PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

Informe de resultats de la participació ciutadana via enquesta a la web municipal

Pla de Mobilitat
Vilafranca del Penedès

Abril de 2021

Índex

1- Presentació 3
2- Valoració de les mesures 3
3- Síntesi de propostes 11

3.1 Mobilitat a peu 11
3.2 Mobilitat en bicicleta 16
3.3.Mobilitat en transport públic 19
3.4 Mobilitat en vehicle privat 24

1. PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de Vilafranca està elaborant, amb el suport de la Diputació de Barcelona i l'empresa Mcrit, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) del municipi. El Pla de Mobilitat es configura com una eina de treball per definir el model de futur que vol Vilafranca, i estableix uns criteris de mobilitat compartits. L'elaboració d'aquest model i aquests criteris comporta la necessitat d'obrir un debat amb tots els agents socials implicats, i afavorir el diàleg entre els diferents representats de la societat civil implicats en la mobilitat del territori, amb l'objectiu d'acordar els principis, objectius i actuacions que haurà de dur a terme el Pla.

L'Ajuntament ha volgut fomentar la implicació activa de la ciutadania i els agents socials del municipi i per això ha impulsat diferents iniciatives per incorporar de la manera més eficient i ordenada la participació activa d'aquests agents socials vinculats a la mobilitat del territori.

Una d'aquestes iniciatives ha estat un formulari per recollir valoracions i propostes a través del web municipal.

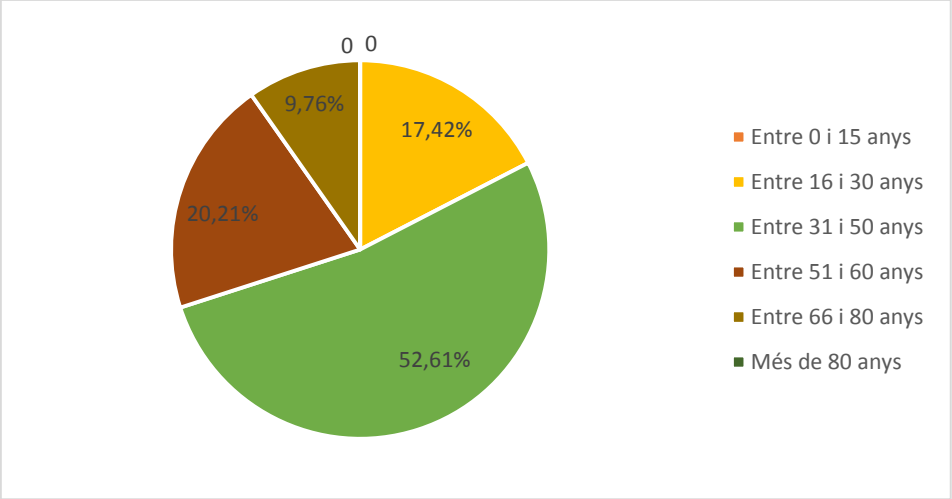
L'informe que aquí es presenta és el resultat de les aportacions rebudes a través d'aquest canal.

2. ENQUESTA DE VALORACIÓ DE LES PROPOSTES DEL PMU

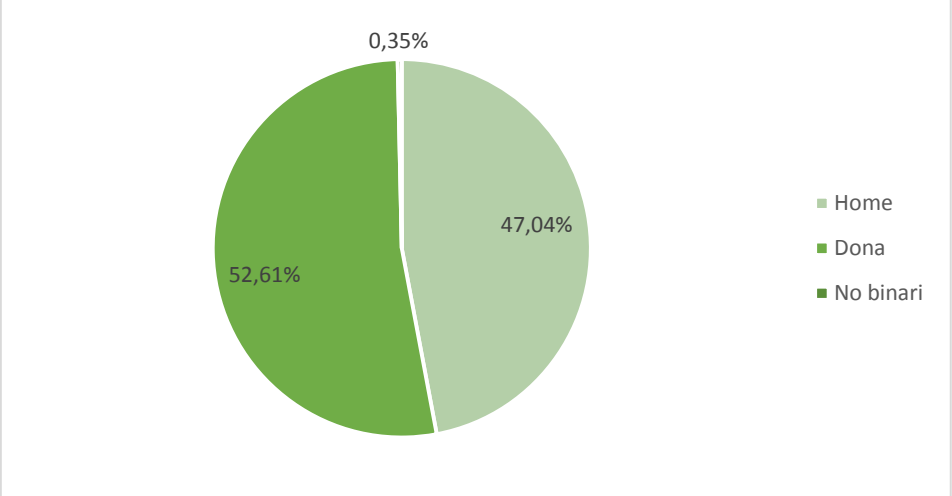
A l'enquesta sobre el Pla de Mobilitat Urbà Sostenible hi van participar un total de 287 persones, de les quals un 17'52% tenen entre 16 i 30 anys, un 52'61% entre 31 i 50 anys, un 20'21% entre 51 i 60 anys, i finalment, un 9'76% es situaven entre els 66 i els 80 anys.

D'entre les 287 persones que van participar, un 52'61% és defineixen com a dones, un 47'04% com a homes i el 0'35% restant, com a persones no binaries.

Edat de les persones participants a l'enquesta



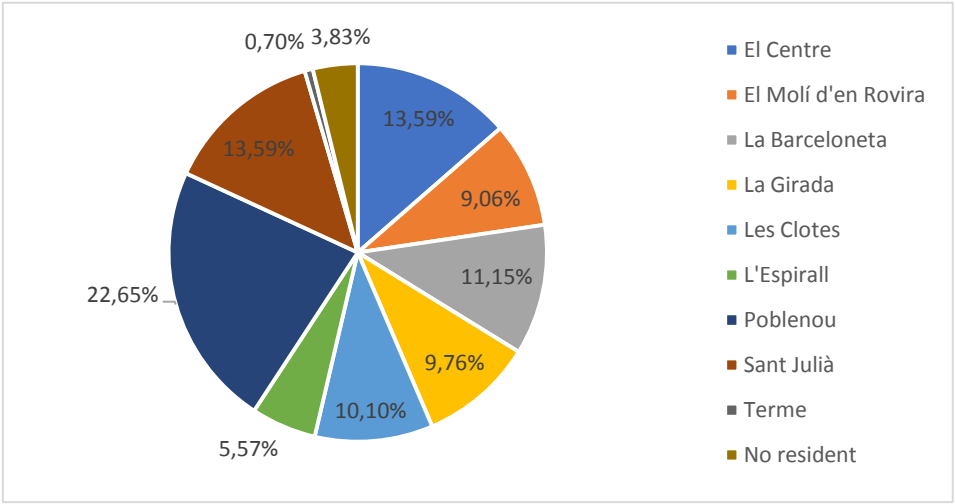
Gènere de les persones participants a l'enquesta



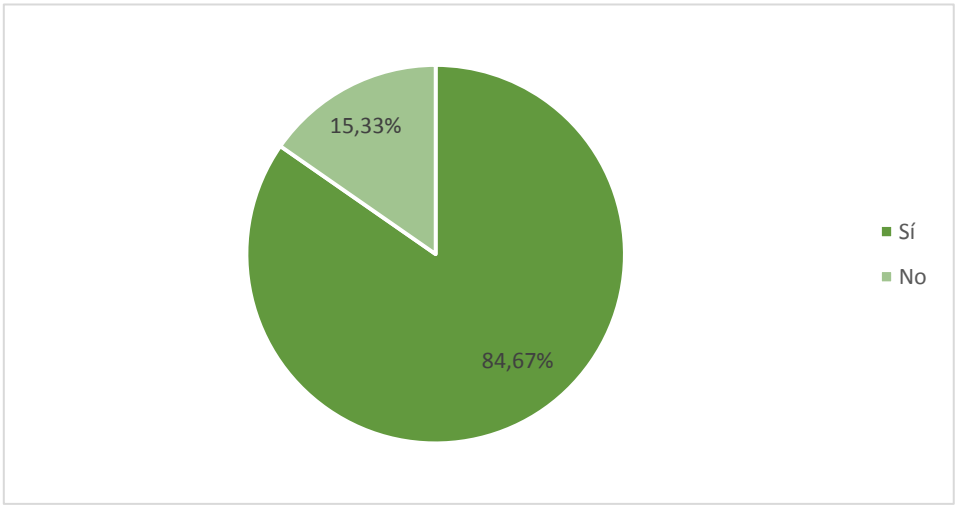
En relació als barris de residència, un 22'65% viu a Poblenou, un 13'59% al Centre i un altre 13'59% al barri de Sant Julià, seguit d'un 11'15% que viu a la Barceloneta, un 10'10% a Les Clotes, un 9'76% a La Girada i un 9'06% a El Molí d'en Rovira. Finalment, els barris amb una menor representació han estat L'Espirall, amb un 5'57%, i Terme, amb un 0'70%.

També cal fer referència a un 3'83% de les persones participants, les quals no són residents a caps dels barris de Vilafranca.

Barri de residència de les persones participants a l'enquesta



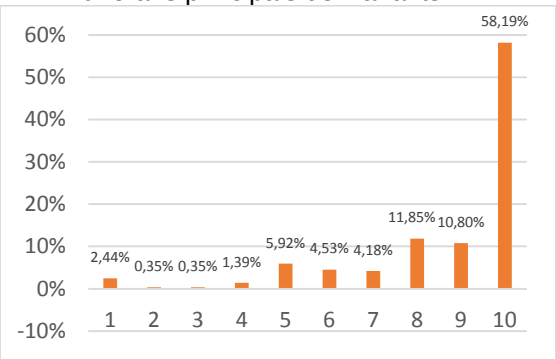
Disposició de cotxe propi



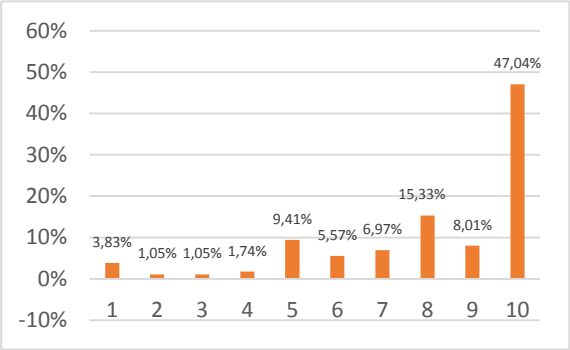
La primera part de l'enquesta estava formada per un conjunt de preguntes on es demanava el grau d'acord respecte les mesures proposades en el Pla de Mobilitat.

Valora en quina mesura estàs d'acord amb cadascuna de les següents accions per promoure els ***desplaçaments a peu***
(1 és gens d'acord i 10 és molt d'acord)

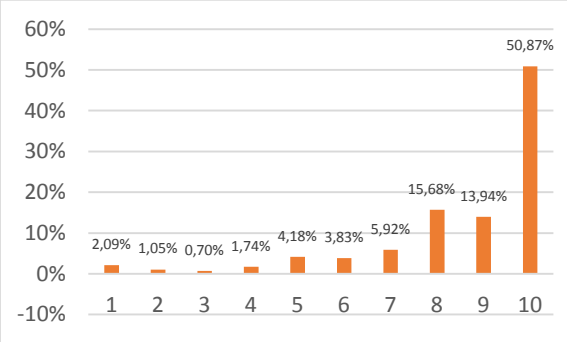
Incrementar l'amplada de les voreres dels itineraris principals de vianants



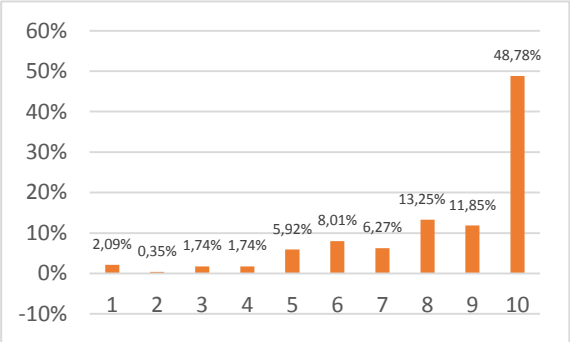
Completar l'illa de vianants a tot l'àmbit interior del perímetre de l'antiga muralla



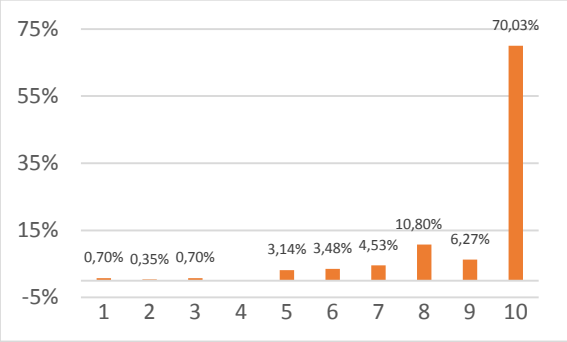
Potenciar els principals eixos de vianants que connecten els barris amb el centre històric



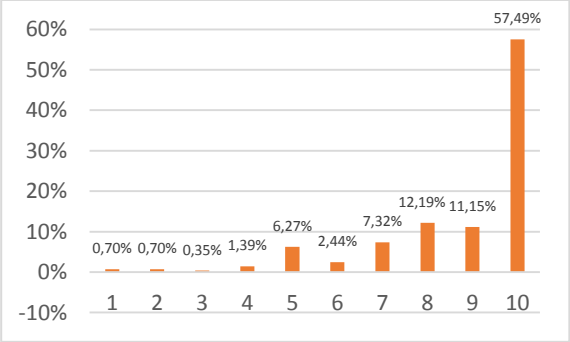
Incorporar arbrat i jardineria en el itineraris principals de vianants



Adaptar totes les cruïlles de la xarxa principal de vianants perquè siguin accessibles

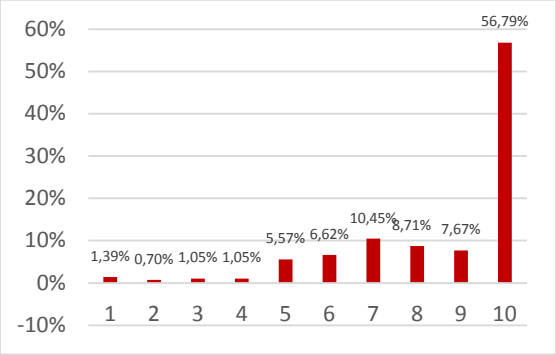


Pacificar i ordenar els entorns urbans de les escoles, llars d'infants, equipaments municipals i serveis públics

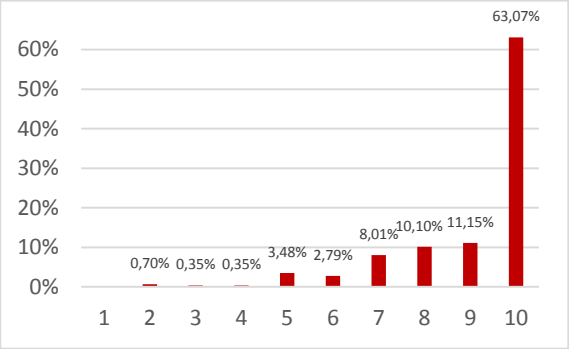


Valora en quina mesura estàs d'acord amb cadascuna de les següents accions per afavorir ***la mobilitat en bicicleta***
(1 és gens d'acord i 10 és molt d'acord)

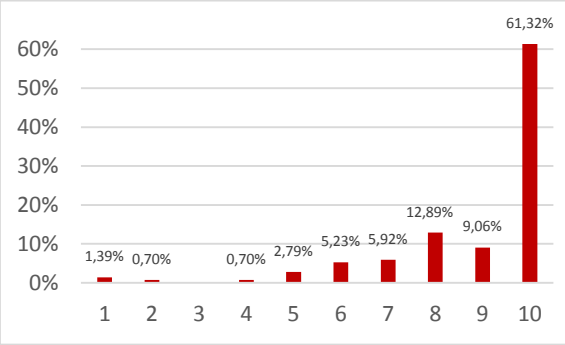
Implantar una xarxa urbana compacta i connectada principal de vianants



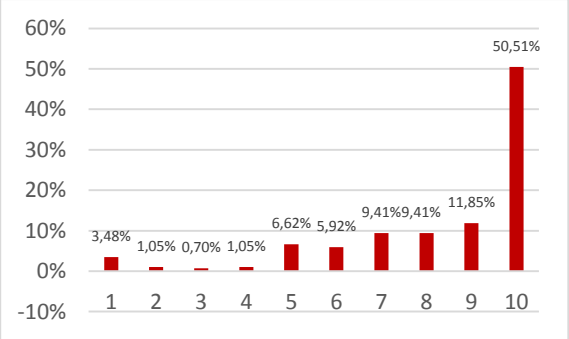
Millorar la connectivitat amb les poblacions veïnes



Senyalitzar específicament les rutes i cruïlles ciclables

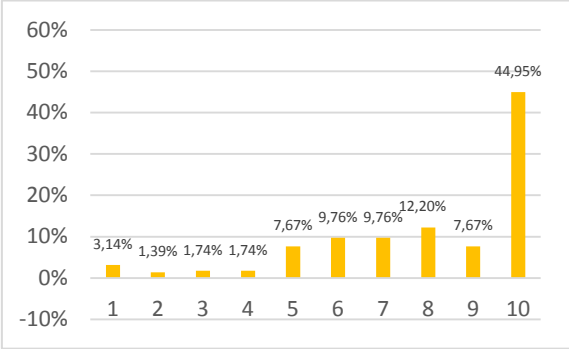


Posar aparcaments per a bicicletes tancats i segurs prop dels equipaments municipals i serveis públics

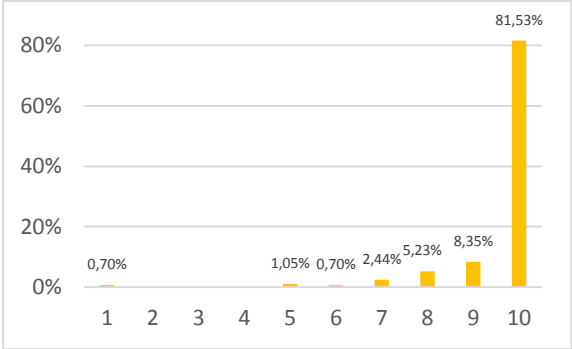


*Valora en quina mesura estàs d'acord amb cadascuna de les següents accions per promoure la **mobilitat en transport públic***
(1 és gens d'acord i 10 és molt d'acord)

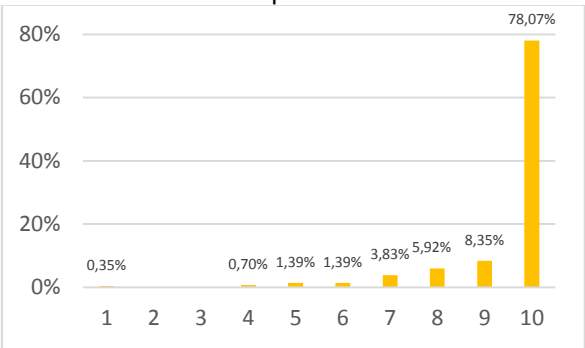
Millorar l'accessibilitat i el confort de la flota de busos i dels punts de parada



Sol·licitar als òrgans competents una millor interconnexió dels trens de rodalies de la R4 i les línies R8 (corredor del Vallès + Universitat Autònoma) i RT2 (Tarragona)

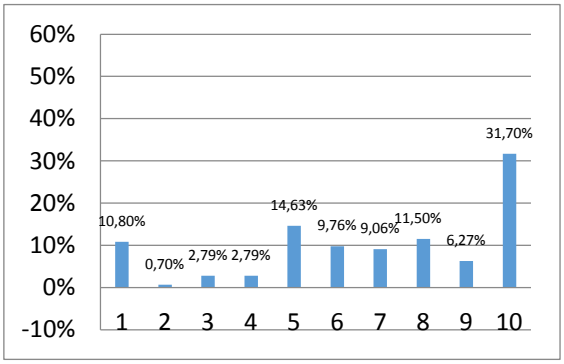


Enfortir les línies de bus que connecten Vilafranca amb Barcelona, Tarragona, Vilanova i amb els municipis comarcals

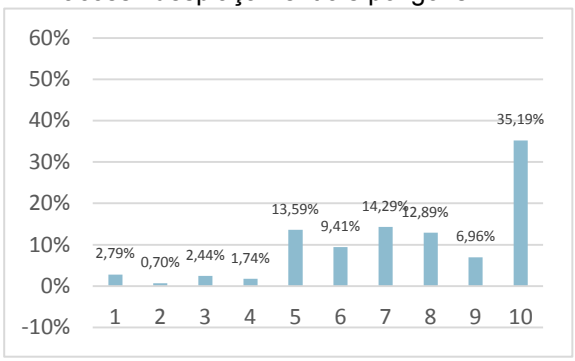


Valora en quina mesura estàs d'acord amb cadascuna de les següents accions per afavorir un ***ús racional del cotxe***
(1 és gens d'acord i 10 és molt d'acord)

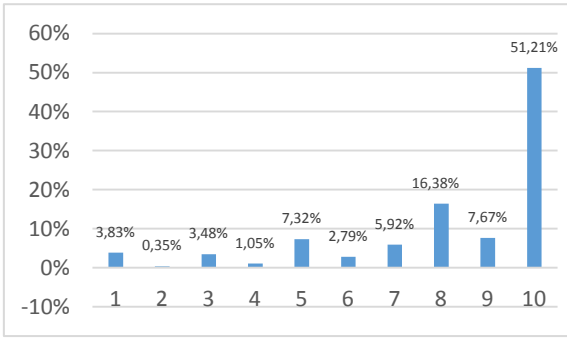
Establir una jerarquia viària que estableixi nous límits de velocitat



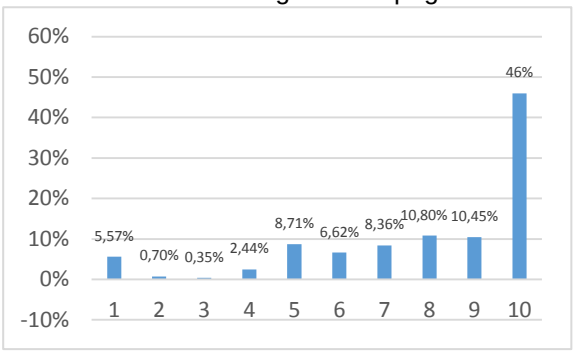
Disposar d'un pla específic de millora de l'accés i desplaçament als polígons



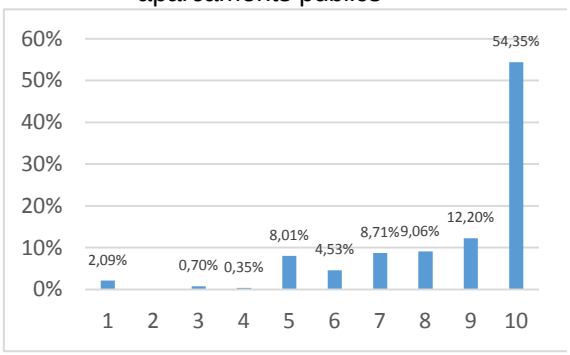
Estudiar mesures pacificadores pels carrers més transitats



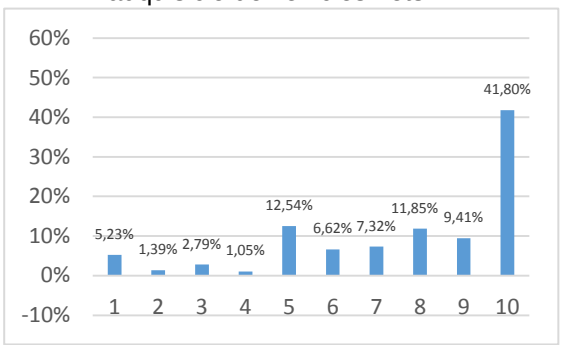
Dissenyar un sistema d'aparcaments dissuasius combinant gratuïtat i pagament



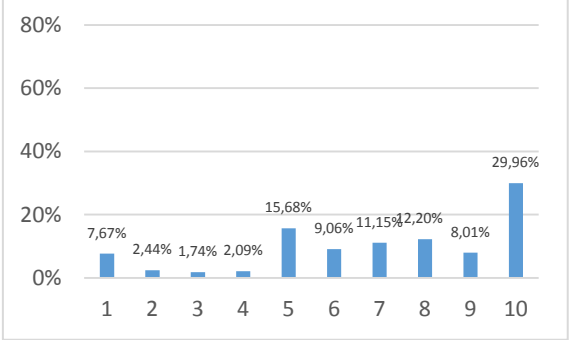
Fomentar mesures que incentivin l'ús dels aparcaments públics



Disposar d'un pla específic que impulsi l'ús i adquisició de vehicles nets

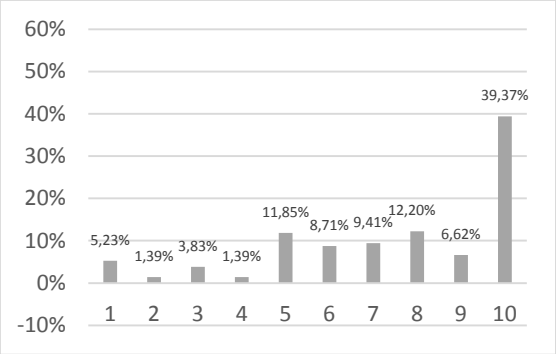


Enfortir les línies de bus entre Vilafranca i Barcelona, Tarragona, Vilanova i municipis comarcals

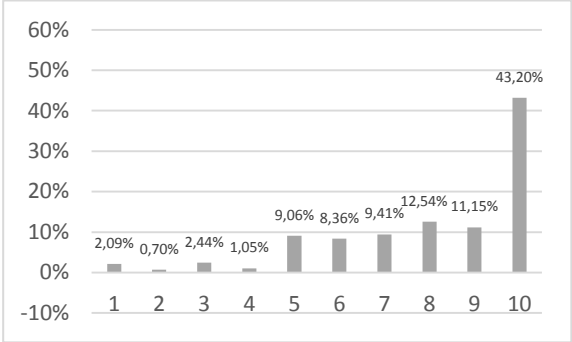


Valora en quina mesura estàs d'acord amb cadascuna de les següents accions per afavorir la ***distribució de mercaderies***
(1 és gens d'acord i 10 és molt d'acord)

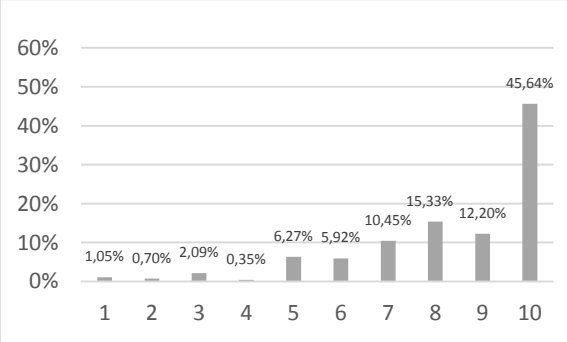
Implantar sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves d'estacionament per càrrega/descàrrega



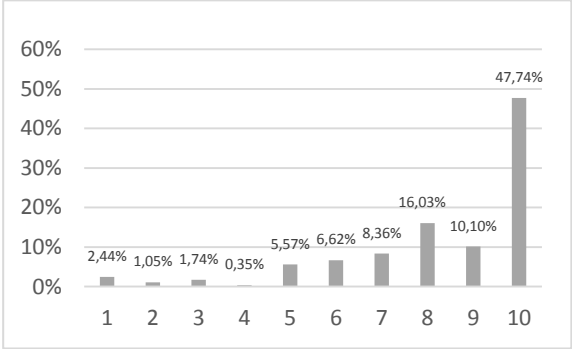
Realitzar un mapa amb els itineraris i punts d'estacionament recomanats



Millorar l'eficiència de la distribució urbana de mercaderies afavorint una mobilitat neta



Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida



3. SÍNTESI DE PROPOSTES

La segona part del formulari permetia rebre propostes i suggeriments als diferents àmbits que contempla el Pla de mobilitat. Les propostes s'han agrupat i ordenat per fer-les més entenedores.

3.1 Mobilitat de vianants

Xarxa de vianants

- **Ampliar l'illa de vianants als principals carrers que connecten els diferents barris**
  - Tot el centre de Vilafranca hauria de ser zona sense trànsit de vehicles o com a mínim de vehicles exclusivament elèctrics i autocars escolars, ampliant els carrils bici/patinets elèctrics i connectant barris.
  - Transformar el carrer Sta. Magdalena com a illa de vianants, ja que es considera un carrer essencial de comunicació entre Les Clotes i Espirall

- **Potenciar la xarxa de vianants no només dels barris cap al centre, sinó també entre barris.**
  - Que hi hagi recorreguts adequats per anar d'un barri al CAP, als equipaments esportius, a les zones no urbanitzades per continuar caminant, etc. No cal passar sempre pel centre.

- **Connexió a peu amb als nuclis/polígons propers**
  - Connectar altres nuclis propers per mitjà de camins/zones pavimentades il·luminades i amb arbrat, punts d'aigua (fonts), bancs per descansar... Com per exemple el tram del cementiri fins a la muntanya de St. Jaume. Aquest hauria d'arribar fins al nucli de les Cabanyes, Pacs, polígons industrials, etc.

- **Camins i entorns escolars**
  - Crear itineraris escolars ben senyalitzats perquè nens/es puguin anar junts, segurs i sols a les escoles
  - Garantir una mobilitat segura a l'entorn escolar de l'Estalella Graells. Que hi hagi policia municipal permanent a les entrades i sortides de l'escola Estalella Graells per control d'accés dels vehicles en un horari concret.
  - Tenir un entorn urbà segur i lliure de circulació de cotxes a tot el perímetre de TOTES les escoles de Vilafranca. Tenir els carrers dels voltants dels centres educatius de plataforma única.
  - Tenir en compte els itineraris escolars és fonamental. Una mesura necessària és multar els cotxes que aparquen en doble o tercera fila davant escoles. Els vianants ens sentim indefensos. Molts conductors són incívics i no hi ha cap conseqüència. La bona senyalització potser també ajudaria.

- **Treure entrebancs dels accessos a les escoles, llars d'infants i equipaments**
  - Aconseguir fluïdesa de pas a les voreres d'accés a les entrades i sortides de les escoles, les llars d'infants i equipaments, evitant que les voreres estretes s'estrenyin encara més amb bancs, arbrat i aparcaments de bicicletes o patinets. En els moments d'entrada i sortida als centres com escoles, llars o

altres equipaments esportius o socials hi ha voreres en què cal fer un eslàlom entre els bancs i l'arbrat o els aparcaments de bicicletes. Aquest fet s'agreuja si les voreres són estretes, ja que a banda d'aquestes instal·lacions fixes s'hi suma l'accés amb els cotxets de criatures i/o els patinets infantils o adults.

Voreres i accessibilitat

- **Ampliació de les voreres**
  - Ampliar vorera del carrer Sta. Margarida i els Monjos. Aquest carrer que comunica el barri Sant Julià amb el Mercat Sant Salvador és de doble circulació ,amb aparcaments a cada banda i les voreres son estretes. Si trobes un carret de compra, un cotxe d'infants o una persona amb crosses no pots passar.
  - Millorar l'amplada de les voreres de Pere Alegret i Doctor Zamenhof.
  - Eixamplar aquelles voreres que tot i no ser d'itineraris principals de vianants son molt estretes perquè es van construir pensant en la mobilitat del cotxe, exemple: C/ Sant Jaume o C/Antoni Mestre Jané.
  - Ampliar i renovar la vorera de Baldomer Lostau (el tram que es creua amb Sta Magdalena), afegir pivots per que els cotxes no s'aparquin sobre la vorera i reforçar l'Stop de la cantonada. O bé, deixar aquest tram només per vianants.
  - Voreres més amples al carrer Joan XXIII. Actualment té una secció molt ampla, amb 2 voreres petites, i sovint cal caminar per la calçada ja que ve gent amb carro de la compra, cotxet d'infants, i no és còmode passar tan a prop de les altres persones. Quan ve una parella, directament cal passar per la calçada.

- **Arreglar voreres**
  - Mantenir les voreres en bones condicions per evitar caigudes de gent gran, en especial aquelles zones amb arbres on s'aixeca el terra (A Trens, per exemple)
  - Millorar les voreres que estan plenes de forats (Hermenegild Clascar i Progrès).
  - Prohibir camions en zones de vianants que fan malbé el paviment (sobretot pels camions del mercat del dissabte, els camions vinculats a obres i els camions de begudes dels bars).

- **Voreres únicament per a vianants**
  - Prohibir de forma expressa i amb les sancions imprescindibles la circulació de ciclistes per les voreres; treure tots el carrils bici de damunt les voreres. Als carrers on hi ha estacionament senyalitzat a la calçada per motocicletes, sancionar a les que aparquen damunt les voreres i/o damunt les andanes.
  - Controlar més fermament les ocupacions de via pública per part dels locals comercials, bars, supermercats, etc. evitant que ocupin aquesta amb taules i cadires, caixes plenes o buides, i a l'hora de càrrega i descàrrega no la ocupin amb els productes, que aquests vagin directes del camió a l'interior del local.

- **Utilitzar paviments i elements arquitectònics d'acord amb la historia medieval de la Vila.**

- **Fer accessibles amb baixadors els passos de vianants**
  - Aquells passos de vianants que encara no ho són i fer un manteniment més continuat de les voreres per tal d'evitar caigudes i permetre una bona mobilitat a tothom.

- **Fer rampa a Casal/Sta. Digna i que sigui peatonal fins a passatge Alcover**
  - Fer peatonal tot el carrer del Casal, el carrer ja té restricció per cotxes però seria necessari fer la prohibició de vehicles i que fos 100% peatonal des de la Rambla (Passatge Alcover) fins a Santa Digna. Això permetria més connexió entre els dos barris i descongestionar de persones el carrer General Cortijo. De la Girada al centre només hi ha el carrer General Cortijo mínimament habilitat per vianants que uneixi els dos barris. A hores puntes hi ha molta gent i si vas amb cotxet costa avançar i que et deixin passar. Més ara amb la distància que hem de guardar degut a la Covid.
  - El carrer Casal seria una bona opció però ens trobem amb les escales que uneixen amb la plaça de Santa Digna. Hauria d'estar habilitat per cadira de rodes i cotxets.

- **Prioritzar l'accessibilitat a tothom**
  - Prioritzar, per davant de noves urbanitzacions, que tota la vila tingui voreres amb baixadors (a tots els barris encara en falten, sobretot al Molí d'en Rovira) i amb un mínim d'amplada (Sta Digna, per exemple).

- **Accessibilitat cognitiva**
  - Dintre del projecte es troba a falta l'accessibilitat cognitiva per millorar la mobilitat i la seguretat de les persones amb autisme i/o d'altres trastorns que afectin a l'àrea de la comunicació, capacitat cognitiva entre d'altres. Les persones amb trastorns de l'espectre autista i altres afectacions intel·lectuals no tenen l'autonomia i/o capacitat d'entendre l'entorn igual que la majoria de persones. A més, l'accessibilitat cognitiva ajuda a millorar la seguretat i l'autonomia d'aquestes persones en el seu context natural i així fent que aquest sigui més inclusiu.
    - Establir camins de ciutadania segura en eixos principals i secundaris per indicar itineraris més pacífics. Afavorir una mobilitat més segura i inclusiva que millori la comprensió de l'acció en cada pas de vianant i cruïlla (sobretot a escoles i zones d'alta afluència de vianants i vehicles).
    - Incloure pictogrames als passos de vianants per afavorir una mobilitat més segura i inclusiva que millori la comprensió de l'acció a l'hora de creuar per aquests (sobretot a escoles i zones d'alta afluència de vianants i vehicles).
    - Incorporar instruccions visuals al semàfors que permetin entendre el seu procediment
    - Identificar els edificis públics de manera que siguin accessibles cognitivament

Andorra

Molins de Rei

https://www.facebook.com/211998839678598/posts/672014853676992

Confort i seguretat

- **Els carrers per a les persones**
  - Apostar per un disseny de l'entorn urbà de la Vila que afavoreixi la interacció humana en espais de qualitat. Carrers amb amplies voreres, arbres, flors, etc. Així doncs, cal replantejar-se l'ús que es dona als carrers per aconseguir una Vila on es pugui dur una vida quotidiana agradable i de qualitat.
  - Previsió de zones de descans per a la gent gran (bancs i cadires) -evitant l'estètica industrial i impersonal dels bancs de la rambla. Generar espais de debat i presa de decisió comunitària en l'àmbit de l'ús urbà dels espais públics. Afavorir les activitats a l'aire lliure. Crear itineraris, recorreguts, jocs, etc.

- **Millorar la visibilitat en els passos de vianants**
  - Eliminar contenidors que hi ha al costat dels passos de vianants (ex. ctra Igualada amb General Zurbano).
  - Treure murs que priven la visibilitat en certes places, com per exemple la plaça Marià Manent.

- **Bona lluminositat per tots els carrers, sobre tot en clau de perspectiva de gènere**
  - Millorar la il·luminació dels carrers i places per fer més segur l'espai públic. Hi ha punts ben cèntrics que queden a les fosques, com per exemple carrer Pou de la Pina amb Muralla de Sant Magí.
  - Evitar racons on la gent pot quedar amagada.

- **Facilitar espais d'ombra**
  - Incorporar arbrat i jardineria en el itineraris principals de vianants i ampliació i manteniment de voreres.
  - Facilitar ombres a l'estiu per promoure la mobilitat a peu, o seure a bancs per prendre la fresca que convidin a gent de totes les edats a ocupar l'espai públic. Facilitar la mobilitat a peu o en bici a l'estiu. I poder sortir de casa a l'estiu gaudint d'ombres naturals i fugint d'aires acondicionats nocius pel medi ambient i que promouen l'escalfament global.
  - Per que sigui més agradable, els parterres de la Rbla Ntra Senyora haurien de estar limitats perquè no es pugui trepitjar la gespa, als carrers de centre vila els mesos d'estiu es posessin tendalls corredors de banda a banda del carrer.

- **Mobiliari urbà**
  - Reduir terrasses, reduir elements fixes permanents -pals de telèfon/electricitat, il·luminació, arbrat, parterres, pèrgoles,...-, millorar il·luminació, millorar el paviment al costat dels arbres, canviar els paviments lliscants o en mal estat (Rbla St Francesc, Sta Maria, tot l'interior de l'Illa de vianants)
  - Regularitzar que les terrasses de l'av Tarragona tinguin la mateixa mida i espai

Sensibilització

- **Fer campanyes publicitàries als diaris i TV comarcals promocionant la mobilitat a peu**, destacant les seves múltiples avantatges en detriment de la mobilitat en cotxe.
  - Fer campanyes de sensibilització per fomentar la mobilitat a peu dins de Vilafranca, visualitzant que és una ciutat dels 15 minuts, on pots anar a peu de qualsevol barri al Centre en menys de 15 minuts. Tots els serveis i botigues estan accessibles a menys de 15 minuts a peu de pràcticament qualsevol ciutadà. S'ha de fer veure que no té cap sentit fer desplaçaments curts en cotxe, ja que en molts casos pots tardar més que a peu a l'haver de buscar aparcament. A part, s'han de posar en valor el fet de caminar: mitjà de transport totalment gratuït, fas salut i no contamines. Un exemple és el mapa i app Metrominuto de Pontevedra: http://metrominuto.pontevedra.gal/es/
  - Visibilitzar un nou model de ciutat basat, també, en un nou model de mobilitat, interacció social, espai públic**,...** I treballar en campanyes de comunicació que plasmin també què suposa anar d'un lloc a l'altre en cotxe (temps, estrés, contaminació, impacte social) i què suposa fer-ho a peu o en bicicleta o patinet.

3.2 Mobilitat en bicicleta

Xarxa ciclable

- **Connectivitat entre pobles**
  - Connectar amb carrils bicis els pobles veïns (La Granada, Pacs, Les Cabanyes...) Durant el confinament quan només es podia anar als pobles del costat caminant o amb bici, els carrers estaven a rebentar i molta de la gent anava amb bici. Vivim en un país on les condicions climatològiques són ideals per propiciar els desplaçaments amb bici. A Holanda recordo que anava a l'aeroport o a la platja amb bici, la diferència estava en que allà tots els carrers eren d'us prioritari de la bicicleta o les carreteres tenien un carril bici a part, separat de la calçada principal dels cotxes que donava molta seguretat.
  - Trobo a faltar un accés pavimentat a la xarxa de camins rurals dels municipis de la comarca per a bicicletes de carretera, ja que els únics accessos existents des de Vilafranca actualment s'han de realitzar per carretera, compartint l'ús amb els automòbils i camions.
  - No pot ser que el carril bici que porta a la muntanya de Sant Jaume s'acabi a pocs metres de Les Cabanyes.
  - No pot ser que no hi hagi un carril bici per anar a La Granada tenint la via de servei que ho facilitaria.
  - Esperem que el carril bici iniciat per arribar als Monjos es contempli també l'arbrat i les seves ombres.

- **Carril-bici Vilafranca oest**
  - Crear carril bici que connecti el nucli urbà amb els camins rurals pavimentats dels municipis limítrofs per disminuir el risc actual pel volum de circulació. Pot ser un vial paral·lel segregat de la carretera, o un camí existent, encara que seria millor que només permetés el pas de bicis, no de vehicles motoritzats, d'una amplada de 1,5m. A la BP2121 podria connectar amb la xarxa de camins de Pacs. A la BV2127 podria connectar amb Les Cabanyes i amb la Carrerada.

- **Connectar l'Alt Penedès en bici**
  - Crear carrils bicis per accedir a totes les poblacions de l'Alt Penedès de manera segura i sense jugar-nos la vida.

- **Carril bicicleta i espai de vianants al carrer Doctor Fleming**
  - Habilitar l'espai de marge del carrer (actualment d'ús d'aparcament sense senyalitzar) per a carril bicicleta que uneixi la Girada amb l'Hort del Nin. Moltes persones utilitzen aquest vial mal il·luminat i on els cotxes no respecten cap senyal de velocitat, per passejar, corre o anar amb bicicleta.

- **Creació de carrers o trams de carrers peatonalitzats i ciclables en cadascun dels barris (**fora del centre de la vila) en els quals només hi tinguessin accés vianants, bicicletes, VMP i els veïns.

- **Més carrils bici a tot Vilafranca, però s'hauria de donar prioritat a l'enllaç entre el pont del carril i Santa Digna.**

- **Connectar el polígons industrials amb carrils bicis i peatonals, ja que bona part de la població hi treballa.**

- **Afavorir els desplaçaments a/des de la zona esportiva amb bicicleta i VMP**
  - Una opció seria reduir places d'aparcament de cotxes i augmentar molt l'oferta d'aparcaments segurs per a cadascun dels pavellons i recintes esportius.

Disseny dels carrils i seguretat

- **Que tots els carrils bicis de nova implantació siguin clarament segregats**, per tal de protegir els vianants.
  - És una vergonya per posar un exemple els nous carrils bici de l'Av. Barcelona, el tram del pont del carril o el de tot el cobriment de la via. Les bicis necessiten el seu propi espai de seguretat quan físicament és possible. Els espais de convivència bici-vianants només ho haurien de ser quan no poden segregar-se.
  - Carrils bici segurs segregats de la vorera per no entrar en conflicte amb el vianant. Actualment tots els carrils bici urbans són pintats sobre vorera, comportant la invasió habitual per parts dels vianants, amb el risc pel vianant i la molèstia pels ciclista que això comporta. Les bones pràctiques aconsellen realitzar els carrils bici segregats en calçada, no en vorera.

- **Promocionar la instal·lació de llums carril per les bicicletes** (https://www.amazon.es/Bobury-Brillante-Bicicleta-Intensidad-Accesorios/dp/B07H3T9VGH/ref=sr_1_45?__mk_es_ES=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&dchild=1&keywords=luz+lateral+bicicleta&qid=1616082553&sr=8-45)

- **Ser exigents amb la seguretat dels ciclistes i altres mitjans individuals de transport.**
  - Controlar que es circuli pels llocs habilitats per aquest mitjà de transport i amb la velocitat adient, i si no es fa, establir sancions econòmiques i/o tasques socials que reverteixin en la millora de la vila o de la ciutadania.

- **Prohibir-hi la circulació de patinets elèctrics i no elèctrics, i controlar la circulació d'aquests vehicles a tot el municipi.**

- **Identificar amb número les bicicletes per evitar robatoris**
  - Matricular bicis i vehicles.
  - Obligar a les persones usuàries a portar casc.

- **Fomentar l'ús d'elements reflectants per a donar més visibilitat als i les ciclistes (adhesius pel casc o cintes pels camals, esquena o braços).**

Aparcaments

- **Fomentar aparcaments de bici a l'interior d'escoles, equipaments i empreses**
  - Els aparcaments per a bicicletes haurien de ser gratuïts.
  - Posar aparcaments de bicicletes en més llocs.
  - No està tan a l'abast de l'acció pública en termes de mobilitat, però sí en termes d'habitatge. Cal que la gent pugui tenir llars amb espais on tenir-hi la bicicleta. Si pensem en pàrquings per a cotxes, potser que pensem també en trasters comunitaris o aparcaments compartits a l'interior dels edificis.

Promoció

- **Sensibilització de vehicles vs bicis**
  - La proposta consisteix en una campanya per fomentar la bici i el respecte entre els cotxes i bicis. Jo sovint em trobo amb vehicles que increpen als ciclistes per falta de sensibilització en vers aquest col·lectiu.
  - Educació cívica i vial tant a ciclistes com a peatons ja que com usuari de bicicleta em trobo sovint a una greu falta de civisme dels peatons quan circulo per carril bici o la calçada, que és per on han de circular les bicicletes segons reglament general de circulació, que les ordenances municipals sovint no la segueixen i passa el què passa: conflictes i confusió
  - Posar cartells a les entrades indicant als vehicles de motor que som una vila amiga de les bicicletes i patinets, per tal en siguin conscients i les respectin.

- **Proposar incentius per a l'ús de la bicicleta juntament amb la promoció dels comerços locals (descomptes per anar a comprar en bicicleta, etc)**

- **Facilitar espais de tallers, intercanvis, venda de segona mà.**

Bicicleta de lloguer

- **Vilabicing**
  - Implantar un sistema de mobilitat amb bicicleta tipus "bicing", on poder sortir de casa i tindre accés a una bicicleta per fer un desplaçament i poder-la deixar-la en un altre punt de la ciutat. Ajudaria a persones que visquin a Vilafranca i que hagin de fer a diari desplaçaments llargs a peu per anar a treballar o estudiar dins la Vila o a polígons industrials
  - Bicicletes elèctriques de lloguer. Amb aparcament gratuït als instituts (fomentar-ne l'ús entre els joves).

3.3 Mobilitat en transport públic

Bus urbà

- **Velocitat comercial**
  - Limitar el trànsit de vehicles pels eixos principals del centre per tal de pacificar-los i poder augmentar la velocitat comercial del servei de bus urbà

- **Millora recorregut línies bus urbà**
  - Fer més eficient les actuals línies de bus urbà reduint els temps de viatge. El més clar és que les dues línies circulars una sigui en sentit horari i un altre en sentit antihorari en tot el recorregut, però sobretot als barris de la Girada i Molí d'en Rovira, on ara van en el mateixa direcció. Temps de viatge massa elevats que dissuadeixen l'ús del bus urbà.
  - Redistribució dels serveis (no és lògic que des de la Girada es tingui d'anar al CAP Nord quan hi ha un CAP més a prop (pl Penedès), etc.
  - S'utilitza massa el cotxe privat per fer certs desplaçaments que els podria cobrir perfectament el transport públic (com ara anar a la zona esportiva o hospital comarcal).
  - Augmentar les línies de bus i allargar els recorreguts, donant servei a les zones on es troben els súpers grans (LIDL, ALDI, BON PREU CARREFOUR) és a dir polígons de Sant Pere Molanta i Domenys, serviria tant per les persones que treballen allí, com per els que anem a comprar i no tenim més remei que anar amb vehicle particular o fins i tot quant has de portar el vehicle particular a revisió, avaria o altri, ja que la majoria de concessionaris es troben en aquests polígons.

- **Augment de la freqüència horària, és insuficient ara mateix, sobretot en hores punta.**
  - Augmentar la freqüència del bus urbà, ampliar el seu horari (per exemple, per anar a la zona esportiva a la tarda no para) i posar més parades o més línies. Jo no condueixo i tinc molts problemes de transport. Per anar a l'hospital, al CAP Nord a fer rehabilitació o portar el meu fill al pediatra o a entrenar a les pistes, molts cops he d'agafar un taxi.

- **Promoure el bus entre la gent jove**
  - Penso que actualment les línies de bus estan dissenyades exclusivament per satisfer els interessos de la gent gran. Seria interessant que els joves poguessin disposar també d'algun abonament amb descompte pel bus urbà. És discriminatori totalment i només es beneficia a la gent gran (tot i que entenc, fins a cert punt). Així mateix, les línies i recorreguts estan mal dissenyats. Els temps de trajecte son llarguíssims i poc competitius respecte anar en cotxe o peu.
  - Proposo fer un abonament pels que NO son pensionistes, pel jovent... una targeta jove local per tal que utilitzin més el bus urbà. Penso que la gent gran hauria de pagar alguna cosa, sempre en funció dels ingressos per tal que aquest servei no sigui tant deficitari i puguin ser-ne més conscients del cost
  - Promoure l'ús del títol T-16 en l'àmbit escolar.

- **Accessibilitat al transport urbà**
  - Per permetre i millorar la inclusió dels espais i vehicles urbans seria convenient la identificació d'aquests amb instruccions visuals.
  - Els autobusos urbans podrien fer-los més baixos per pujar i baixar (a la gent gran els hi costa molt i han d'agafar altres maneres per desplaçar-se).

- **Millorar parades de bus**
  - Parades amb seient i cobertes. Indicadors lluminosos que indiquin el temps que queda perquè arribi el bus. O si ha passat abans. Posar una persona al bus per ajudar i abaixar la gent amb dificultat. I els bancs que no estiguin d'esquena al carrer, que quan la gent gran es dona la volta, el bus ja ha passat.
  - Eliminar parada de busos sobre el pàrquing de Saba i crear dos parades, una a la Rambla de la Nostra Senyora i una segona a l'Avda de Tarragona a partir del Bisbe Morgades.

- **Bus elèctric**
  - Renovar la flota de vehicles del servei de bus urbà cap a vehicles molt més sostenibles i menys contaminants.
  - Transport urbà elèctric i més línies. Els autobusos haurien d'anar amb energia no contaminant.
  - Adquirir una flota de busos municipals menys contaminants i adequat al nombre d'usuaris que l'utilitza.

- **Busos urbans puguin pujar animals de companyia**
  - Sobretot gossos pigalls, que segons quin conductor t'has de barallar o, lamentablement, no et deixen pujar per molt que els expliquis

Bus interurbà

- **Autobús directe Vilafranca-UAB**
  - Contractar una línia d'autobús entre Vilafranca i la Universitat Autònoma de Barcelona. Actualment i degut a les freqüents problemàtiques amb els trens, els estudiants s'han vist obligats a fer servir cotxe per anar a la universitat cada dia. Un autobús que connectés Vilafranca amb el Campus Bellaterra, resoldria aquest problema.

- **Enfortir les línies de bus que connecten Vilafranca amb Tarragona i Vilanova**
  - Connectar amb freqüència Vilafranca amb Igualada i Vilanova. No pot ser que sobretot no hi hagi connexió amb Igualada.
  - Molt important la connexió amb Sant Camil i amb Tarragona, ja que totes les millores estant cap a Barcelona, els temps van canviant.

- **Posar més busos en hores punta cada 10 minuts, al menys els que van a BCN a les 6:30/7:00 del mati**
  - Ser exigent amb el compliment del servei d'autobusos a BCN (a vegades són insuficients), i canviar d'empresa, si fa falta.

- **Xarxa de transport públic que uneixi directament amb els hospitals els Camils i St Antoni Abat**
  - No n'hi ha i ara hi ha visites que no es fan a l'hospital de Vilafranca.

- **Accés informació rutes/horaris interurbà**
  - Les persones de major edat, o nou vingudes no tenen accés clar de les rutes ni horaris de l'interurbà. Ja sigui per incivisme de conciutadans o deixadesa de l'empresa gestora.
  - Millorar la comunicació a les parades de bus, crear una app amb els horaris o contactar amb Google perquè inclogui aquests horaris al seu lloc web.
  - Millorar la comunicació a la pròpia estació de busos de Vilafranca
  - Facilitar i millorar la senyalització i horaris de l'interurbà. Ja sigui per rètols estàtics o pantalles.
  - Millorar la informació i rètols del bus nocturn.

- **Millorar l'estació de busos de Vilafranca**
  - No deu costar gaire impulsar unes jornades amb artistes de la zona que li donin un repàs i la facin més agradable, serà que no hi ha idees amb baixos costos per afavorir la imatge de l'estació que, repeteixo, és molt lletja.
  - Les cues de les persones que esperen per pujar als autocars es facin a dins de l'estació. Esperar a l'aire lliure a primera hora del matí durant molts mesos l'any, com passa ara, és absurd i innecessari, s'hi passa molt fred, havent-hi molt espai a dins ja que és una estació gran.
  - Incrementar places aparcament públic a les estacions de tren i autobusos.

- **Preu massa elevat del bitllet o abonaments**
  - Continua essent més barat i poc ecològic anar amb cotxe a Barcelona per exemple. A una família de 4 persones no li surt a compte el desplaçament amb transport públic i això no és sostenible.
  - Baixar el preu o fer bonificacions més realistes a l'economia dels estudiants i persones que necessiten viatjar assíduament
  - Uns preus més accessibles per tots aquells que es desplacen diàriament amb tren o autobusos interurbans per anar a treballar, ja que el cost actual és molt elevat en comparació amb els sous que cobra molta gent, i que en conseqüència suposen un esforç econòmic molt alt.

Tren

- **Augmentar freqüències dels trens R4**
  - Millorar la freqüència i durada de Rodalies - RENFE i aprofitar el pas del TGV pel municipi per demanar la parada de regionals que faciliti la connexió amb BCN i TGN en 20 min. ni que sigui alguns trens a primera i darrera hora del dia.

- **Promocionar la creació d'una parada de Regionals**
  - Negociar amb els organismes pertinents per aconseguir una parada de trens regionals a Vila, que permetria millorar la connectivitat amb BCN i Tarragona.
  - Estació de trens regionals a Vilafranca i augment de la freqüència i durada dels trajectes de la R4.

- **Millorar el confort de l'estació de ferrocarril**
  - Millorar l'estació de tren de Vilafranca. L'estança és fosca i freda a l'hivern. És de difícil accessibilitat. La sortida i l'entrada per les escales es fa pel mateix lloc i és molt perillós amb aglomeracions de gent.

- Recuperar i restaurar interior i exterior de l'estació de tren recuperant la imatge de principis de segle i recreant o instal·lant a la porxada un tren de vapor d'època amb carruatges per les botes de vi.
- Fer desaparèixer tot l'aparcament de vehicles, que a més pedagògicament és un insult al foment del transport públic, ja que no es tracta d'un aparcament intermodal.

- **Tren directe Vilafranca - BCN i Vilafranca – TGN**
  - Reduir el temps de desplaçament de totes les persones que es desplacen diàriament a Barcelona/Tarragona, i d'aquesta manera reduir l'ús del cotxe.
  - No pot ser que tardis 1h amb tren per arribar a Barcelona i això si va bé i que passin cada 1/2 h. Vilanova passa cada 10min i tarda 1/2 h.
  - Vilafranca no es pot permetre la connexió ferroviària que té avui en dia. Necessitem trens a Barcelona cada 20 min i que la majoria siguin semidirectes sense parada entre Martorell i l'Hospitalet per escurçar el temps de viatge.

- **Eix viari Manresa- Vilanova**
  - Costa donar mobilitat a l'Eix Manresa Igualada Vilanova en tren. Vilafranca si vol la Estació de Trens i del TGV, és fa imprescindible
  - No s'hauria de deixar de banda, però, el projecte de ferrocarril costa-interior per unir les capitals de la vegueria, pel qual fa molts anys ja s'havia fet una reserva de terreny. I no deixar-ho en mans d'Adif, sinó intentar que s'involucrés la Generalitat (com en el cas del tren de Sarrià, de Barcelona al Vallès).

- **Eix paral·lel a la C-15.**
  - Eixamplar el radi d'acció. Comunicar amb Vilanova, Igualada i Manresa, els FGC que arriben a Capellades.
  - Intentar la connexió amb Capellades i Vilanova en Tren amb els FGC

- **Mes trens accessibles**
  - Els trens n'hi ha d'haver d'accessibles més sovint (si vas amb cadira de rodes t'has d'esperar moltíssim per trobar-ne un d'accessible),

Promoció

- **Comunicació i divulgació a les escoles sobre les opcions de transport públic a Vilafranca i els seus punts forts.**
  - Implicació de les famílies en el foment de la utilització dels transports públics en front del vehicle privat.
  - Explotar més la televisió i ràdio pública local (Penedès televisió i ràdio Vilafranca) fent campanyes informatives per potenciar més la mobilitat sostenible i augmentar l'ús del transport públic. Des de l'Ajuntament no es fan campanyes de sensibilització

3.4 Mobilitat en vehicle privat

Xarxa viària

- **Explicitar la jerarquia en els límits de velocitat, tot Vilafranca ha de tenir un màxim de 30km/h, fins als espais compartits de 20km/h i els de prioritat vianants a 10km/h**

- **S'han de crear vies ràpides per no haver de passar pel centre**
  - Crear noves vies de comunicació principals per carretera que connectin les ja existents per poder crear una veritable ronda a Vilafranca.
  - Vilafranca no és només un pol d'atracció comarcal, també és un nus i sovint un obstacle per la mobilitat entre municipis de la comarca i des d'aquests municipis cap a Barcelona o Tarragona. Desconec si hi ha algun estudi que em confirmi o desmenteixi que una part important dels vehicles que circulen per Vilafranca ho fan en trànsit entre altres poblacions. Hauria de ser molt més fàcil per aquests vehicles rodejar Vilafranca i no haver de creuar-la. Per altra banda, també hauria de ser molt més fàcil des dels barris arribar a les diverses carreteres d'accés a la vila. Per exemple, si algú des del barri del Poble Nou vol arribar a la carretera de Guardiola ha de passar per zones urbanes de trànsit dens. L'avinguda de la Pelegrina no pot ser un tram de la ronda de Vilafranca per la saturació que té i pel fet de ser l'accés principal a l'hospital. Crec que una ronda per Vilafranca ha de ser un projecte molt més ambiciós i a mitjà termini. Si no s'hi dediquen recursos, la resta de les mesures per millorar la mobilitat a la ciutat seran molt més difícils d'aplicar.
  - Crec que Vilafranca hauria de completar el seu cinturó perimetral, ja que una connexió directa de la Carretera d'Igualada amb la de Tarragona, passant per la de Sant Martí, encara trauria força trànsit del centre de la Vila i dels carrers perifèrics dels barris de l'Espirall, les Clotes i Sant Julià.

- **Eliminar carrers de dos carrils de doble sentit i canvis de sentit de circulació**
  - Eliminar el pas de vehicles rodats per la Rambla St Francesc i Plaça Penedès.
  - Avda BCN i Tarragona unidireccional cap al centre de la Vila de doble carril o carril de cotxes més un adaptat de bicis diferenciant-lo dels peatons.
  - Conseqüentment, Avda BCN sortida amb canvi de sentit del carrer de Cal Bolet cap Amàlia Soler. Avda de Tarragona sortida per Gral Cortijo i Font dels Alls.
  - Analitzar i estudiar el fluxos i sentits de trànsit actual als carrers. Hi han moltes incongruències (c/ Pare Manyanet amb Passeig Rafel Soler).
  - Plantejar-se que en alguns carrers importants només caldria un carril de sentit únic (per exemple Pere III). Que en alguns carrers la quantitat de carrils és massa (Ronda de Mar, per exemple).

- **Millora substancial del trànsit a l'eix Igualada-Santa Clara-Sant Magí**
  - Canvis de sentit carrer Santa Clara, que sigui direcció Igualada, treure el trànsit de camions des de Pelegrina, buscar sortida a un possible increment de trànsit i viabilitat des de Pelegrina/Ctra Les Cabanyes per l'exterior, connectant amb Ctra Sant Marti. Alleugerir trànsit rodat, cues, sorolls i fums a l' eix Santa Clara, Igualada Sant Magí. Tot plegat desemboca a la cruïlla de Sant Magí, creant un tap permanent a la Rambla Nostra Senyora.

- **Reduir la contaminació acústica i de CO2 a la avinguda Tarragona amb controls de velocitat**

- **Restringir la circulació de vehicles privats no residents de Vilafranca per av Tarragona i av Barcelona, així com altres vies principals**

- **Treure trànsit del carrer Joan XXIII – Paloma**
  - És inaudit que el carrer Paloma, amb unes voreres tan reduïdes, tingui tant de trànsit. Cal derivar vehicles a General Prim i Pere III.

- **Cruïlla Dr Fleming -Carretera Vilanova**
  - Els vehicles que baixen del Dr Fleming, permetre girar tan sols en direcció al centre (ara es pot girar també en direcció a Vilanova i la Girada). Evitaria accidents, molt freqüents en aquest punt.

- **Canvi direcció Única a C/Santa Clara**
  - Fer carrer Santa Clara de direcció única fins Cid-Pines. Treure el tap de Sant Magí que dura tot el dia.

Seguretat

- **Promoure mesures de reducció de velocitat**
  - A la Ronda de Mar i al barri de la Girada per evitar curses i contaminació
  - A l'avinguda del Pla del Diable posar un radar de velocitat i eliminar els badens que hi ha que fan tremolar els edificis del voltant i fan molt de soroll (sobretot els Camions buits).
  - Control de velocitat de vehicles al carrer Progrés i a l'avinguda Tarragona. El vehicles circulen molt ràpid pel carrer Progrés posant en perill greu als vianants
  - Creuar l'avinguda Vilanova o la Ronda de Mar és perillós Els cotxes circulen a molta velocitat i sovint no respecten els passos de vianants.
  - Posar mesures on encara es corre massa com a Igualada, Progrés, Av. Pla del diable i Ronda de Mar

- **Estudiar mesures pacificadores pels carrers més transitats**
  - Em sembla la més fàcil d'implementar i efectiva. En carrers estrets (sigui perquè hi ha aparcament o bé perquè les voreres són amples) la velocitat és molt baixa en comparació als amples. Funciona molt més que els guals.
  - Limitar la velocitat dels vehicles en alguns carrers llargs i estrets (per exemple, carrer del Nord) incorporant-hi elements que obliguin els vehicles a anar a una velocitat compatible amb el pas dels vianants.
  - Hi ha carrers estrets que no eren pensats per tanta circulació, com el carrer Salvador Espriu, que ja molts conductors el tenen memoritzat per salvar les distancies a dins de Vilafranca no sent pas ells residents del barri, per si fos poc existeix l'accés pel carrer d'Amàlia Soler cap el Polígon Ind. Av. Tarragona i Domenys I, que tot treballador o instal·ladors se saben de memòria, o sigui un transit incessant

- **Ser estrictes amb la seguretat vial**
  - Limitar la circulació de cotxes per l'illa de vianants del centre a partir de la sortida escolar 16:30h.
  - Reduir la velocitat dels vehicles motoritzats per tal de donar millor percepció de seguretat als vianants
  - Posar multes als cotxes/motos quan el codi de circulació ho requereixi. Hi ha permissivitat. Als cotxes que mal aparquen, i a les motos que s'inventen aparcaments, com per exemple, les que aparquen al c/ de la Font amb Plaça del Carme cada tarda.
  - Ja que hi ha una reglamentació, controlar patinets i altres vehicles de mobilitat personal (VPM), doncs visc en una illa de vianants i cada dia passen aquests patinets a tota pastilla i segons el reglament no poden circular per voreres, ni tampoc per rambles, places o zones de vianants, han de circular exclusivament pels carrers destinats al trànsit de vehicles.
  - Establir en espais de convivència amb d'altres modes de mobilitat una preferència de respecte cap als vianants, que són els dèbils (des de les bicicletes, als patinets i altres ginys, fins a tot tipus de vehicle motoritzat, motos, cotxes...)

- **Treure els vehicles d'autoescoles de dins Vilafranca**

Aparcament

- **Xarxa d'aparcaments**

  - Crear 5 pàrquings gratuïts nous als diferents eixos d'entrada de vehicles i transport gratuït cap al centre de la Vila.

    - Pàrquing a l'Espiga + Feca + Hospital + Esclat + rotonda del Plantalech

  - Creació d'aparcaments municipals i una empresa municipal que ho gestioni. Que la zona blava estigui gestionada pel propi Ajuntament i no per part d'un tercer. D'aquesta manera, quan sigui imprescindible agafar-lo i aparcar, com a mínim els ingressos revertirien a l'Ajuntament.
  - Habilitar grans zones d'aparcament gratuït a les perifèries. I també habilitar-ne de gratuït al CAP del Centre. Pujar l'impost de circulació als veïns del centre. Que surti car tenir un cotxe aparcat a la Parellada, per exemple. Revisar i actualitzar els guals permanents. Molts d'ells fa anys que no paguen. Repartiment nocturn de les mercaderies al centre i prohibir fer-ho al matí.
  - Arranjar, asfaltar i organitzar aparcaments dels Jutjats, Escola Dolors Piera, Jutjats. I connexions amb el centre a peu.
  - Els pàrquings públics són a mitja capacitat, cal treure zones blaves i omplir els pàrquings existents.
  - Posar en marxa pàrquing soterrat del Pont del Carril.
  - Xarxa de busos gratuïts des dels pàrquings cap al centre de la Vila i Plaça de l'Estació i circular entre els pàrquings. Noves circumval·lacions de carrils bicis i peatons i radials cap al centre. És una adaptació de qualsevol ciutat holandesa o belga. Està organitzada d'aquesta forma, cotxes fora dels centres de la ciutat i la mobilitat a peu o bici al centre amb connectivitat pública.

- **Tots els aparcaments han de ser pagant, excepte als afores de Vilafranca**
  - Fer pagar una quantitat reduïda per aparcar a tots els aparcaments, excepte els més allunyats del centre davant de la Fundació l'Espiga, l'Auditori, l'Arxiu comarcal i el de la llar d'infants el Parquet. Ara tothom desitja aparcar gratis i a prop del centre, la qual cosa provoca molt trànsit que és evitable. Cal aparcar gratuïtament als afores i arribar al centre caminant.
  - Promoure actuacions per tal de reduir al màxim la presència de vehicles tant en moviment com aparcats en els carrers de la vila (incrementar les zones d'aparcament fora de les vies urbanes, com patis interiors o zones no urbanitzades que es destinin a aquest propòsit, per exemple) i penalitzar econòmicament la utilització de l'aparcament en zones sensibles, o inversament, afavorir econòmicament l'ús de les zones destinades a l'aparcament del vehicle privat.
  - Entristeix molt veure la quantitat de cotxes ocupant anàrquicament tots els espais possibles, i això principalment es veu a barris com Les Clotes o l'Espirall

- **Habilitar més aparcaments per persones de mobilitat reduïda ben senyalitzades.**

  - Millorar les places de mobilitat reduïda més espaioses i adaptades a la unió europea i pintar-les amb els seus colors legals establerts.

- **Solucionar l'accés al pàrquing del C/ de la Font.**
  - Ens trobem que no podem entrar a casa en els moments de sortida escolar, amb males paraules, cops al cotxe. Ara hi ha un policia local que impedeix el pas, però el problema s'agreuja perquè hem d'esperar per poder entrar a casa nostra.

- **Gestió de Saba.**
  - La sortida de Cal Bolet ha de ser una entrada i l'entrada de la Plaça Penedès ha de ser de sortida.
  - Vull agrair la campanya de gratuïtat de SABA per anar a portar i buscar els nens al cole. Aquesta és una bona iniciativa per poder descongestionar el centre.
  - Via-T a Cal Rondina.

Sostenibilitat

- **Diferenciar entre motocicletes i automòbils.**
  - Ni ocupen el mateix espai, ni contaminen el mateix. Fomentar l'ús de la motocicleta per descongestionar.

- **Potenciar el cotxe d'emissions 0**
  - Incentivar l'ús del cotxe amb 0 emissions per tal de tenir una ciutat verda sense la perillositat de la desaparició de negocis que es beneficien del trànsit a la ciutat. No deixar enrere la importància del flux dels cotxes en els carrers menys transitats pels vianants, per així no perjudicar negocis menys cèntrics o no tant a la vista.

- **Punts de càrrega de vehicles elèctrics**
  - Crear un bon parc de recàrrega de cotxes elèctrics.

- **Bonificar la zona blava pels vehicles eco i elèctrics**
-
- **Desenvolupament del carsharing elèctric**
  - Comptar amb una flota privada de cotxes a disposició dels ciutadans, empreses i administracions, fomenta l'ús del transport públic. El carsharing elèctric i el transport públic constitueixen el millor binomi per a la mobilitat sostenible i eficient. Permet combinar les millors virtuts del transport col·lectiu i de la mobilitat individual porta a porta. El carsharing permet als ciutadans disposar d'alternatives eficaces i senzilles al vehicle en propietat. Redueix la bretxa social que s'està produint per l'increment dels costos en mobilitat privada, a causa de la irrupció de noves tecnologies. Posa a l'abast dels ciutadans una alternativa eficaç i assequible.

  - Serveis de carsharing al Penedès, moltes persones renunciarien a tenir cotxe propi si hi ha un servei d'aquest tipus a Vilafranca. Sempre que resulti a compte es clar, sinó passa com el preu del bitllet del transport públic que no soluciona el problema. Que sigui una opció viable i no pitjor que tenir les despeses d'un cotxe privat.

- **La modalitat de vehicle compartit car-pooling**.
  - Permet compartir diversos usuaris un mateix vehicle particular (privat), es una bona opció especialment per gent jove o per treballadors per desplaçar-se a polígons industrials o explotacions agràries. Però cal complementar-ho amb una oferta de carsharing per resoldre la necessitats de mobilitat d'una forma més amplia per tota la societat, tant particulars com empreses.

- **Divulgació sobre els efectes negatius del seu ús, les conseqüències de la contaminació atmosfèrica generada pels vehicles sobre la salut.**
  - Fer una campanya per donar a conèixer la T-Verda com a títol de transport gratuït durant 3 anys i per totes les zones, si es desballesta un cotxe de més de 10 anys d'antiguitat.

Càrrega i descàrrega

- **Prohibició d'accés de vehicles de càrrega i descàrrega a l'interior de l'illa de vianants en els horaris d'entrada i sortida de les escoles.**
  - Eliminar la interacció entre famílies i vehicles de càrrega i descàrrega en les hores d'entrada i sortida d'escola, dins l'àmbit de l'illa de vianants, especialment a la tarda a partir de les 16:30. El perill que suposa per a les famílies i especialment els infants que en les hores d'entrada i sortida de les escoles hi hagi vehicles de càrrega i descàrrega circulant per l'interior de l'illa de vianants.
  - Hi ha molt perill passejant amb les criatures a les 17h per la plaça constitució, carrer Ferrers, carrer Sant Joan, Parellada, etc... pensant que estàs en una zona peatonal i et trobes moltes furgonetes i camions passant pels carrers peatonals. Molt perillós.

- **Millorar la gestió de la càrrega i descàrrega pel comerç**
  - Regular amb més eficàcia la carrega i descarrega. Que no coincideixin amb les sortides de les escoles. Crear uns punts de descàrrega perquè les furgonetes i camions, no entrin al perímetre de les muralles. I que aquests punts es gestioni un sistema de repartiment amb vehicles, com bicicletes amb un caixó per repartir.
  - Els botiguers s'han de llevar abans. A les 10h ja no pot entrar cap furgoneta al centre. Idem per entregues de compres on-line. És un contrasentit voler fomentar el comerç de proximitat i sostenible i a la vegada facilitar el servei de missatgeria en furgoneta.
  - Prohibir descarregar camions de nit. Multar camió i establiment. Els camions descarreguen a la matinada per establiments del carrer de Ferrers (a vegades descarreguen a les 5 o 6 matí al carrer Raval de la Font.

- **Ampliar el perímetre de l'horari d'accés comercial**
  - Que només es pugui accedir a la zona dins de l'antiga muralla fora d'hores considerades comercials. És a dir el que ja es fa en els carrers peatonals del centre (parellada, ajuntament....) ampliat a la resta de centre històric. Per això s'ha de donar alternativa al cotxe, generant més aparcament gratuït fora d'aquest perímetre.

- **Evitar camions i transport pesat de grans dimensions pels carrers de la vila (Molí d'en Rovira, per exemple) o bé que paguin un impost pel deteriorament dels carrers.**

- **Bonificar la distribució urbana de mercaderies feta amb vehicles no contaminants**
  - Agrupar la distribució urbana de mercaderies en plataformes logístiques que s'encarreguin de "l'última milla".
  - Hi ha ajuntaments que han creat una plataforma web amb treballadors de transport ecològic de mercaderies. Potenciar els punts de recollida pròxims als aparcaments perifèrics.

- **Millora de seguretat higiene i neteja vial.**
  - A la part sud d'entrada a Vilafranca al vial paral·lel a la ctra Tarragona, és freqüent veure-hi molts camions. Els xofers dels camions fan el seus serveis i necessitats com poden i on poden. S'hauria de fer un pàrquing vigilat i controlat i mantingut encara, que fos pagant. Potser les grans superfícies de la zona hi col·laborarien (Aldi LIDL,...).

- **Senyalització de rutes per vehicles grans**
  - Senyalitzar verticalment i horitzontalment les rutes que han de fer els vehicles grans quan entren a la Vila per poder moure's i descarregar amb seguretat i molestant el menys possible.