



ESTUDI DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DEL MUNICIPI VILALLONGA DEL CAMP

Sol·licitant:
Ajuntament de Vilallonga del Camp (Tarragonès)

Data:
Juny de 2025

Expedient electrònic: **8004330008-2024-0009296**
Expedient de contractació: **8004330008-2024-0018013**

Servei: **Enginyeria Municipal**
Redacció: **Gestiona Solucions**

GRUP DE TREBALL

Direcció facultativa

Diputació de Tarragona

Àrea de Concertació i Assistència Municipal

Servei d'Enginyeria Municipal

Cristina Elvira Fullat Baldrich

Enginyera tècnica en topografia i Graduada en Enginyeria geomàtica i topografia

Cap de Projecte de Topografia

Marc Bertran Lavisiera

Tècnic auxiliar especialista

Ajuntament de Vilallonga del Camp

Gerard Gené Solé, alcalde

Equip redactor

Gestiona Solucions

Gerard del Caño Grañé, geògraf

Mercè Garcia Marcén, jurista

CONTINGUT

1	INTRODUCCIÓ	1
1.1	ANTECEDENTS	1
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI	2
1.3	OBJECTE I JUSTIFICACIÓ	2
1.4	ESTRUCTURA I METODOLOGIA	3
2	ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC	5
2.1	SITUACIÓ GEOGRÀFICA	5
2.2	ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ	7
2.3	ANÀLISI ECONÒMIC	9
2.3.1	Taxa d'Ocupació i Creixement de la Població Activa	9
2.3.2	Sectors Econòmics Predominants	10
2.3.3	Infraestructura Industrial i Empreses Clau	10
2.3.4	Perspectives i Plans de Desenvolupament	11
2.4	ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	12
2.5	CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	14
2.5.1	Zones de concentració d'equipaments i serveis	14
2.5.2	Espais comercials i oci	15
2.6	PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	15
3	DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	17
3.1	OFERTA	17
3.1.1	Xarxa de vianants	17
3.1.2	Xarxa ciclista	23
3.1.3	Xarxa de transport públic	23
8.1.2	Xarxa de vehicles privats motoritzats	27
8.1.3	Aparcament	30
8.2	DEMANDA	36
8.2.1	Mobilitat global	36
8.2.2	Mobilitat a peu	38
8.2.3	Mobilitat amb vehicle de mobilitat personal (VMP)	38
8.2.4	Mobilitat amb transport públic	39
8.2.5	Mobilitat vehicle privat motoritzat	39
8.2.6	Aparcament	40
8.2.7	Externalitats del sistema de mobilitat	41
8.3	SÍNTESI DE LA DIAGNOSI	53
9	ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	55
9.1	DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	55
9.1.1	OBJECTIU 1	55
9.1.2	OBJECTIU 2	55

9.1.3	OBJECTIU 3	55
9.1.4	OBJECTIU 4	56
9.1.5	OBJECTIU 5	56
9.1.6	OBJECTIU 6	56
10	ACCIONS DE MILLORA A DESENVOLUPAR	57
10.1	PROPOSTES D'ACTUACIONS	57
10.1.1	Mobilitat a peu	57
10.1.2	Mobilitat amb bicicleta	57
10.1.3	Mobilitat amb vehicle privat	57
10.1.4	Seguretat viària I PUNTS CONFLICTIUS	57
10.1.5	Aparcament	58
10.1.6	Promoció, educació i sensibilització per a l'ús de modes sostenibles	58
10.1.7	Desenvolupament i seguiment de l'EMUS	58
10.2	PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT	59
11	ANNEXES	65
12	PLÀNOLS	107

1 INTRODUCCIÓ

1.1 ANTECEDENTS

En data 11 de octubre de 2024, el Servei d'Enginyeria Municipal de l'Àrea de Concertació i Assistència Municipal de la Diputació de Tarragona, mitjançant expedient de contractació número 2024-0018013, encarrega els treballs de redacció de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible al municipi de **Vilallonga del Camp** a l'empresa Gestiona Solucions.

Per la redacció del present Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi de Vilallonga del Camp es tindran en compte altres estudis o documents realitzats amb anterioritat:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (2014)
 - Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
- Modificacions i revisions puntuals posteriors a la seva aprovació definitiva.

D'altra banda, es contemplaran altres plans i projectes de planejament local i supramunicipal:

- Pla Territorial General de Catalunya
- Pla Director d'Infraestructures
- Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya
- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya
- Pla de transport de viatgers a Catalunya
- Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027
- Pla Marc de Mitigació Contra el Canvi Climàtic
- Pla de l'Energia de Catalunya
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya, horitzó 2026

Per últim, es tindran en compte tots aquells altres estudis locals que, pel seu contingut, puguin influir en la redacció de l'EMUS.

1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi del present EMUS és limita al terme municipal de Vilallonga del Camp, el qual té una extensió de 9,04 km² i una població l'any 2024 de 2.462 habitants (IDESCAT,2024).



Fig. 1.1. Situació del municipi. Font: Gestiona Solucions

1.3 OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

Per al desenvolupament de l'Estudi de Mobilitat Sostenible, cal definir els objectius que es pretenen aconseguir, sense oblidar que l'objectiu final és millorar la qualitat de vida dels ciutadans de Vilallonga del Camp.

Aquests objectius es concreten en:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, en els pròxims 6 anys.

1.4 ESTRUCTURA I METODOLOGIA

L'EMUS de Vilallonga del Camp s'estructura en 5 fases:

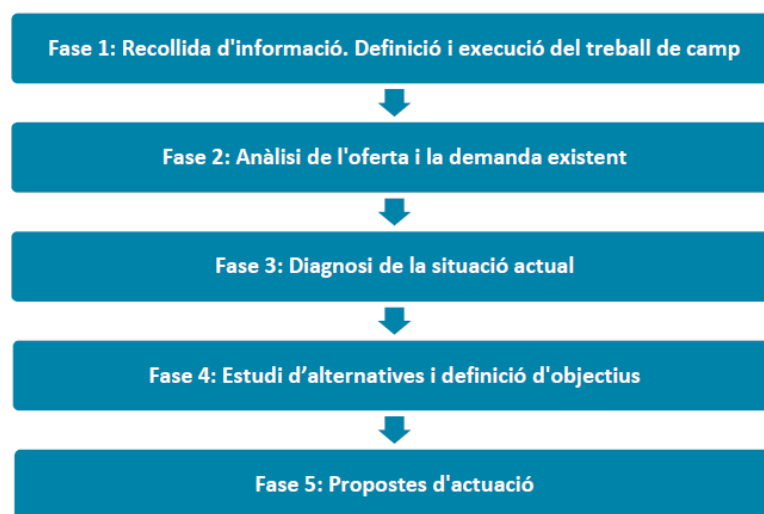


Fig. 1.2. Metodologia EMUS de Vilallonga del Camp

- Fase 1: Es recopila tota la informació referent a projectes, plans i estudis en desenvolupament o consolidats per a realitzar l'anàlisi territorial i socioeconòmica, i es porta a terme un procés de recollida d'informació a partir del treball de camp sobre l'oferta i la demanda dels diferents modes de transport.
- Fases 2 i 3: A partir de la informació obtinguda en la primera fase, s'analitza l'oferta i la demanda actual dels sistemes de transport i s'elabora un document que permetrà definir la situació actual del municipi.
- Fases 4 i 5: Al llarg de la redacció de les diferents fases que configuren l'EMUS, s'obtingran el conjunt de dades rellevants pel que fa a la mobilitat del municipi, les tendències de futur i la seva relació amb l'urbanisme i el medi ambient municipal, que serviran de base per a la definició de les propostes d'actuació.

Des de l'inici de l'EMUS es configura un pla de participació que inclou tant a la ciutadania com a les administracions i entitats públiques i socials del municipi. Entre els objectius del pla de participació es troben: involucrar el màxim de sectors de la ciutadania en l'elaboració de l'EMUS, i sensibilitzar-los en la mobilitat sostenible.

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

2 ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

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

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació de l'EMUS és el terme municipal, la mobilitat de Vilallonga del Camp està determinada pel seu entorn en diversos aspectes, com ara els desplaçaments interurbans i les àrees urbanitzades limítrofes. Per aquest motiu, el present Estudi de Mobilitat inclou tots aquells aspectes i agents que influeixen en les característiques de la mobilitat de Vilallonga del Camp.

2.1 SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El municipi de Vilallonga del Camp es troba situat al nord-oest de la comarca del Tarragonès, en una zona de transició amb l'Alt Camp. Limita al nord amb el municipi de El Rourell i el Milà, a l'oest amb Alcover i La Selva del Camp, al sud-est amb el Morell. La major part dels municipis veïns pertanyen a la mateixa comarca del Tarragonès, excepte El Rourell, que forma part de l'Alt Camp. Vilallonga del Camp està situat en una plana agrícola, caracteritzada per la presència de conreus de secà i regadiu, especialment avellaners, vinya i oliveres, amb un paisatge típicament mediterrani.

Vilallonga del Camp es troba a aproximadament 15 km de Tarragona, la capital de la comarca del Tarragonès, a uns 10 km de Valls, la capital de l'Alt Camp, i a uns 100 km de Barcelona. A més, es troba ben connectat amb la xarxa viària, ja que està proper a la carretera N-240, que uneix Tarragona amb Lleida, i a l'autopista AP-7, que permet l'accés ràpid tant a Barcelona com a València, i la recent A-27. També té proximitat amb la línia ferroviària R13 i R14 de Rodalies de Catalunya, que connecta Tarragona amb Lleida.

La seva ubicació estratègica entre Tarragona i Valls, juntament amb la presència d'infraestructures de comunicació importants, ha afavorit el desenvolupament del municipi, mantenint alhora una identitat tradicional basada en l'agricultura i el teixit econòmic local.

El municipi comprèn, a més de l'antic terme de Vilallonga, els històrics de Carxol, Les Sorts i el del Mas de l'Obra, la masia i antiga quadra de la Montoliva i l'antic poble de la Font de l'Astor.

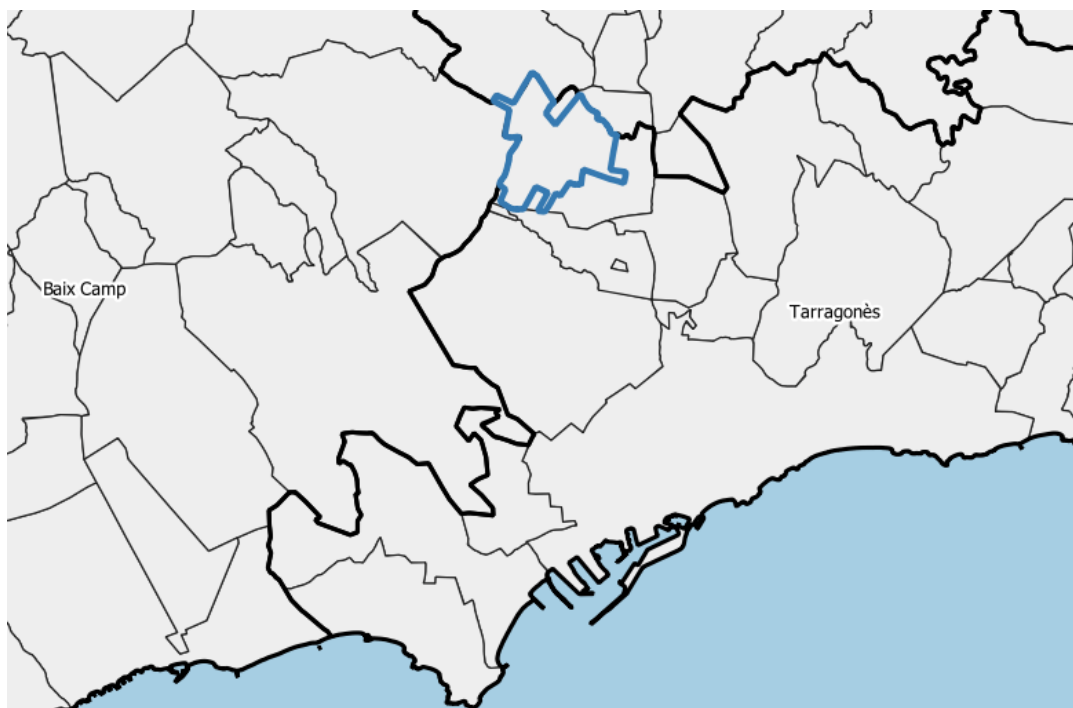


Fig.2.1 . Localització de Vilallonga del Camp a la comarca del Tarragonès.



Fig. 2.2. Situació del terme municipal respecte el seu entorn.

2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL I PLANEJAMENT URBÀ

El municipi disposa de diverses infraestructures de transport.

Xarxa viària:

Vilallonga del Camp disposa d'una xarxa viària que connecta el municipi amb les principals vies de comunicació de la comarca i del país. La carretera N-240 passa a prop del nucli urbà i enllaça amb ciutats properes com Reus (a 10 km al nord) i Tarragona (a 15 km al sud). Aquesta via és essencial per al trànsit local i regional, facilitant l'accés a zones industrials i comercials.

Una de les infraestructures més rellevants per a la mobilitat del municipi és l'autopista A-27, una via de nova construcció que connecta Tarragona amb Montblanc. Aquesta autopista passa molt a prop de Vilallonga del Camp i ofereix una connexió ràpida cap a la AP-2, facilitant els desplaçaments cap a Lleida i Saragossa. La seva obertura ha millorat considerablement l'accessibilitat del municipi i ha descongestionat el trànsit de la N-240.

A uns 8 km a l'est del municipi es troba l'accés a l'autopista AP-7 (Autopista del Mediterrani), una infraestructura clau per a viatges de llarga distància. Mitjançant aquesta autopista, es pot arribar a Barcelona en aproximadament 1 hora i 15 minuts (110 km) i a València en 2 hores i mitja (250 km). A més, l'A-7 (autovia gratuïta paral·lela a l'AP-7) ofereix una alternativa per a desplaçaments cap a Lleida o Terol.

Les carreteres secundàries, com la TV-3141, milloren la connectivitat amb pobles veïns com La Selva del Camp o Alcover, consolidant Vilallonga com a punt d'enllaç logístic i turístic a la comarca del Camp de Tarragona.

Xarxa ferroviària:

La línia d'Alta Velocitat (AVE) passa a prop del terme municipal, però no hi ha una estació pròpia. Les estacions ferroviàries més properes per a serveis regionals es troben a Reus (a 10 km) i Tarragona (a 20 km). Aquestes estacions ofereixen serveis de Rodalies i Mitjana Distància (com les línies R14 i R15) que connecten amb Barcelona, Tortosa i Lleida.

Per als serveis de llarga distància, l'estació més propera és la de Camp de Tarragona (a 15 km), un nus ferroviari d'Alta Velocitat amb connexions AVE cap a Madrid, Barcelona, Màlaga i València. Addicionalment, l'estació de Tarragona (a 20 km) permet l'accés a trens convencionals de llarga distància que cobreixen rutes cap al sud d'Espanya (ex: Andalusia) i la costa mediterrània.

Aquesta connexió ferroviària facilita l'accés a Vilallonga del Camp mitjançant transports públics o vehicles privats, permetent als residents utilitzar el tren tant per a desplaçaments diaris com per a viatges nacionals.

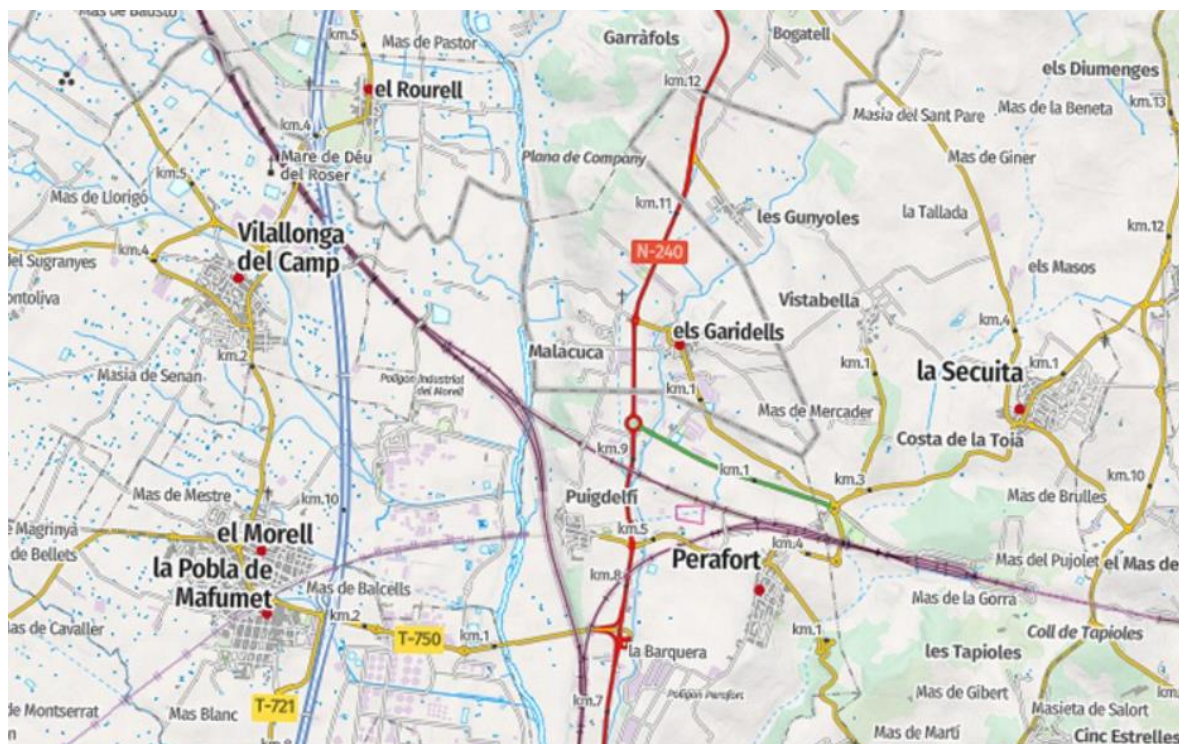


Fig. 2.3. Infraestructura viària i ferroviària a l'entorn de Vilallonga del Camp. Font: ICGC

Camins Rurals

El municipi compta amb una xarxa de camins rurals ben conservats, d'origen medieval en alguns casos, que tradicionalment s'han utilitzat per a l'agricultura i el pasturatge. Actualment, aquests camins s'han integrat en rutes turístiques i esportives, com ara:

- Camí de les Fonts: Connecta Vilallonga amb La Selva del Camp, passant per fonts naturals i zones de bosc.
- Camí Vell de Reus: Ruta històrica cap a Reus, ideal per a senderisme o ciclisme.
- Via Verda de la Terra Alta: Situada a prop, enllaça amb antics traçats ferroviaris reconvertits en itineraris verds.

Aquests camins no només promouen el turisme rural sinó que també enllacen el patrimoni natural del terme (com les muntanyes de La Mussara) amb els municipis veïns, fomentant una mobilitat sostenible i la preservació del paisatge agrari.

Vilallonga del Camp, tot i ser un municipi petit, gaudeix d'una bona connectivitat gràcies a la seva proximitat amb autopistes com l'A-27 i l'AP-7, estacions ferroviàries i una xarxa de camins rurals adaptats a usos moderns. Aquesta combinació d'infraestructures enforteix el seu paper com a enclavament estratègic al Camp de Tarragona.

2.3 ANÀLISI ECONÒMIC

L'economia de Vilallonga del Camp ha experimentat una profunda transformació al llarg dels segles. Durant molts anys, l'agricultura va ser la base econòmica del municipi, amb una presència destacada del conreu de l'avellaner, l'olivera, el fruiter i l'horta. Les terres conreades disposaven d'un sistema de rec que aprofitava l'aigua de pous i mines, afavorint així una producció agrícola estable. No obstant això, la greu crisi de l'avellana a finals del segle XX va provocar un declivi en aquest sector, obligant molts pagesos a diversificar la seva activitat econòmica i a cercar noves oportunitats laborals, sovint allunyades del treball al camp. Aquest procés va derivar en l'abandó parcial de terres de conreu i en una progressiva reorientació econòmica cap a la indústria i els serveis.

La ramaderia també va jugar un paper rellevant, especialment en la dècada de 1960-1970, quan l'avicultura va ser una activitat complementària dins l'economia local. Tot i això, amb el pas dels anys, aquesta activitat va perdre pes fins a desaparèixer pràcticament del municipi.

A nivell comercial, Vilallonga del Camp ha experimentat un creixement sostingut, amb un augment progressiu d'establiments que cobreixen les necessitats bàsiques de la població. L'expansió del sector serveis ha permès dinamitzar l'economia local, millorant l'oferta de subministraments i proveïments per als residents.

Històricament, Vilallonga del Camp també ha tingut una notable activitat artesanal i industrial. Durant segles, el municipi comptava amb oficis tradicionals essencials per a la comunitat, com ferrers, espadenyers, boters, basters, fusters, constructors de carros i forners. Una de les indústries més importants va ser la de l'aiguardent –coneguda com "les olles"–, així com la fabricació de teixits de llana i la producció de seda, que abastava tant la seva obtenció com la transformació en filats i teixits.

Amb el pas del temps, Vilallonga del Camp ha anat consolidant una economia més diversificada, amb un creixement notable dels sectors industrial i logístic, impulsat per la seva proximitat a polígons industrials clau i a infraestructures de comunicació com l'A-27. Aquest procés d'industrialització ha convertit el municipi en un enclavament estratègic dins del Camp de Tarragona, tot mantenint una presència significativa del sector agrícola, que encara avui té un paper rellevant en el territori.

2.3.1 TAXA D'OCUPACIÓ I CREIXEMENT DE LA POBLACIÓ ACTIVA

Vilallonga del Camp, situat a la comarca del Tarragonès, ha experimentat una lleugera recuperació econòmica en els darrers anys. La taxa d'ocupació actual del municipi (població ocupada) és comparable a altres localitats de la comarca, amb un percentatge aproximat del 84,4%, segons dades d'IDESCAT del 2022.

Com en altres municipis de la zona, el creixement de la població activa ha estat constant, amb un augment del 11,27% respecte al 2021. Aquest creixement ha estat impulsat per l'atracció de noves empreses i l'expansió de sectors industrials i de serveis. A més, la millora en la connectivitat viària i ferroviària ha facilitat la mobilitat laboral cap a municipis propers amb una oferta d'ocupació més àmplia.

2.3.2 SECTORS ECONÒMICS PREDOMINANTS

L'economia de Vilallonga del Camp presenta una estructura diversificada, amb un pes destacat dels sectors industrial i de serveis.

- **Indústria i Logística:** La proximitat a polígons industrials com el de Constantí ha permès el desenvolupament d'activitats industrials i logístiques de gran impacte. Empreses del sector automobilístic, químic i logístic hi tenen presència, oferint llocs de treball qualificats i estabilitat econòmica.
- **Serveis:** L'activitat comercial i el sector terciari han crescut en resposta a l'augment de població i la millora de les infraestructures. El comerç local, la restauració i els serveis personals han experimentat un desenvolupament sostingut.
- **Agricultura:** Tot i que el sector primari ha perdut pes, encara hi ha explotacions agrícoles dedicades a la vinya i altres conreus de secà, que continuen sent part essencial del paisatge i l'economia del municipi.

2.3.3 INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL I EMPRESES CLAU

El teixit empresarial de Vilallonga del Camp es compon tant de petites i mitjanes empreses (pimes) com d'algunes companyies de major envergadura. Entre els sectors més destacats es troben:

Indústria Agroalimentària: Donada la tradició agrícola de la zona, diverses empreses s'han especialitzat en la transformació de productes locals, com ara vi, oli d'oliva i fruita seca. Aquest sector és clau per a l'economia local i contribueix a la promoció dels productes de qualitat de la comarca. Exemples son: Agrícola de Vilallonga, SCCL i Pienso del Segre S.A

Indústria Química i Auxiliar: La proximitat amb el complex químic de Tarragona ha propiciat l'establiment d'empreses auxiliars i subcontractistes que donen suport a aquest sector estratègic. Aquestes companyies ofereixen serveis d'enginyeria, logística i fabricació de components. Exemples: Ravago Plastics S.A i Antrac Energia, Sociedad Limitada

Logística i Transport: Gràcies a la seva ubicació privilegiada, Vilallonga del Camp ha atret empreses de logística i transport que utilitzen el municipi com a punt de distribució per a la regió. Aquest sector ha crescut significativament en els últims anys, generant ocupació i riquesa.

Construcció i Serveis: El sector de la construcció també té una presència important, amb empreses dedicades a la construcció residencial i industrial, així com a la prestació de serveis relacionats amb la infraestructura urbana.

Turisme i Comerç: Tot i que no és el sector dominant, el turisme rural i el comerç local complementen l'economia del municipi, aprofitant el seu entorn natural i la seva proximitat a zones d'interès turístic com la Costa Daurada.

Vilallonga del Camp presenta oportunitats significatives per al creixement industrial, especialment en sectors com la logística, l'agroalimentació i les energies renovables. No obstant això, també s'enfronta a reptes com la necessitat de millorar la formació de la mà d'obra local per adaptar-se a

les demandes de les indústries més tecnològiques i la preservació del medi ambient en un context de creixement industrial.

2.3.4 PERSPECTIVES I PLANS DE DESENVOLUPAMENT

Vilallonga del Camp s'involucra en programes de desenvolupament econòmic i ocupacional promoguts per la Diputació de Tarragona i altres administracions. Algunes de les iniciatives més destacades inclouen:

- Fons Europeus Next Generation: Destinats a la millora de la digitalització i la sostenibilitat de les empreses locals.
- Projectes de Mobilitat Sostenible: Inversions en infraestructures per fomentar la mobilitat elèctrica i el transport públic eficient.
- Plans d'Impuls Econòmic Comarcal: Foment de l'emprenedoria i suport a petites i mitjanes empreses locals.

Amb una economia equilibrada entre indústria, serveis i agricultura, Vilallonga del Camp es posiciona com un municipi amb potencial de creixement i amb perspectives de consolidar el seu paper dins del teixit econòmic del Tarragonès.



Fig. 2.4. Polígons d'activitat a l'entorn de Vilallonga del Camp

2.4 ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Vilallonga del Camp és un municipi de la comarca del Tarragonès, amb una població de 2.462 habitants a data de gener de 2024 segons les dades actualitzades de l'IDESCAT.

Amb una superfície de 9 km², la densitat de població és de 273,56 habitants per km². Aquesta xifra és inferior a la mitjana comarcal del Tarragonès, que és de 272,33 habitants per km².

La població de Vilallonga del Camp ha experimentat un creixement significatiu en les últimes dècades. El 1999, el municipi comptava amb 1.215 habitants, i des de llavors ha augmentat en més del doble, amb un increment de 1.247 habitants fins al 2024.

Aquest creixement s'ha vist afavorit per diversos factors, incloent-hi la millora d'infraestructures i la proximitat a polígons industrials importants, que han impulsat l'economia local i atracció de noves persones residents.

Població	Vilallonga del Camp	Tarragonès	Catalunya
Densitat de població 2024			
Superfície (km2)	9,04	319,37	32.108
Densitat (hab/km2)	272,3	861,5	249,5
Població per sexe 2024			
Homes	1.242	136.087	3.943.698
Dones	1.220	139.035	4.068.533
Total	2.462	275.122	8.012.231
Població per grups d'edat 2024			
De 0 a 14 anys	464	40.702	1.097.534
De 15 a 64 anys	1.631	184.603	5.349.199
De 65 a 84 anys	310	42.706	1.311.832
De 85 anys i més	57	7.111	253.666
Total	2.462	275.122	8.012.231

Taula 2.1. Comparativa densitat de població. Font: IDESCAT

Evolució població Vilallonga del Camp

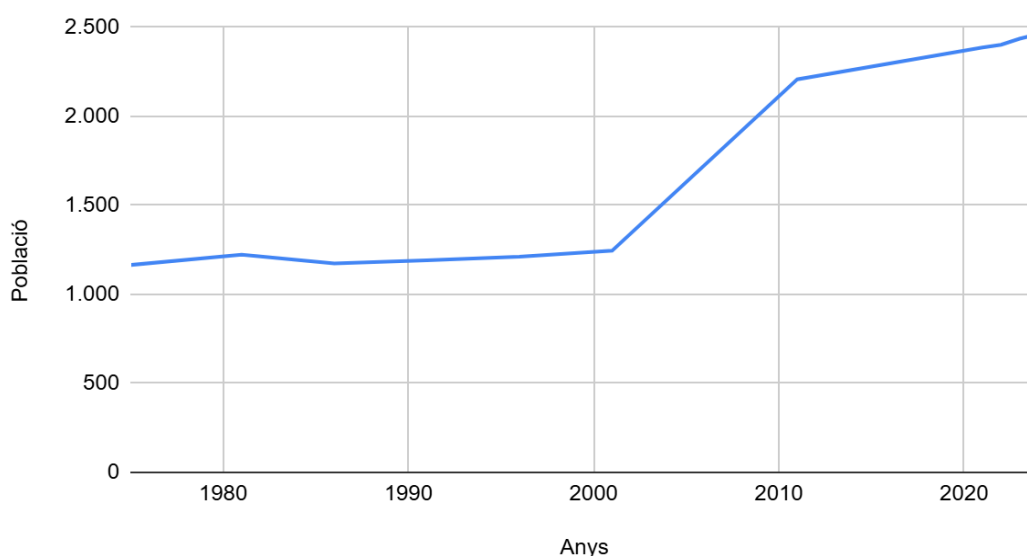


Fig. 2.5. Evolució històrica de la població. Font: Gestiona Solucions amb dades IDESCAT

L'evolució de la piràmide de població de Vilallonga del Camp ha experimentat canvis que reflecteixen les tendències demogràfiques a nivell nacional i regional. En l'última dècada, el municipi ha viscut un creixement de la població, tot i que aquest ha estat més notable en els grups d'edat adulta, especialment en les franges d'edat compreses entre els 30 i els 59 anys, un patró comú a molts municipis de la comarca del Tarragonès.

A mesura que Vilallonga del Camp ha experimentat un creixement, la piràmide de població ha tendit a encongir-se a la base, amb un nombre relativament baix de persones menors de 15 anys. Això s'atribueix a una natalitat moderada i a la disminució de la població infantil, un fenomen habitual en molts municipis de les zones periurbanes i rurals de Catalunya. Aproximadament entre el 14% i el 16% de la població de Vilallonga del Camp es troba en aquesta franja d'edat.

D'altra banda, la piràmide de població també mostra un envelliment progressiu de la societat. Un percentatge considerable de la població és major de 65 anys, amb un 20% o més de la població en aquests grups d'edat avançada. Això indica una tendència d'envelliment similar a la que es viu en moltes altres poblacions del Tarragonès, on la població de més edat està creixent a mesura que milloren les condicions de salut i l'esperança de vida. Aquesta concentració de persones majors de 65 anys és una de les característiques més destacades de la piràmide, un fet que va en línia amb les tendències demogràfiques observades arreu de Catalunya.

En resum, la piràmide de població de Vilallonga del Camp presenta una estructura regressiva amb una gran part de la població en edats adultes i una proporció creixent de persones majors de 65 anys. Això reflecteix el procés d'envelliment que afecta no només a Vilallonga del Camp, sinó també a altres municipis de la zona, amb la concentració de persones joves en disminució i una població adulta en constant augment.

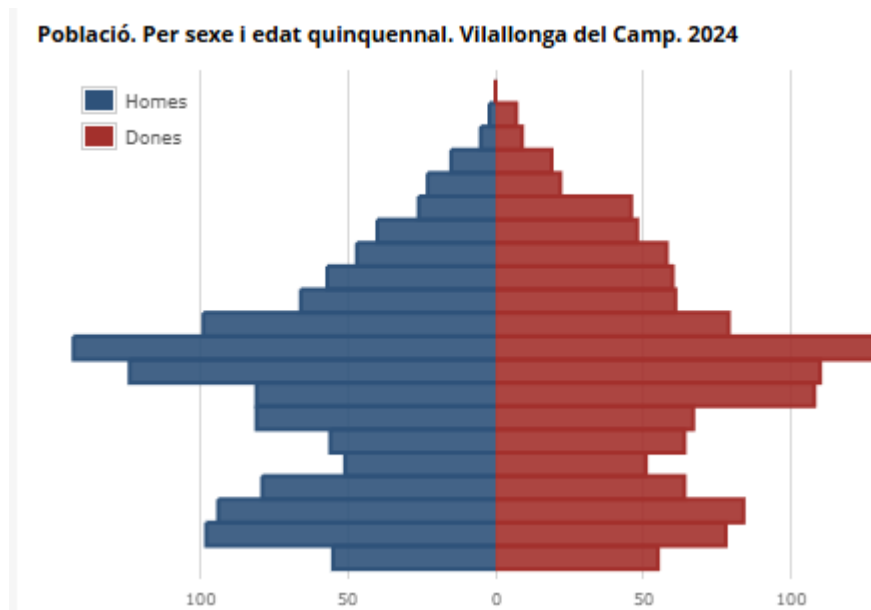


Fig. 2.6. Piràmide de població de Vilallonga del Camp (2023). Font: IDESCAT

2.5 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

Vilallonga del Camp, un municipi situat a la comarca del Tarragonès, presenta diversos centres d'atracció i generació de viatges que influeixen directament en la mobilitat tant dels seus habitants com de les persones que visiten la localitat. Aquests punts d'interès estan relacionats amb serveis, equipaments educatius, d'oci i la seva bona connectivitat viària. A continuació, es presenten els àmbits més rellevants de concentració d'activitat que generen desplaçaments en el municipi.

2.5.1 ZONES DE CONCENTRACIÓ D'EQUIPAMENTS I SERVEIS

Centre Urbà i espais públics: El nucli urbà de Vilallonga del Camp és el principal focus d'activitat, amb una concentració d'equipaments i serveis que atrau un elevat volum de viatges. Aquesta zona acull serveis essencials com el consultori mèdic, una farmàcia, el centre cívic de gent gran, i alguns comerços locals com l'estanc. La plaça i altres espais públics també són punts d'interacció social i cultural, on es realitzen activitats comunitàries que generen desplaçaments dels veïns i visitants, especialment durant els dimecres de mercat i festes locals.

Carrer de l'Església i entorns educatius i culturals: Aquest sector del municipi acull una important oferta d'infraestructures educatives i esportives, com l'**Escola Bressol Municipal El patufet**, l'escola primària "Pere Virgili", les zones esportives i el cinema de Vilallonga. La concentració d'aquest tipus d'equipaments genera un nombre elevat de desplaçaments diaris i en cap de setmana, especialment en les hores d'entrada i sortida de l'escola, així com per part de les famílies que utilitzen les instal·lacions culturals i esportives.

2.5.2 ESPAIS COMERCIALS I OCI

Els espais comercials i d'oci es caracteritzen per:

Comerços locals i serveis de proximitat: Vilallonga del Camp disposa de diversos establiments comercials de cadenes conegudes i petits comerços de proximitat que atenen les necessitats diàries dels veïns. Tot i que no hi ha grans superfícies dins del municipi, diversos supermercats i comerços generen desplaçaments periòdics de la població per cobrir necessitats de consum. Aquests desplaçaments es produeixen tant a nivell local com en direcció a altres municipis pròxims amb més opcions comercials.

Oci i turisme: L'oferta d'oci al municipi també actua com a motor de desplaçaments. Espais com l'arxiu Pere Virgili o el museu del cinema atreuen usuaris no només del municipi sinó també de les poblacions veïnes com escoles. Això genera un nombre de desplaçaments de caràcter recreatiu i a la vegada genera una necessitat d'absorbir la càrrega i descàrrega de persones davant d'aquest equipament.

2.6 PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

El parc de vehicles de Vilallonga del Camp està format per 2088 vehicles (IDESCAT, 2023). D'aquests, el 68,39% són turismes. Les motocicletes i camions i furgonetes també tenen una presència destacada, amb 336 i 275 unitats, respectivament, que conjuntament representen un 29,2% del total. Aquests valors reflecteixen una distribució del parc mòbil marcada per un equilibri entre els usos personals i professionals.

Vehicle	Vilallonga del Camp		Tarragonès		Catalunya	
	Dada real	Percentatge	Dada real	Percentatge	Dada real	Percentatge
Turismes	1.428	68,39%	131.424	68,99%	3.502.644	64,88%
Motocicletes	336	16,09%	29.000	15,22%	947.895	17,56%
Vehicles industrials	275	13,17%	23.772	12,48%	759.536	14,07%
Autobusos i altres	49	2,35%	6.298	3,31%	188.179	3,49%
Total	2.088		190.494		5.398.254	

Taula 2.2. Parc de vehicles de Vilallonga del Camp. Font: IDESCAT

L'índex de motorització global de Vilallonga del Camp és de 848.09 vehicles per cada 1.000 habitants (692.4 pel conjunt de la comarca i 673.75 a Catalunya). Tenint en compte el total de vehicles, o únicament els turismes i les motocicletes, Vilallonga del Camp supera tant el conjunt de la comarca com el de Catalunya pel que fa a l'índex de motorització.

Índex de motorització (veh./1.000 hab)	Total vehicles	Turismes i motocicletes
Vilallonga del Camp	848,09	716,49
Tarragonès	692,40	583,10
Catalunya	673,75	555,47

Taula 2.3. Índex de motorització de Vilallonga del Camp. Font: IDESCAT

3 DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1 OFERTA

3.1.1 XARXA DE VIANANTS

Per entendre la mobilitat a Vilallonga del Camp, és fonamental analitzar i descriure els factors clau que la condicionen. Aquests inclouen la morfologia del municipi, les infraestructures disponibles (com les vies de comunicació, el transport públic i els espais per a vianants), així com la demanda actual de mobilitat. També és rellevant examinar les dades socioeconòmiques, com el mercat laboral i la població activa, i identificar els punts que actuen com a pols d'atracció o generació de desplaçaments. Aquests elements són essencials per comprendre tant la mobilitat interna com les connexions amb l'entorn del municipi.

3.1.1.1 Xarxa bàsica de vianants

La mobilitat a peu és el principal mitjà de transport i accessibilitat dins del municipi, especialment per als desplaçaments de curta distància. Per això, ha de ser accessible, inclusiva i facilitar l'arribada als diferents punts d'interès de la trama urbana. La planificació d'una xarxa de vianants eficient requereix identificar els punts d'origen i destinació dels desplaçaments, així com els principals centres d'atracció i generació de viatges a peu. A més, tots els nuclis municipals, independentment de si tenen activitat terciària o són exclusivament residencials, han de quedar integrats en aquesta xarxa bàsica de mobilitat a peu, que ha d'estar formada pels itineraris més utilitzats i segurs.

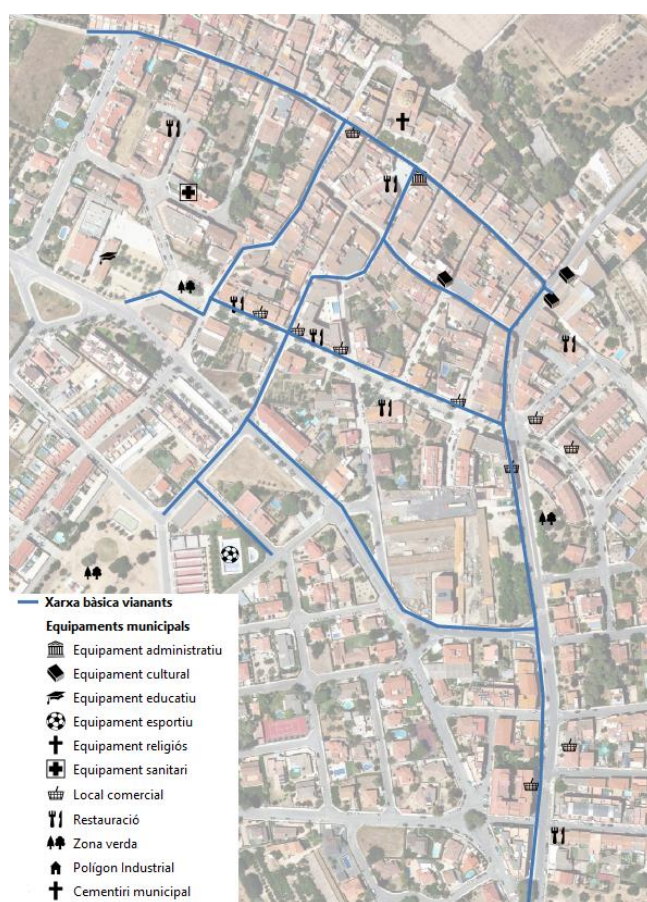


Fig. 3.1. Xarxa bàsica de vianants de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

Els carrers inclosos en la xarxa bàsica de vianants són: carrer Major, carrer Doctor Pere Virgili, carretera de Valls, carrer de la Muralla, plaça de l'església, carrer del Morell, carrer de Reus, carrer Sant Roc, rambla de la Verge del Roser, carrer d'Alfons el Cast i carrer de Dr. Mestres i Miquel.

La xarxa bàsica de vianants de Vilallonga del Camp està estructurada seguint una lògica de connexió entre els principals punts de generació d'activitat com poden ser equipaments i locals comercials. En aquesta xarxa el vianant comparteix en molts moments l'espai públic amb el vehicle a motor i això pot generar certes situacions de conflictivitat i perillositat.

3.1.1.2 Amplada de les voreres

Per facilitar una caminada còmode pels carrers de Vilallonga del Camp, cal garantir uns nivells adequats de seguretat i una amplada mínima de les voreres. Segons l'Ordre TMA/851/2021, els itineraris accessibles per a vianants han de tenir una amplada útil mínima d'1,8 metres al llarg de tot el seu recorregut. Així, una vorera es considera inaccessible si l'amplada útil és inferior a 0,9 metres, i millorable si es troba entre 0,9 i 1,8 metres.

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

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

Taula. 3.1. Classificació de l'amplada útil de les voreres. Font: Gestiona Solucions

El total de voreres analitzades s'ha dividit en 6 categories diferents:

- Sense vorera
- Menys de 0,9 m
- Entre 0,9 i 1,8 m
- Entre 1,8 i 3 m
- Més de 3 m
- Plataforma única

Del total de trams de carrer estudiats, el 8,19% no tenen voreres. El 62,9% de les voreres tenen una amplada inferior als 1,8 metres. El 15,25% són voreres que tenen amplades d'entre 1,8 i 3 metres, el 2,28% són voreres de més de 3 metres i el 11,38% restant són carrers amb plataforma única.

Segons l'Ordre TMA/851/2021, aproximadament el 71,09% de les voreres del municipi de Vilallonga del Camp són inaccessibles (menys d'1,8 m d'amplada), enfront del 28,91% que sí que són accessibles (més d'1,8 m d'amplada). Pel que fa a les dimensions de la infraestructura disponible, s'ha calculat que les voreres del municipi de Vilallonga del Camp sumen un total de 52.245,7m de llargada, dels quals 37,14 km són voreres inaccessibles i 15,1 km són voreres accessibles.

Tipologia de voreres	Metres	Percentatge
Sense vorera	4.281,99	8,19%
Menys de 0,9 m	3.192,19	6,11%
Entre 0,9 i 1,8 m	29.669,81	56,79%
Entre 1,8 i 3 m	7.969,97	15,25%
Més de 3 m	1.185,08	2,28%
Plataforma única	5.946,66	11,38%
Total	52.245,7	100%

Taula. 3.2. Amplada de les voreres de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

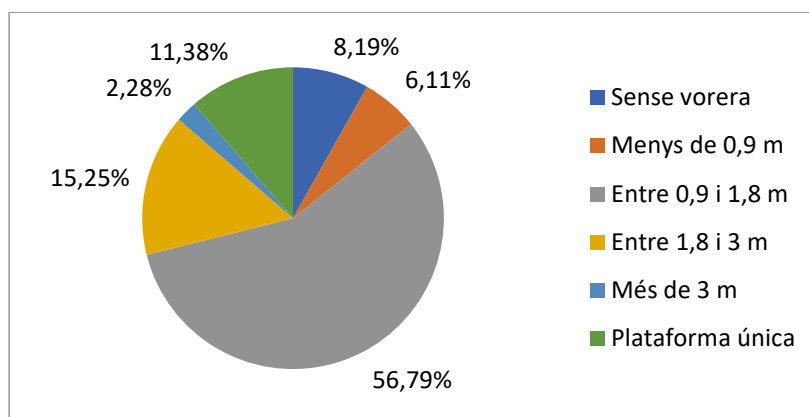


Fig. 3.2. Gràfic amplades dels carrers de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

Com es veurà en el plànol següent, hi ha una diferència territorial dins el municipi pel que fa a les amplades de les voreres, segons la ubicació. En el nucli urbà de Vilallonga del Camp és on trobem una major barreja de tipologies degut a que s'ha anat actuant en diferents moments del temps i amb diferents criteris urbanístics.

A la zona del casc antic trobem majoritàriament plataforma única, degut a l'amplada dels carrers que en molts casos no superen els 6 metres, és per aquest motiu que l'ús de plataforma única ha fet que ens trobem amb voreres que en molts casos no arriben al 1,8m i en alguns trams fins i tot es troben per sota de 0,9m.

En canvi a la zona més inferior del nucli, el que podríem anomenar com eixample ja que segueix un criteri més ortogonal, mostra una homogeneïtat de criteris ja que els carrers són més amples i per tant les voreres permeten respectar el llindar de 1,8m d'amplada útil i les voreres es situen en amplades de entre 1m i 2m, i entre 2m i 3m.

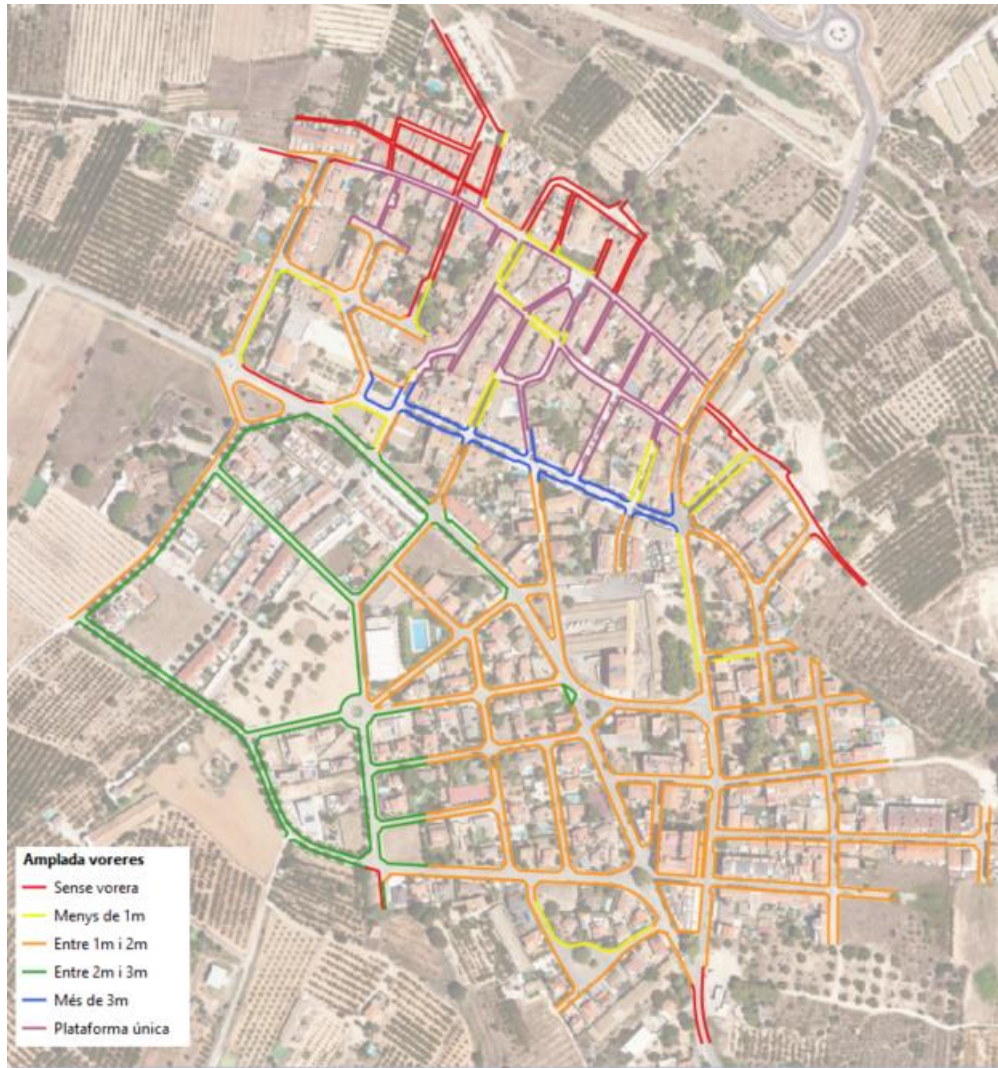


Fig. 3.3. Amplada de les voreres de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

3.1.1.3 Passos de vianants

Els passos de vianants de Vilallonga del Camp responen a la tipologia de voreres i amplades de carrer que formen la xarxa viària del municipi. A la zona amb plataforma única no existeix cap tipus de pas de vianant ja que la tipologia de carrer no ho requereix.

En d'altres carrers on les voreres ja permeten un trànsit fluid de vianants i els carrers s'han desenvolupat amb un planejament modern, trobem passos de vianants amb rebaix (51,59%). En carrers de jerarquia primària i on el trànsit de vehicles és elevat s'ha optat per la implantació de plataformes elevades, representant un 26,75% de passos de vianants del municipi.

Pel que fa als passos de vianants no rebaixats (17,84%) o rebaixats només en un extrem (3,82%) es situen en zones del municipi les quals no s'han adaptat a les noves normatives d'accessibilitat.

Tipologia de pas	Nombre	Percentatge
No rebaixat	28	17,84%
Rebaixat només en un extrem	6	3,82%
Rebaixat	81	51,59%
Plataforma elevada	42	26,75%
Total	157	

Taula. 3.3. Tipus de passos de vianants de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

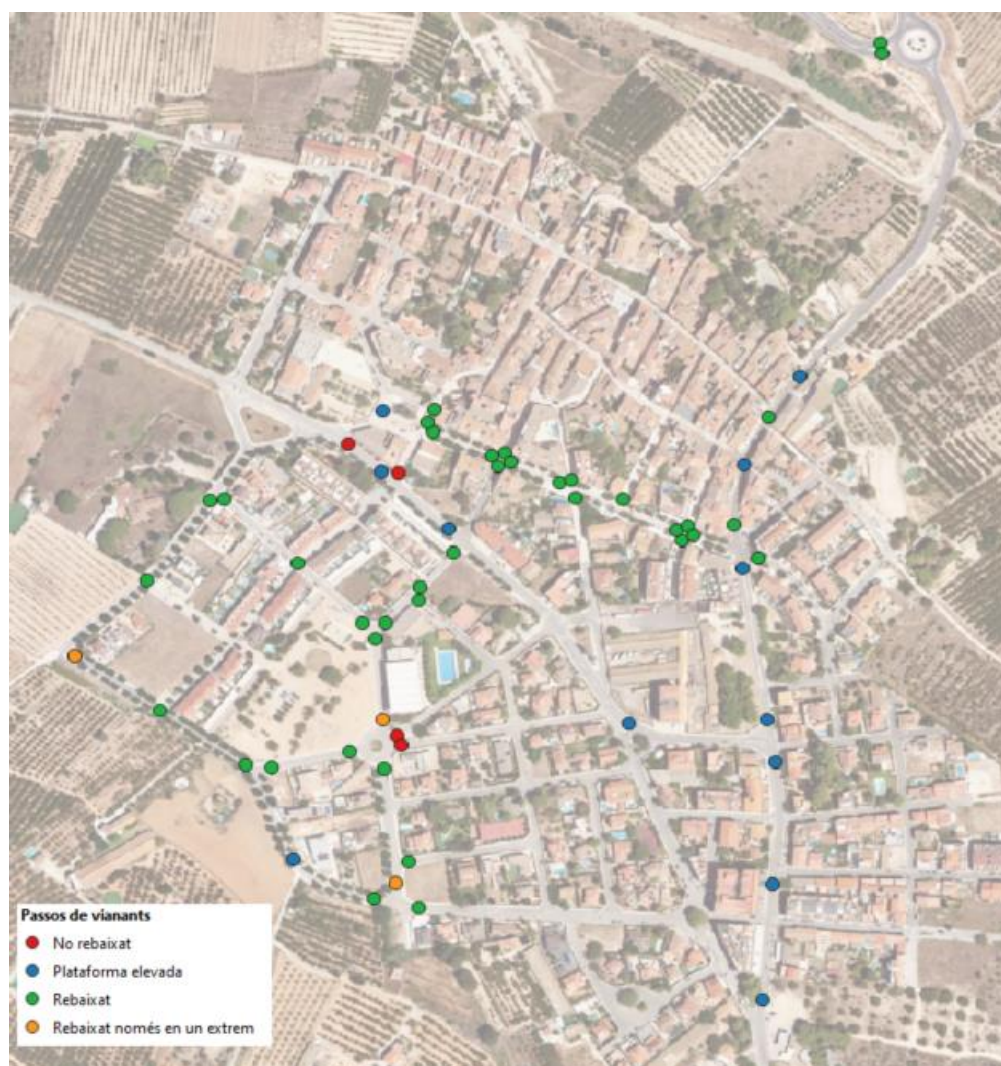


Fig. 3.4. Passos de vianants de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

3.1.1.4 Camins rurals

Els camins rurals que formen part de Vilallonga del Camp es troben situats principalment en mig de zones agrícoles i forestals, connectant d'aquesta manera els nuclis urbans i disseminats entre ells, i alhora amb la resta de municipis del voltant. Molts d'aquests camins són antics camins de carro majoritàriament pavimentats, i que mantenen la secció tradicional del camí carreter.

Els principals camins rurals que formen part del municipi de Vilallonga del Camp són:

- Connexió amb el Morell pel camí de Gebellí i el camí del mas de Mestre. Aquesta connexió permet l'enllaç amb el polígon petroquímic.
- Connexió amb la Selva del Camp pel camí dels Majols i el camí de la Selva.
- Connexió amb el Rourell pel camí del molí de la Granja i el camí de Tarragona a Montblanc.

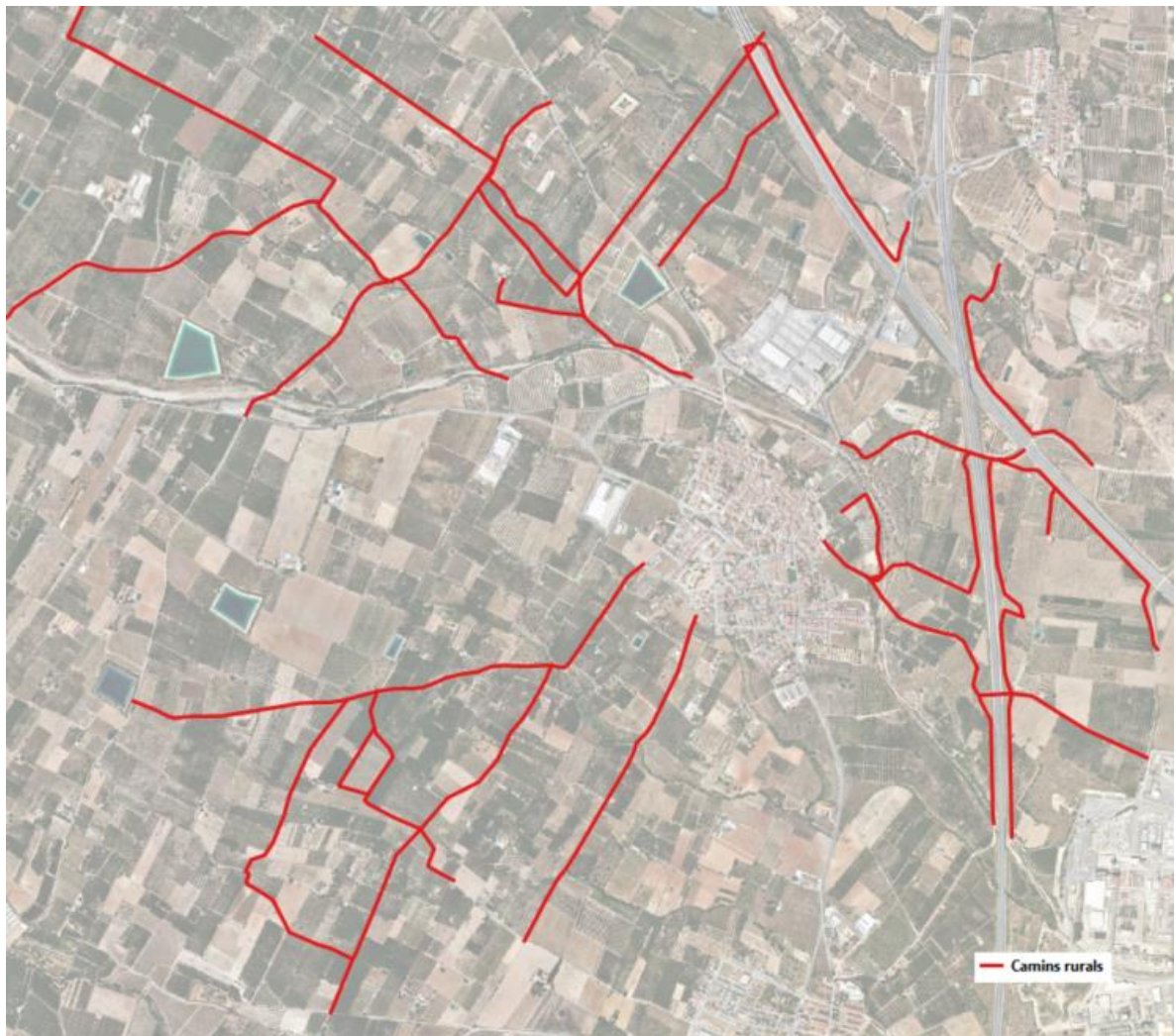


Fig. 3.5. Localització dels camins rurals principals de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

3.1.2 XARXA CICLISTA

Els desplaçaments amb bicicleta són una opció sostenible, ja que no generen contaminació acústica ni atmosfèrica i, a més, aporten beneficis per a la salut dels usuaris. Permeten cobrir distàncies que serien massa llargues per fer a peu, però que no justifiquen l'ús del vehicle privat o del transport públic. En els darrers anys, la mobilitat sostenible s'ha consolidat als municipis, cosa que ha portat a un augment d'espais i infraestructures destinades a la bicicleta. Com en el cas dels vianants, la xarxa bàsica per a bicicletes ha de connectar els principals punts de generació de viatges (equipaments municipals, comerços, estacions i parades de transport públic) i comptar amb aparcaments segurs per a bicicletes en aquests punts.

Vilallonga del Camp no disposa de carrils bicicleta en el seu terme municipal. Els carrers del nucli urbà poden esdevenir un espai compartit entre les bicicletes i els vehicles a motor privats. Amb la normativa de la Direcció General de trànsit, que estableix la velocitat en vies urbanes d'un sol carril en 30 km/h, ja es preveu la convivència entre aquests dos modes de transport.

3.1.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

El transport públic a Vilallonga del Camp es tradueix en la prestació del servei d'autobús interurbà, en la línia de Tarragona - La Pobla de Mafumet - El Morell-Vilallonga del Camp. Aquesta línia es troba integrada dins el conjunt de serveis per carretera que gestiona l'Autoritat Territorial de Mobilitat del Camp de Tarragona.

3.1.3.1 Infraestructura del transport públic a Vilallonga del Camp

Dins el terme municipal de Vilallonga del Camp hi trobem 5 parades de bus interurbà: 4 (dos d'anada i dos de tornada) a la T-722 i 1 al carrer del Morell.

Al següent plànol es pot observar l'emplaçament de les parades del bus interurbà i la seva cobertura (300 metres), es pot veure com la cobertura de les parades no cobreix la totalitat del nucli urbà, fent que la ciutadania que viu a l'oest del municipi tingui menys accés al transport públic.

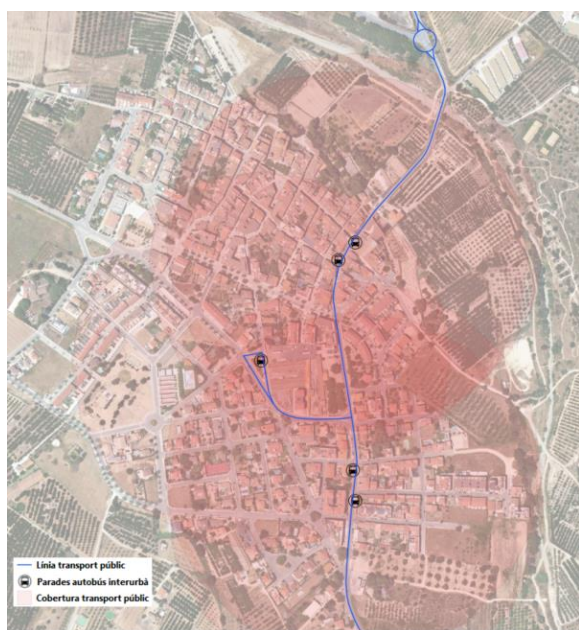


Fig. 3.6. Parades de bus interurbà de Vilallonga del Camp
Font: Gestiona Solucions

Les cinc parades es troben ben senyalitzades i disposen d'informació d'horaris i recorreguts dels busos. De les 5 parades 2 tenen marquesina i espai per seure, i les altres 3 només compten amb la senyalització vertical de parada.

Nom de la parada	Informació	Marquesina
Ctra. de Valls (centre recreatiu, sentit Rourell)	Sí	No
Ctra. de Valls (marquesina centre recreatiu)	Sí	Sí
Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen	Sí	Sí
Ctra. de Valls - C. Gaudí	Sí	No
C. Del Morell	Sí	No

Taula. 3.4. Característiques de les parades de bus interurbà de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

8.1.1.1 Serveis de transport públic de Vilallonga del Camp

Vilallonga del Camp no disposa de transport públic urbà, únicament disposa d'una línia de bus interurbà, operades per Autocars Plana:

- Tarragona – La Pobla de Mafumet – El Morell – Vilallonga del Camp

A continuació, es mostren els horaris de pas de cada línia al seu pas per Vilallonga del Camp:

DE DILLUNS A DIVENDRES (feiners)					
TARRAGONA-VILALLONGA			VILALLONGA-TARRAGONA		
⁽¹⁾ 06'50	07'45	08'50	⁽³⁾ 07'04	⁽²⁾ 07'44	08'15
⁽¹⁾ 09'20	10'50	11'30	09'20	⁽¹⁾ 09'35	10'19
⁽²⁾ 11'50	12'50	13'50	11'20	12'20	⁽¹⁾ 13'09
14'20	⁽¹⁾ 14'50	15'50	13'24	14'20	⁽²⁾ 14'44
16'50	17'50	⁽²⁾ 18'20	15'20	⁽¹⁾ 15'49	16'20
18'50	⁽¹⁾ 19'20	19'50	17'20	18'20	19'20
21'00	22'00	----	19'39	20'20	⁽¹⁾ 20'33
----	----	-----	21'30	----	----

DISSABTES (feiners)					
TARRAGONA-VILALLONGA			VILALLONGA-TARRAGONA		
⁽¹⁾ 06'50	07'45	08'50	⁽³⁾ 07'09	08'15	09'20
⁽¹⁾ 09'20	10'50	11'50	⁽¹⁾ 09'34	10'19	11'20
12'50	13'50	14'20	12'20	13'24	14'20
⁽¹⁾ 14'50	15'50	16'50	15'20	⁽¹⁾ 15'49	16'20
17'50	18'50	⁽¹⁾ 19'20	17'20	18'20	19'20
19'50	21'00	22'00	20'20	⁽¹⁾ 20'33	21'30

DIUMENGES I FESTIUS					
TARRAGONA-VILALLONGA			VILALLONGA-TARRAGONA		
07'50	09'50	12'50	08'20	10'24	13'20
15'50	18'50	20'50	16'24	19'20	21'24

Fig. 3.7. Horaris bus interurbà Font: Ajuntament de Vilallonga del Camp

8.1.1.2 Sistema tarifari

El sistema tarifari que utilitza el municipi de Vilallonga del Camp és el que es troba dins el sistema de tarifes integrat de l'ATM del Camp de Tarragona. Aquest sistema de tarifes inclou: els serveis de rodalies del Camp de Tarragona, els serveis de bus interurbà de la comarca i els serveis de rodalies de Barcelona (R2 sud i R4) així com els serveis regionals.

Tarifes amb reducció vigents des del 15 de gener de 2024.

Títols ordinaris multiviatge

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

Nens i nenes de 4 a 16 anys

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

Títol	1 zona
T-16	Gratuït

Famílies monoparentals i nombroses

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

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

Bonificació per a persones en situació d'atur

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

Títol	1 zona
T-MES	6,30€

Targetes sense contacte

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

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

Fig. 3.8. Tarifes integrades del transport públic del Camp de Tarragona Font: ATM



Fig. 3.9. Zones de mobilitat del transport públic del Camp de Tarragona Font: ATM

8.1.2 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

Per realitzar un Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS), és essencial comprendre la funcionalitat de la xarxa viària destinada als desplaçaments motoritzats, ja que això permet classificar els diferents usos i, per tant, jerarquitzar la xarxa. Amb aquesta jerarquia viària definida, es pot aplicar un sistema de gestió específic per a cada tipologia de via.

Els espais o zones situats entre les vies bàsiques són àrees que es poden pacificar, com les conegudes zones 30 o zones de prioritat invertida, on es prioritza el pas de vianants i ciclistes per sobre dels vehicles motoritzats.

8.1.2.1 La jerarquització de la xarxa viària. La xarxa bàsica de circulació.

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

- Críteris de connectivitat (exterior/exterior-interior)
- Críteris de funcionalitat i usos
- Críteris de capacitat i dimensions viàries
- La intensitat mitjana diària de vehicles (IMD)

En base a aquests críteris, s'ha definit la xarxa bàsica de circulació del municipi, la qual és el conjunt de vies necessàries per a la mobilitat i connectivitat en vehicle privat.

La xarxa bàsica ha de contenir tot el sistema de vies d'accés al municipi i s'ha d'adequar a la demanda de la localitat. Per poder definir-la, s'han utilitzat aforaments manuals i automàtics en diferents punts del nucli urbà, els quals proporcionen dades sobre la intensitat del trànsit de varies seccions transversals i longitudinals de Vilallonga del Camp.

La connectivitat s'estableix entre:

- a) Entre Vilallonga del Camp i altres municipis
- b) Entre les pròpies vies d'accés
- c) Entre aquestes i la via bàsica de jerarquia inferior

La xarxa bàsica s'ha dividit en 4 categories:

- **VIES D'ACCÉS**

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

- **XARXA PRIMÀRIA O ESTRUCTURANT**

Són aquelles que suporten la comunicació des de les vies d'accés fins als barris del municipi, per això acostumen a ser grans artèries. Asseguren la connectivitat interna de la localitat. Són vies amb un trànsit elevat.

- **XARXA SECUNDÀRIA**

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

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

La xarxa local és aquella que no és necessària per a cobrir el trànsit general del municipi, té vocació residencial i és la més àmplia amb diferència. Està formada pels carrers que no queden englobats a cap altra de les categories anteriors, normalment Zones 30. La xarxa local del nucli urbà es caracteritza per donar prioritat al vianant, és a dir, són carrers de "prioritat invertida", amb compatibilitat de trànsits pel mateix espai; espai compartit: carrers de vianants amb control d'accessos per als vehicles acreditats i plataforma única; carrers Zona 30 amb espais segregats o compartits.

Distribució de la xarxa bàsica

La xarxa bàsica de Vilallonga del Camp s'estructura de la següent manera: l'accés al nucli urbà es divideix segons si s'accedeix des de la carretera T-722 direcció El Rourell (accés sud) o bé si s'accedeix des de la mateixa T-722 direcció la Pobla de Mafumet (accés nord) i per altra banda si s'accedeix per les carreteres TV-7223 i TV-7222.

Així doncs segons el plànol adjunt es considerarien:

- **Xarxa viària d'accés:** la carretera T-722 en els seus extrems amb el casc urbà, la TV-7223 en la zona que no es considera urbana i la TV-7222.
- **Xarxa viària primària:** la carretera T-722 i la carretera TV-7223 al seu pas per zona urbana.
- **Xarxa viària secundària:** resta de carrers del nucli urbà.

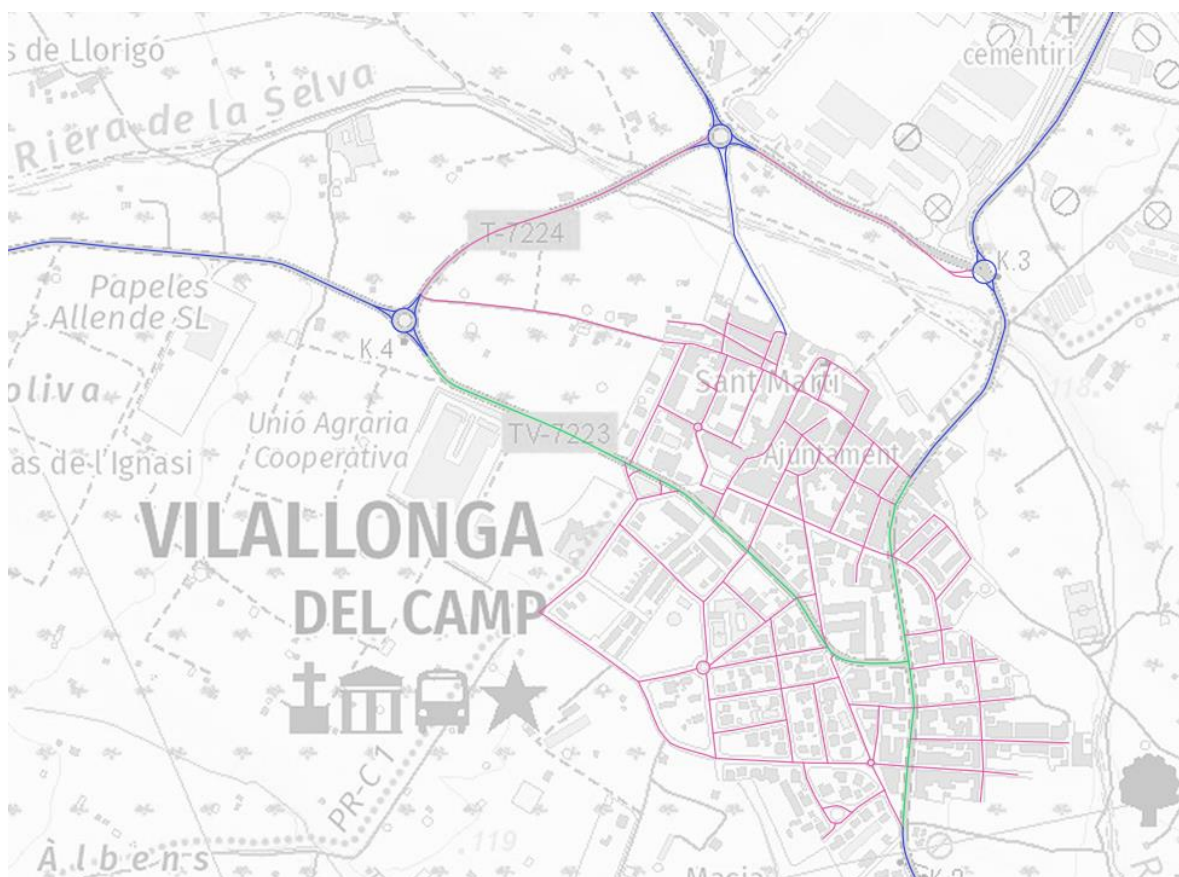


Fig. 3.10. Jerarquia de la xarxa viària de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

8.1.2.2 Inventari de sentits de circulació de la xarxa

Un cop realitzat l'inventari de sentits de circulació de la xarxa viària de Vilallonga del Camp, es poden realitzar noves propostes de reorganització d'alguns dels carrers per tal d'establir nous itineraris o bé posar ordre a la proposta actual.

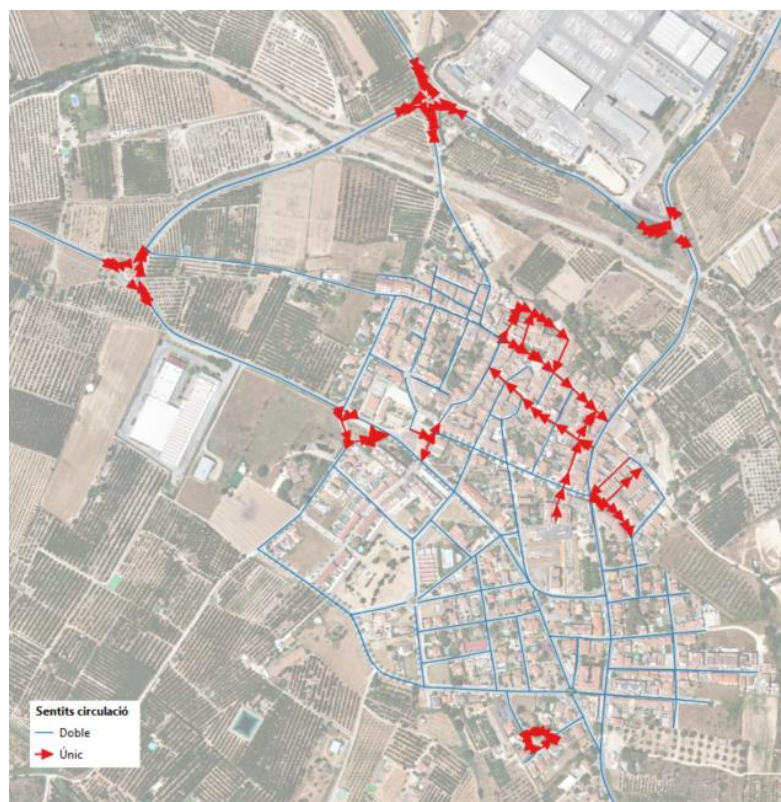


Fig. 3.11. Sentits de circulació de la xarxa viària de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

Els sentits de circulació de la xarxa viària de Vilallonga del Camp es defineixen segons la morfologia del tram de carrer i la seva ubicació. A la zona del casc antic del municipi els carrers són majoritàriament d'amplada estreta i s'han anat desenvolupant segons el creixement urbanístic de la zona sense seguir una lògica que permeti establir criteris de trànsit. És per aquest motiu que en aquesta zona del municipi hi trobem carrers de doble sentit i carrers d'un únic sentit. No obstant la majoria de carrers del casc antic finalitzen en un tram sense sortida i per aquest motiu són de doble sentit de circulació.

Pel que fa a la resta del municipi, predominen els carrers amb doble sentit de circulació. A diferència del casc antic, en aquests carrers hi predomina el doble sentit degut a que l'amplada dels carrers permet dissenyar un carril ascendent i un carril descendent.

8.1.3 APARCAMENT

S'ha inventariat les diferents places d'aparcament que hi ha el municipi, amb la finalitat de poder valorar i quantificar l'oferta d'estacionament. La majoria de les places representades són de tipologia no regulada, ja que no existeix ni zona blava ni zona de residents, ni espais ben delimitats per a l'ús d'aparcament.

En alguna de les vies principals i carrers del nucli urbà s'ha detectat una falta de regulació d'aparcament, provocant la presència de vehicles mal estacionats, dificultant el trànsit i el pas de persones i vehicles.

8.1.3.1 Tipologia d'aparcament

Al municipi de Vilallonga del Camp, trobem que la majoria de les places d'aparcament no es troben senyalitzades amb senyalització horitzontal. En certs aparcaments dissuasius i en certs carrers del nucli urbà aquesta senyalització no existeix i crea conflictes.

S'han inventariat 1.386 espais d'aparcament.

Tipologia	Places	Percentatge
Regulat	134	9,67%
No regulat	1.246	89,90%
Reserva	6	0,43%

Taula. 3.5. Places aparcament Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

El 89,90% de places d'aparcament de Vilallonga del Camp, corresponen a places d'estacionament no regulat. La resta de places es troben dividides en 134 places d'aparcament regulat i 6 places d'estacionament reservat.

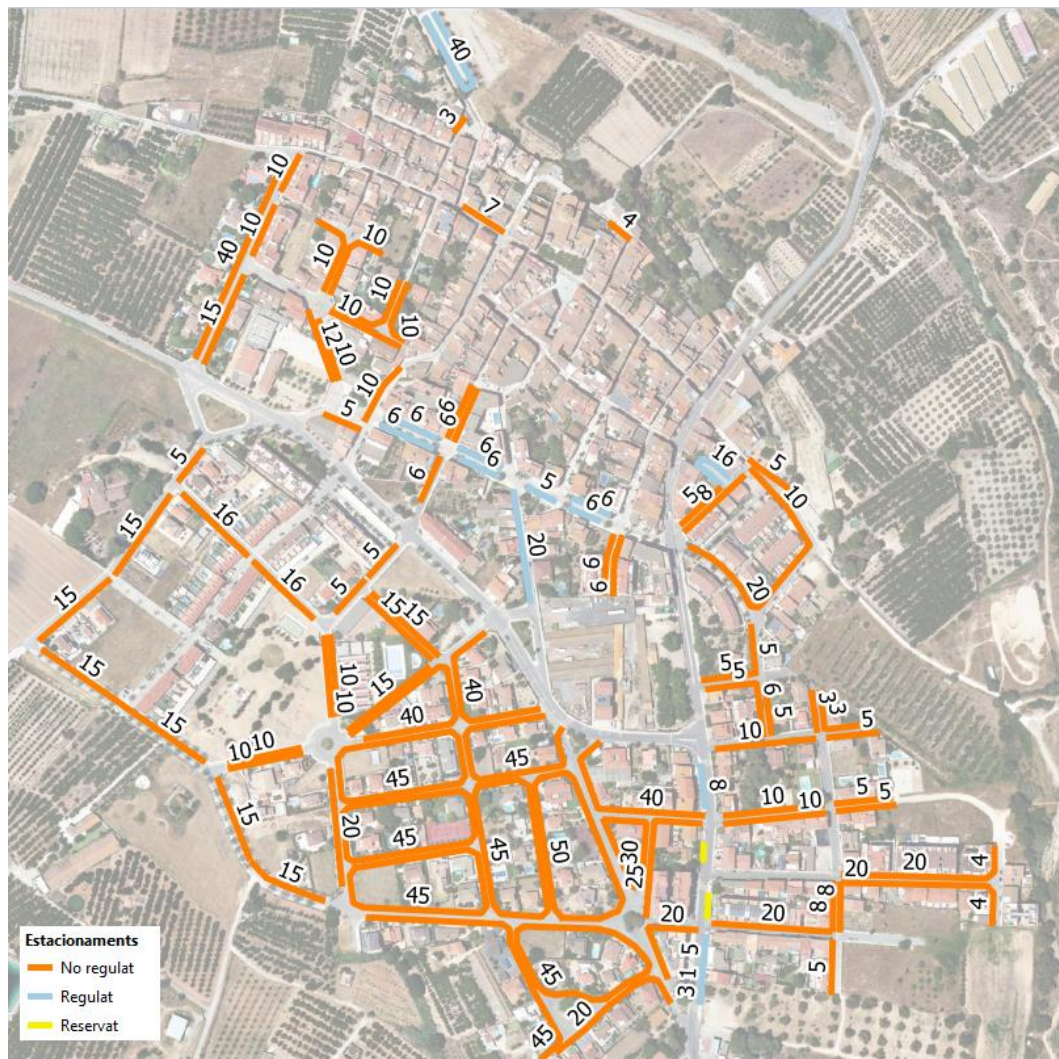


Fig. 3.12. Oferta d'estacionament al municipi de Vilallonga del Camp Font: Gestiona Solucions

8.1.3.2 Distribució urbana de mercaderies

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) destaquen que la gestió de la distribució urbana de mercaderies és un repte condicionat per múltiples factors que varien segons les característiques de cada municipi, cosa que complica l'aplicació de solucions estàndard eficaces en tots els casos.

Entre els factors determinants es troben la morfologia del municipi, el caràcter funcional i la grandària de les zones implicades, així com el tipus de receptor de les mercaderies, les característiques logístiques dels operadors i els interessos sovint contraposats dels agents implicats.

A més, les tendències de futur vinculades al comerç i a la logística, com el creixement del comerç electrònic, l'augment del nombre de comandes i la reducció de la seva mida, així com factors sociològics com la densificació o dispersió de la població, i les demandes d'una millor qualitat de vida (gràcies a un major nivell de renda), plantejaran nous desafiaments per a la distribució urbana i per als responsables de la seva gestió.

Pel que fa a la regulació del transport de mercaderies, aquesta està emparada per la LOTT (Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres) 16/1987 de 30 de juliol i pel ROTT (Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres) 1211/90 de 28 de setembre. Tanmateix, aquestes normatives només aborden aspectes específics, com el transport de vehicles amb excés de pes o dimensions i el transport de mercaderies perilloses.

Malgrat aquestes normatives, l'Ajuntament de Vilallonga del Camp, en sessió ordinària del dia 1 de març de 2018, va aprovar inicialment l'Ordenança reguladora de la circulació al terme municipal de Vilallonga del Camp. Aquesta ordenança a part de regular altres aspectes, estableix quina es la normativa al municipi en aquests sector de càrrega i descàrrega.

El capítol XI de la present ordenança diu així:

CAPÍTOL XI. CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

Article 33.- Règim general de la càrrega i descàrrega de mercaderies

Les operacions de càrrega i descàrrega es realitzaran per mitjà de vehicles autoritzats destinats al transport de mercaderies o de vehicles comercials o d'indústries, visualment identificats i hauran de complir estrictament les disposicions corresponents de la normativa vigent en matèria de circulació, així com aquelles de l'ordenança relatives a horaris, llocs habilitats i estada i parada en aquests. En aquesta ordenança s'entén per reserva de càrrega i descàrrega aquella limitació d'espai sobre la via pública amb la finalitat de realitzar les operacions de càrrega i descàrrega.

Com a mercaderies s'entenen els productes o eines que són objecte de trànsit comercial o suport de serveis. Als efectes d'aquesta ordenança s'entendran com a mercaderies perilloses les que així es defineixen en la legislació corresponent i aquelles que, no estant-hi expressament esmentades, hi siguin anàlogues.

Als efectes d'aquesta ordenança s'entendrà com a "pes total" el pes total màxim autoritzat (tara més càrrega màxima) d'un vehicle que figura en el seu permís de circulació, independentment que vagi o no carregat en part o en la seva totalitat.

La càrrega i descàrrega de mercaderies haurà de realitzar-se a l'interior dels locals comercials i industrials, sempre que reuneixin les condicions adequades.

L'obertura de nous locals d'aquesta classe, locals que per la seva superfície, finalitat i situació es pugui presumir racionalment que hauran de realitzar habitualment o amb especial intensitat operacions de càrrega i descàrrega, es subordinarà al fet que els seus titulars reservin l'espai interior suficient per desenvolupar aquestes operacions. Quan les condicions dels locals comercials o industrials no permetin la càrrega i descàrrega al seu interior, aquestes operacions es realitzaran a les zones reservades per a aquest fi a la via pública.

Article 34.- Creació de reserves de càrrega i descàrrega

1. Els serveis tècnics de l'Ajuntament instal·laran i senyalitzaran a la via pública totes les reserves d'estacionament que siguin necessàries per tal que, atenent a una adequada ordenació i concentració d'aquestes operacions, quedi satisfeta suficientment la demanda existent en cada zona. L'Ajuntament es reservarà la facultat de limitar-les o, fins i tot, suprimir-les en qualsevol moment, quan sigui necessari des del punt de vista de l'interès general, i tot això d'acord amb els següents criteris:

a) Densitat: quan les operacions de càrrega i descàrrega a realitzar, atesa la densitat d'establiments comercials, instal·lacions industrials o magatzems existents a la zona, siguin nombroses.

b) Dimensió: quan el volum de les operacions que es realitzin sigui considerat suficientment important, independentment del fet que es tracti o no d'una zona d'especial densitat.

c) Vialitat: quan, com a conseqüència de l'anàlisi del trànsit de la zona, es consideri aconsellable per facilitar la seguretat vial; o quan existeixi una àmplia zona afectada per disposicions municipals que prohibeixin l'estacionament o la detenció de vehicles, o bé quan ho aconselli la proximitat a illes de vianants tancades a la circulació de vehicles.

2. Les reserves d'ús exclusiu només s'atorgaran amb motiu de l'execució d'obres que comptin amb l'autorització municipal preceptiva, durant el temps que durin i només en el cas que aquestes operacions no puguin realitzar-se en el mateix solar. En cap cas s'atorgaran a particulars per a qualsevol altra finalitat.

Article 35.- Senyalització de les reserves de càrrega i descàrrega

1. Quan les reserves de càrrega i descàrrega es senyalitzin amb placa d'estacionament reservat, inclouran el text

“Càrrega i descàrrega”, així com l'horari, entenent-se que la reserva serà vigent de dilluns a dissabte (ambdós inclosos), excepte festius. En aquest cas, queda permès l'estacionament de turismes tant a les hores no indicades a la plaqueta, com en els dies festius.

2. Quan es tracti de senyalitzar una reserva de càrrega i descàrrega en zona en què està prohibit estacionar, es senyalitzarà amb el senyal d'estacionament prohibit amb plaqueta que indiqui “Excepte càrrega i descàrrega” i l'horari en què regeix la dita excepció. Els senyals de reserves d'estacionament s'acompanyaran amb caràcter general de marques vials reglamentàries.

3. L'espai d'horari previst en aquest tipus de reserves serà el que més endavant es defineix com a intensiu.

Article 36.- Modalitats de les operacions de càrrega i descàrrega

Les operacions de càrrega i descàrrega es diferenciaran als efectes d'aquesta ordenança en les següents modalitats:

- a) Segons el pes total màxim autoritzat (PTMA) del vehicle: vehicles dels quals el PTMA és menor o igual de 16 tones i vehicles dels quals el PTMA és major de 16 tones.
- b) Segons la zona del centre urbà on es realitza l'operació: vies de circulació ràpida o molt densa, carrers del casc antic.
- c) Segons l'hora en què s'efectua l'operació: horari de circulació intensa (de 8 a 13 hores i de 16 a 20 hores) i horari de circulació fluïda (de 20 a 8 hores i de 13 a 16 hores).

Article 37.- Casos particulars

1. Totes les operacions que es realitzin a la zona compresa al conjunt historicoartístic de la ciutat es desenvoluparan amb vehicles el PTMA els quals no superin les 3,5 tones.

2. Caldrà un permís municipal, que, en qualsevol cas, es sol·licitarà amb setanta dues hores d'antelació, en els casos següents:

- a) Quan la càrrega transportada o el pes màxim total autoritzat del vehicle objecte de l'operació superin els límits determinats en els senyals establerts.
- b) Quan amb motiu de realitzar una operació de càrrega i descàrrega sigui necessari interrompre el trànsit d'un determinat carrer. En aquest cas, el permís es concedirà preferentment per a l'horari comprès entre les 20.30 h i les 7.30 h.
- c) Quan s'hagin d'efectuar operacions amb vehicles definits per la normativa corresponent com a especials.
- d) Quan per motius especialment justificats sigui necessari situar el vehicle davant de la finca objecte de les operacions.

Article 38.- Normes específiques de la càrrega i descàrrega

1. Llevat d'autorització especial, les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies, materials o coses no estan autoritzades, ni pels propis transportistes, fora de l'horari establert per l'Ajuntament de Vilallonga del Camp i que s'especificarà a la senyalització vertical.

2. Els vehicles hauran de ser estacionats als llocs no prohibits per aquesta ordenança i en la forma més idònia per al ràpid compliment del seu objectiu i de manera que no obstaculitzin la circulació.

3. Els articles o materials que siguin objecte de càrrega i descàrrega no seran dipositats a terra, excepte autorització especial.

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

4. Durant les operacions, el vehicle s'estacionarà en general de forma paral·lela a la vorera i en el sentit de la circulació general, llevat que estigui expressament autoritzat l'estacionament en bateria en aquest indret.
5. Les operacions de càrrega i descàrrega hauran de fer-se amb el menor soroll possible i amb l'obligació de deixar netes la vorera i la calçada quan haguessin quedat brutes com a conseqüència de les operacions practicades.
6. Les mercaderies es carregaran o descarregaran cap al costat que quedi més proper a la vorera.
7. El vehicles de transport de mercaderies solament podran estacionar-se en les zones de càrrega i descàrrega durant el temps que duri aquesta activitat, que no podrà excedir els quinze minuts.

8.2 DEMANDA

8.2.1 MOBILITAT GLOBAL

La informació sobre la mobilitat global utilitzada per estimar el nombre de desplaçaments a Vilallonga del Camp prové de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona de l'any 2020, elaborada per l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona.

Les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona del 2020 han permès determinar el nombre total i el percentatge de desplaçaments realitzats en dia laborable per la població resident al municipi de Vilallonga del Camp i a la comarca del Tarragonès.

		Vilallonga del Camp		Tarragonès	
Intramunicipals		2.489	31,20%	514.517	60,00%
Intracomarcals		2.954	37,03%	144.905	16,90%
Camp de Tarragona	Alt Camp	932	11,68%	25.795	3,01%
	Baix Camp	1.309	16,41%	125.852	14,68%
	Conca de Barberà	0	0,00%	24.250	2,83%
	Priorat	61	0,76%	5.023	0,59%
Catalunya	Penedès	0	0,00%	1.209	0,14%
	RMB	115	1,44%	12.463	1,45%
	Terres de l'Ebre	72	0,90%	2.711	0,32%
	Ponent	0	0,00%	372	0,04%
	Reste de Catalunya	0	0,00%	220	0,03%
Fora de Catalunya		46	0,58%	273	0,03%
Total		7.978	100%	857.590	100%

Taula 3.6. Tipus de desplaçaments en dia laborable a Vilallonga del Camp i el Tarragonès.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

A Vilallonga del Camp s'han comptabilitzat 7.978 desplaçaments en un dia laborable, d'aquests desplaçaments 2.489 són intramunicipals (amb origen i destí dins del mateix municipi), i amb la resta de la comarca la xifra s'eleva fins a 2.954 desplaçaments, representant 37,03%; segurament moviments relacionats amb la mobilitat laboral o educativa. La resta de moviments representen el 31,77% del total, i fan referencia a la mobilitat de la població de Vilallonga del Camp amb altres regions de la zona.

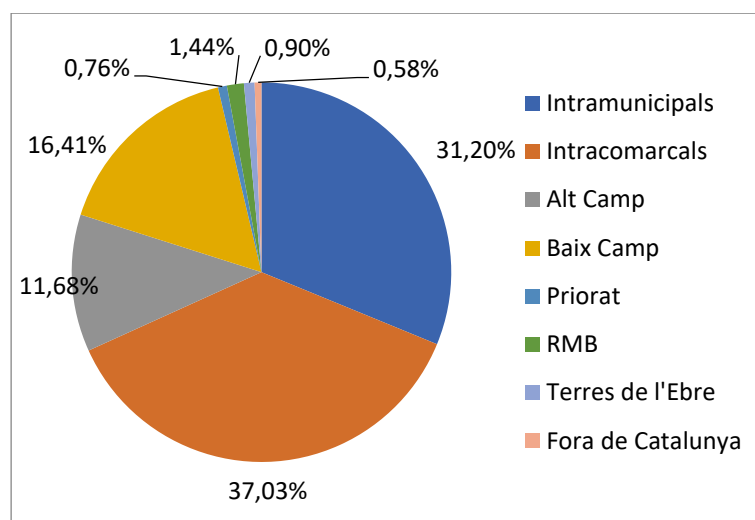


Fig. 3.13. Repartiment percentual dels desplaçaments de residents de Vilallonga del Camp.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

Si es tenen en compte aquestes dades i es relacionen en funció del tipus de mitjà de transport obtenim els següents resultats:

	Total	Modes actius		Transport públic		Vehicle privat	
Intramunicipals	2.489	1.767	71,0%	0	0,0%	722	29,0%
Resta del Tarragonès	2.954	272	9,2%	363	12,3%	2.319	78,5%
Resta de Camp de Tarragona	2.302	0	0,0%	85	3,7%	2.217	96,3%
Fora de Camp de Tarragona	233	0	0,0%	0	0,0%	233	100%
Total	7.978	2.039	25,56%	448	5,62%	5.491	68,83%

Taula 3.7. Desplaçaments en dia laborable a Vilallonga del Camp per mitjans de transport.

Font: Gestiona Solucions a partir de les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona (2020)

A partir d'aquestes dades es pot concloure que **el 68,83% dels desplaçaments de residents de Vilallonga del Camp en dia laborable es produeixen en vehicle privat, el 25,56% amb modes actius i el 5,62% amb transport públic.**

Tenint en compte l'ús de cada mitjà de transport dels habitants de Vilallonga del Camp, segons el desplaçament, el 71% dels desplaçaments intramunicipals i el 9,2% dels desplaçaments cap a la resta del Tarragonès es produeixen amb modes de transport actius. Els desplaçaments en transport públic representen un 12,3% en desplaçaments cap a la resta de la comarca i un 3,7% cap a la resta del Camp de Tarragona, principalment per les línies que passen pel municipi i que connecten amb altres modes de transport o municipis veïns. Tot i això el vehicle privat destaca per sobre de la resta de mitjans de transport en el moment en el què el desplaçament es produeix cap a la resta de la comarca 78,5%, cap a la resta de Camp de Tarragona 96,3% o bé fora d'aquest 100%.

8.2.2 MOBILITAT A PEU

L'oferta per a vianants ha de permetre una accessibilitat completa a tots els punts de la trama urbana, habitatge o activitat; però també cal establir una jerarquia, diferenciant entre els nivells mínims exigibles a qualsevol carrer i les necessitats d'aquella xarxa d'itineraris principals que tendeix a concentrar els itineraris més comuns.

A Vilallonga del Camp es registren 2.039 desplaçaments amb mitjans de transport actius en un dia laborable, dels quals 1.767 són intramunicipals i 272 es dirigeixen cap a altres municipis del Tarragonès. Aquests moviments representen el 25,56% del total de desplaçaments.

Tanmateix, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de 2020 no proporciona dades desglossades sobre els desplaçaments específicament a peu, cosa que impedeix conèixer el volum exacte d'aquests a Vilallonga del Camp.

Les característiques geogràfiques de Vilallonga del Camp condicionen l'ús reduït dels mitjans de transport actius, com caminar. Tot i que aquests mitjans són utilitzats principalment en desplaçaments intramunicipals, es constata que els desplaçaments a peu es limiten a l'extensió del municipi. La connexió a peu entre municipis és sovint complicada o inviable a causa de la manca d'infraestructures per a vianants a les carreteres interurbanes. En aquest context, els camins rurals poden esdevenir una alternativa segura i funcional per facilitar els desplaçaments a peu entre els diferents nuclis del municipi.

La mobilitat a peu a Vilallonga del Camp es concentra principalment als carrers del nucli urbà, especialment aquells amb plataforma única i menor trànsit de vehicles. La major part dels desplaçaments a peu s'orienten cap als principals equipaments comercials, com els locals de restauració o supermercats.

8.2.3 MOBILITAT AMB VEHICLE DE MOBILITAT PERSONAL (VMP)

A Vilallonga del Camp es registren 2.039 desplaçaments amb mitjans de transport actius en dies laborables, dividits entre desplaçaments intramunicipals (1.767) i cap a altres municipis del Tarragonès (272). Aquests moviments representen el 25,56 % del total de desplaçaments.

Tot i això, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de 2020 no proporciona dades desglossades sobre els desplaçaments amb mitjans de transport actius, cosa que impedeix conèixer el nombre total de trajectes amb bicicleta o VMP a Vilallonga del Camp. No obstant això, s'ha considerat que l'ús dels VMP és molt residual en municipis rurals amb menys de 10.000 habitants, com és el cas de Vilallonga del Camp. A més, **el municipi no disposa de carrils bici.**

Pel que fa a l'ús de la bicicleta, aquest s'associa principalment a activitats recreatives, més que a desplaçaments relacionats amb motius laborals o necessitats bàsiques, com fer compres. En aquest context, tant els camins rurals com les carreteres interurbanes poden jugar un paper destacat en la mobilitat amb bicicleta a Vilallonga del Camp.

8.2.4 MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

A Vilallonga del Camp es produeixen 448 desplaçaments amb transport públic, fet que suposa el 5,62% del total de desplaçaments en dia laborable, degut a les línies que passen pel municipi aquest desplaçaments es produeixen cap a la resta del Tarragonès 12,3% i cap a la resta del Camp de Tarragona 3,7%.

Al Camp de Tarragona, el 38,9% de la població declara utilitzar el transport públic segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2020. Aquest estudi també analitza els motius que influeixen en l'ús o la manca d'ús del transport públic a la regió.

Entre les raons principals per utilitzar aquest tipus de transport es troben dificultats per aparcar o la manca de vehicle privat, indicant que el transport públic actua com una alternativa clara i necessària al cotxe. Per contra, els factors que desincentiven el seu ús inclouen una oferta insuficient i una baixa freqüència de pas, aspectes que limiten la seva efectivitat com a opció de mobilitat competitiva. Aquestes dades reflecteixen la importància de millorar l'accessibilitat i la qualitat del servei per fomentar un ús més extens del transport públic a la zona.

8.2.5 MOBILITAT VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

El vehicle privat és el mitjà de transport predominant a Vilallonga del Camp, tant en els desplaçaments intracomarcals com en aquells dirigits cap a la resta del Camp de Tarragona i altres zones de Catalunya.

Segons les dades de l'EMQ del Camp de Tarragona del 2020, l'ús del vehicle privat a Vilallonga del Camp és coherent amb el patró observat en la majoria de municipis catalans amb menys de 10.000 habitants. Aquest fet també és així degut al nombre de places d'aparcament al municipi i manca d'infraestructures que incrementin l'ús de la bicicleta o altres mitjans de transport.

8.2.5.1 Recollida d'informació

Per a la recollida d'informació d'aquest apartat s'ha comptat amb el aforament manual que va realitzar l'empresa Gestiona Solucions el 7 de març de 2025 a la carretera de Valls (T-722) núm. 1.

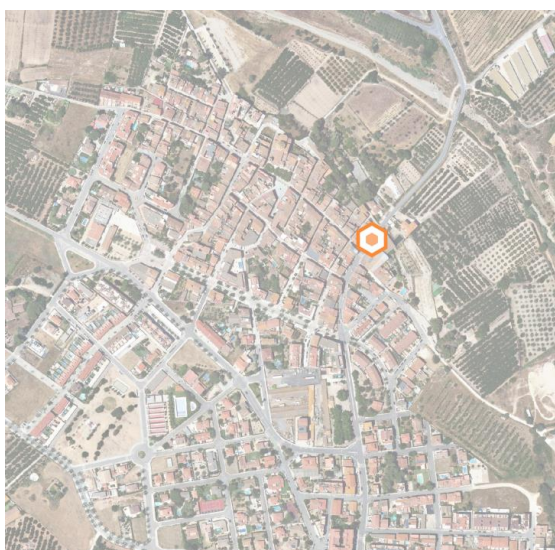


Fig. 3.14 Aforament manual. Font: Gestiona Solucions

8.2.5.2 Resultats dels aforaments

A partir d'aquest aforament es van poder obtenir els següents resultats per tal de caracteritzar la circulació de vehicles en dia laborable al municipi de Vilallonga del Camp (veure annex adjunt).

D'acord amb les dades obtingudes amb els aforaments observem que hi ha més trànsit en sentit El Morell que en sentit El Rourell, però la diferència és moderada.

Si analitzem la tipologia de vehicle observem que els vehicles lleugers són la gran majoria en tots dos sentits, aproximadament un 94-95% del total.

Pel que fa als vehicles pesants és més alt el volum en sentit el Rourell (5,4%), probablement per motius logístics o de distribució local.

Volum per sentit (IMD)	Sentit Vilallonga del Camp
Total	1.622
Lleugers	1.535
Pesants (>6m)	87
% de pesants	5,4%

Taula 3.8. IMD. Font: Diputació de Tarragona

8.2.6 APARCAMENT

Per conèixer la demanda actual d'aparcament al municipi, s'ha dut a terme un inventari dels vehicles estacionats a Vilallonga del Camp. En aquest estudi, s'han classificat les places d'aparcament segons la seva tipologia, incloent-hi també els casos d'indisciplina observats durant la recollida de dades.

Pel que fa a les 6 places reservades, es va registrar una ocupació del 0%, amb 0 places ocupades en el moment de l'inventari.

La major part de les places d'aparcament al municipi, però, corresponen a la tipologia no regulada. D'un total de 1.246 places d'aparcament no regulat, 457 estaven ocupades, la qual cosa representa un índex d'ocupació del 36,67%. Aquesta informació permet tenir una imatge clara de l'ús i la disponibilitat actual de les places d'estacionament a Vilallonga del Camp, i constitueix una base per planificar millores en la gestió de l'aparcament.

Tipologia	Places	Ocupació	Percentatge d'ocupació
Regulat	134	48	35,82%
No regulat	1.246	2	36,67%
Reserva	6	0	0%

Taula 3.9. Ocupació de l'aparcament de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

Durant el procés de recollida d'informació, es van identificar 9 vehicles estacionats de manera incorrecta al nucli de Vilallonga del Camp, catalogats com a casos d'indisciplina, la majoria al carrer Major i al carrer de la Muralla. Aquestes situacions poden generar conflictes en la circulació, reduir la visibilitat per a conductors i vianants i augmentar el risc d'accidents a la via pública.

La distribució de l'aparcament al municipi presenta particularitats segons les característiques urbanístiques de cada zona. A la part antiga del nucli de Vilallonga del Camp, la disponibilitat de places d'aparcament és limitada a causa de la configuració dels carrers, que són més estrets i sovint tenen plataforma única.

La zona sud de la carretera TV-7223 destaca per la seva oferta àmplia d'aparcament, amb una demanda generalment baixa. En la majoria dels carrers, l'ocupació no supera el 15%, excepte en alguns trams puntuals, on la xifra pot arribar al 30%. Aquesta diversitat d'escenaris reflecteix la necessitat de plantejar solucions adaptades a les particularitats de cada zona per optimitzar la gestió de l'aparcament al municipi.

8.2.7 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

Les externalitats del sistema de mobilitat són els efectes col·laterals que es generen com a conseqüència del funcionament del mode transport que s'utilitzi, tant si són beneficiosos com perjudicials, i que sovint no es reflecteixen directament en els costos que assumeixen els usuaris. Aquestes externalitats tenen implicacions importants per a la societat, el medi ambient i l'economia.

Entre els efectes negatius més destacats hi ha la contaminació atmosfèrica derivada de les emissions dels vehicles motoritzats, que contribueix al canvi climàtic i a problemes de salut pública, especialment malalties respiratòries. A aquesta problemàtica s'hi afegeix la contaminació acústica, especialment en zones urbanes, que afecta la qualitat de vida dels residents. La congestió viària també és una externalitat important, ja que provoca pèrdues de temps, un augment del consum energètic i nivells més elevats d'estrès entre els conductors. A més, el sistema de mobilitat pot incrementar l'accidentalitat, amb conseqüències greus per a la salut i la seguretat, i generar fragmentació del territori, afectant tant la biodiversitat com la cohesió social de les comunitats. Tot això es veu accentuat pel consum de sòl associat a infraestructures com carreteres i aparcaments, que redueix l'espai disponible per a usos naturals o agrícoles.

No obstant, el sistema de mobilitat també pot generar externalitats positives. Una xarxa de transport ben dissenyada impulsa el desenvolupament econòmic, facilitant el comerç, el turisme i l'accés als serveis bàsics. Alhora, l'ús de mitjans sostenibles, com la bicicleta, el transport públic eficient o la mobilitat a peu, contribueix a disminuir els impactes ambientals i a millorar la qualitat de vida de la ciutadania.

Per minimitzar les externalitats negatives i potenciar les positives, és essencial apostar per un sistema de mobilitat sostenible que fomenti mitjans alternatius al vehicle privat, com la millora del transport públic i la implementació de zones de baixes emissions. Al mateix temps, cal adaptar les infraestructures per fer-les més inclusives i respectuoses amb l'entorn, equilibrant les necessitats de desplaçament amb la preservació del medi ambient i el benestar de la població.

8.2.7.1 Seguretat viària

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit, en el seu Pla de Seguretat Viària 2024-2026 (PSV) manifesta la necessitat de seguir treballant per un espai continu de seguretat viària, tant en zona urbana com interurbana.

Els **objectius generals** del PSV són els següents:

- **Objectiu General 1.** Reduir el 2026 les víctimes mortals en sinistres de trànsit en tot l'àmbit territorial, concretament un 5% en àmbit urbà i un 20% en àmbit interurbà
- **Objectiu General 2.** Protegir els col·lectius vulnerables en el conjunt de la xarxa de mobilitat, reduint un 10% les víctimes mortals per atropellaments el 2026 respecte el 2019 i un 5% les víctimes mortals en sinistres de motocicleta i ciclistes pel mateix període
- **Objectiu General 3.** Protegir les persones grans i menors d'edat en el conjunt de la xarxa de mobilitat, reduint un 45% les persones grans mortes el 2026 respecte el 2019 i un 15% les persones menors d'edat mortes pel mateix període. També es vol incrementar un 15% el nombre de persones ateses pels serveis d'atenció a les víctimes en relació al 2023
- **Objectiu General 4.** Reduir la preponderància del consum d'alcohol, altres drogues i psicofàrmacs, l'excés de velocitat, les distraccions i la irrupció de fauna com a principals causes concurrents en els sinistres i molt especialment en els sinistres amb víctimes mortals, el 2026 respecte el 2019
- **Objectiu General 5.** Millorar la qualitat ambiental i mitigar l'impacte de l'emergència climàtica en la mobilitat, reduint la quota modal del trànsit privat en la regió metropolitana, reduint les emissions del trànsit privat i els factors de retenció.

8.2.7.2 Medi Ambient

La Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, desenvolupada posteriorment pel Reial decret 102/2011 el qual integra la directiva europea, són el marc jurídic a Catalunya pel que fa a l'avaluació de la qualitat de l'aire.

A Vilallonga del Camp, no hi ha dades que recullin la qualitat de l'aire, però al municipi veí de Puigdelví sí que hi ha una estació fixa que aporta les següents dades:

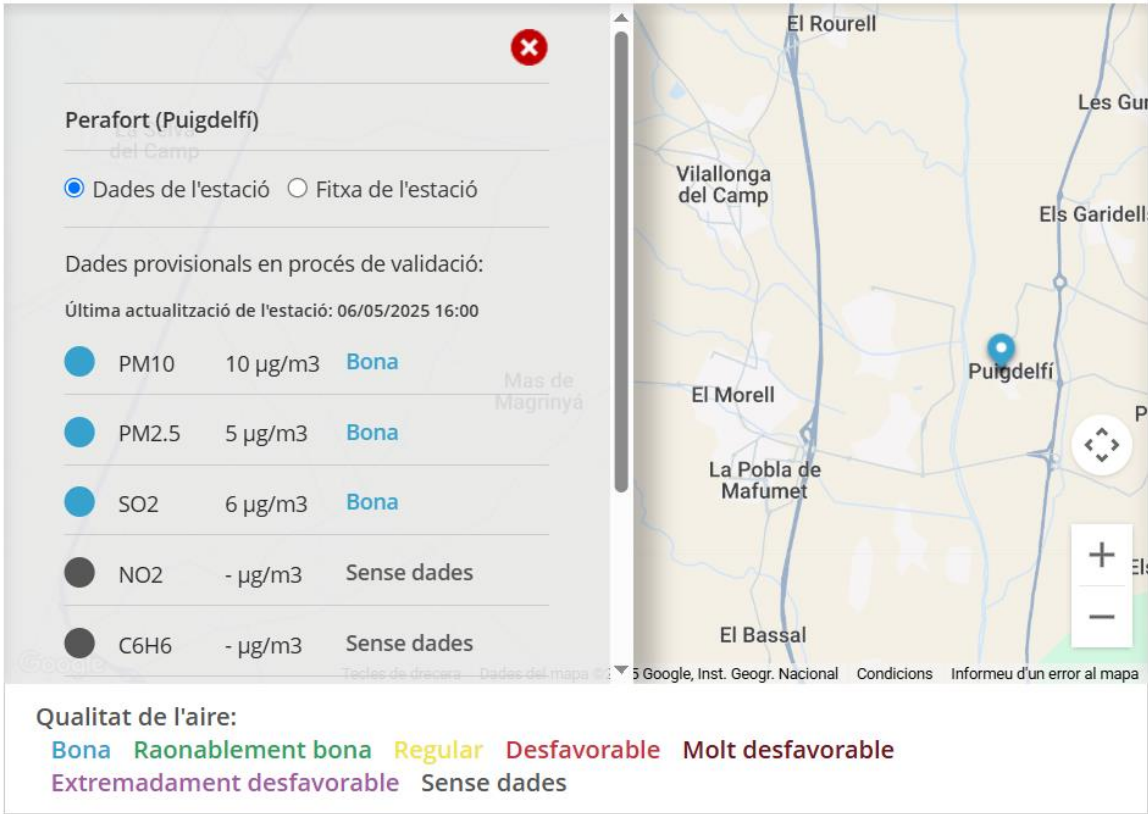


Fig. 3.15 Paràmetres de qualitat de l'aire a Puigdelfí. Font: Medi Ambient GENCAT

Els valors pels quals es determina la qualitat de l'aire són els següents:

Contaminants (base temporal de càlcul)		Nivell de ICQA (concentració en µg/m³, excepte pel CO que són en mg/m³)					
		Bona	Raonablement bona	Regular	Desfavorable	Molt desfavorable	Extremadament desfavorable
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	1-hora	0-40	41-90	91-120	121-230	231-340	>340
Partícules en suspensió PM10	24-hores	0-20	21-40	41-50	51-100	101-150	>150
Partícules en suspensió PM2,5	24-hores	0-10	11-20	21-25	26-50	51-75	>75
Ozó troposfèric (O ₃)	8-horari	0-50	51-100	101-130	131-240	241-380	>380
Diòxid de sofre (SO ₂)	1-hora	0-100	101-200	201-350	351-500	501-750	>750
Monòxid de carboni (CO)	1-hora	0-2	3-5	6-10	11-20	21-50	>50
Benzè (C ₆ H ₆)	1-hora	0-5	6-10	11-20	21-50	51-100	>100
Sulfur d'hidrogen (H ₂ S)	1-hora	0-25	26-50	51-100	101-200	201-500	>500

Fig. 3. 16 Classificació de valors de qualitat de l'aire. Font: Medi Ambient GENCAT

8.2.7.3 Percepció de la mobilitat

En relació als punts anteriors, s'ha elaborat una enquesta que ha estat exposada a la població de Vilallonga del Camp entre 21 de Gener de 2025 i 21 de Febrer de 2025, a un total de 117 ciutadans.

L'estructura de l'enquesta era la següent:

1. Gènere
2. Franja d'edat
3. Quina és la seva situació laboral?
4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina/estudiar?
5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?
6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?
7. A quines hores es desplaça de forma habitual?
8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?
9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?
10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?
11. Fa ús de les zones d'aparcament habilitades fora del nucli urbà per evitar aparcar als carrers estrets?
12. Considera suficient l'oferta de transport públic al municipi?
13. Com valoraria la freqüència del transport públic al seu municipi?
14. Com valoraria la connexió del transport públic amb altres mitjans de transport?
15. Considera que hi ha suficients carrils bici al municipi?
16. Considera que hi ha prou zones per a vianants segures i accessibles?
17. Té en compte criteris ambientals a l'hora d'escollir el mitjà de transport?
18. Si disposés de millor transport públic, deixaria d'utilitzar el vehicle privat?
19. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar
20. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

Les respostes obtingudes en van ser 117 amb els següents resultats:

1. Gènere

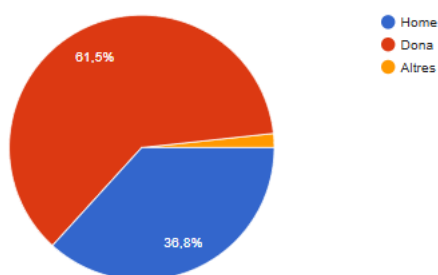


Fig. 3.17 Gènere persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

2. Franja d'edat

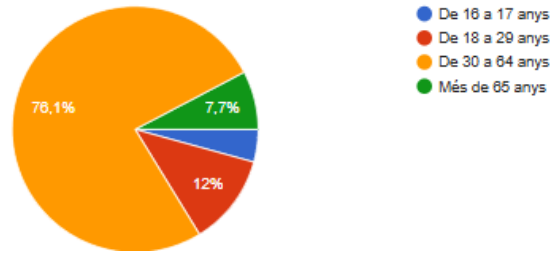


Fig. 3.18 Franja edat persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

3. Quina és la seva situació laboral?

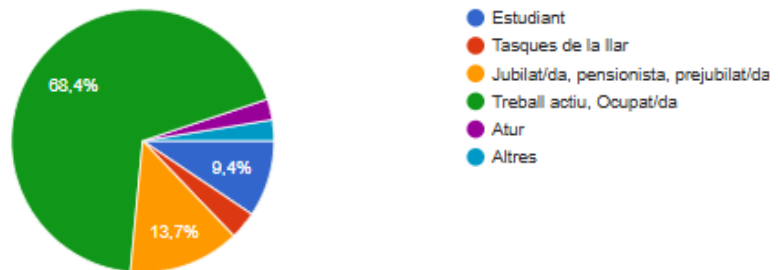


Fig. 3.19 Situació laboral persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina?

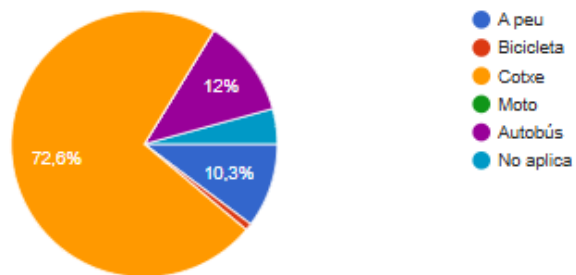


Fig. 3.20 Desplaçament viatges feina. Font: Gestiona Solucions

5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?

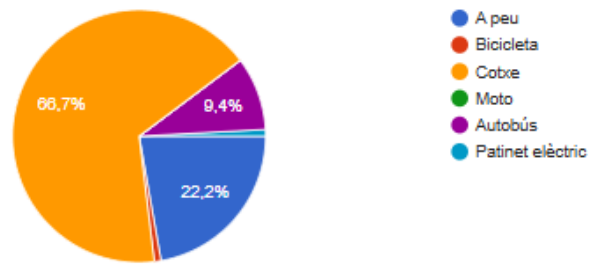


Fig. 3.21 Mode de desplaçaments particulars. Font: Gestiona Solucions

6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?

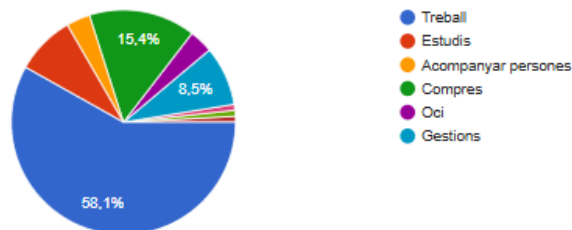


Fig. 3.22 Motiu dels desplaçaments. Font: Gestiona Solucions

7. A quines hores es desplaça de forma habitual?

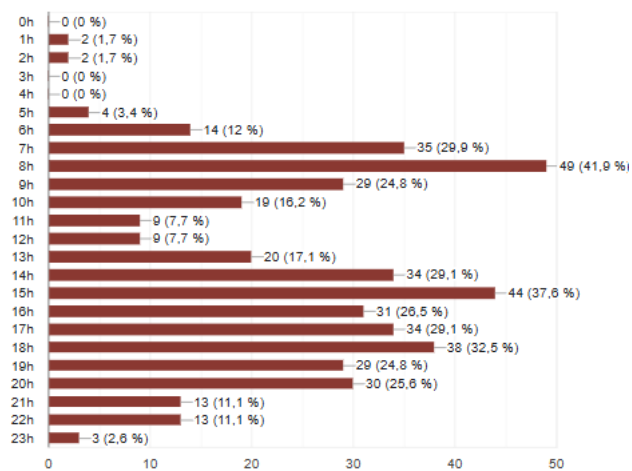


Fig. 3.23 Hores de desplaçament de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?

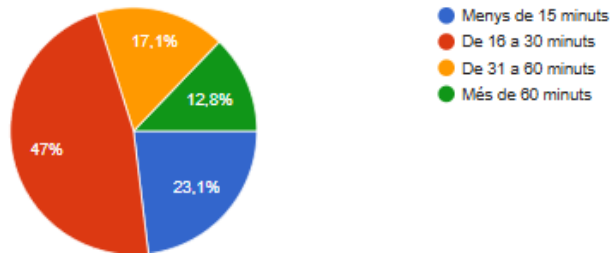


Fig. 3.24 Durada dels desplaçaments de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?

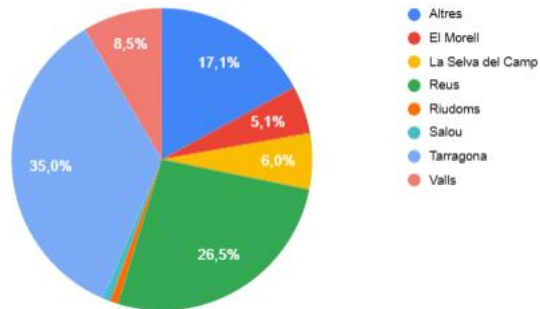


Fig. 3.25 Població de destinació dels desplaçaments. Font: Gestiona Solucions

10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?

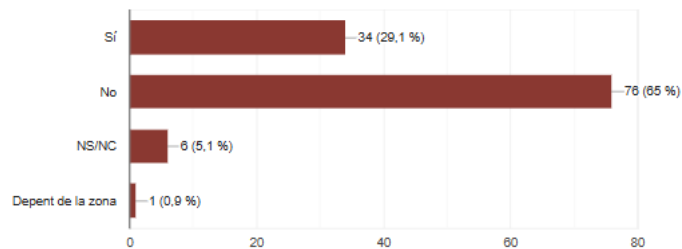


Fig. 3.26 Oferta d'aparcament al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

11. Fa ús de les zones d'aparcament habilitades fora del nucli urbà per evitar aparcar als carrers estrets?

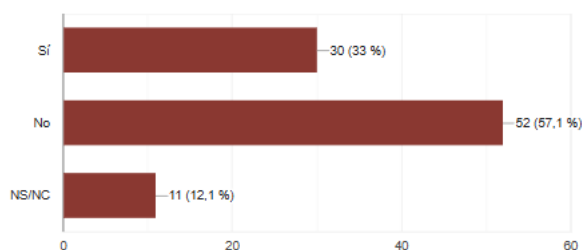


Fig. 3.27 Oferta d'aparcament al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

12. Consideres suficient l'oferta transport públic al municipi?

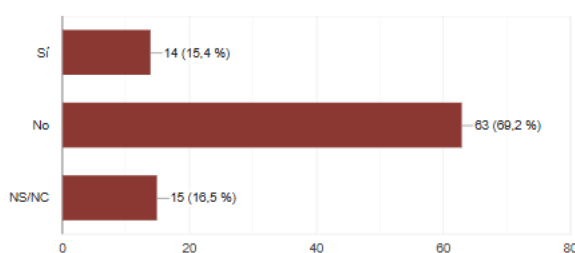


Fig. 3.28 Oferta de transport públic al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

13. Com valoraria la freqüència del transport públic al seu municipi?

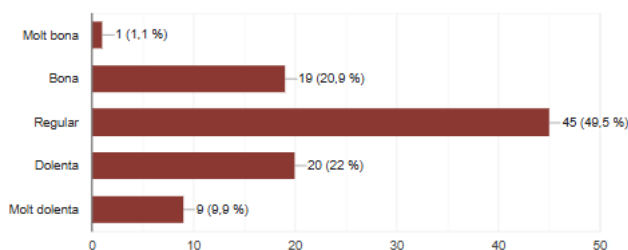


Fig. 3.29 Freqüència transport públic al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

14. Com valoraria la connexió del transport públic amb altres mitjans de transport?

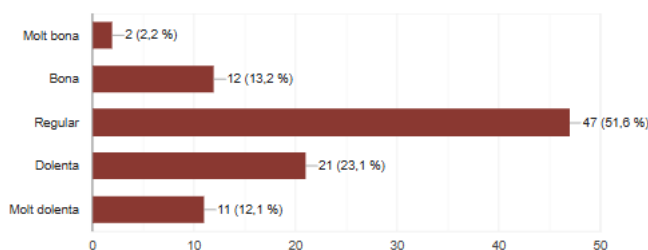


Fig. 3.30 Connexió transport públic al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

15. Considera que hi ha suficients carrils bici al municipi?

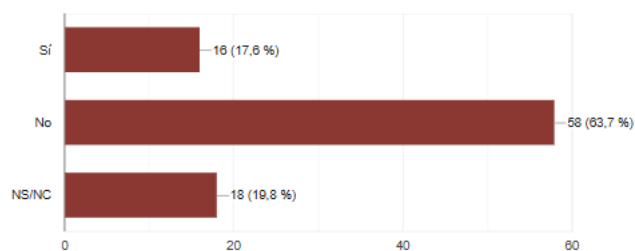


Fig. 3.31 Carrils bici al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

16. Considera que hi ha prou zones per a vianants segures i accessibles

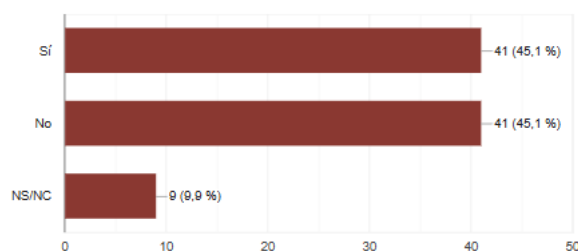


Fig. 3.32 Zones segures per vianants al municipi de Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

17. Té en compte criteris ambientals a l'hora d'escollir el mitjà de transport?

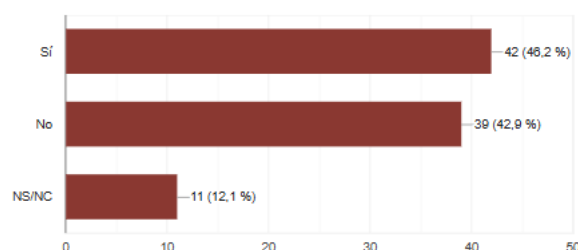


Fig. 3.33 Criteris ambientals del transport a Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

18. Si disposés de millor transport públic, deixaria d'utilitzar el vehicle privat?

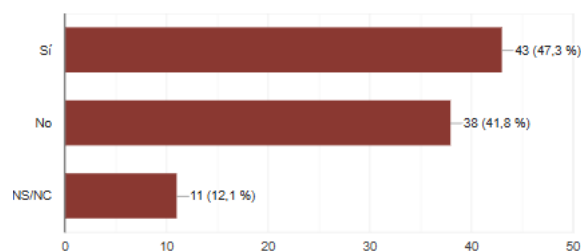


Fig. 3.34 Relació transport públic i privat a Vilallonga del Camp. Font: Gestiona Solucions

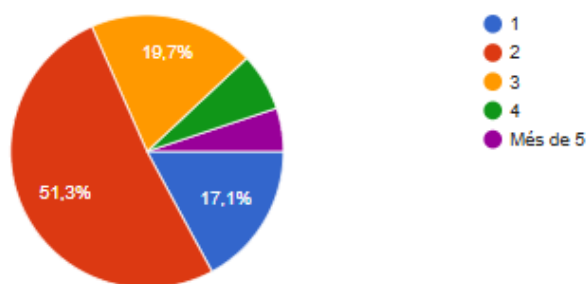
19. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar

Fig. 3.35 Nombre de vehicles de la unitat familiar. Font: Gestiona Solucions

20. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

- Falta paso de peatones en la carretera de Valls enfrente de la parada del bus que va a Tarragona
- Trajectes llargs per anar a Tarragona, mala connexió en ciutats properes com Reus
- La freqüència d'autobusos no és poca, però sí que hi ha molt limitada la destinació: no hi ha cap manera d'arribar en transport públic a la Selva del Camp, poble que està al costat; ni a Alcover, que es troba també molt a prop de Vilallonga.
- regular els carres que fosin d'una sola direcció d'una sola direcció i regula
- El problema es la falta de civisme, la gent té que anar amb cotxe a la mateixa porta, tot i tenim un bon aparcament a molt poca distancia, i no ja cap municipal que els digui res, es una falta de civisme, or la falta de accions contundents
- Per anar a comprar estem obligats a agafar el cotxe
- Caldria una mena de trenet, electric, que donés la volta per ha tot el municipi
- Pel que fa la freqüència de viatges, crec que el transport públic està massa centrat en Tarragona i es deixen de banda itineraris cap a d'altres nuclis com Valls, tot i ser un nucli proper i molt industrialitzat on molta gent s'ha de desplaçar per feina. En el meu cas, trobo que no hi ha combinacions apropiades per la mobilitat d'un familiar que s'hi ha de desplaçar per feina cada matí.
- Que es respectin els bados que paguem i no aparquin a les portes amb bado.
- Heu de posar ordre al casc antic
- Caldria estudiar l'increment de possibilitats de moure's amb autobús o transport públic
- No hi ha regulació de l'ús de patinets elèctrics ni tampoc de bicis en zones verdes de joc infantil
- Les connexions de transport public entre pobles haurien de ser més completes.
Exemple: Per anar a la Selva del Camp, cal anar fins a Tarragona o Reus per fer la connexió.
- Muchas calles las personas aparkan sus coches en carriles de STOP o entrada y salida de calle. Un claro ejemplo es la manzana de la calle brugent, donde las callas son de doble sentido y no lo respetan para la hora de aparcar. Solicito y exijo que se valore esta situación y vigilen y busquen una solución.
- M'agradaria que s'augmentes l'oferta d'autobusos: més destinacions, més horaris, etc...

- Caldria millorar les voreres del poble ja que si vius a la zona propera al Morelli has d'anar al centre, per la Carretera de Valls és molt estret i poc segur.
- Usar el transport públic és impossible. El bus dona molts tombos i es fa etern i inviable per al dia a dia.
- Cada vegada és més difícil aparcar i es posen prohibicions que fan que sembli una ciutat gran com Barcelona i depenent de per qui és multa amb molta facilitat posant cartells pocs clars i pocs ebandos O pregons. I depenent de qui no se li diu res com tindre una terrassa d'un bar a la carretera sense tindre permís, donar menjar als gats del carrer al nostre portal i ningú fa res tot i posar instància. Depenent quin partit polític hi hagi al poble s'obren uns carrers O és tallen uns carrers per la seva circulació.
- He utilizado el autobús durante un tiempo para ir a trabajar porque me sale más barato y es la opción más ecológica y si funcionasen bien, la opción más cómoda. Pero en las dos primeras semanas el autobús no se presentó dos veces ,tuve que coger el siguiente, pasando 50 min en la calle a las 7 de la mañana a 4 grados y llegué tarde a mi trabajo. La tercera semana llegó con 20 min de retraso .Los plana no son de fiar
- Horari i connexions d'autobús nefast
- Es nota que es un poble ja que la gent no utilitza les voreres per caminar, sino la carretera, i molt sovint has de parar o invadir el carril contrari perquè la gent passeja per la carretera. Per un altre costat molts carrers de doble sentit estan ocupats per vehicles aparcats i no poden circular dos cotxes a l'hora. Molts carrers només s'hauria de aparcar en un costat.
- Falta aparcament al centre o aprop del centre del poble. La vorera de la carretera de Valls és massa estreta i perillosa ja que molts dels arbres de les cases invaeixen les voreres.
- Reduir la velocitat y
- No hi ha convinacions amb transport públic per anar a cap lloc , per exemple La Selva del camp o Reus, i per anar a Tarragona no hi ha una bona convinació sempre va ple i donas moltes voltes
- Es un poble petit urba y amb Antigüedad ,si es fa moltes millores de movilitat , las personas descapasitadas k no poden camina com als altres no podran ana a cap lloc, algunas vegadas al vulgue fe millores es fa,tot al contrari !!!
- S'hauria de reduir l'accés dels vehicles a la plaça de la Pau sobretot a la sortida de l'escola ja que és àrea de joc de nens
- Més zones peatonals al voltant de l'escola i carrils bici per moure't des de totes les zones del poble
- Más bandas rugosas para que no corran tanto los coches.
- La mobilitat a cadira de rodes o cotchet no es pot a vilallonga. Les voreres no estan adaptades i existeixen molts obstacles en mig majoritàriament enllumenat i senyals trànsit.
- La mobilitat està molt mal distribuïda.
- Qui te cotxe hauria de tenir un pàrquing, per guardar lo
- Coches no segurs al carrer ja que hi ha bandalisme
- El trayecta de vila a tgn es fa molt llarg ,en la de voltes q fa el bus,sobretot a constanti,cuan avegadas van un bus de vila i un q surt de constanti al'hora

- De Vilallonga a Tarragona la durada del viatge són 40-60 minuts depenent del trànsit, es fan 6 parades a Constantí, estaria bé que el viatge fos més curt i n'hi haguessin més.
- Al carrer Gaudí seuria de aparcar 15 días a un costat y 15 días alaltre
- El poble no està gens bé conectat amb cap altre poble. No es pot anar a La Selva, que està molt aprop. Per anar al Morell has d'esperar molta estona entre bus i bus. Per anar a Tarragona, que és a 15/20 mins en cotxe, triges 50 min i l'horari del bus es dolent. No pot anar a Reus desde Vilallonga, sinó que has d'anar al Morell i, des d'allí, a Reus. Com que l'horari es tan dolent, si agafes el bus a l'hora d'anar a classe pels matins, el bus s'omple tant que de vegades es gairebé impossible baixar a la parada per la quantitat de gent que hi ha al passadís de peu.
- Millor connexió amb reus i la selva del camp
- Dificultad de baixar i pujar les aceres per falta de rampes
- Fa molt falta un pipi-can degut que son moltes les macotes del municipi.
- Falten connexions amb Reus i l'estació del Camp amb transport públic
- Creació de més aparcaments

Taula 3.10. Comentaris de les persones enquestades. Font: Gestiona Solucions

8.3 SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

1

La mobilitat a Vilallonga del Camp es pot definir com altament dependent del vehicle privat, **amb dèficits estructurals en accessibilitat i escassa presència de modes sostenibles**, malgrat una bona connectivitat externa. És una mobilitat funcional però desequilibrada, amb reptes importants en termes d'accessibilitat universal, infraestructura per a vianants i bicicletes, i gestió eficient del transport públic i de mercaderies.

2

La configuració i les característiques urbanístiques de Vilallonga del Camp fan que el **vehicle privat sigui el mitjà de transport predominant**. La manca d'una xarxa de transport públic eficient i infraestructures adaptades per a modes de transport alternatius, reforcen la dependència del cotxe per als desplaçaments, tant dins del municipi com cap a altres localitats. Això evidencia la necessitat de repensar la mobilitat per fomentar opcions més sostenibles i accessibles per a tots els residents.

3

El transport públic a Vilallonga del Camp és limitat en freqüència i cobertura, fet que condiciona la mobilitat quotidiana i dificulta l'accés als serveis bàsics. Aquesta insuficiència és percebuda per la ciutadania com una de les principals limitacions del sistema actual. Cal reforçar el compromís amb el transport públic mitjançant la millora de les connexions, l'adaptació a les necessitats reals i la promoció d'una alternativa real al vehicle privat, avançant cap a una mobilitat més sostenible i equitativa.

4

La infraestructura viària interna de Vilallonga del Camp, especialment al nucli antic, presenta una **manca de jerarquització i ordenació funcional**. Hi ha molts carrers estrets amb doble sentit, sense prioritats definides entre vianants i vehicles, fet que genera conflictes i inseguretat. Cal establir una jerarquia clara i incorporant criteris de pacificació per millorar la seguretat, l'accessibilitat i la convivència entre modes.

5

El nucli antic de Vilallonga del Camp presenta **problemes d'aparcament** derivats de la manca de regulació. El 90% de places no estan senyalitzades ni gestionades, fet que provoca desordre, vehicles mal estacionats i dificulta la mobilitat en carrers estrets. Aquesta situació afecta la seguretat viària i la convivència amb vianants. L'EMUS recomana implantar **mesures de regulació i ordenació** per millorar l'eficiència i la seguretat de l'estacionament.

6

Vilallonga del Camp gaudeix d'una **molt bona connexió viària externa**, amb accés proper a la N-240, A-27 i AP-7, així com a estacions de tren de les línies R13 i R14. Aquesta situació afavoreix els desplaçaments laborals i logístics cap a Tarragona, Reus o Valls. Tot i això, el transport públic local no aprofita aquest avantatge, ja que l'oferta és molt limitada. Cal **millorar la connexió entre el municipi i aquestes infraestructures** per oferir una alternativa real al vehicle privat.

7

La concentració d'activitat al centre urbà genera un augment de desplaçaments, amb molts serveis i equipaments al mateix espai. Això pot provocar conflictes entre vehicles i vianants, especialment en zones amb molt trànsit. Per evitar-ho, és important garantir passos de vianants adaptats i voreres àmplies i accessibles. Això assegura la seguretat i facilita la mobilitat de tots. Una bona planificació millora la convivència i l'accessibilitat a la zona.

8

Falta d'aparcaments regulats o dissuasius: Només un 9,7% de les places d'aparcament estan regulades. La manca de regulació fomenta aparcaments incorrectes i no hi ha estratègia clara de gestió d'estacionament per afavorir la rotació o els usos mixtos.

9

L'absència d'una xarxa estructurada de carrers segurs per a la mobilitat activa implica que el municipi no compta amb rutes dissenyades expressament per garantir la seguretat i la continuïtat dels desplaçaments a peu o en bicicleta entre els barris i els equipaments. Això dificulta l'accés a serveis importants, com escoles, centres de salut, comerços o àrees d'oci, ja que les persones es veuen obligades a compartir les vies amb els vehicles motoritzats.

10

La percepció ciutadana **sobre l'estacionament a Vilallonga del Camp destaca un problema de civisme i convivència**, especialment a causa de vehicles mal estacionats que dificulten el trànsit i l'ús adequat de l'espai públic. Aquesta situació genera tensions entre els usuaris i posa en relleu la necessitat d'implementar mesures que fomentin el respecte per les normes d'estacionament, així com la possible regulació d'algunes zones per millorar l'ordenació i l'accessibilitat al municipi.

9 ESTUDI D'ALTERNATIVES I DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

A partir de la diagnosi i l'anàlisi de les mancances detectades en els diferents àmbits de la mobilitat al municipi de Vilallonga del Camp, s'estableixen un seguit d'objectius i línies estratègiques per a poder definir les actuacions.

9.1 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

9.1.1 OBJECTIU 1

Promoure un canvi en l'estructura de la mobilitat local mitjançant la reducció progressiva de l'ús del vehicle privat, fomentant formes de desplaçament més sostenibles, saludables i eficients, que permetin una mobilitat més equitativa, accessible i respectuosa amb l'entorn urbà i ambiental de Vilallonga del Camp.

Línies estratègiques:

- Fomentar l'ús de modes de transport alternatius (caminar, bicicleta, patinet elèctric) mitjançant campanyes de sensibilització i millora d'infraestructures.
- Desenvolupar una xarxa de mobilitat activa que connecti barris, equipaments i punts d'interès de manera segura i accessible.

9.1.2 OBJECTIU 2

Adaptar l'estructura viària del municipi per establir una jerarquia clara de carrers, amb criteris de pacificació i funcionalitat, que permetin una convivència segura i eficient entre vehicles, vianants i bicicletes, especialment als espais de major complexitat com el nucli antic.

Línies estratègiques

- Establir una jerarquia viària clara que prioritzi la mobilitat activa i la pacificació del trànsit al nucli antic i zones escolars.
- Redissenyar carrers i interseccions conflictives per millorar la seguretat viària i la convivència entre usuaris.

9.1.3 OBJECTIU 3

Optimitzar l'ús de l'espai públic destinat a l'aparcament mitjançant una regulació efectiva i sistemes de control que afavoreixin la rotació, evitin l'ocupació indeguda i contribueixin a millorar la mobilitat general, la seguretat i la convivència veïnal.

Línies estratègiques:

- Implantar zones d'aparcament regulades i dissuasives per millorar la rotació i evitar l'ocupació indeguda de l'espai públic.
- Desenvolupar una estratègia de gestió integral de l'estacionament que contempli senyalització, control i sanció dels estacionaments incívics.

9.1.4 OBJECTIU 4

Garantir que tots els espais públics i itineraris urbans siguin accessibles, segurs i còmodes per a totes les persones, independentment de la seva edat o capacitat, mitjançant intervencions que promoguin una mobilitat inclusiva i afavoreixin l'ús equitatiu de l'espai comú.

Línies estratègiques:

- Adequar les voreres i passos de vianants per garantir l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda, cotxets i bicicletes.
- Crear entorns escolars i de serveis bàsics segurs i accessibles per fomentar desplaçaments actius entre tota la ciutadania.

9.1.5 OBJECTIU 5

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

Línies estratègiques:

- Desenvolupar campanyes educatives i activitats de participació ciutadana per divulgar els beneficis de la mobilitat sostenible i els seus impactes positius en el medi ambient i la qualitat de vida.
- Fomentar l'adhesió ciutadana a iniciatives locals com el Dia sense Cotxes, rutes escolars segures i programes de mobilitat activa.

9.1.6 OBJECTIU 6

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.

Línies estratègiques

- Realitzar un seguiment exhaustiu de les actuacions plantejades i fer-ne una valoració.

10 ACCIONS DE MILLORA A DESENVOLUPAR**10.1 PROPOSTES D'ACTUACIONS**

Les propostes són l'instrument dissenyat per abordar els problemes de mobilitat actuals identificats durant la fase de diagnosi. Les mesures d'actuació desenvolupades impacten diversos modes de transport, amb l'objectiu de millorar la mobilitat en general.

10.1.1 MOBILITAT A PEU

- Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.

10.1.2 MOBILITAT AMB BICICLETA

- Campanya local de conscienciació adreçada a tota la ciutadania per promoure l'ús de la bicicleta, el patinet elèctric i els desplaçaments a peu.
- Implementació d'infraestructura específica per afavorir l'ús de modes sostenibles.
- Disseny i senyalització d'itineraris prioritaris per a vianants i bicicletes que connectin els equipaments municipals i els centres d'atracció i generació de viatgers.

10.1.3 MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

- Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.

10.1.4 SEGURETAT VIÀRIA I PUNTS CONFLICTIUS

- Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.
- Identificació i remodelació de punts amb alta conflictivitat
- Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.
- Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles.

10.1.5 APARCAMENT

- Realització d'un inventari i reordenació dels espais d'aparcament existents.
- Condicionar un espai a l'accés sud o est del municipi per a ús com a aparcament dissuasiu.

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

- Millorar la informació i formació de la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.
- Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.
- Incentivar la celebració de dies emblemàtics que apostin per una mobilitat sostenible, com per exemple el Dia sense cotxes, la setmana de la mobilitat sostenible, etc.
- Millorar la informació dirigida a la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.

10.1.7 DESENVOLUPAMENT I SEGUIMENT DE L'EMUS

- Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que asseguri el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives.
- Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació.

10.2 PROGRAMA DE DESENVOLUPAMENT

Per un bon programa de desenvolupament, és necessari establir prioritats d'execució entre totes les propostes tenint en compte el període de vigència de l'estudi realitzat (entre 6 i 8 anys) des de la seva aprovació. Per tant, s'estableixen tres fases de desenvolupament o execució de les propostes segons la durada següent:

- Fase 1: Curt termini (entre 0 i 3 anys)
- Fase 2: Mig termini (entre 3 i 6 anys)
- Fase 3: Llarg termini (+ de 6 anys)
-

Aquestes fases aniran acompanyades del grau de prioritats específica a cada actuació, basada en diversos factors com la urgència de l'acció, el cost, els recursos disponibles, graduat per colors de la manera següent:

- Prioritat baixa
- Prioritat mitjana
- Prioritat alta

Això significa que una actuació pot ser prioritària però alhora requerir una coordinació complexa o un cost considerable, per la qual cosa es podria assignar a la Fase 3.

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

Objectiu	Línia estratègica	Núm.	Proposta	Fase execució	Grau de Prioritat	Cost (IVA inclòs)
Promoure un canvi en l'estructura de la mobilitat local mitjançant la reducció progressiva de l'ús del vehicle privat, fomentant formes de desplaçament més sostenibles, saludables i eficients, que permetin una mobilitat més equitativa, accessible i respectuosa amb l'entorn urbà i ambiental de Vilallonga del Camp.	Fomentar l'ús de modes de transport alternatius (caminar, bicicleta, patinet elèctric) mitjançant campanyes de sensibilització i millora d'infraestructures.	1.1	Campanya local de conscienciació adreçada a tota la ciutadania per promoure l'ús de la bicicleta, el patinet elèctric i els desplaçaments a peu.	Fase 1	Prioritat mitjana	5.000,00 €
		1.2	Implementació d'infraestructura específica per afavorir l'ús de modes sostenibles.	Fase 1	Prioritat mitjana	25.000,00 €
	Desenvolupar una xarxa de mobilitat activa que connecti barris, equipaments i punts d'interès de manera segura i accessible.	1.3	Disseny i senyalització d'itineraris prioritaris per a vianants i bicicletes que connectin els equipaments municipals i els centres d'atracció i generació de viatgers.	Fase 2	Prioritat mitjana	10.000,00 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

Adaptar l'estructura viària del municipi per establir una jerarquia clara de carrers, amb criteris de pacificació i funcionalitat, que permetin una convivència segura i eficient entre vehicles, vianants i bicicletes, especialment als espais de major complexitat com el nucli antic.	Establir una jerarquia viària clara que prioritzi la mobilitat activa i la pacificació del trànsit al nucli antic i zones escolars..	2.1	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.	Fase 2	Prioritat mitjana	5.000,00 €
		2.2	Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.	Fase 2	Prioritat baixa	25.000,00 €
	Redissenyar carrers i interseccions conflictives per millorar la seguretat viària i la convivència entre usuaris.	2.3	Identificació i remodelació de punts amb alta conflictivitat	Fase 1	Prioritat mitjana	30.000,00 €
Optimitzar l'ús de l'espai públic destinat a l'aparcament mitjançant una regulació efectiva i sistemes de control que afavoreixin la rotació, evitin l'ocupació indeguda i contribueixin a millorar la mobilitat general, la seguretat i la convivència veïnal.	Implantar zones d'aparcament regulades i dissuasives per millorar la rotació i evitar l'ocupació indeguda de l'espai públic.	3.1	Condicionar un espai a l'accés sud o est del municipi per a ús com a aparcament dissuasiu.	Fase 3	Prioritat mitjana	20.000,00 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

	Desenvolupar una estratègia de gestió integral de l'estacionament que contempli senyalització, control i sanció dels estacionaments incívics.	3.2	Realització d'un inventari i reordenació dels espais d'aparcament existents.	Fase 1	Prioritat baixa	5.000,00 €
<i>Garantir que tots els espais públics i itineraris urbans siguin accessibles, segurs i còmodes per a totes les persones, independentment de la seva edat o capacitat, mitjançant intervencions que promoguin una mobilitat inclusiva i afavoreixin l'ús equitatiu de l'espai comú.</i>	Adequar les voreres i passos de vianants per garantir l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda, cotxets i bicicletes.	4.1	Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles.	Fase 2	Prioritat mitjana	5.000,00 €
		4.2	Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.	Fase 1	Prioritat alta	25.000,00 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

	Crear entorns escolars i de serveis bàsics segurs i accessibles per fomentar desplaçaments actius entre tota la ciutadania.	4.3	Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.	Fase 2	Prioritat mitjana	15.000,00 €
<i>Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.</i>	Desenvolupar campanyes educatives i activitats de participació ciutadana per divulgar els beneficis de la mobilitat sostenible i els seus impactes positius en el medi ambient i la qualitat de vida.	5.1	Millorar la informació dirigida a la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.	Fase 1	Prioritat mitjana	Sense cost
		5.2	Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.	Fase 1	Prioritat mitjana	5.000,00 €
	Fomentar l'adhesió ciutadana a iniciatives locals com el Dia sense Cotxes, rutes escolars segures i programes de mobilitat activa.	5.2	Incentivar la celebració de dies emblemàtics que apostin per una mobilitat sostenible, com per exemple el Dia sense cotxes, la setmana de la mobilitat sostenible, etc.	Fase 1	Prioritat baixa	5.000,00 €

ÀREA DE CONCERTACIÓ I ASSISTÈNCIA MUNICIPAL

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.	Realitzar un seguiment exhaustiu de les actuacions plantejades i fer-ne una valoració.	6.1	Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que assegurí el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives. Fase 1 Fase 2 Fase 3	Prioritat mitjana	Sense cost
		6.2	Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació. Fase 1 Fase 2 Fase 3		

11 ANNEXES

ANNEX 1. ENQUESTES	67
ANNEX 2. DADES D'ACCIDENTALITAT	69
ANNEX 3. FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES	71
ANNEX 4. REPORTATGE FOTOGRÀFIC	100
ANNEX 5. AFORAMENTS MANUALS	106

ANNEX 1. ENQUESTES

L'estructura de l'enquesta feta amb l'eina Google Forms va ser la següent:

1. Gènere
2. Franja d'edat
3. Quina és la seva situació laboral?
4. Mobilitat ocupacional: Com es desplaça majoritàriament per anar a la feina?
5. Mobilitat personal: Com es desplaça majoritàriament de manera particular?
6. Quin és el motiu principal pel que s'ha de desplaçar?
7. A quines hores es desplaça de forma habitual?
8. Quina durada tenen els seus desplaçaments?
9. Quina és la població de destinació del seu desplaçament habitual?
10. Consideres suficient l'oferta de places d'aparcament al municipi?
11. Fa ús de les zones d'aparcament habilitades fora del nucli urbà per evitar aparcar als carrers estrets?
12. Considera suficient l'oferta de transport públic al municipi?
13. Com valoraria la freqüència del transport públic al seu municipi?
14. Com valoraria la connexió del transport públic amb altres mitjans de transport?
15. Considera que hi ha suficients carrils bici al municipi?
16. Considera que hi ha prou zones per a vianants segures i accessibles?
17. Té en compte criteris ambientals a l'hora d'escollir el mitjà de transport?
18. Si disposés de millor transport públic, deixaria d'utilitzar el vehicle privat?
19. Quants vehicles a motor disposa la seva unitat familiar
20. Altres comentaris que vulgui fer constar en relació a la mobilitat al seu municipi.

Els resultats de l'enquesta s'han incorporat en el punt 3.2.7.3 Percepció de la mobilitat.

ANNEX 2. DADES D'ACCIDENTALITAT

A partir de l'anuari estadístic d'accidents i TCA a la xarxa de carreteres de la DIPTA de l'any 2023 i 2024 s'han obtingut les següents dades a la carretera **T-722**:

- Accidents mortals: 0
- Accidents greus: 0
- Accidents lleus: 3
- Accidents ponderats: 0

A partir de l'anuari estadístic d'accidents i TCA a la xarxa de carreteres de la DIPTA de l'any 2020 i 2024 s'han obtingut les següents dades a la carretera **TV-7222**:

- Accidents mortals: 0
- Accidents greus: 0
- Accidents lleus: 2
- Accidents ponderats: 0

A partir de l'anuari estadístic d'accidents i TCA a la xarxa de carreteres de la DIPTA de l'any 2020, 2021, 2022, 2023 i 2024 s'han obtingut les següents dades a la carretera **TV-7223**:

- Accidents mortals: 0
- Accidents greus: 1
- Accidents lleus: 4
- Accidents ponderats: 0

ANNEX 3. FITXES ACTUACIONS/PROPOSTES

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.1

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure un canvi en l'estructura de la mobilitat local mitjançant la reducció progressiva de l'ús del vehicle privat, fomentant formes de desplaçament més sostenibles, saludables i eficients, que permetin una mobilitat més equitativa, accessible i respectuosa amb l'entorn urbà i ambiental de Vilallonga del Camp.

2. Títol de l'actuació:

Campanya local de conscienciació adreçada a tota la ciutadania per promoure l'ús de la bicicleta, el patinet elèctric i els desplaçaments a peu.

3. Descripció actuació:

Organització d'una campanya de sensibilització municipal dirigida a tota la ciutadania, amb l'objectiu de promoure hàbits de mobilitat sostenible i reduir la dependència del vehicle privat.

La campanya posaria el focus en l'ús de:

- La bicicleta
- El patinet elèctric
- Els desplaçaments a peu

Accions incloses:

- Cartelleria i senyalètica urbana amb missatges clars i positius.
- Materials audiovisuals i publicacions digitals a xarxes socials, web municipal i premsa local.
- Tallers i xerrades a escoles i instituts sobre seguretat i beneficis ambientals.
- Rutes guiades i activitats lúdiques en cap de setmana (Pedalada popular, "Camina i descobreix el teu poble").

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
• Subvencions de l'IDAE • Fons Europeus Next Generation EU • Diputació de Tarragona • Ajuntament de Vilallonga del Camp • Patrocini privat local (comerços, empreses de bicicletes o serveis tècnics)	• Nombre d'activitats realitzades (tallers, xerrades, rutes guiades...). • Nombre de participants totals i per grup d'edat (especialment infants, joves i famílies). • Abast de la difusió digital (visites al web municipal, interaccions en xarxes socials). • Increment de l'ús de modes sostenibles (enquestes posteriors als participants i observació directa a punts clau). • Satisfacció ciutadana (enquesta breu de valoració).

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Promoure un canvi en l'estructura de la mobilitat local mitjançant la reducció progressiva de l'ús del vehicle privat, fomentant formes de desplaçament més sostenibles, saludables i eficients, que permetin una mobilitat més equitativa, accessible i respectuosa amb l'entorn urbà i ambiental de Vilallonga del Camp.

2. Títol de l'actuació:

Implementació d'infraestructura específica per afavorir l'ús de modes sostenibles.

3. Descripció actuació:

Execució d'un conjunt d'actuacions físiques i urbanístiques per facilitar, protegir i promoure l'ús de la bicicleta, el patinet elèctric i els desplaçaments a peu a Vilallonga del Camp. L'objectiu és fer del municipi un espai més amable, segur i atractiu per als modes de transport sostenibles.

Intervencions previstes:

- Instal·lació de carrils bici segregats en vies principals, amb connexions segures entre barris, centres escolars, poliesportiu, estació i centre urbà.
- Creació de ciclocarrils i carrers 30 en vies secundàries per compartir trànsit reduït entre bicicletes i vehicles.
- Punts d'aparcament segur per a bicicletes i patinets en zones estratègiques (mercat, escoles, Ajuntament...).
- Millora de voreres i passos de vianants: ampliació, eliminació de barreres arquitectòniques i paviment antilliscant.
- Il·luminació eficient i mobiliari urbà (bancs, papereres) per fer més atractius els desplaçaments a peu.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	25.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	• Nombre de quilòmetres de carril bici o ciclocarril implantats. • Nombre i localització de nous aparcaments de bicicletes/patinets instal·lats. • Millores d'accessibilitat en voreres i passos de vianants executades. • Increment de l'ús de modes sostenibles mesurat mitjançant comptadors o observació puntual. • Satisfacció ciutadana (enquesta d'usuari/a i comerços pròxims).

FITXA D'ACTUACIÓ: 1.3

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure un canvi en l'estructura de la mobilitat local mitjançant la reducció progressiva de l'ús del vehicle privat, fomentant formes de desplaçament més sostenibles, saludables i eficients, que permetin una mobilitat més equitativa, accessible i respectuosa amb l'entorn urbà i ambiental de Vilallonga del Camp.

2. Títol de l'actuació:

Disseny i senyalització d'itineraris prioritaris per a vianants i bicicletes que connectin els equipaments municipals i els centres d'atracció i generació de viatgers.

3. Descripció actuació:

Planificació i execució d'una xarxa d'itineraris segurs, accessibles i visibles per a vianants i ciclistes que connectin els principals equipaments municipals (escoles, centres de salut, equipaments esportius, espais públics) i zones generadores de desplaçaments (comerços, mercat, estació de tren).

Fases i accions:

- Diagnosi prèvia dels recorreguts més utilitzats i anàlisi dels punts conflictuosos o insegurs.
- Disseny dels itineraris prioritzant la seguretat i la comoditat, amb amplada suficient i eliminació de barreres arquitectòniques.
- Instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara i estètica, incloent informació d'orientació, distàncies i recomanacions.
- Incorporació de punts d'ombra, bancs i elements de descans al llarg dels itineraris.
- Difusió de mapes i rutes accessibles en suport digital i físic.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:

Fase 2

6. Estimació cost (en €):

10.000 €

7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	• Nombre de quilòmetres d'itineraris dissenyats i senyalitzats. • Percentatge de connexió directa entre equipaments i punts d'interès principals. • Reducció dels punts conflictius o amb risc detectats prèviament. • Nivell de satisfacció dels usuaris mesurat a través d'enquestes o grups de treball. • Increment del trànsit de vianants i bicicletes en aquestes rutes, mesurat per comptadors o observacions

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.1

1. Objectiu a què fa referència:

Adaptar l'estructura viària del municipi per establir una jerarquia clara de carrers, amb criteris de pacificació i funcionalitat, que permetin una convivència segura i eficient entre vehicles, vianants i bicicletes, especialment als espais de major complexitat com el nucli antic.

2. Títol de l'actuació:

Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (jerarquia viària): Definir les vies principals del municipi on es concentra el pes del trànsit, establint al mateix temps altres tipus de vies que es poden pacificar per fomentar l'ús d'altres modes de transport més sostenibles.

3. Descripció actuació:

L'actuació consisteix en definir una jerarquia clara de les vies públiques per redistribuir el trànsit, reduir la congestió i fomentar modes de transport més sostenibles (a peu, en bicicleta o transport públic). Les accions clau són:

1. Classificació de les vies segons la seva funció:

- **Vies principals (arterials):** Carrers amb major flux de trànsit motoritzat (ex: eixos de connexió amb municipis veïns o accés a zones industrials). S'hi permetrà trànsit de vehicles, però amb mesures de seguretat reforçada (semàfors, límits de velocitat, etc).
- **Vies secundàries (col·lectores):** Carrers amb trànsit moderat, on es prioritzarà la convivència entre vehicles, vianants i bicicletes (ex: carrils bici protegits, passos elevats per vianants).
- **Vies locals pacificades** (zones 30 km/h): Carrers residencials, escolars o comercials amb límit de velocitat a 30 km/h, ampliació de voreres, prioritat vianant i elements de pacificació de trànsit.
- **Zones de prioritat peatonal:** Àrees centríques o comercials convertides en semipeatonals o peatonals (ex: horaris restringits per vehicles o tancament permanent).

2. Mesures per a cada tipus de via:

- Vies principals:
 - Millora de la capacitat amb carrils exclusius per a transport públic o vehicles compartits.
 - Instal·lació de semàfors intel·ligents que adaptin els temps de pas segons el flux.
- Vies secundàries:
 - Integració de carrils bici segregats i ampliació de voreres.
- Vies locals:
 - Implementació de zones 30 km/h, amb senyalització clara i elements físics que obliguin a reduir la velocitat.

○ Zones peatonals: ▪ Eliminació de l'aparcament en superfície i creació de places o àrees verdes. 3. Connexió amb altres modes de transport: ○ Garantir l'accés segur a parades de transport públic, aparcaments dissuasius i xarxa ciclista des de totes les vies principals. 4. Participació ciutadana i ajustos: ○ Enquestes als veïns per identificar punts conflictius i tallers de co-disseny per a les zones pacificades.	
4. Àmbit d'actuació:	
Vilallonga del Camp	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	• Reducció de la congestió: Dades de temps de desplaçament en hores punta a les vies principals. • Augment de la mobilitat sostenible: Percentatge de desplaçaments a peu, en bici o transport públic. • Seguretat viària: Disminució d'accidents a les vies pacificades • Qualitat de l'espai públic: Enquestes de satisfacció sobre les zones peatonals

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Adaptar l'estructura viària del municipi per establir una jerarquia clara de carrers, amb criteris de pacificació i funcionalitat, que permetin una convivència segura i eficient entre vehicles, vianants i bicicletes, especialment als espais de major complexitat com el nucli antic.

2. Títol de l'actuació:

Revisar i actualitzar la senyalització per a vehicles, ordenar els sentits de circulació i establir un pla de sentits únics, si és necessari, per millorar l'eficiència i seguretat viària.

3. Descripció actuació:

L'actuació pretén analitzar i actualitzar tota la senyalització vertical i horitzontal existent en el municipi per garantir que sigui coherent, clara i eficaç, així com redefinir els sentits de circulació per millorar la fluïdesa del trànsit i augmentar la seguretat, especialment en zones de carrers estrets o conflictius.

Accions principals:

- Realitzar un estudi detallat de l'estat actual de la senyalització i la configuració dels carrers.
- Identificar carrers amb problemes de congestió, conflictes o inseguretat viària.
- Proposar i implantar sentits únics en carrers on sigui necessari per evitar col·lisions i millorar el flux.
- Renovar i homogeneïtzar la senyalització horitzontal (pintura, passos de vianants, línies d'estacionament) i vertical (senyals de trànsit, indicadors de velocitat, direccions).
- Informar i sensibilitzar la ciutadania sobre els canvis implementats per garantir una correcta adaptació.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	25.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	• Quantitat de carrers amb sentits únics implementats i la seva incidència en la fluïdesa del trànsit. • Reducció dels accidents i incidències de trànsit a les zones intervencionades. • Millora en el temps mitjà de desplaçament dins del municipi (mesurat abans i després de l'actuació). • Nivell d'acceptació i percepció de seguretat per part de la ciutadania (enquestes).

FITXA D'ACTUACIÓ: 2.3

1. Objectiu a què fa referència:

Adaptar l'estructura viària del municipi per establir una jerarquia clara de carrers, amb criteris de pacificació i funcionalitat, que permetin una convivència segura i eficient entre vehicles, vianants i bicicletes, especialment als espais de major complexitat com el nucli antic.

2. Títol de l'actuació:

Identificació i remodelació de punts amb alta conflictivitat

3. Descripció actuació:

L'objectiu d'aquesta actuació és detectar els punts crítics dins de Vilallonga del Camp on es produeixen conflictes freqüents entre vehicles, bicicletes i vianants, així com situacions de risc per a la seguretat viària. Un cop identificats aquests punts, es proposaran mesures concretes de remodelació per reduir la conflictivitat, millorar la fluïdesa del trànsit i garantir una convivència més segura i còmoda per a tots els usuaris.

Accions clau:

- Realització d'un estudi de camp i anàlisi de dades d'accidents i queixes veïnals per localitzar punts conflictius.
- Participació ciutadana per recollir percepcions i suggeriments sobre zones problemàtiques.
- Redisseny d'interseccions, passos de vianants, cruïlles i carrers estrets amb solucions com illes de pacificació, reductors de velocitat, passos elevats, ampliació de voreres o creació de zones de visibilitat millorada.
- Millora de la senyalització i il·luminació en aquests punts.
- Seguiment i avaluació continuada després de la intervenció per garantir l'eficàcia de les mesures.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	30.000€
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp Servei Català de Trànsit Diputació de Tarragona	• Nombre de punts conflictuosos identificats i intervenits. • Reducció en el nombre d'incidents i accidents a les zones remodelades. • Millora en la fluïdesa del trànsit i la percepció de seguretat (enquestes a veïns i usuaris). • Augment de la utilització de la mobilitat activa en zones pacificades. • Temps de resposta i execució de les remodelacions des de la detecció fins a la finalització.

FITXA D'ACTUACIÓ: 3.1

1. Objectiu a què fa referència:

Optimitzar l'ús de l'espai públic destinat a l'aparcament mitjançant una regulació efectiva i sistemes de control que afavoreixin la rotació, evitin l'ocupació indeguda i contribueixin a millorar la mobilitat general, la seguretat i la convivència veïnal.

2. Títol de l'actuació:

Condicionar un espai a l'accés sud o est del municipi per a ús com a aparcament dissuasiu.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació consisteix en la creació d'aparcaments gratuïts situats estratègicament a les entrades del nucli urbà, prop de les vies d'accés principals (com autopistes o carreteres comarcals).

L'objectiu és incentivar que els conductors deixin els vehicles privats en aquests punts i utilitzin modes de transport sostenibles (autobusos, bicicletes, o vianants) per accedir al centre.

Els aparcaments inclouran senyalització clara, connexions amb transport públic, i mesures de seguretat (il·luminació, càmeres). Això redueix el trànsit al centre, millora la qualitat de l'aire i alleugereix la demanda d'aparcament en zones urbanes congestionades.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:

Fase 3

6. Estimació cost (en €):

20.000 €

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilallonga del Camp

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- **Reducció del trànsit al centre:** Disminució del % de vehicles privats que entren al nucli urbà (mesurat amb comptadors de trànsit).
- **Ús dels aparcaments dissuasius:** Nombre

	mitjà de vehicles estacionats/dia i ocupació màxima en hores punta. • Impacte en la mobilitat sostenible: Augment d'usuaris de transport públic o bicicleta (enquestes o dades de l'operador de transport). • Qualitat ambiental: Reducció de nivells de NO₂ i partícules fines al centre (dades d'estacions de qualitat de l'aire). • Satisfacció ciutadana: Enquestes als usuaris sobre accessibilitat, seguretat i conveniència dels aparcaments. • Cost-benefici: Estalvi econòmic en manteniment de carrers i salut pública (per reducció de contaminants).
--	---

FITXA D'ACTUACIÓ: 3.2

1. Objectiu a què fa referència:

Optimitzar l'ús de l'espai públic destinat a l'aparcament mitjançant una regulació efectiva i sistemes de control que afavoreixin la rotació, evitin l'ocupació indeguda i contribueixin a millorar la mobilitat general, la seguretat i la convivència veïnal.

2. Títol de l'actuació:

Realització d'un inventari i reordenació dels espais d'aparcament existents.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació té com a objectiu conèixer amb detall la situació actual de l'estacionament a Vilallonga del Camp i aplicar criteris d'eficiència, seguretat i rotació per millorar-ne la gestió. Es pretén identificar totes les places disponibles, el seu ús actual (lliure, regulat, incívic), i reordenar-les per optimitzar l'espai públic, reduir l'estacionament incorrecte i facilitar la convivència entre vehicles i vianants.

Accions principals:

- Elaboració d'un inventari georeferenciat de totes les places d'aparcament al municipi (viari i fora de via).
- Classificació segons el tipus (zona lliure, zona regulada, càrrega i descàrrega, mobilitat reduïda, etc.).
- Detecció de punts de conflicte i ocupacions indegudes de voreres o passos de vianants.
- Proposta de reordenació dels espais mitjançant nova senyalització horitzontal i vertical, definició clara de places, eliminació d'aparcaments insegurs o innecessaris i creació de noves places on sigui viable.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp	• Nombre total de places inventariades i classificades. • Percentatge d'espais amb nova senyalització o reordenats. • Reducció de les incidències per estacionament incívic o conflictiu. • Increment en la rotació de vehicles a zones comercials (observació o sensors). • Nivell de satisfacció dels veïns i comerciants respecte a la nova ordenació (enquestes).

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.1**1. Objectiu a què fa referència:**

Garantir que tots els espais públics i itineraris urbans siguin accessibles, segurs i còmodes per a totes les persones, independentment de la seva edat o capacitat, mitjançant intervencions que promoguin una mobilitat inclusiva i afavoreixin l'ús equitatiu de l'espai comú.

2. Títol de l'actuació:

Adequació i millora dels passos de vianants mitjançant la instal·lació de senyalització vertical i horitzontal clara, l'ús de pintura antilliscant, la incorporació d'elements com il·luminació específica per augmentar la visibilitat i la creació de passos elevats o ressaltats per reduir la velocitat dels vehicles.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació té com a objectiu millorar la seguretat i l'accessibilitat dels vianants mitjançant la renovació i adaptació dels passos de vianants existents. Es tracta d'una mesura clau per reduir els accidents, fer els desplaçaments a peu més segurs i visibles, i afavorir la mobilitat activa, especialment en zones escolars, equipaments públics i carrers amb alta intensitat de trànsit. Accions principals:

- Revisió tècnica de l'estat actual dels passos de vianants.
- Instal·lació de senyalització vertical homologada per reforçar la visibilitat.
- Aplicació de pintura horitzontal antilliscant d'alta durabilitat.
- Instal·lació de llum específica o balises LED en passos crítics o mal il·luminats.
- Construcció de passos elevats o ressaltats per obligar els vehicles a reduir la velocitat, especialment a l'entorn d'escoles o parcs.
- Adaptació d'amplades i rebaixos per garantir l'accessibilitat universal.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp	• Nombre de passos de vianants renovats o millorats. • Percentatge d'encreuaments amb il·luminació específica o passos elevats. • Reducció del nombre d'incidents o atropellaments en les zones d'actuació. • Augment de la percepció de seguretat per part de la ciutadania (enquestes de satisfacció). • Compliment dels criteris d'accessibilitat segons normativa vigent.

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Garantir que tots els espais públics i itineraris urbans siguin accessibles, segurs i còmodes per a totes les persones, independentment de la seva edat o capacitat, mitjançant intervencions que promoguin una mobilitat inclusiva i afavoreixin l'ús equitatiu de l'espai comú.

2. Títol de l'actuació:

Ampliació, condicionament i manteniment de les voreres per garantir un espai segur i accessible per als vianants. Aquesta actuació inclou l'eliminació de barreres arquitectòniques, l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de paviments antilliscants, i l'habilitació d'amplades suficients per facilitar el pas de cotxets, cadires de rodes i grups de persones.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació té com a finalitat garantir que els itineraris a peu siguin segurs, còmodes i plenament accessibles per a tota la població, incloses les persones amb mobilitat reduïda, infants o persones grans. Consisteix en la reforma integral de voreres existents que no compleixin amb els estàndards mínims d'amplada, continuïtat o accessibilitat, i en la seva ampliació allà on sigui necessari.

Accions clau:

- Ampliació de voreres a trams estrets o amb invasions de mobiliari urbà.
- Eliminació de barreres arquitectòniques, com esglaons, canvis de nivell o obstacles innecessaris.
- Instal·lació de paviments antilliscants, duradors i fàcilment detectables per a persones amb discapacitat visual.
- Creació i adequació de rampes i rebaixos a les cantonades per garantir la plena accessibilitat.
- Manteniment i conservació periòdica per evitar degradació i millorar la seguretat.

4. Àmbit d'actuació:	
Municipi de Vilallonga del Camp	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	25.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp	• Quilòmetres o metres lineals de voreres ampliades o renovades. • Nombre de punts amb barreres arquitectòniques eliminades. • Percentatge de voreres amb amplades iguals o superiors a 1,80 m. • Nivell de satisfacció ciutadana en relació amb la comoditat i seguretat de la mobilitat a peu. • Compliment dels criteris de la normativa d'accessibilitat de Catalunya.

FITXA D'ACTUACIÓ: 4.3

1. Objectiu a què fa referència:

Garantir que tots els espais públics i itineraris urbans siguin accessibles, segurs i còmodes per a totes les persones, independentment de la seva edat o capacitat, mitjançant intervencions que promoguin una mobilitat inclusiva i afavoreixin l'ús equitatiu de l'espai comú.

2. Títol de l'actuació:

Millorar l'entrada i sortida de l'escola mitjançant la creació de zones segures per als infants, com passos de vianants ben senyalitzats, zones d'aparcament per a cotxes i bicicletes, i la regulació del trànsit en horaris clau.

3. Descripció actuació:

Aquesta actuació pretén garantir un entorn escolar segur, ordenat i accessible durant els moments de màxima afluència de persones —entrades i sortides del centre educatiu—, mitjançant la implementació de mesures físiques, reguladores i de sensibilització. L'objectiu és reduir el risc d'accidents, fomentar la mobilitat activa (anar a peu o en bicicleta) i millorar la convivència entre vehicles i vianants a l'entorn escolar.

Accions clau:

- Disseny i senyalització de passos de vianants segurs i visibles, amb pintura antilliscant i senyalització vertical reforçada.
- Creació de zones d'aparcament específiques per a bicicletes, patinets i cotxes en punts estratègics, fora de l'àrea immediata de la porta del centre.
- Pacificació del trànsit en horari escolar: talls temporals de circulació, limitació de velocitat o presència d'agents cívics.
- Reconfiguració dels accessos escolars per afavorir el pas ordenat de famílies i evitar aglomeracions.
- Campanyes de sensibilització escolar i familiar per fomentar una mobilitat segura i sostenible cap a l'escola.

4. Àmbit d'actuació:

Vilallonga del Camp



5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 2	15.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp	• Nombre de mesures implantades (passos, aparcaments, senyalització, etc.). • Reducció dels conflictes o infraccions detectades a l'entrada/sortida. • Increment del percentatge d'alumnes que arriben a peu o en bicicleta. • Valoració de les famílies i docents sobre la seguretat percebuda (enquestes). • Compliment dels horaris i protocols de pacificació en el període lectiu.

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.1

1. Objectiu a què fa referència:

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

2. Títol de l'actuació:

Millorar la informació dirigida a la ciutadania respecte a la mobilitat sostenible i la senyalització de la via pública.

3. Descripció actuació:

Millora de la informació dirigida a la ciutadania sobre mobilitat sostenible i senyalització viària per fomentar un ús més eficient i segur de l'espai públic. Aquesta acció inclou la instal·lació de senyalització més clara i accessible, l'ús de panells informatius i digitals, el desenvolupament de campanyes de sensibilització sobre mobilitat sostenible i la difusió de materials explicatius a través de diferents canals (web municipal, xarxes socials, tríptics informatius, etc.).

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:

Fase 1

6. Estimació cost (en €):

Sense cost

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilallonga del Camp

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- Nombre de punts de senyalització renovats o instal·lats
- Abast de les campanyes informatives
- Grau de comprensió i ús de la informació per part de la ciutadania (enquestes de satisfacció)

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.2**1. Objectiu a què fa referència:**

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

2. Títol de l'actuació:

Dissenyar i realitzar campanyes d'informació destinades a sensibilitzar la ciutadania sobre temes relacionats amb la mobilitat, la seguretat viària, l'ús de transport sostenible i altres bones pràctiques urbanes.

3. Descripció actuació:

Aquesta iniciativa busca fomentar un canvi de comportament mitjançant l'educació i la conscienciació ciutadana. Les accions inclouen:

1. Campanyes temàtiques:

- *Mobilitat sostenible*: Promoure l'ús de transport públic, bicicleta, compartir cotxe o vianants.
- *Seguretat viària*: Informar sobre límits de velocitat, perills de l'alcohol al volant, i respecte als vianants/ciclistes.
- *Bones pràctiques urbanes*: Incentivar la reducció de residus, l'eficiència energètica o l'apropament al comerç local.

2. Estratègies de comunicació:

- Mitjans digitals (xarxes socials, vídeos virals, apps interactives).
- Material gràfic (fulletons, cartells en parades d'autobús o escoles).
- Esdeveniments presencials (workshops, maratons de mobilitat, jornades sense cotxe).

3. Col·laboracions clau:

- Centres educatius (activitats per a infants i adolescents).
- **Empreses locals (promoció de descomptes per a usuaris de transport sostenible)**

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp	
5. Fase:	6. Estimació cost (en €):
Fase 1	5.000 €
7. Possibles fonts de finançament:	8. Indicador d'avaluació de proposta:
Ajuntament de Vilallonga del Camp	Abast i participació: Nombre de persones assolides (visualitzacions a xarxes, assistència a esdeveniments). Canvi de comportament: Augment d'usuaris de transport sostenible. Impacte en la conscienciació: Resultats d'enquestes pre/post campanya sobre coneixement de bones pràctiques. Enginyament ciutadà: Interaccions a xarxes socials. Col·laboracions generades: Nombre d'empreses o entitats que s'incorporen voluntàriament a les campanyes. Retorn mediàtic: Espais gratuïts en premsa local o canals de televisió per difondre el missatge.

FITXA D'ACTUACIÓ: 5.3**1. Objectiu a què fa referència:**

Promoure una cultura de mobilitat sostenible i respectuosa al municipi a través de campanyes de sensibilització i conscienciació ciutadana, fomentant canvis d'hàbits que prioritzin els desplaçaments a peu, en bicicleta i amb transport públic.

2. Títol de l'actuació:

Incentivar la celebració de dies emblemàtics que apostin per una mobilitat sostenible, com per exemple el Dia sense cotxes, la setmana de la mobilitat sostenible, etc.

3. Descripció actuació:

Organització i promoció d'esdeveniments que fomentin la mobilitat sostenible, com el *Dia sense cotxes* o la *Setmana de la Mobilitat Sostenible*. Aquestes accions poden incloure tancament temporal de carrers al trànsit, activitats educatives i de sensibilització, tallers de mobilitat activa (bicicletes, patinets, caminar), transport públic gratuït o amb descomptes, i accions de conscienciació ciutadana per reduir la dependència del vehicle privat.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp

**5. Fase:**

Fase 1

6. Estimació cost (en €):

5.000 €

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilallonga del Camp

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- Nombre de participants en les activitats organitzades
- Reducció del trànsit i ús del cotxe durant l'esdeveniment
- Increment en l'ús del transport públic, bicicleta o mobilitat a peu
-

FITXA D'ACTUACIÓ: 6.1

1. Objectiu a què fa referència:

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.

2. Títol de l'actuació:

Crear una comissió de seguiment amb una estructura administrativa i tècnica que asseguri el desenvolupament eficient de l'EMUS i permeti l'actualització de les ordenances municipals segons les noves iniciatives.

3. Descripció actuació:

Creació d'una comissió de seguiment de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS), formada per representants polítics, tècnics municipals, experts en mobilitat i societat civil. Aquesta comissió s'encarregaria de supervisar l'execució de les accions previstes, avaluar-ne l'impacte i proposar millores o adaptacions en les ordenances municipals segons l'evolució de la mobilitat i noves normatives.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:

Totes les fases

6. Estimació cost (en €):

Sense cost

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilallonga del Camp

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- **Compliment del calendari:** Percentatge d'actuacions de l'EMUS executades en els terminis previstos.

	• Actualització normativa: Nombre d'ordenances modificades/adaptades anualment. • Participació ciutadana: Nombre de veïns implicats en enquestes o tallers. • Eficiència pressupostària: Desviació entre el pressupost previst i el real. • Impacte en la mobilitat: Dades de reducció de trànsit motoritzat
--	---

FITXA D'ACTUACIÓ: 6.2

1. Objectiu a què fa referència:

Implementar l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) com a eina estratègica per planificar i promoure una mobilitat inclusiva, eficient i sostenible, adaptada a les necessitats del municipi i en harmonia amb els objectius ambientals i socials.

2. Títol de l'actuació:

Incloure les despeses associades a les actuacions de l'EMUS dins de la línia del pressupost municipal per garantir els recursos econòmics necessaris per a la seva implementació.

3. Descripció actuació:

Integració de les despeses derivades de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) dins del pressupost municipal, assegurant una dotació econòmica estable per a la seva implementació. Aquesta mesura assegura la disponibilitat de recursos econòmics necessaris per a la seva implementació, facilita una planificació eficient i garanteix la continuïtat de les accions en mobilitat sostenible dins del municipi.

4. Àmbit d'actuació:

Municipi de Vilallonga del Camp



5. Fase:

Totes les fases

6. Estimació cost (en €):

Pressupost municipal

7. Possibles fonts de finançament:

Ajuntament de Vilallonga del Camp

8. Indicador d'avaluació de proposta:

- Percentatge del pressupost municipal destinat a mobilitat sostenible
- Grau d'execució de les actuacions de l'EMUS
- Nombre de projectes implementats anualment

ANNEX 4. REPORTATGE FOTOGRÀFIC



Foto 1: Plaça de l'Església



Foto 2: Reserva estacionament



Foto 3: Carrer Doctor Pere Virgili



Foto 4: Senyalització



Foto 5: Carrers casc antic



Foto 6: Parada autobús T-722



Foto 7: Senyalització



Foto 8: T-722



Foto 9: T-722



Foto 10: Reductors de velocitat



Foto 11: Senyalització



Foto 12: Carrers casc antic



Foto 13: Marquesina T-722



Foto 15: Aparcament



Foto 17: Senyalització



Foto 14: Carrers Plataforma única



Foto 16: Aparcament



Foto 18: T-722



Foto 19: Aparcament PMR



Foto 20: Aparcament PMR



Foto 21: Senyalització i obstrucció de pas



Foto 22: Carrer del municipi



Foto 23: Senyalització



Foto 24: Carrer del municipi



Foto 25: Carrer voltant de l'escola



Foto 27: Plaça davant escola



Foto 29: Carrer voltant de l'escola



Foto 26: Carrer voltant de l'escola



Foto 28: TV-7223



Foto 30: Rotonda carrer pirineus



Foto 31: Urbanització pendent



Foto 32: Senyalització accés restringit



Foto 33: Senyalització accés restringit



Foto 34: Senyalització prohibició estacionar



Foto 35: Carrer del municipi sense voreres



Foto 36: Carrer Santa Llúcia

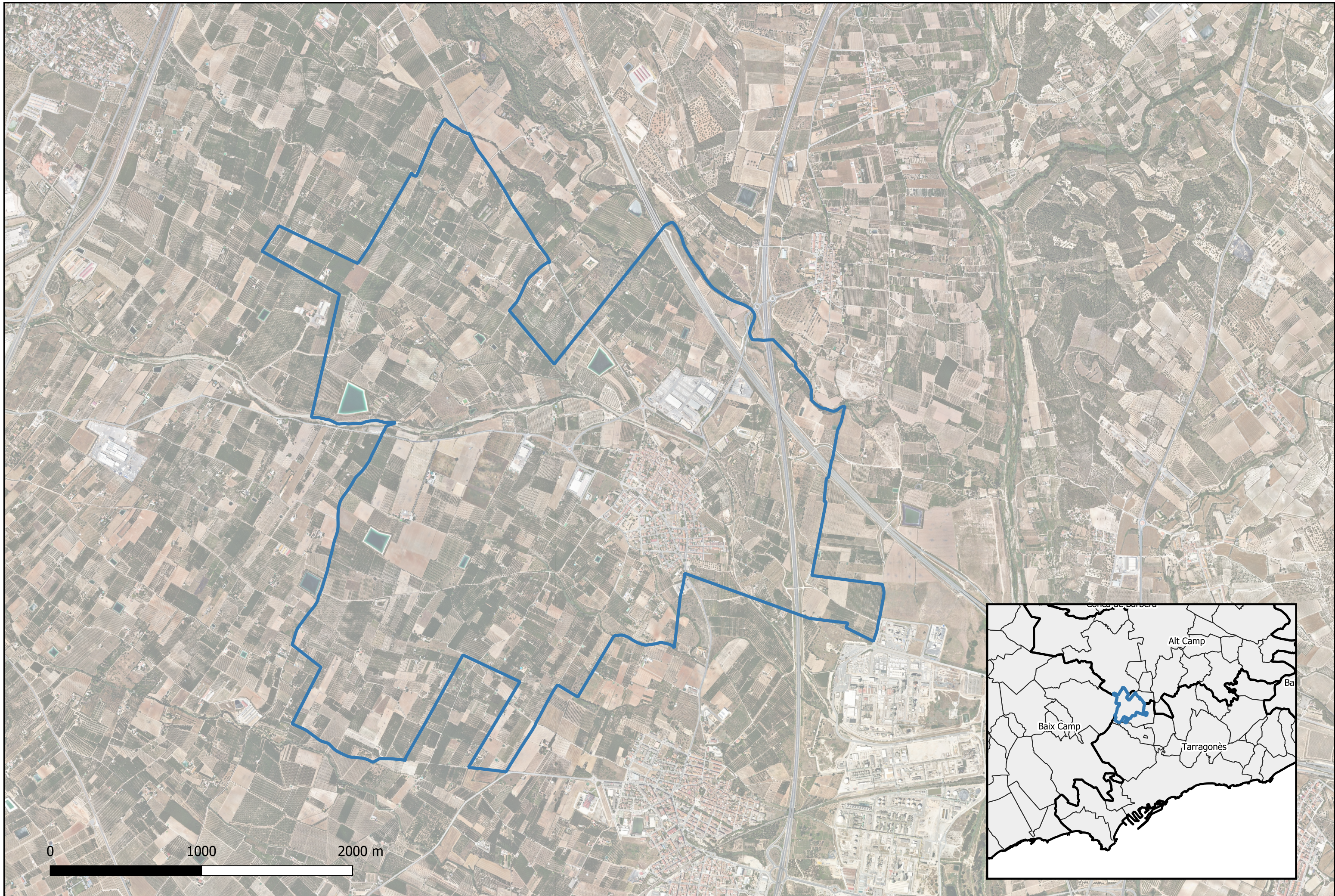
Any:	2025	
Data:	7/3/2025	
Dia de la setmana:	Divendres	
Lloc:		
Municipi:	Vilallonga del Camp	
Tipus:	Vehicles	
Horari matí:	8:00 a 11:00h.	
Horari tarda:	16:00 a 18:00	
Coefficient:	8:00 a 11:00h.	0,190
Coefficient:	16:00 a 18:00	0,180

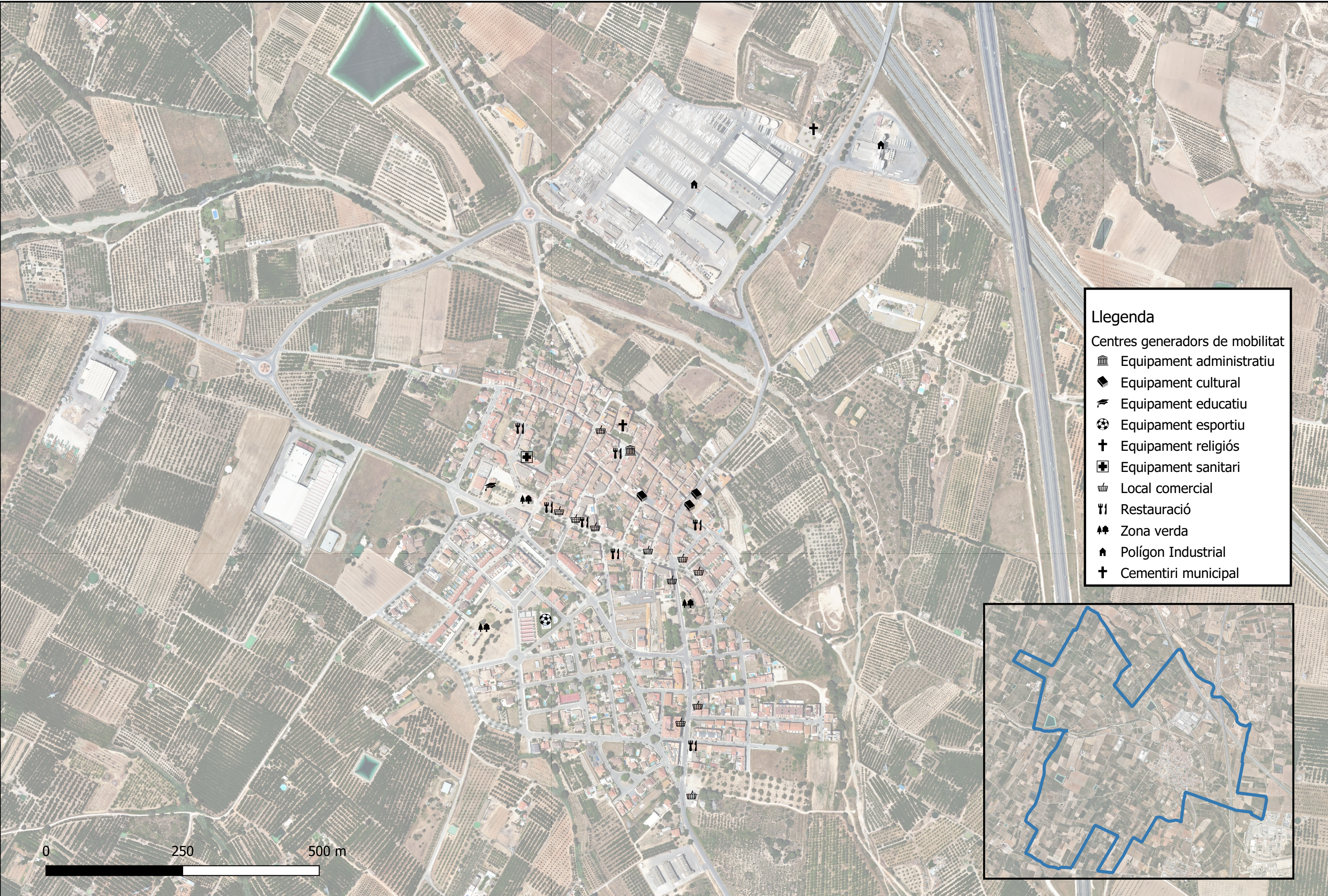
Data:			març-25			2025			Divendres		
Lloc:			0								
Municipi:			Vilallonga del Camp								

Mov: 1						Tipus: Vehicles					
HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL	HORA	C1	C2	C3	C4	TOTAL
6- 7					0	6- 7					0
7- 8					0	7- 8					0
8- 9	25	34	43	38	140	8- 9	23	35	37	32	127
9-10	33	30	29	32	124	9-10	34	32	24	28	118
10-11					0	10-11					0
11-12					0	11-12					0
12-13					0	12-13					0
13-14					0	13-14					0
14-15					0	14-15					0
15-16					0	15-16					0
16-17			15	24	39	16-17			17	24	41
17-18	18	24	21	26	89	17-18	19	21	17	26	83
18-19	21	18			39	18-19	23	18			41
19-20					0	19-20					0
20-21					0	20-21					0
21-22					0	21-22					0
22-23					0	22-23					0
Total de:	8:00 a 11:00h.		264			Total de:	8:00 a 11:00h.		245		
Total de:	16:00 a 18:00		167			Total de:	16:00 a 18:00		165		

Moviment	Coef. M	8:00 a 11:00h	Coef. T	16:00 a 18:00	Suma 2 periodes	24 Hores
1	0,190	264	0,180	167	431	1.165
2	0,190	245	0,180	165	410	1.108

12 PLÀNOLS





Llegenda

Centres generadors de mobilitat

 Equipament administratiu

 Equipament cultural

 Equipament educatiu

 Equipament esportiu

 Equipament religiós

 Equipament sanitari

 Local comercial

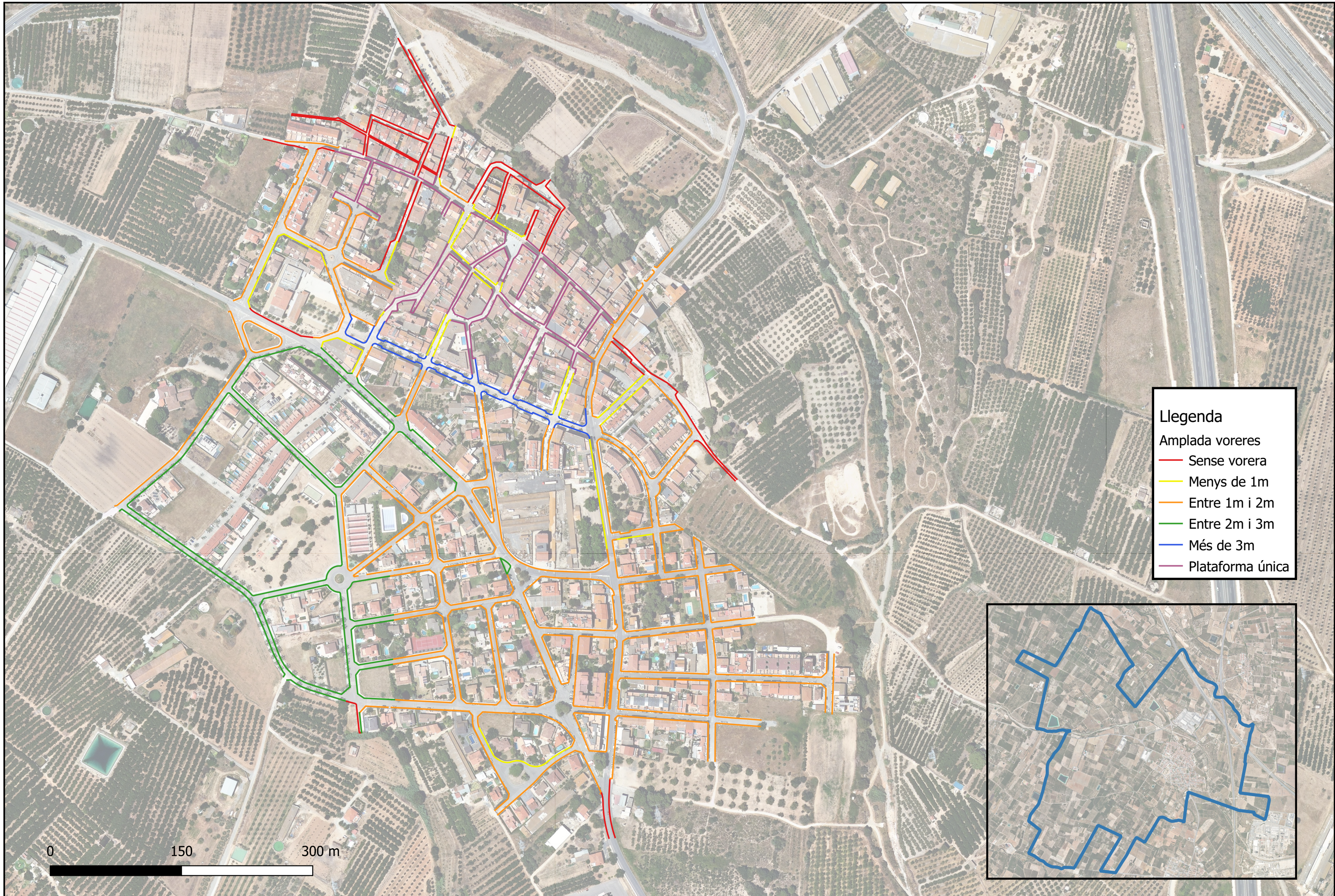
 Restauració

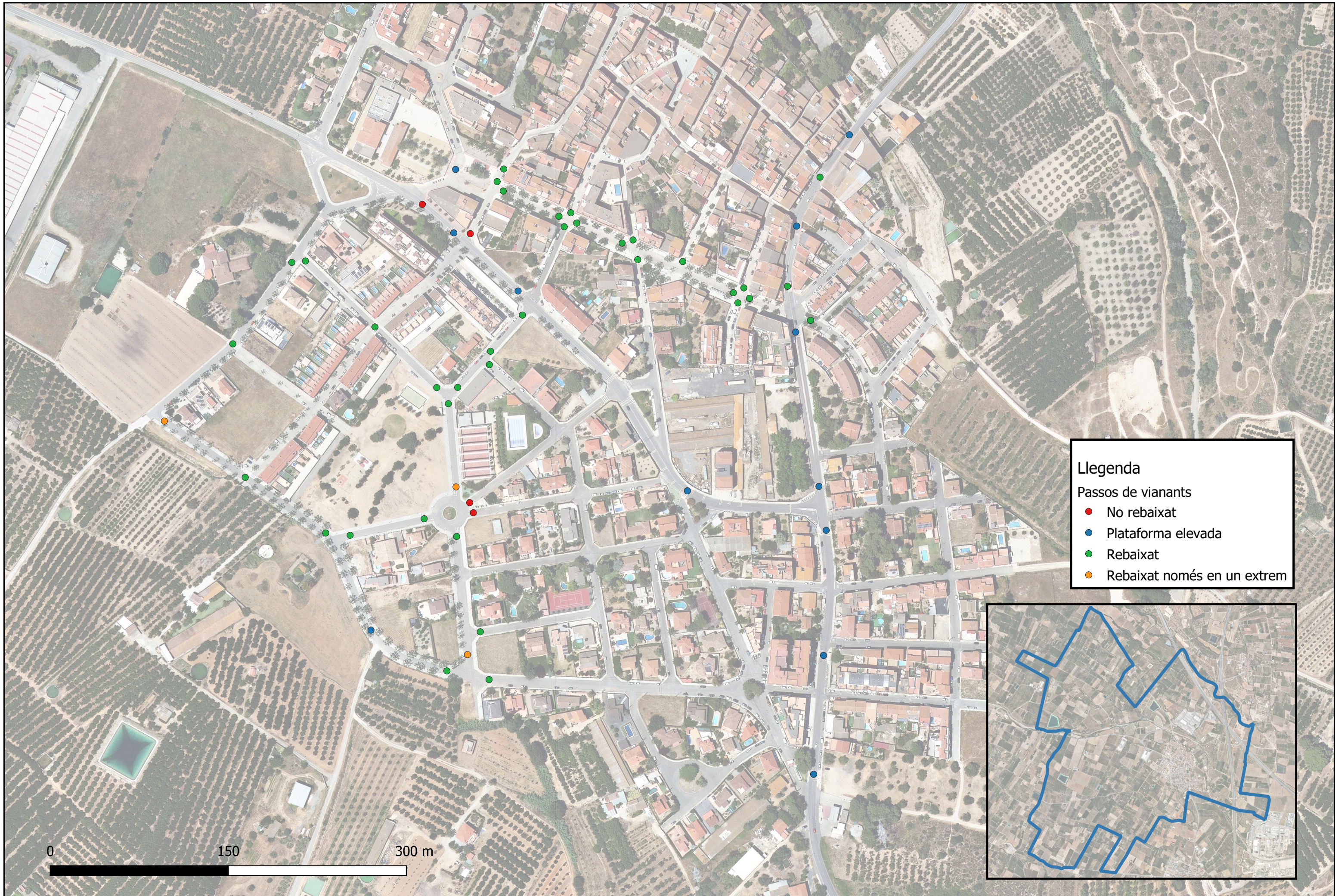
 Zona verda

 Polígon Industrial

 Cementiri municipal



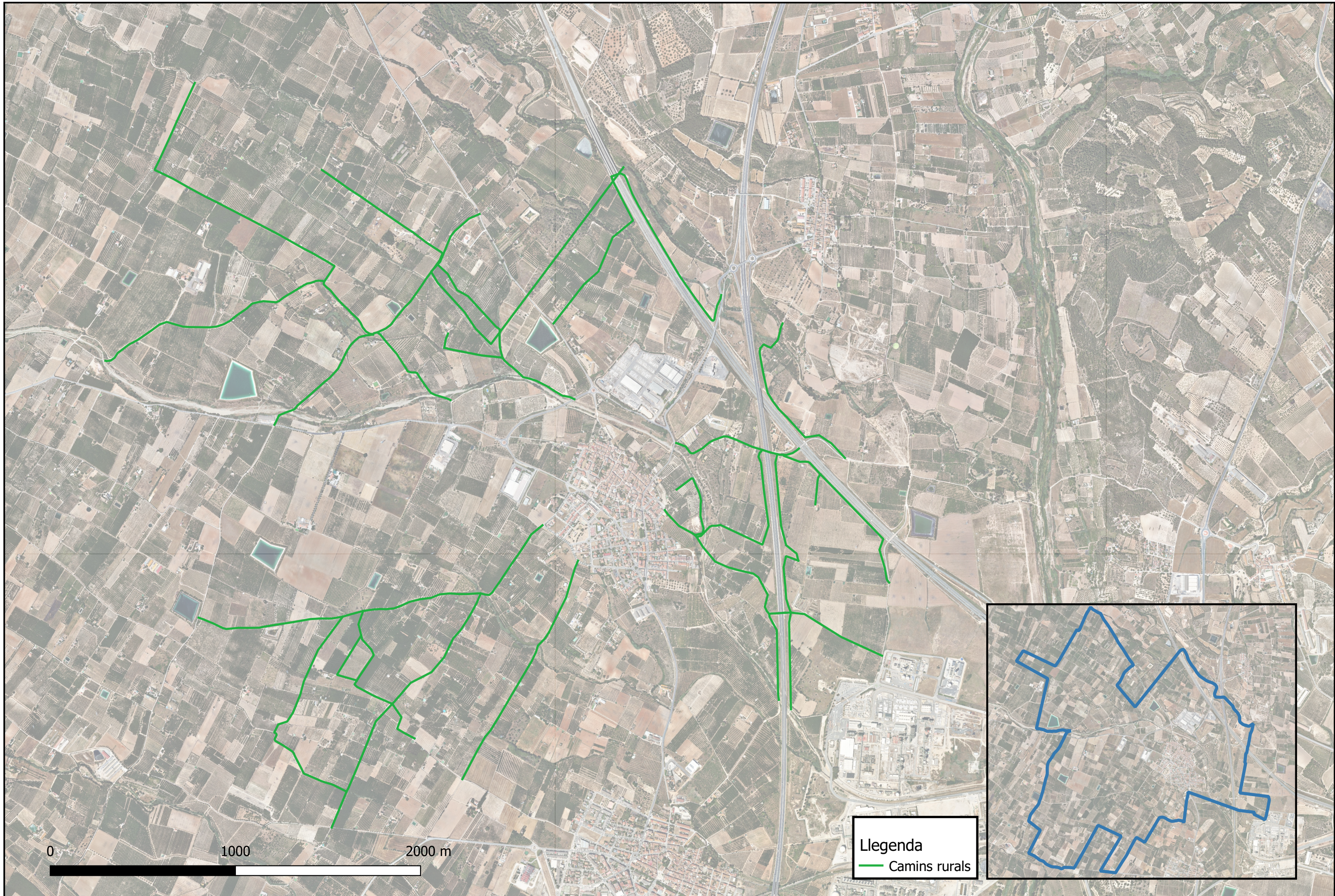


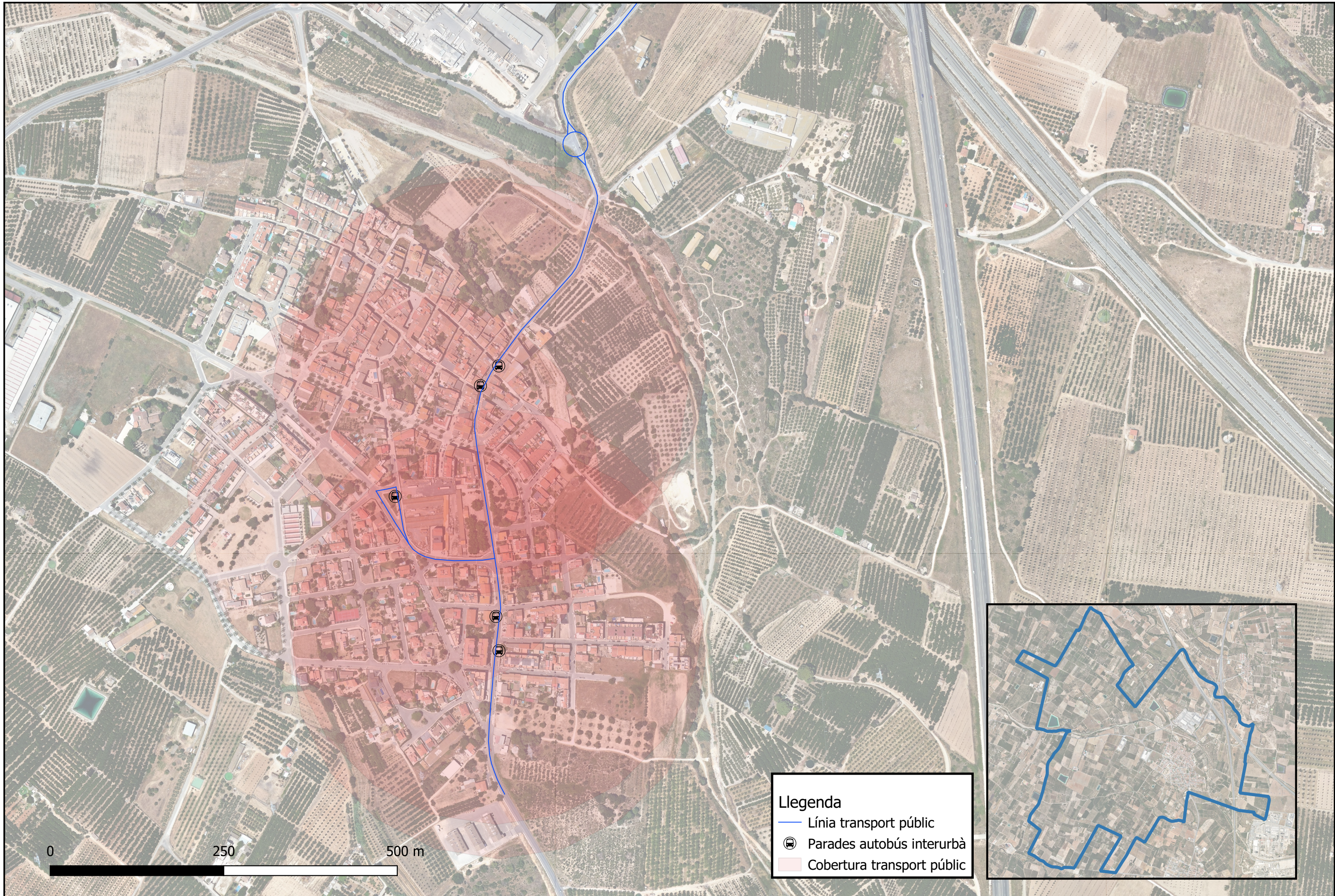


Llegenda

Passos de vianants

- No rebaixat
- Plataforma elevada
- Rebaixat
- Rebaixat només en un extrem

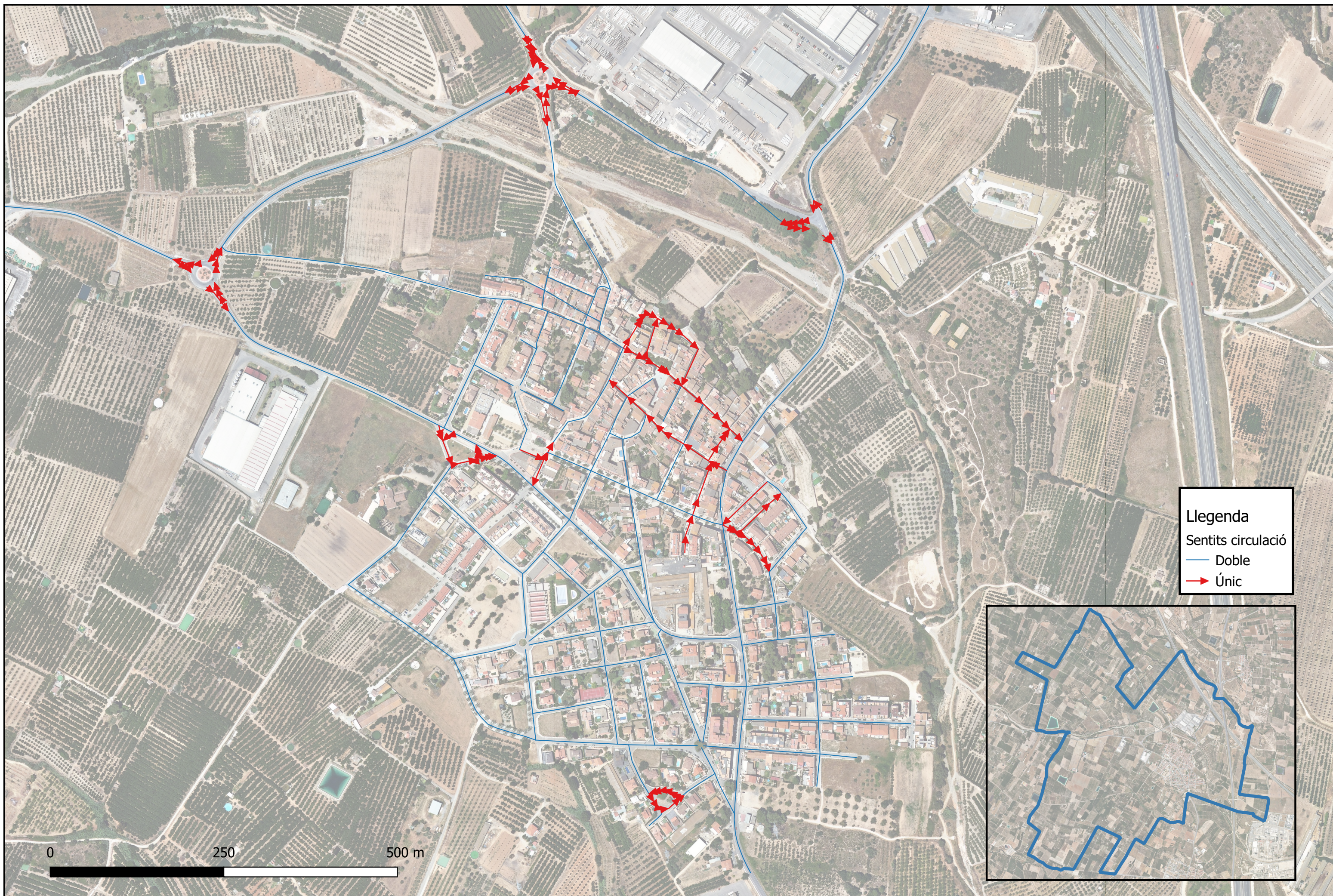






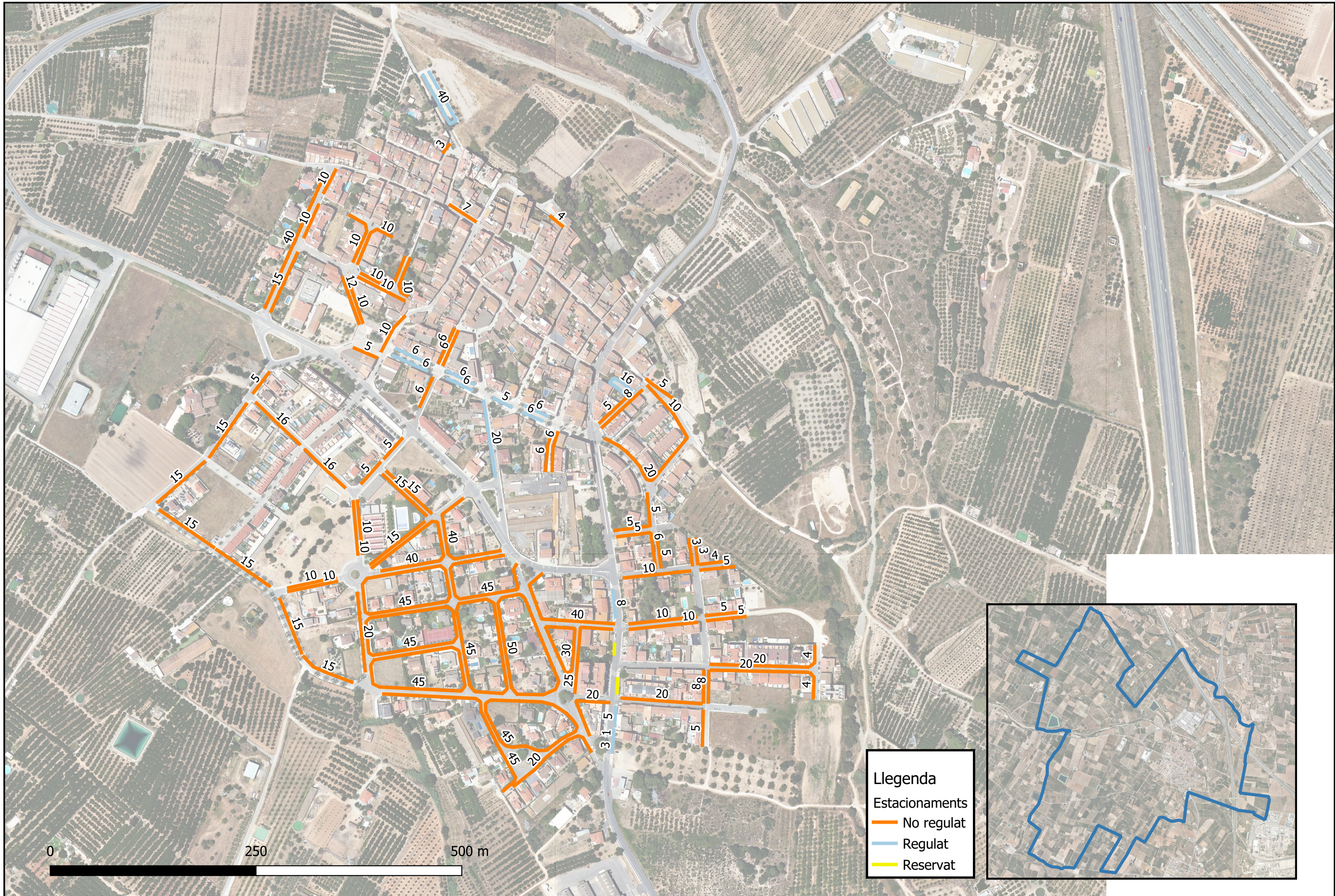
Llegenda
Jerarquia xarxa viària

- Accés
- Primària
- Secundària



Llegenda
Sentits circulació

- Doble
- Únic



Llegenda

Estacionaments

- No regulat
- Regulat
- Reservat



Llegenda

Estacionaments

- Sense ocupació
- Ocupació baixa
- Ocupació moderada
- Ocupació alta