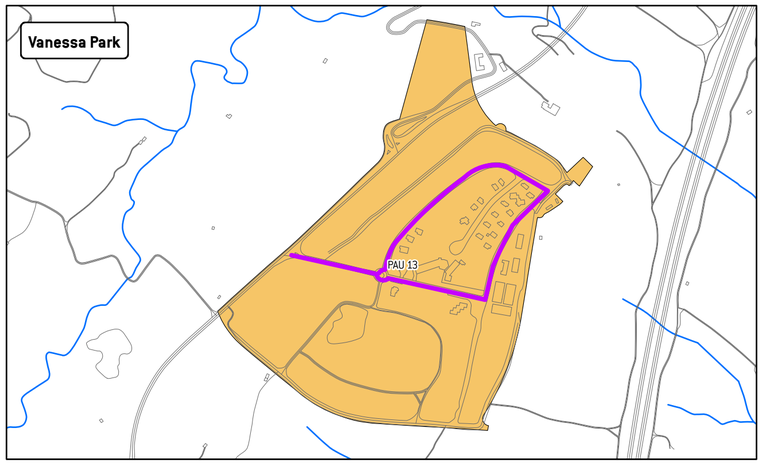
Març 2014

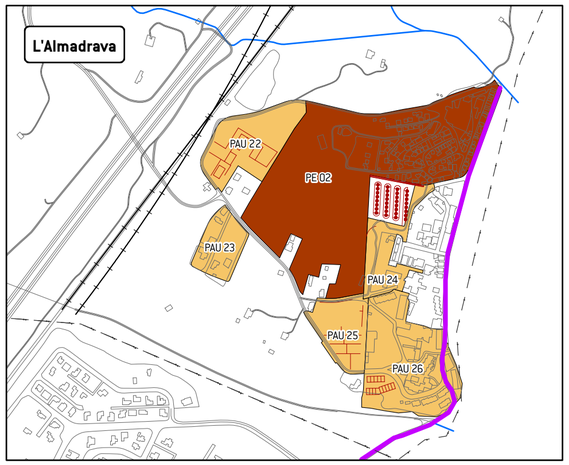


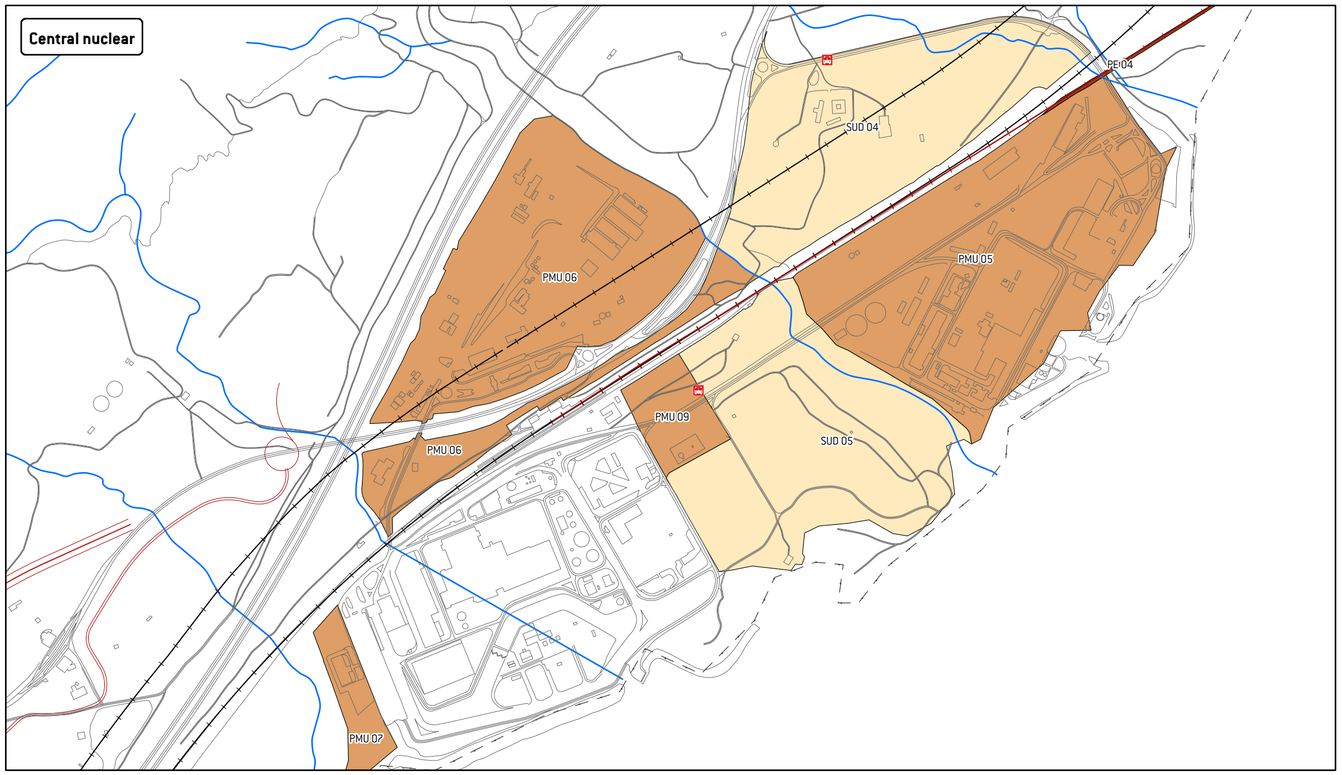












Xarxes de transport

- Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Xarxa d'itineraris principals per a vianants orientatius
- Parades d'autobús proposades
- Parades d'autobús

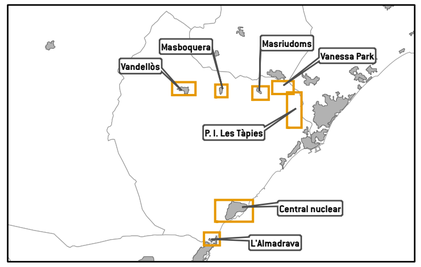
Cartografia de referència

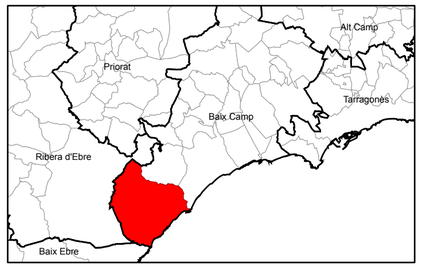
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

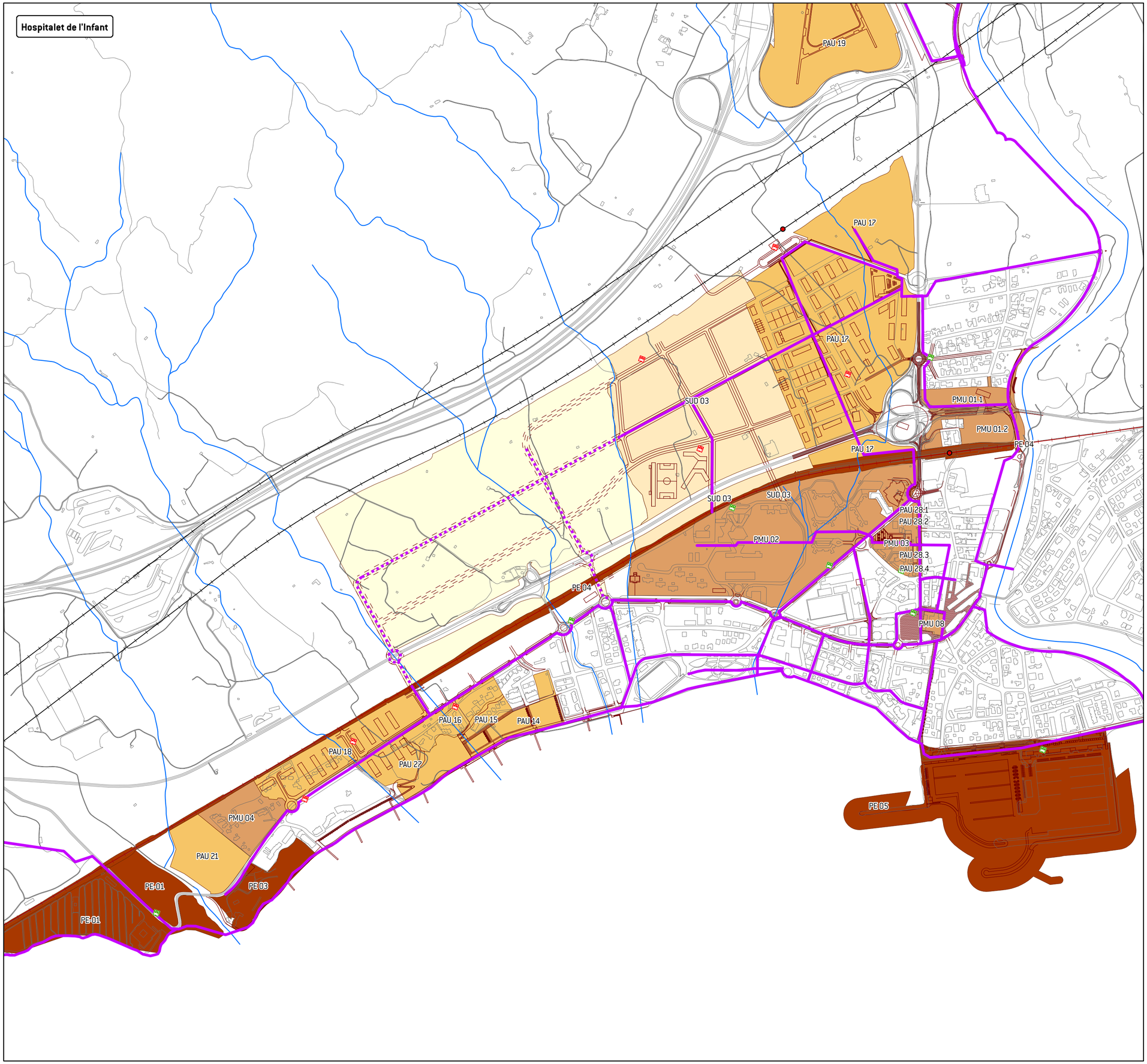
Títol de l'estudi:

3.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Realització:

Iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Parades d'autobús urbà proposades
- Parades d'autobús existents
- Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Xarxa d'itineraris principals per a vianants orientatius
- Estació de ferrocarril
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

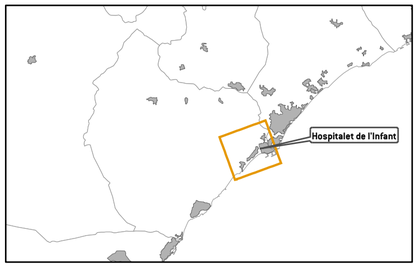
Cartografia de referència

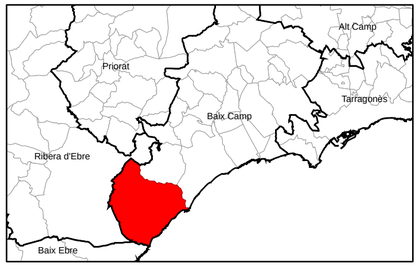
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

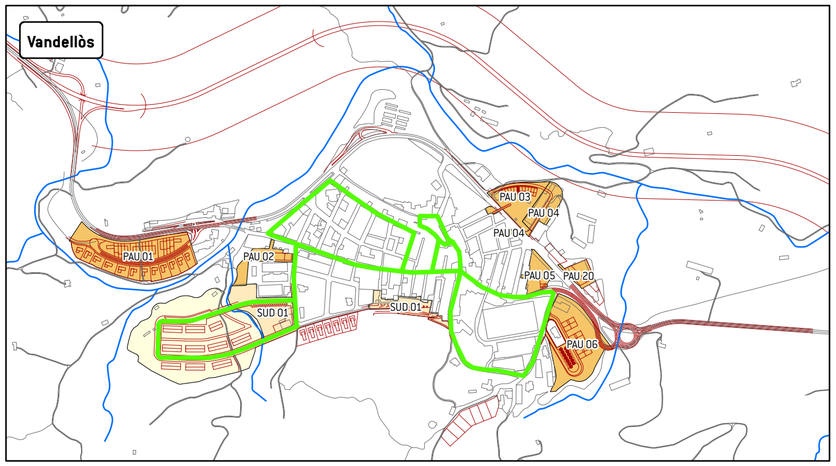
Títol de l'estudi:

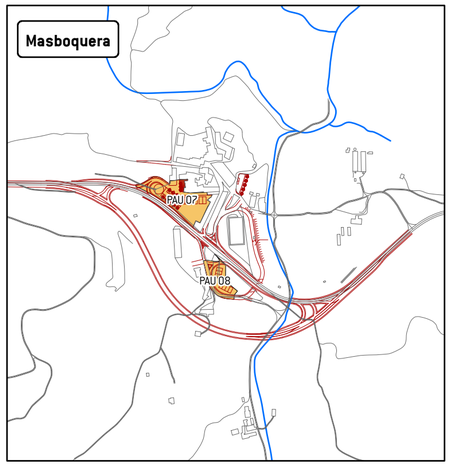
3.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants de l'Hospitalet de l'Infant

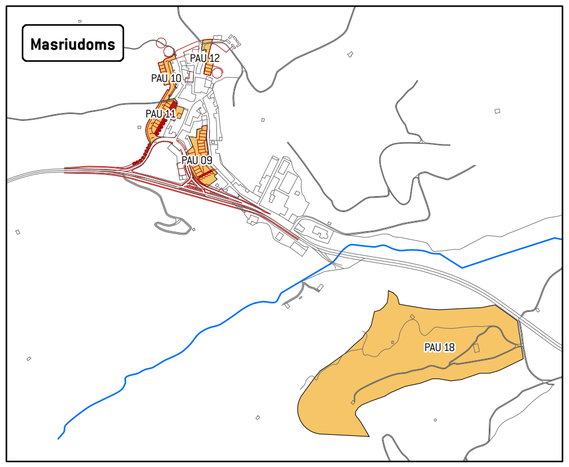
Realització:

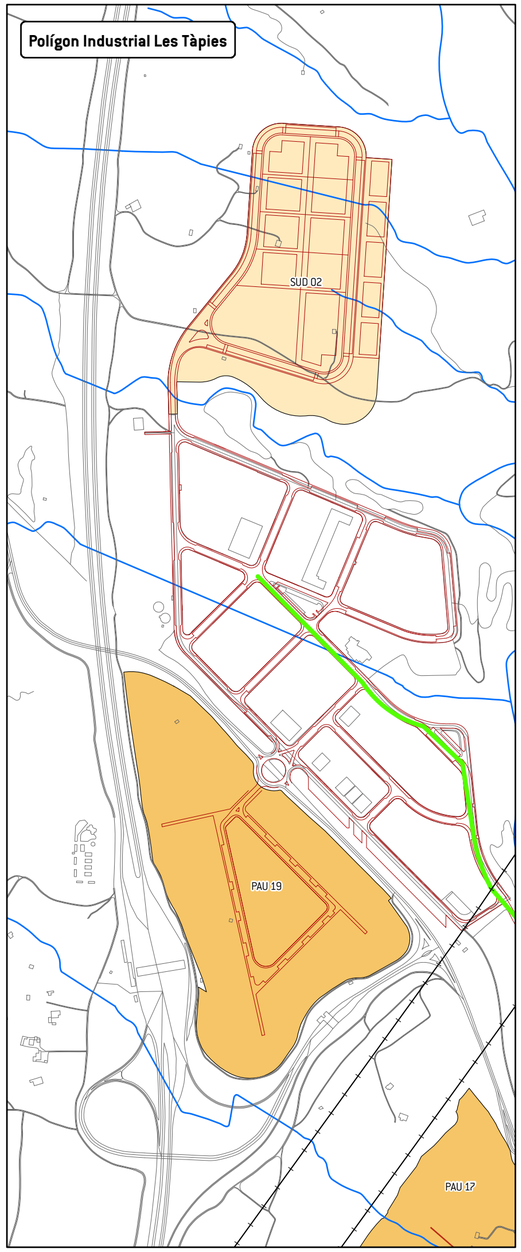
Iavola

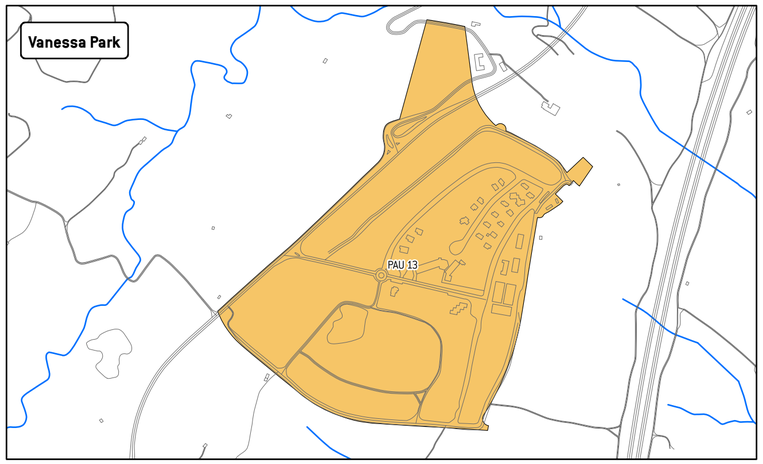
Març de 2014

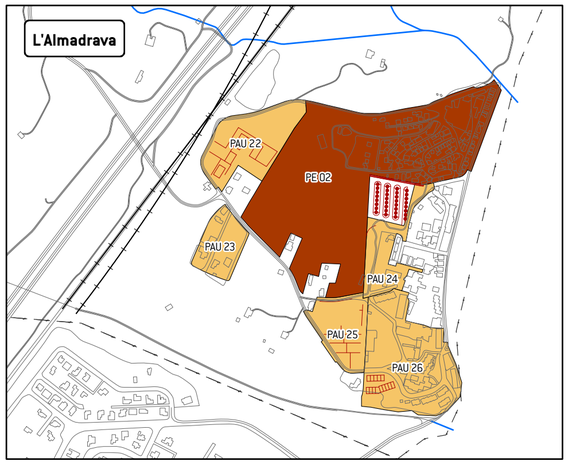


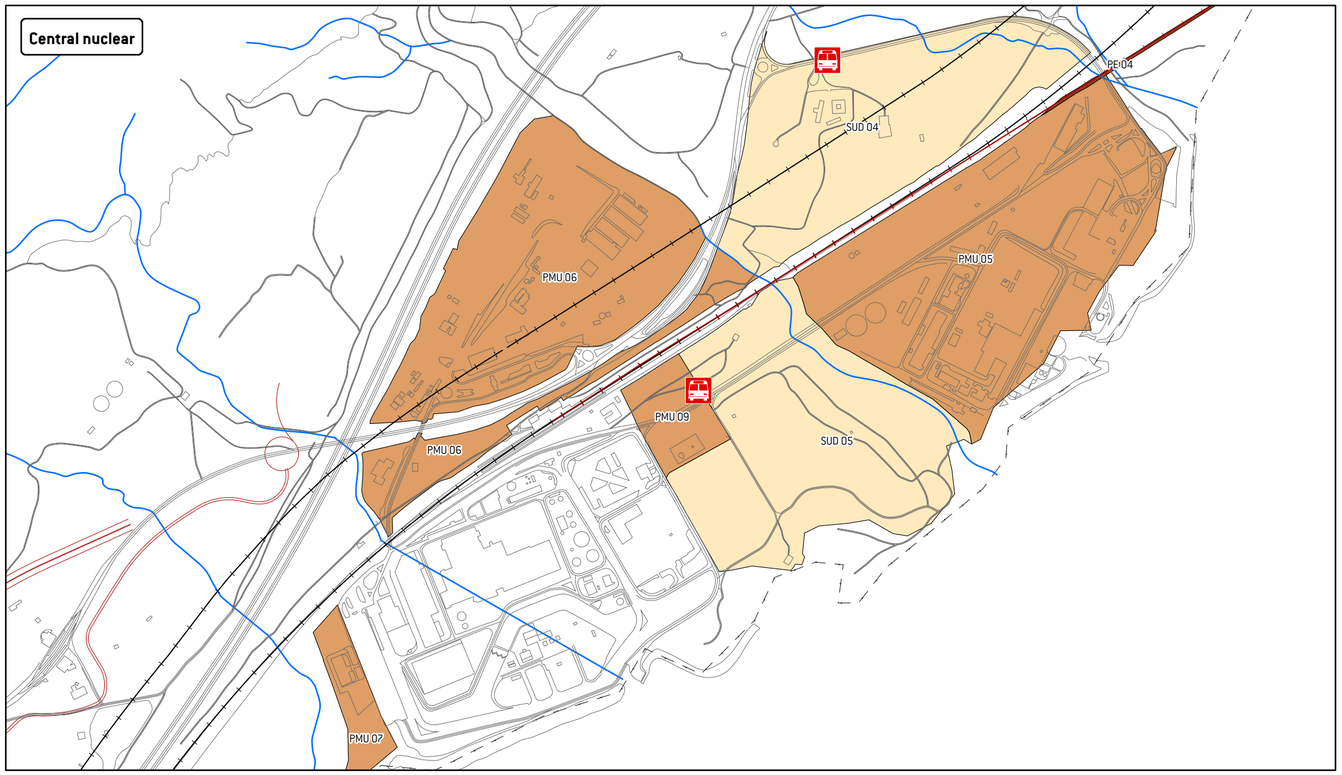












Xarxes de transport

- Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes en convivència amb el vehicle

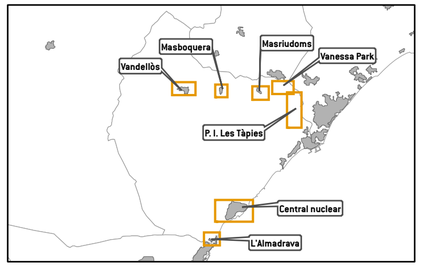
Sectors de desenvolupament del POUM

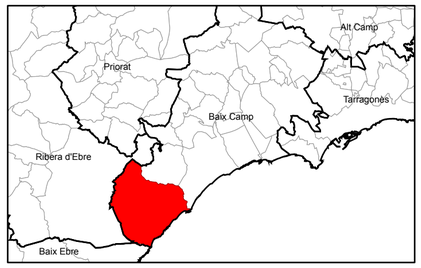
- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Cartografia de referència

- Cartografia de referència
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Xarxa hidrogràfica

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

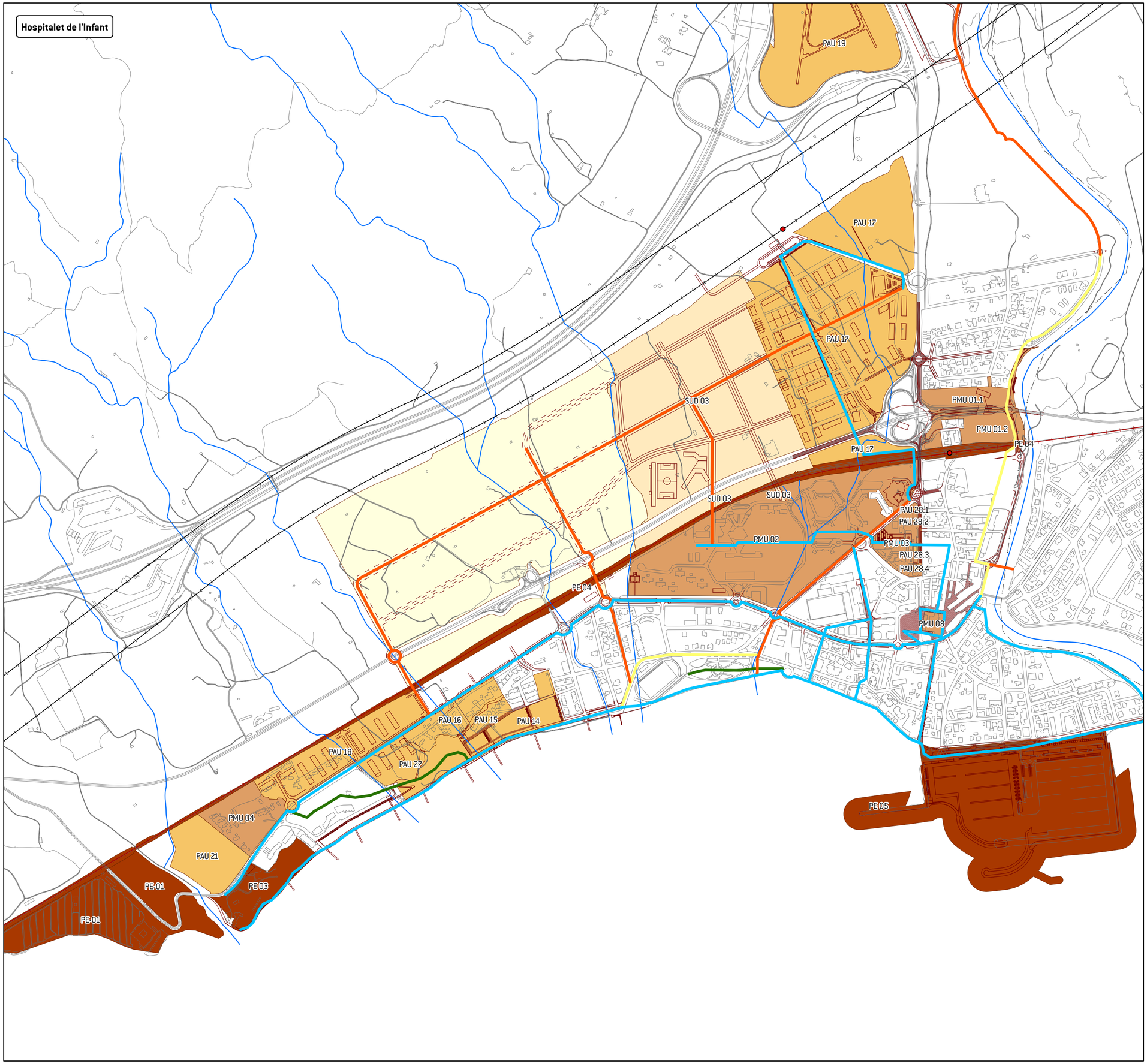
Títol de l'estudi:

4.1. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Realització:

Iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

- Carrils bici projectats
- Itineraris per a vianants i bicicletes previstos al POUM
- Itineraris proposats en l'EAMG del POUM
- Possible itinerari ciclable per espais lliures
- Estació de ferrocarril
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

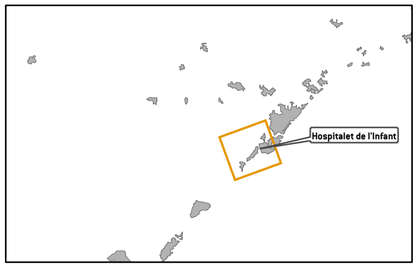
Cartografia de referència

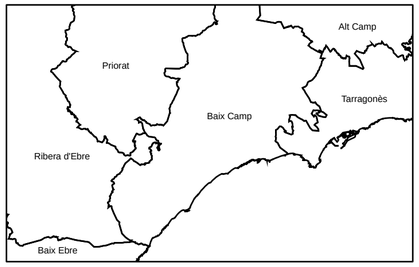
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

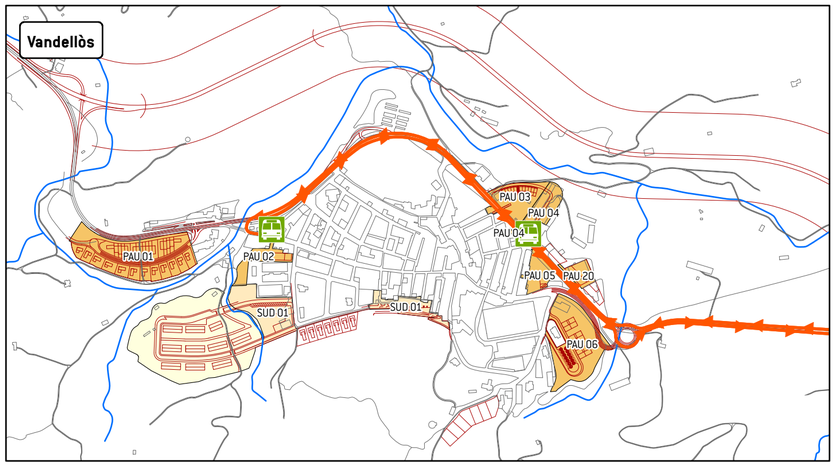
Títol de l'estudi:

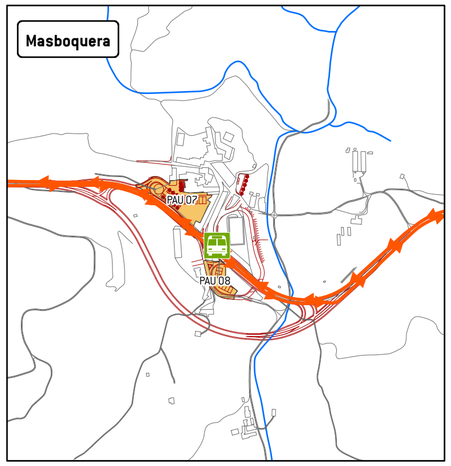
4.2. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes de l'Hospitalet de l'Infant

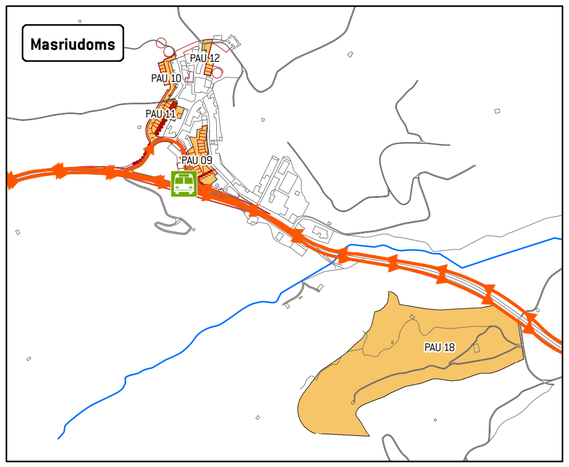
Realització:

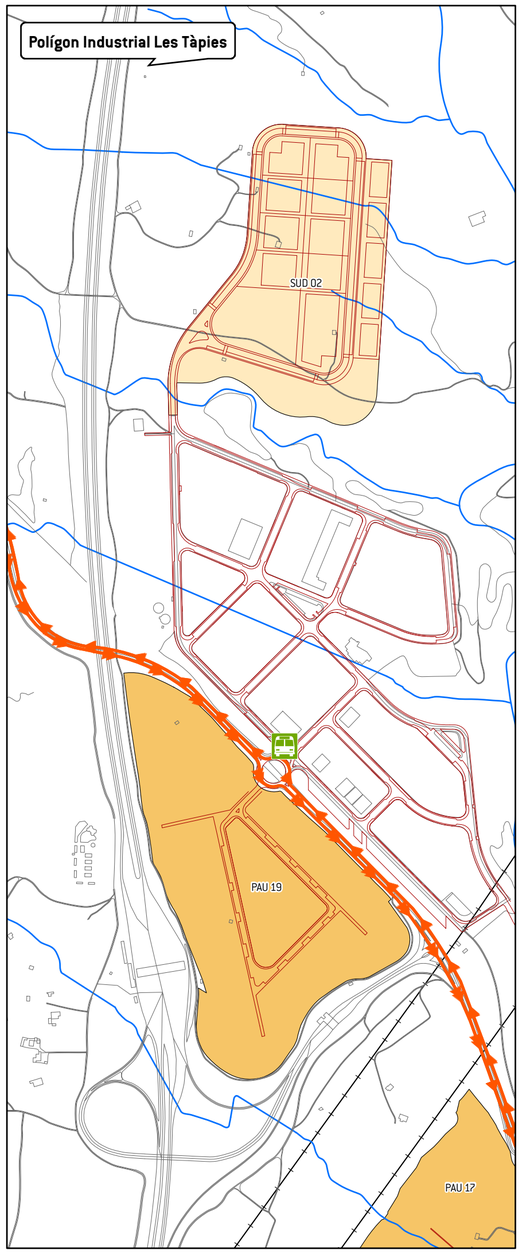
lavola

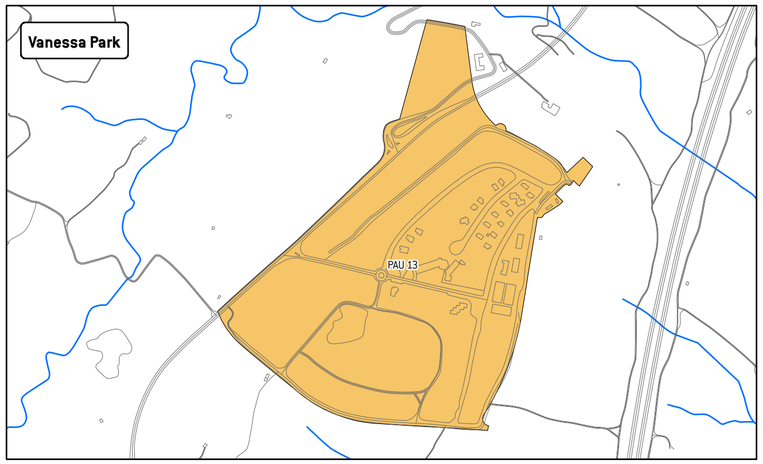
Març de 2014

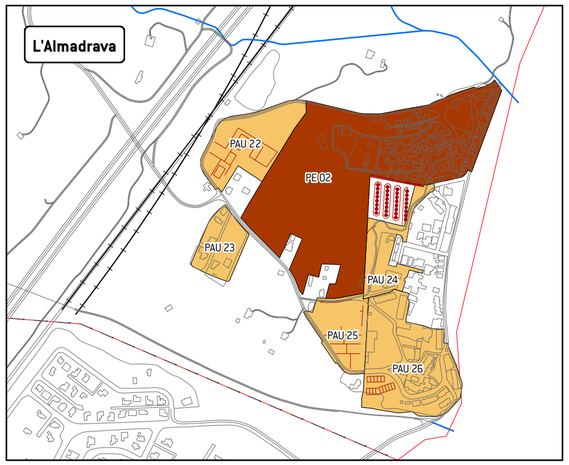


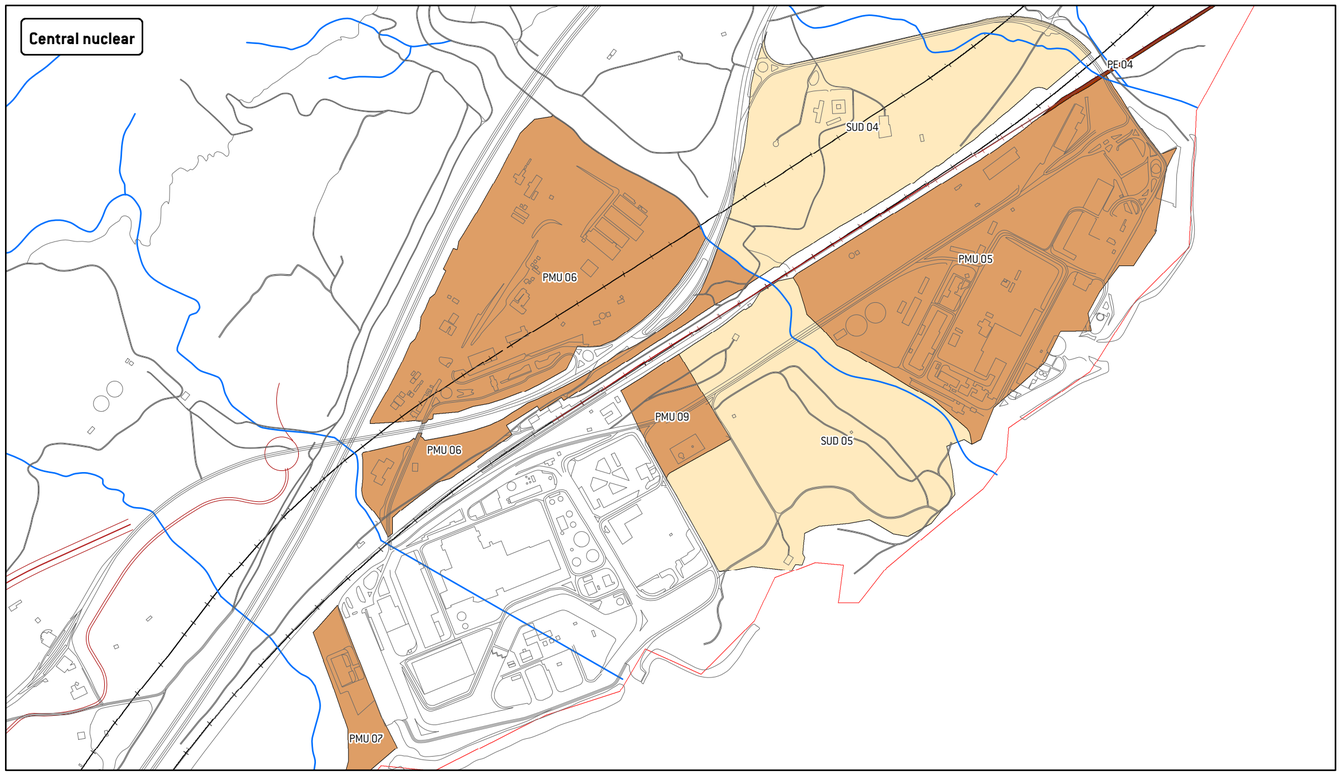












Xarxes de transport

- Parades d'autobús
- Recorregut de l'oferta de transport públic urbà existent
- Ordenació prevista en els futurs creixements

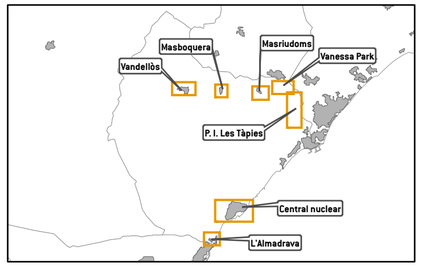
Cartografia de referència

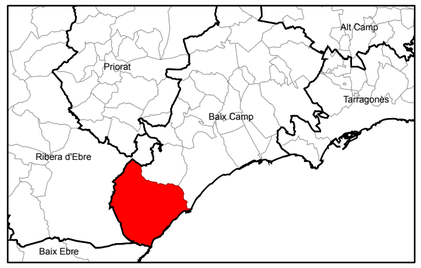
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

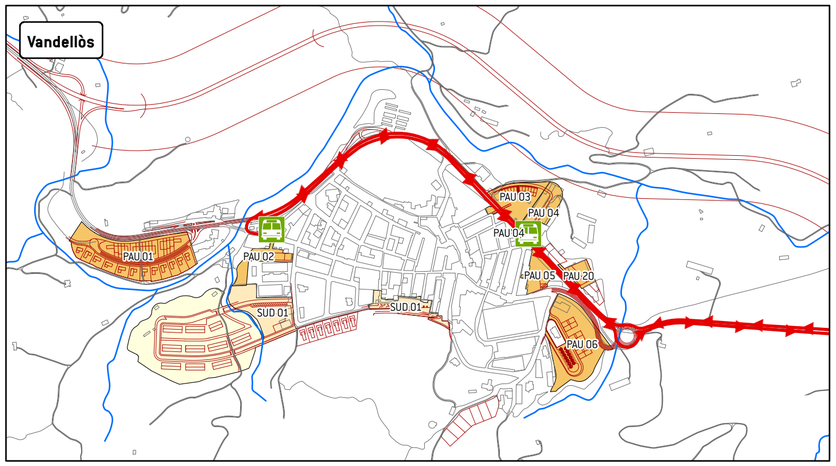
Títol de l'estudi:

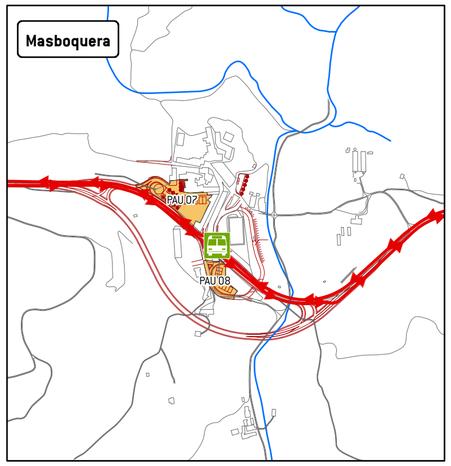
5.1. Oferta de transport públic existent

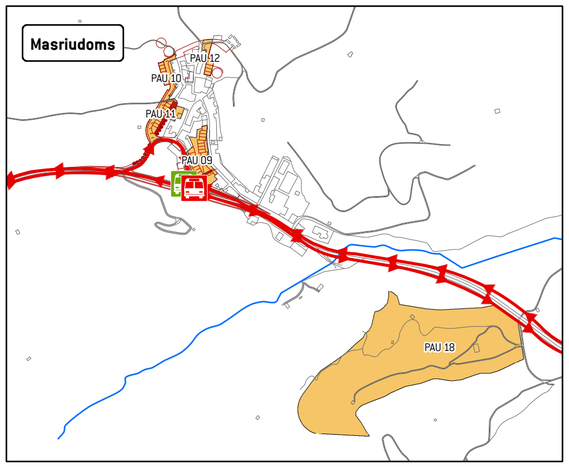
Realització:

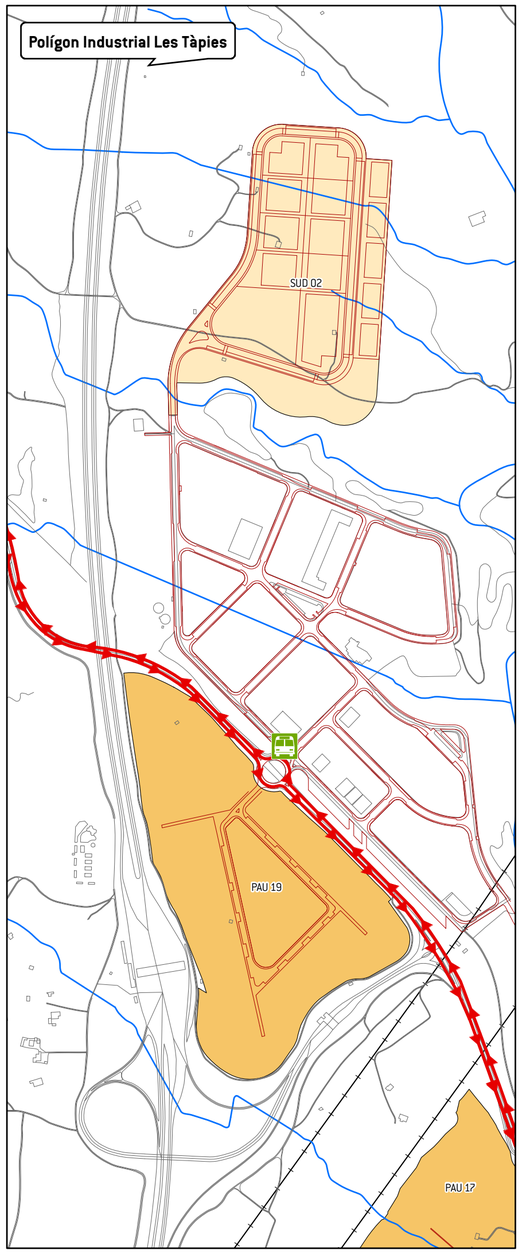
Iavola

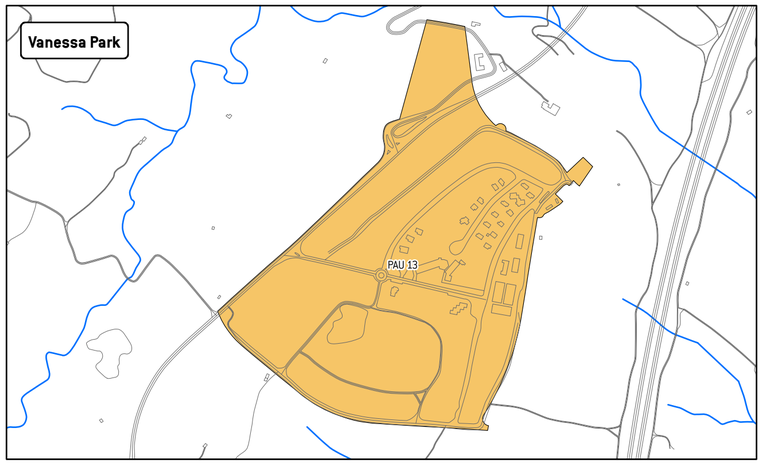
Març de 2014

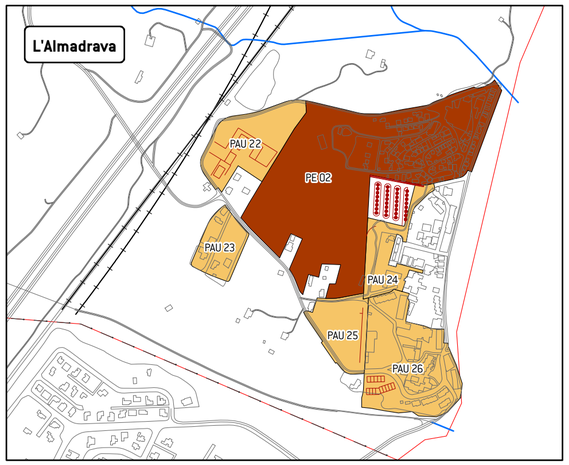


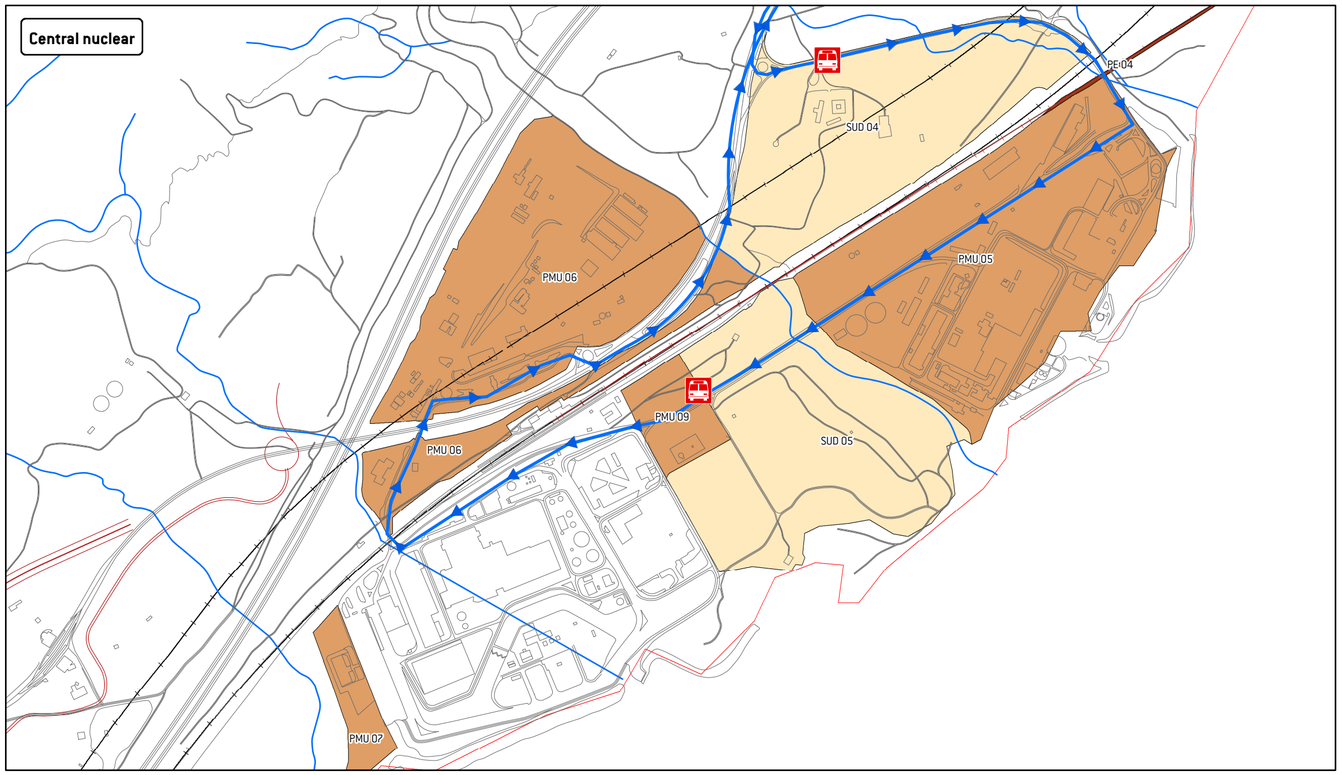












Xarxes de transport

- Parades d'autobús proposades
- Parades d'autobús
- Proposta de recorregut de la línia Vandellòs - Hospitalet
- Proposta de bus llançadors fins a la central nuclear

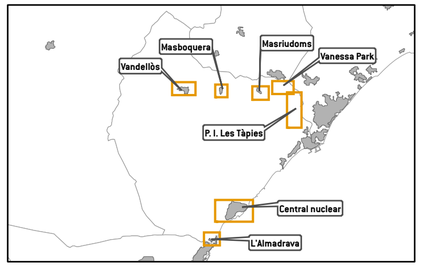
Sectors de desenvolupament del POUM

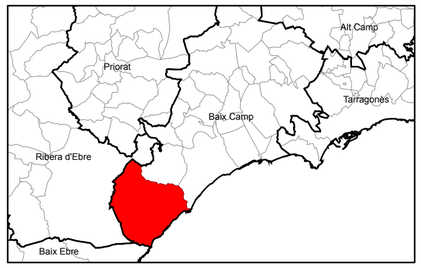
- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Cartografia de referència

- Cartografia de referència
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Xarxa hidrogràfica

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

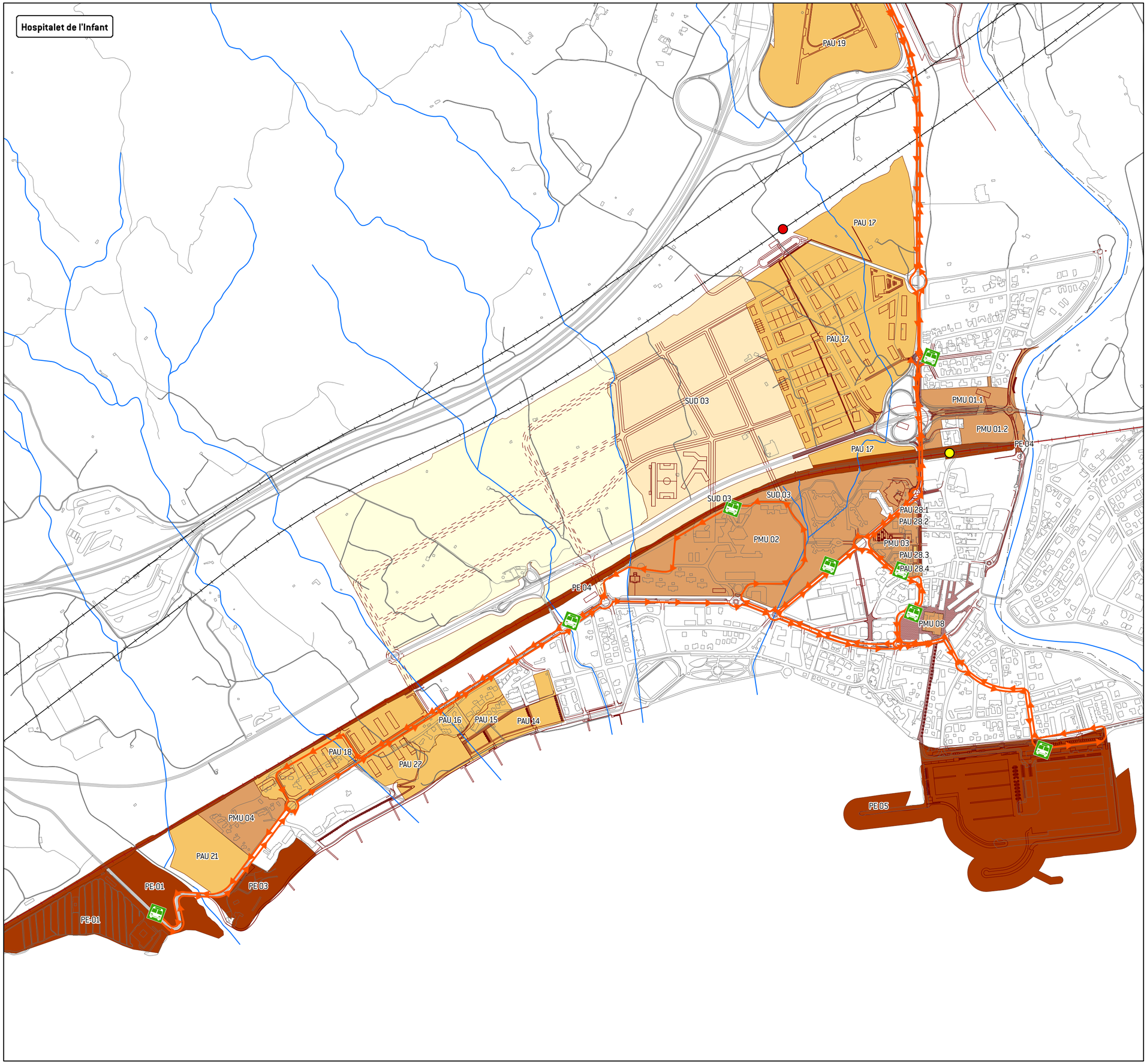
Títol de l'estudi:

5.2. Oferta de transport públic proposada

Realització:

Iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Parades d'autobús existents
- Recorregut aproximat de l'oferta de transport públic urbà existent
- Estació de ferrocarril prevista
- Estació de ferrocarril existent que deixarà de funcionar
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

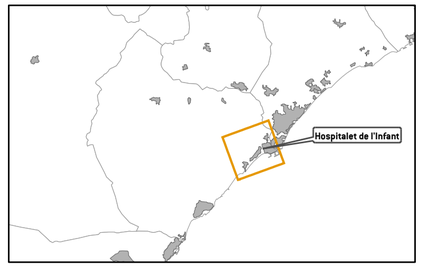
Cartografia de referència

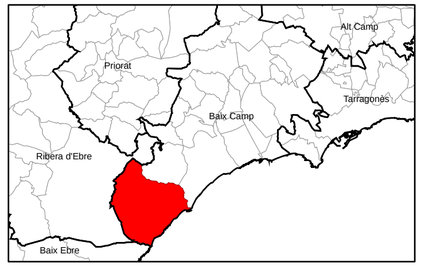
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

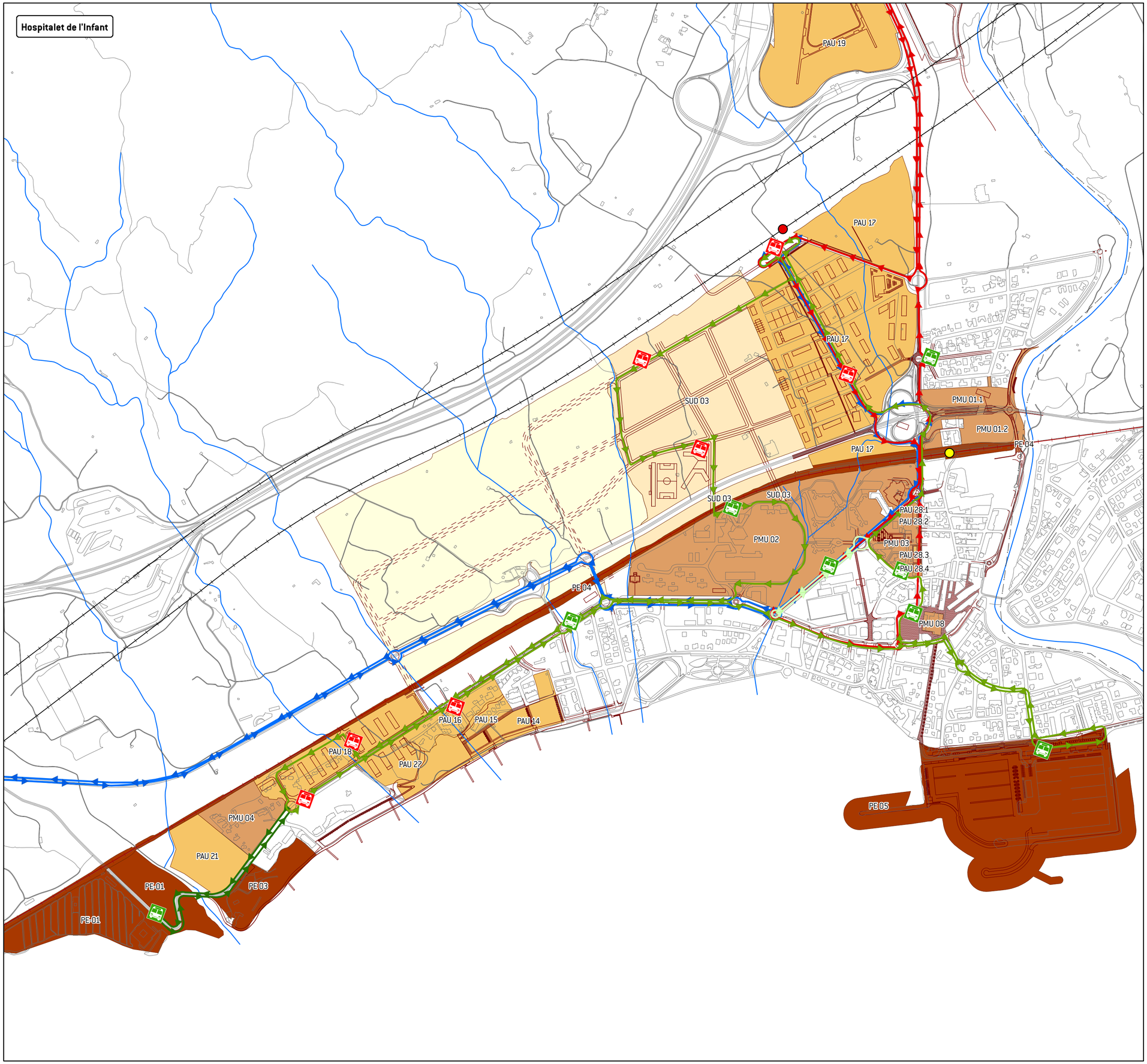
Títol de l'estudi:

5.3. Oferta de transport públic existent a l'Hospitalet de l'Infant

Realització:

Iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Parades d'autobús urbà proposades
- Parades d'autobús existents
- Proposta de recorregut de la línia interna de l'Hospitalet
- Proposta de recorregut de la línia interna de l'Hospitalet (hores punta)
- Proposta de recorregut de la línia interna de l'Hospitalet (estiu)
- Proposta de recorregut de la línia Vandellòs - Hospitalet
- Proposta de bus llançadors fins a la central nuclear
- Estació de ferrocarril prevista
- Estació de ferrocarril existent que deixarà de funcionar
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

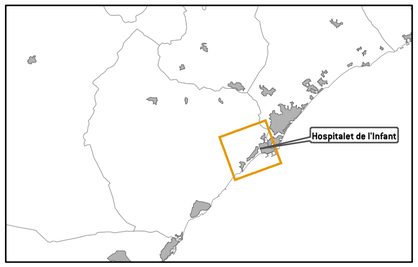
Cartografia de referència

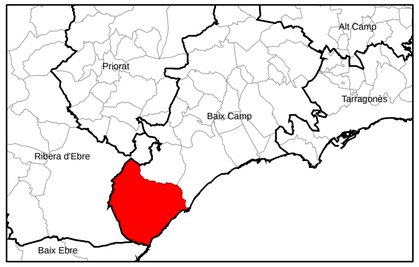
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

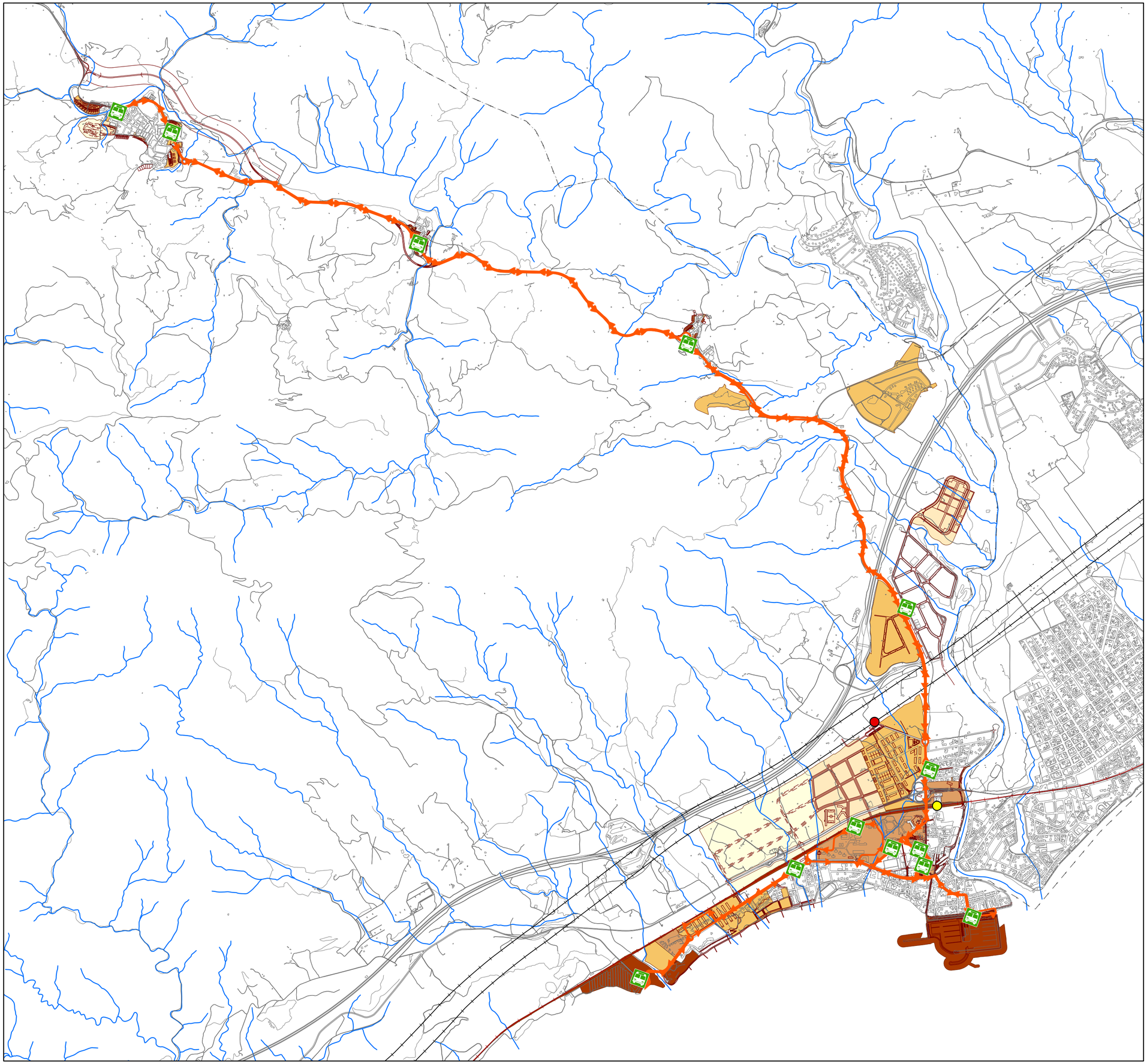
Títol de l'estudi:

5.4. Oferta de transport públic proposada de l'Hospitalet de l'Infant

Realització:

iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Parades d'autobús existents
- Recorregut aproximat de l'oferta de transport públic urbà existent
- Estació de ferrocarril prevista
- Estació de ferrocarril existent que deixarà de funcionar
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

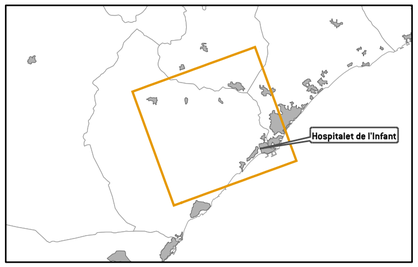
Cartografia de referència

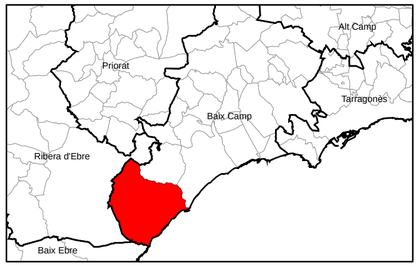
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- <all other values>
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 20.000 0 150 300 600 900 m

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

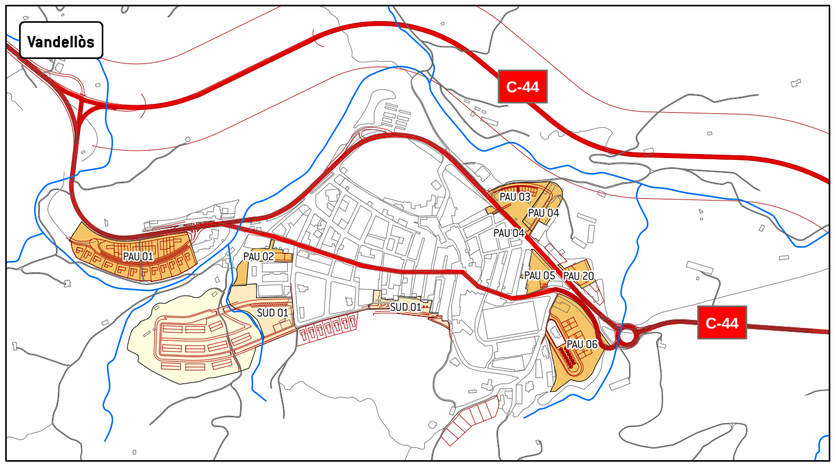
Títol de l'estudi:

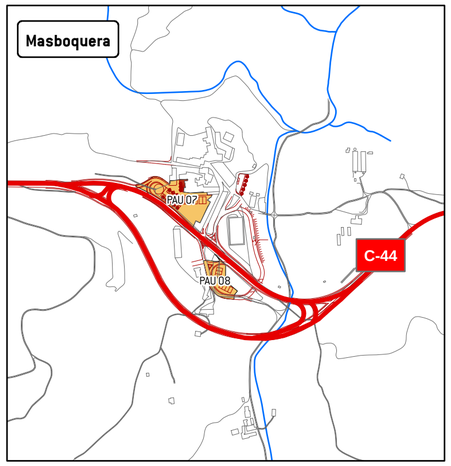
5.5. Oferta de transport públic actual al municipi

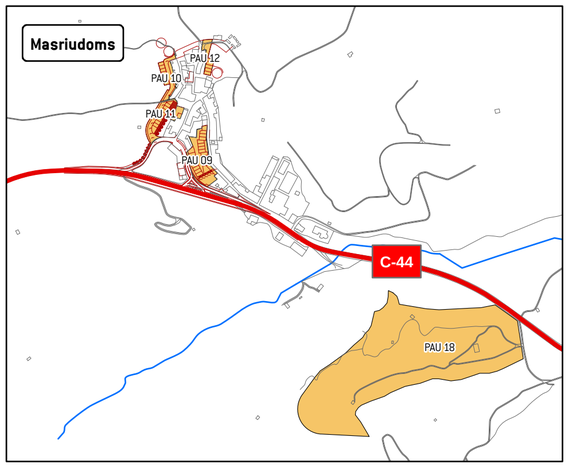
Realització:

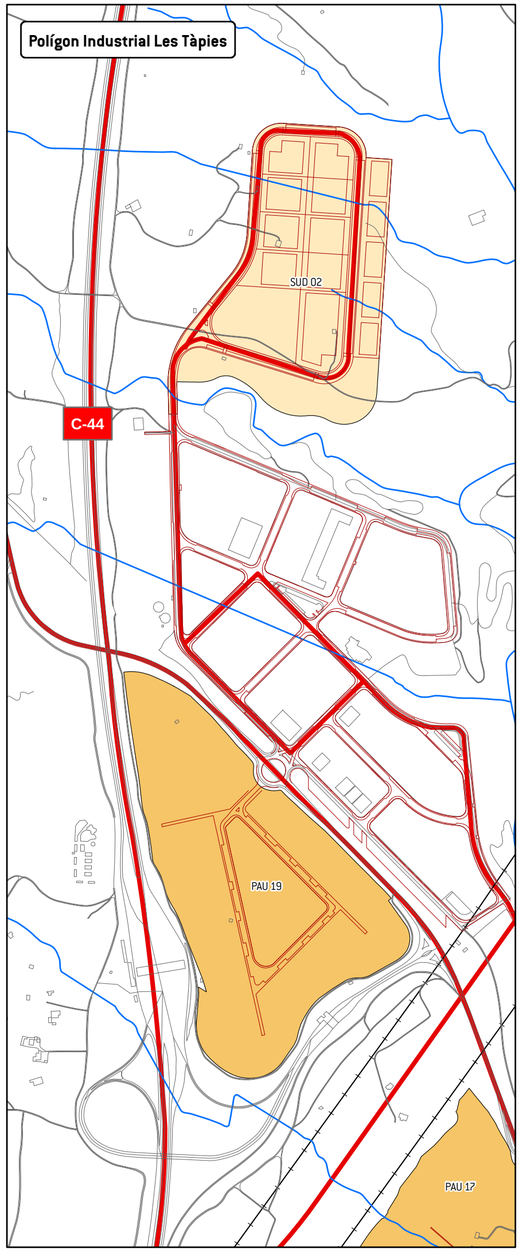
Iavola

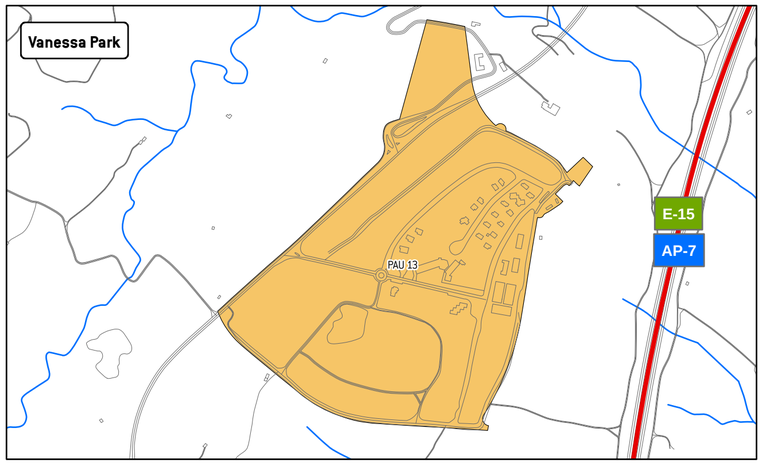
Març de 2014

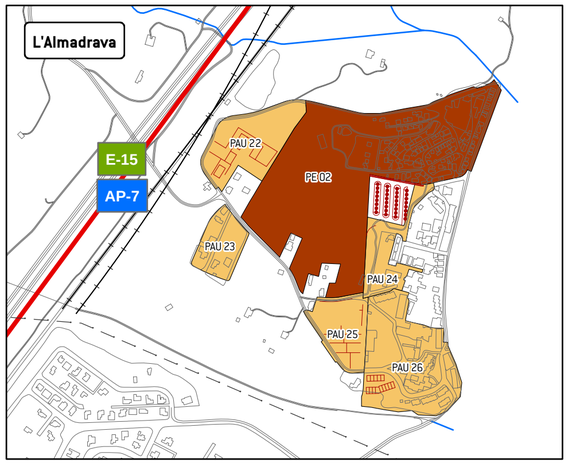


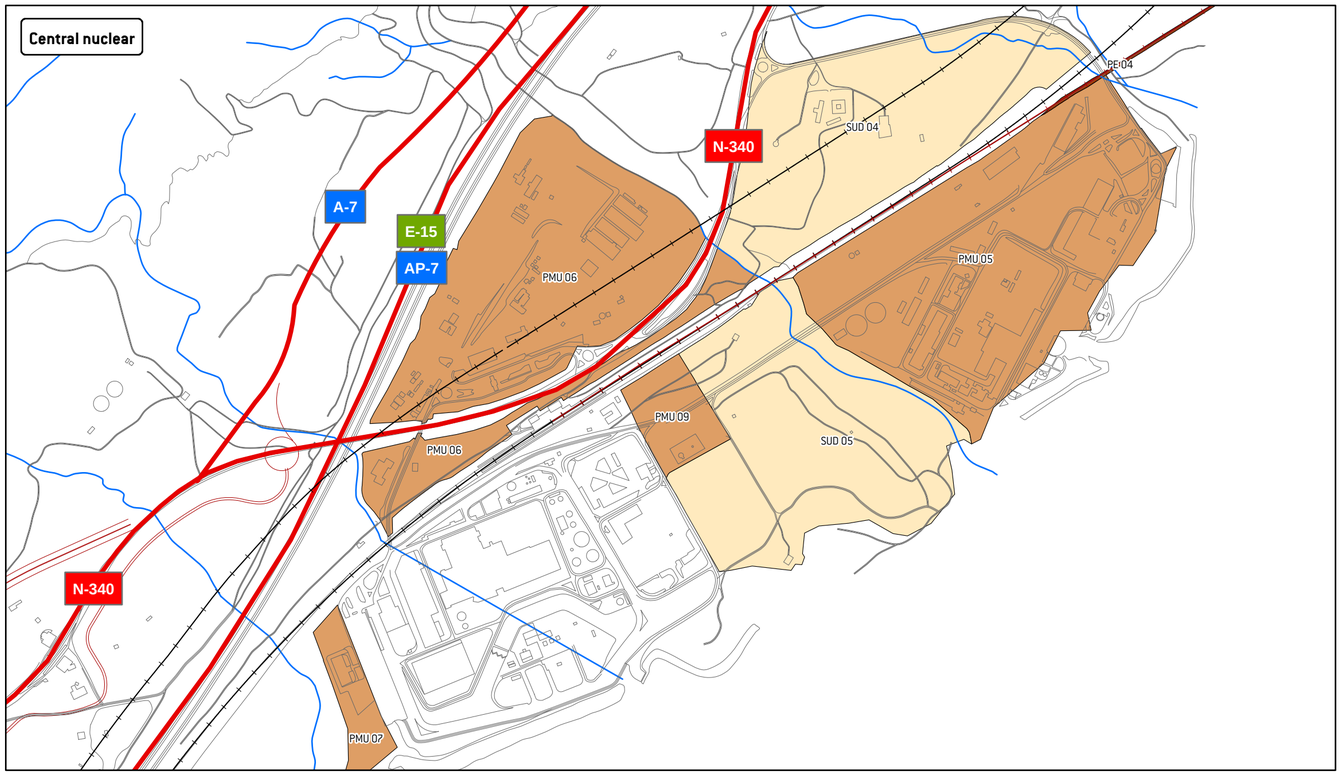












Xarxes de transport

- Xarxa bàsica de vehicles

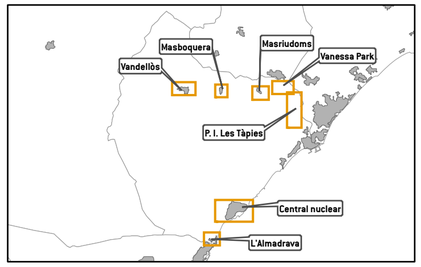
Sectors de desenvolupament del POUM

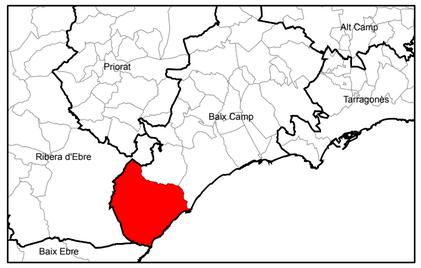
- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Cartografia de referència

- Cartografia de referència
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Xarxa hidrogràfica

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

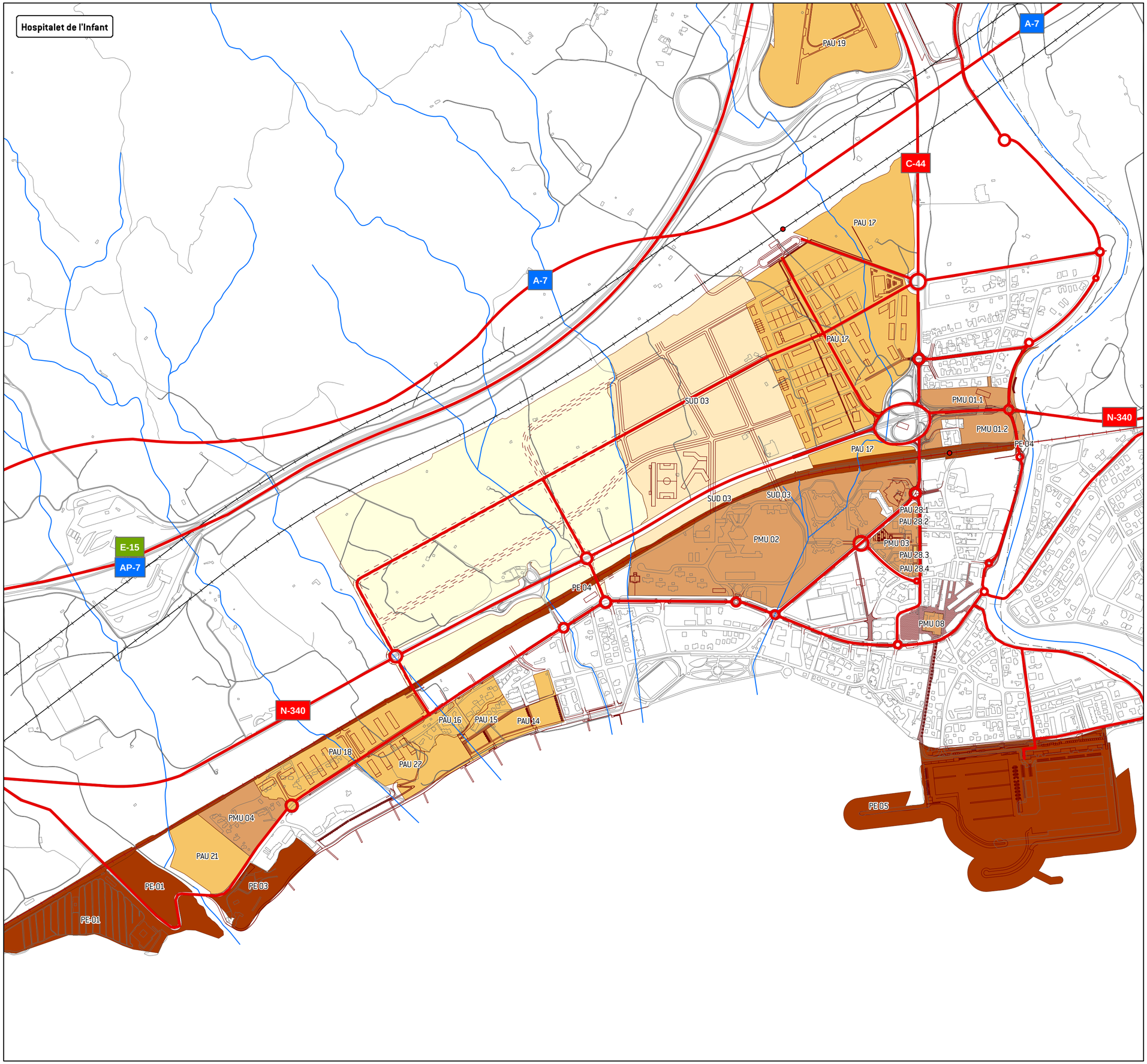
Títol de l'estudi:

6.1. Xarxa viària bàsica

Realització:

iavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Xarxa bàsica de vehicles
- Estació de ferrocarril
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

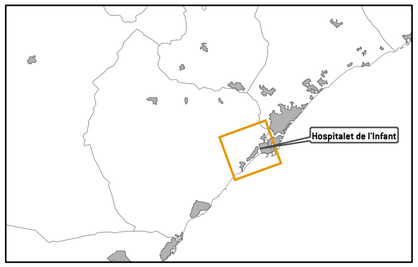
Cartografia de referència

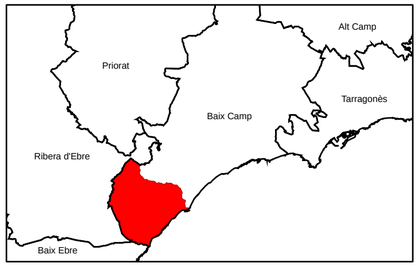
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- <all other values>
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 7.500 0 50 100 200 300 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

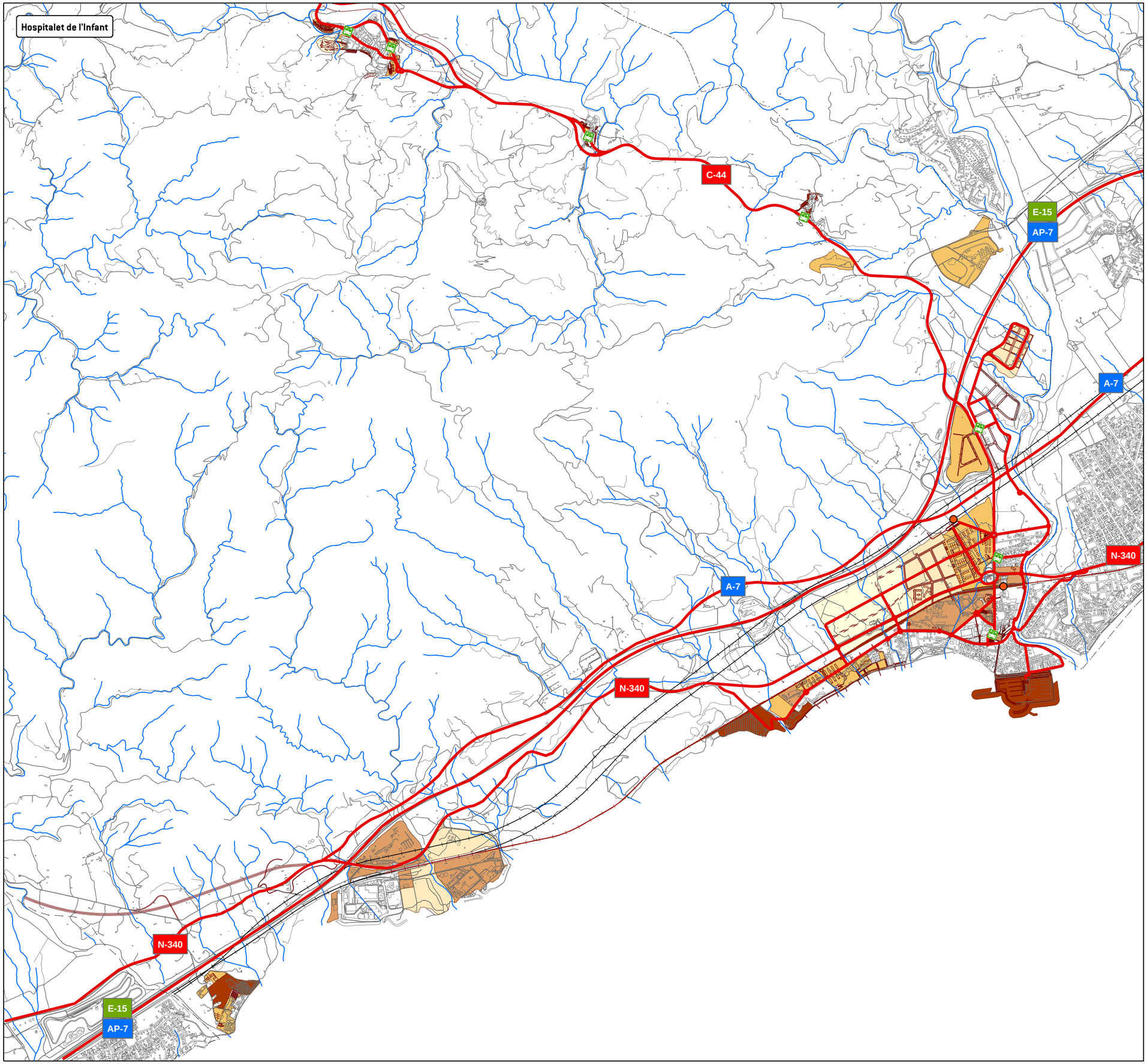
Títol de l'estudi:

6.2. Xarxa viària bàsica de l'Hospitalet de l'Infant

Realització:

lavola

Març de 2014



Xarxes de transport

- Parades d'autobús interurbà
- Xarxa bàsica de vehicles
- Estació de ferrocarril
- Desafectació ferroviària
- Corredor ferroviari previst

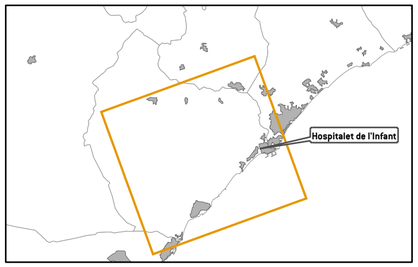
Cartografia de referència

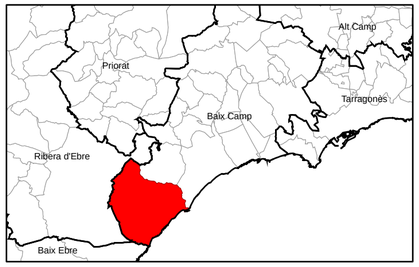
- Cartografia de referència
- Xarxa hidrogràfica
- Ordenació prevista en els futurs creixements
- Ordenació orientativa en SUND

Sectors de desenvolupament del POUM

- SUND
- SUD
- PAU
- PMU
- PE

Situació:





Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, datum Europeu 1950, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich. Equidistància de les corbes de nivell: 5 m.

Escala 1 : 25.000 0 150 300 600 900 m

N

Títol del projecte:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL POUM DE VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT

Títol de l'estudi:

6.3. Xarxa viària bàsica de tot el municipi

Realització:

Iavola

Març de 2014