



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES EN L'ÀMBIT DEL PP4 – CAMÍ DE LA GRANJA

EL MORELL

TRÀMIT AMBIENTAL SCP

ambiental@mitt.es

T: 977328413

OCTUBRE 2025

ÍNDEX

| | |
|--|-----------|
| 1.INTRODUCCIÓ I OBJECTE I ANTECEDENTS | 2 |
| 1.1. INTRODUCCIÓ ..2 | |
| 1.2. OBJECTE DEL DOCUMENT | 2 |
| 1.3. ANTECEDENTS OBJECTIUS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL | 3 |
| 2.DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL | 4 |
| 2.1. CONTEXT TERRITORIAL I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL | 4 |
| 2.2. DESCRIPCIÓ DE L'ESTRUCTURA INTERNA DE L'ÀMBIT | 5 |
| 2.3. MARC SOCIOECONÒMIC | 6 |
| 2.4. VALORACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL AL MUNICIPI | 9 |
| INFRAESTRUCTURES DE COMUNICACIÓ | 9 |
| XARXA VIÀRIA DEL NUCLI DEL MORELL | 10 |
| TRANSPORT PÚBLIC: XARXA FERROVIÀRIA I AUTOBÚS | 11 |
| XARXA PER A VIANANTS I BICICLETES | 12 |
| MOBILITAT GENERADA DEL MUNICIPI | 13 |
| REPARTIMENT MODAL DE LA MOBILITAT ACTUAL | 15 |
| DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT | 15 |
| CONSIDERACIONS DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE | 16 |
| 2.5. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT ACTUAL EN L'ÀMBIT D'ESTUDI | 17 |
| 3.LEGISLACIÓ I PLANS SECTORIALS I TERRITORIALS CONCURRENTS | 20 |
| 3.1. PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA | 20 |
| 3.2. NORMES SUBSIDIÀRIES TIPUS A I TIPUS B DEL MORELL | 20 |
| 3.3. PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA..... | 21 |
| 3.4. PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA | 23 |
| 3.5. ALTRES PLANS SECTORIALS DE MOBILITAT | 23 |
| 4.ANÀLISI DE LA MOBILITAT FUTURA | 25 |
| 4.1. EL MODEL DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL | 25 |
| 4.2. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA | 26 |
| 4.3. DIAGNOSI DE L'IMPACTE DE LA MODIFICACIÓ SOBRE LA MOBILITAT DE LA ZONA. | 32 |
| 5.PROPOSTA DE XARXES D'ITINERARIS GENERALS | 36 |
| 5.1. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES | 36 |
| 5.2. PROPOSTA DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU | 37 |
| 5.3. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS | 37 |
| 5.4. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES | 38 |
| 5.5. PREVISIÓ I DISTRIBUCIÓ D'APARCAMENTS | 38 |
| 5.6. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS | 41 |
| 5.7. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE | 42 |
| 5.8. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA | 43 |

ANNEX I CARTOGRÀFIC

ANNEX II FOTOGRÀFIC

ANNEX III HORARIS D'AUTOBÚS

1

INTRODUCCIÓ | OBJECTE | ANTECEDENTS

1.1. INTRODUCCIÓ

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada es redacta per a la **Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries del Morell**, per a l'ampliació i modificació dels límits del Sòl Urbanitzable adjacent al Cementiri corresponent al sector PP4- camí de la Granja, i respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Així, l'article 118.4 del Reglament de la Llei d'Urbanisme (Decret 305/2006) determina que la documentació de les modificacions dels plans urbanístics ha d'incorporar, entre d'altres, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que així ho estableixi la legislació vigent.

Per la seva banda, l'article 3 del Decret 344/2006 estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, entre d'altres, en el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

1.2. OBJECTE DEL DOCUMENT

L'objecte d'aquest estudi és avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocats per la nova Modificació Puntual i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport que es proposen per tal de promoure, d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, lligant el desenvolupament urbanístic amb la mobilitat necessària per a fer-hi front.

Segons l'article 12 del Decret 344/2006, els Estudis d'avaluació de la mobilitat han de la contenir la següent documentació:

- Determinació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Previsió de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles
- Representació en el plànol de xarxa viària de les estacions de ferrocarril i autobusos interurbans existent i de les previstes en el pla.

1.3. ANTECEDENTS OBJECTIUS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

L'ordenació urbanística del municipi del Morell es regeix actualment pel Text refós de les Normes subsidiàries de planejament, vigents des del 2006, i per les diferents modificacions puntuals aprovades definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona.

Les Normes Subsidiàries de Planejament del Morell defineixen, en l'article 114, el Pla Parcial núm. 4 - Camí de la Granja, dins del Sòl Apte per Urbanitzar, que té l'objectiu de dotar al municipi de sòl residencial i petita indústria.

Als anys 90's del segle passat, l'Ajuntament va adquirir varis terrenys, al nord i a l'est del cementiri, amb la finalitat de poder ampliar-lo i fer una nova zona d'equipaments.

La deixalleria supramunicipal, la sala de vetlles i l'ampliació del cementiri han anat consolidant aquesta zona d'equipaments que, d'una forma ordenada, s'ha desenvolupat en el Sòl no urbanitzable.

A la zona hi trobem altres edificacions: un Taller mecànic, implantat abans l'any 2.000, i una indústria de fruits secs, implantada l'any 2010. Tots dos en sòl no urbanitzable.

La modificació proposa ampliar l'àmbit del Pla Parcial número 1 - Camí de la Granja per:

- Donar un marc urbanístic a les diferents actuacions públiques i privades realitzades.
- Adequar l'àmbit a les implantacions públiques i privades realitzades fora de l'àmbit actual del PP4
- Treure de l'àmbit les parcel·les d'alguns propietaris que no hi volen ser
- Dignificar l'entrada al municipi en aquesta zona, tot aconseguint una zona verda i ampliant la zona d'equipaments (que inclou la deixalleria, l'ampliació del cementiri i la sala de vetlles,...)
- Respectar els elements patrimonials existents com són el Mas de la Sínia
- Dotar al municipi de sòl de petita indústria
- Facilitar l'execució del Pla per tal d'urbanitzar la zona.

També es fa una ordenació detallada orientativa per tal de valorar millor la viabilitat de la modificació i del Pla Parcial resultant.

2

DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. CONTEXT TERRITORIAL I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

El municipi del Morell està situat al sector nord de la comarca del Tarragonès Baix Camp, en plena plana agrícola del Camp de Tarragona i al centre del triangle Reus-Valls-Tarragona. Limita al nord amb el terme del Rourell, al nord-est amb Vallmoll, a l'est amb Garidells, al sud-est amb Perafort, al sud amb la Pobla de Mafumet i a l'oest ho fa amb Vilallonga i la Selva del Camp.

El municipi ocupa uns 5,95 km² en total, però el seu aspecte territorial més destacable és que la delimitació perimetral administrativa és del tot irregular i no determina una unitat geogràfica pròpiament. Per contra, es veu físicament partit en tres sectors, de manera que es pot parlar d'un sector territorial principal, que engloba el casc urbà i la indústria química, i dos enclavaments coneguts com els Majols i el terme de la Selva de 28 i 13 ha, respectivament, ubicats a ponent d'aquest dins i entremig del terme municipal de Vilallonga del Camp.

El nucli urbà, l'única concentració residencial del municipi, es concentra al sud del sector territorial principal i es veu limitat al sud pels confins del municipi de la Pobla de Mafumet, els quals, en aquest punt continuen la unitat urbanística del Morell de manera que la xarxa urbana no es veu fragmentada només que per la via del tren.

El municipi ha estat tradicionalment un poble agrícola fins a la instal·lació de la indústria química als anys setanta. Tanmateix, encara ara la major part del terme està presidit per terres conreades, principalment amb avellanars, les quals segueixen l'estructura territorial pròpia de la zona.

Una altra característica definitòria del municipi és la presència del riu Francolí que el travessa pel seu límit oriental i per tot un seguit de rieres, torrents i riuets que, venint de l'oest, travessen el municipi horitzontalment (de nord a sud: el Riu de la Glorieta, la Riera de la Selva i el Torrent de Manyer).

El Torrent de Manyer transcorre paral·lel al sud del riu Glorieta i de la Riera de la Selva, just abans que tots tres desemboquin les seves aigües (quan en tenen) al riu Francolí. Aquest torrent té una especial rellevància en aquest informe perquè passa per la **zona objecte de la present modificació**, al límit nord de l'actual casc urbà.

Aquest sector es troba al nord est del nucli urbà del Morell i la carretera T-722 en marca el seu límit oest, el sòl urbà del nucli del Morell en marca el límit meridional i el camí de la Granja l'oriental. El torrent de Manyer el travessa d'oest a est per la seva banda meridional.

L'àmbit es caracteritza per una barreja d'usos i d'hàbitats. La part nord de l'àmbit alberga camps de conreu i parcel·les arbrades abandonades. La resta del sector, en canvi, es caracteritza per una ocupació antròpica intensa, amb naus industrials i equipaments municipals com el cementiri i el tanatori.

La superfície total de l'àmbit és de 90.475 m² i engloba tan sols Urbà Consolidat, com Sòl urbanitzable Delimitat i Sòl No Urbanitzable.

(Veure Mapes 4 i 5 de l'Annex)

2.2. DESCRIPCIÓ DE L'ESTRUCTURA INTERNA DE L'ÀMBIT

Situació actual

L'estructura actual del sòl on es proposa l'actuació és un terreny principalment rústic ubicat a les afores del nucli urbà del Morell on hi conviuen diversos usos antròpics com activitat agrícola però també industrial i d'equipaments. El sector es veu delimitat per la banda occidental per la carretera T-722 que arriba de Vilallonga del Camp, i per la banda oriental pel camí de la Granja.

La part nord de l'àmbit alberga camps de conreu, principalment camps de fruiters de regadiu actius, noguers, alguns de recent plantats. La banda oriental, tocant al camí de la Granja es caracteritza per una parcel·la abandonada amb una diversitat d'espècies vegetals.

La part central de la banda occidental s'hi localitza el cementiri municipal, que és a la vora de la carretera T-722, just on se li incorpora l'avinguda de la Granja, que puja des del nucli urbà. Aquest equipament municipal condiona en certa manera el sector, que n'ha de garantir els accessos, l'espai per a l'aparcament i els terrenys per a futures ampliacions.

Al nord-est del cementiri hi ha la deixalleria municipal i darrera hi ha una nau agrícola, dedicada a la venda de fruita seca. Per sota del cementiri hi ha una nau d'un taller mecànic i, sota d'ell, transcorre el camí de la Granja, que neix al nucli del Morell i limita el sector per la seva banda oriental. Per sota del camí es localitza un recinte d'una activitat econòmica dedicada a bastides per a la construcció i, finalment, per sota d'aquest recinte, s'inicien les cases residencials del nucli del Morell.

Des del punt on l'avinguda de la Granja s'uneix a la carretera T-722 neix un vial intern que transcorre encerclant el cementiri per l'oest i el nord, donant així accés a la deixalleria i a la nau agrícola al nord. El Cementiri disposa d'accés cap a sud, mirant al sòl urbà i des de l'avinguda de la Granja, l'únic vial del sector que està asfaltat.

(Veure Mapa 5 de l'Annex)

Situació futura. Previsions de la Modificació Puntual

La Modificació puntual preveu l'ampliació del sector de planejament existent PP-4 Camí de la Granja cap al nord, en direcció al poble de Vilallonga del Camp, classificant sòls actualment no urbanitzables, qualificats de sòl agrícola, i sòls de protecció preventiva pel Pla Territorial Parcial.

Una part del PP-4 vigent, a l'est del camí de la Granja, es reclassifica com a no urbanitzable agrícola (SA), corresponent a dos elements patrimonials: la masia Mas de la Sínia i el seu entorn, i l'edificació històrica de la bòbila del Xulí.

Es proposa ampliar els sòls qualificats com a equipaments al voltant del cementiri per tal d'encabir els equipaments actuals existents en SNU.

(Veure Mapa 6 de l'Annex)

A més a més, la proposta de Modificació Puntual també fa una ordenació detallada orientativa del futur Pla Parcial per tal de valorar millor la viabilitat de la modificació.

En aquesta ordenació orientativa, es preveu un carrer en forma de L inversa per ordenar la mobilitat motoritzada del nou sector i un eix d'espais lliures al llarg del camí del cementiri i de la carretera T-722 i del barranc de Manyé.

Per facilitar l'accés motoritzat al teixit industrial, es preveu una rotonda a la carretera de Vilallonga del Camp amb un accés directe des d'aquesta al sector d'estudi, a partir del qual el carrer girarà cap a sud i enllaçarà amb el viari urbà del nucli a través de l'Avinguda de la Granja. Aquest vial, acabarà a sud amb un vial de gir que permet sortir del polígon pel camí del cementiri i cap a la nova rotonda, de manera que no es barregi la circulació del polígon amb el del nucli urbà. El camí de la Granja no es preveu modificar-lo.

El vial d'accés dibuixa una illa central que es proposa com a equipaments, mentre que el teixit industrial es desenvoluparia a les parts exteriors del vial. Els espais lliures es concentren a la banda meridional, resseguint el torrent d'en Manyer i a l'entorn del cementiri.

La cessió de la zona d'equipaments se situa al voltant del cementiri on hi ha la deixalleria, la sala de vetlles i l'ampliació del cementiri, permetent alhora la implantació de nous equipaments.

Finalment, s'inclou en el teixit residencial de l'Avinguda de la Granja, l'habitatge existent Cal Xulí es qualifica amb la clau 8 de conservació de l'estructura urbana i edificatòria (subclau 8c - Cal Xulí).

(Veure Mapa 6 de l'Annex)

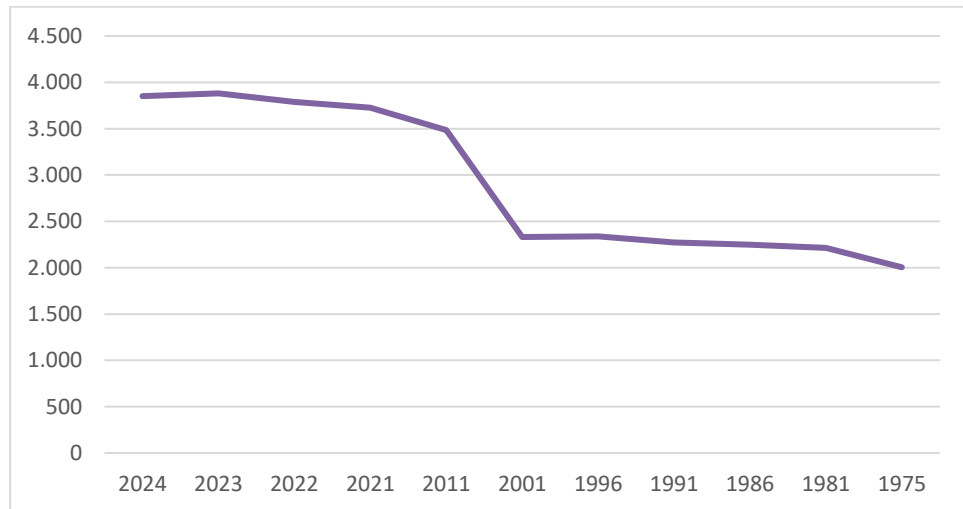
2.3. MARC SOCIOECONÒMIC

Població

El terme municipal agrupa un únic nucli de població, El Morell, annex al nucli de la Poble de Mafumet, amb una població total de 3.881 habitants l'any 2023 (Idescat). Una molt petita part de la població viu disseminada fora del nucli urbà (10 habitants).

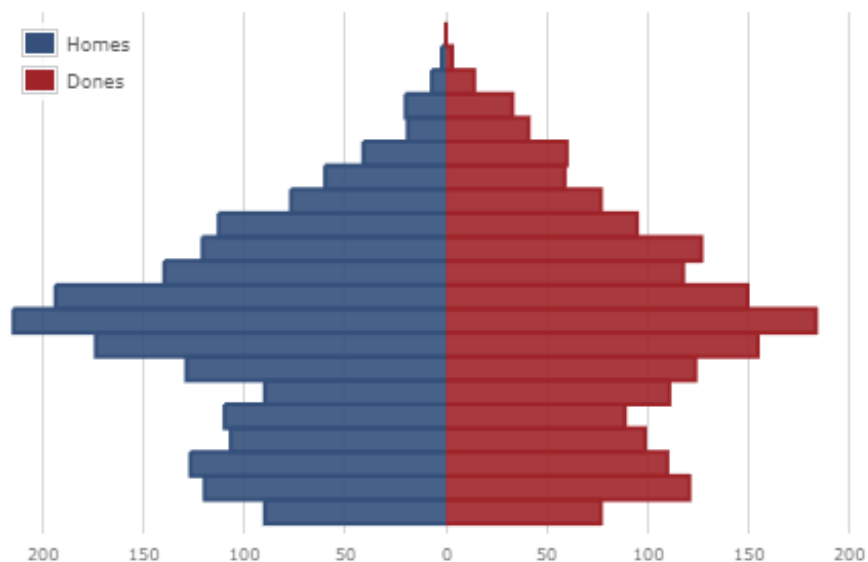
En els últims anys, la població empadronada al municipi ha sofert un creixement pràcticament constant, exceptuant un lleu estancament entre els anys 2010 i 2016. La mitjana de creixement de població l'any 2022 va ser del 23,75%, sent majoritàriament un creixement per immigració que no pas natural, ja que aquest representa tan sols un creixement del 0,52%.

Padró municipal d'habitants del Morell. 1975-2024. Idescat



La piràmide de població del Morell s'ajusta a l'estructura de Catalunya: una base de població infantil al voltant del 6%, que es va escanyant fins al quinquenni d'edat de 20 a 24 anys, per anar augmentant el nombre de població fins a la quarantena d'edat, on el percentatge es situa al voltant del 10% per a la franja d'edat compresa entre 40 i 44 anys. A partir dels 45 anys, les piràmides es van tancant poc a poc de forma simètrica (tant en el cas del Morell com en el de Catalunya), tenint més proporció el sexe femení que el masculí.

Població per sexe i edat quinquennal del Morell. 2022. Idescat



Si analitzem la distribució per sexes en base als tres grans grups d'edats (0-14 anys, 15 a 64 anys, 65 a 84 anys i els de 85 anys i més) s'observa una relació entre sexes bastant equilibrada en els diferents grups, al voltant del 50%, però aquesta relació entre homes i dones va variant en els grups d'edat. Així, en els grups més joves hi ha un predomini d'homes, (al voltant del 52% i 53% d'homes respecte als 48% i 47% de dones), mentre que a partir dels 65 anys la població es va feminitzant fins arribar als major de 85 anys on clarament predominen les dones amb el 63% respecte el 37% dels homes.

A nivell de nacionalitat, el nombre d'estrangers és molt similar a la mitjana Catalana i també Comarcal: amb un 13,2% de la població nascuda fora de l'estat (a Catalunya és del 16%).

Activitat econòmica

Segons les dades facilitades per l'IDESCAT (2017), el principal motor econòmic del Morell són els serveis (69%) tot i que en una proporció bastant inferior al conjunt català que arriba al 78%. En el cas del Morell, la indústria agafa un pes més elevats respecte al resta de Catalunya. El segueixen la construcció amb un 7% i l'agricultura, dins la mitjana catalana, del 1%de l'ocupació.

D'acord amb les dades de l'IDESCAT, la xifra d'aturats s'eleva a 172,3 l'any 2023.

Finalment, per al que fa al nivell de renda, els habitants del Morell disposen d'un renda familiar disponible bruta notablement inferior a la mitjana de Catalunya però en la línia de la mitjana de la comarca (Tarragonès). La renda mitjana familiar bruta era l'any 2020 de 15.600 € per habitant, respecte els 17.600€ de la mitjana catalana.

A nivell de sectors econòmics, cal destacar que al municipi existeix el Polígon de Gran indústria que s'estén entre els nuclis de Perafort, la Pobla de Mafumet i el Morell, amb molta oferta relacionada sobretot amb el sector industrial químic. Aquest polígon es localitza a poc menys d'1 km del nucli de Morell.

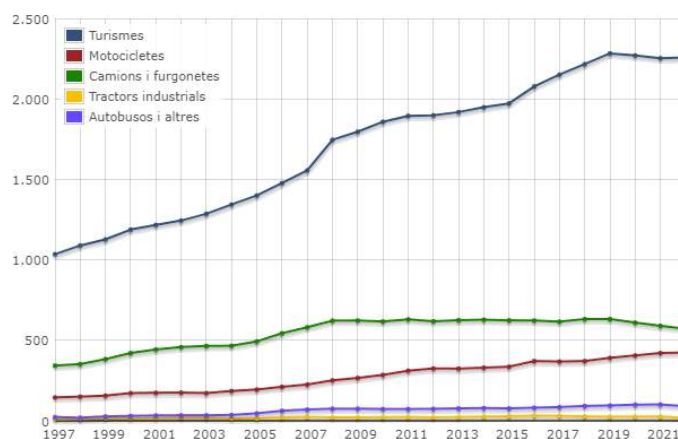
Pel que fa a l'agricultura, cal destacar el paper de l'avellana com el principal cultiu del municipi, en consonància amb la seva posició dins de la plana del Camp de Tarragona. El conreu de l'avellana està dins de la Denominació d'Origen Avellana de Reus.

Parc de vehicles i índex de motorització

El parc de vehicles del municipi del Morell l'any 2020 era de 3.361 vehicles, el que representa 0,88 vehicles/habitant, molt per sobre de la mitjana catalana que és de 0,69 vehicles/habitant.

El 18% d'aquest parc de vehicles es corresponen a vehicles industrials, entre els que s'inclouen els tractors, el 67% a turismes i el 13% a motocicletes. Si comparem l'evolució de la motorització de turismes i motocicletes es pot observar com el nombre d turismes no ha parat de créixer exponencialment, així com també el de motocicletes tot i que en una proporció molt menor. Pel contrari, el nombre de vehicles industrials ha petit un lleuger descens.

Parc de vehicles, per tipus. El Morell, del 1997 al 2022. Idescat



Font: Idescat, a partir de les dades de la DGT.

2.4. VALORACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL AL MUNICIPI

Infraestructures de comunicació

El municipi del Morell es troba creuat per diferents infraestructures viàries lineals:

- La carretera TP-7225 arriba des del sud-oest i comunica el municipi amb Reus. Entra dins del nucli urbà del Morell per unir-se a la carretera T-722 i la T-750.
- Travessant el municipi de nord a sud passa la carretera T-722 que arriba des de Vilallonga del Camp.
- La carretera T-750 arriba per l'est i comunica amb el Polígon de Gran Indústria, l'A-27 i la N-240. La carretera primer entra pel nucli urbà de la Pobra de Mafumet i després, a través de carrers urbans del nucli del Morell, s'uneix amb la T-722 i la TP-7225.
- Finalment, l'A-27 és una carretera preferent de doble calçada amb dos carrils per sentit de circulació i que connectarà Tarragona i Lleida. Actualment està construïda de Tarragona a Montblanc. Des d'aquesta autovia hi ha un enllaç directe amb la T-750, i la N-240, a través de la sortida número 9.

Informació d'aforament i IMD de les carreteres que donen servei a El Morell

| Carretera | Font | Punt aforament | IMD | %pesants | Any |
|----------------|---------------------------|------------------------|--------|----------|------|
| TP-7225 | Diputació de Tarragona | 5,00 | 4.692 | 6,25% | 2022 |
| T-722 | Diputació de Tarragona | 0,10 | 9.263 | 4,19% | 2022 |
| N-240 | Ministerio de Transportes | T-750 | 9.470 | 4,05% | 2021 |
| T-750 | Diputació de Tarragona | De la A-27 a la T-722 | 10.833 | 5,1% | 2021 |
| A-27 | Ministerio de Transportes | Polígon Gran Indústria | 25.420 | 10,64% | 2019 |

A nivell ferroviari, el municipi consta d'una línia de ferrocarril, la de Reus a Roda de Berà, que delimita el terme i el nucli urbà per la banda sud-oriental, separant aquest del terme de la Pobla de Mafumet. La línia té estació de trens al Morell però la línia, tot i que segueix en funcionament, excepte en el tram que va del polígon químic nord del Morell a Roda de Berà, tot i que el tram que va de Reus al polígon químic nord tan sols és utilitzat per trens de mercaderies i a gasoil que tenen també el polígon de Constantí com a parada.

Així, per al transport de passatgers, l'estació ferroviària de rodalies més pròxima són les de Reus i Tarragona, a uns 11 km de distància.

Alhora, el municipi es troba travessat també per la línia del TGV que arriba de l'est des de Perafort i s'enfila cap a nord-oest per la part septentrional del terme, al nord del Polígon de Gran Indústria.

L'estació del Camp de Tarragona es localitza dins del terme municipal de La Secuita, a uns 5,8 km de distància cap a l'est del nucli del Morell. L'accés a l'estació des del poble es pot realitzar a través de la T-750, cap a la N-240 i després la C421B o bé a través de la TV-2231 passant per Perafort.

(Veure Mapa 7 de l'Annex I)

Xarxa viària del nucli del Morell

El nucli urbà del Morell es troba en la part meridional del municipi, just en continuació del nucli urbà de la Pobla de Mafumet. Al nucli hi arriben i hi conflueixen les tres carreteres que comuniquen el municipi amb la resta del territori.

Els eixos viaris dins del nucli urbà que prenen major rellevància a nivell de pas de vehicles són els que comuniquen les carreteres anteriors. Aquests eixos viaris són:

- Avinguda de la Pau és la continuació de la carretera TP-7225 que arriba per l'oest.
- Avinguda de Tarragona que arriba de sud-est i és la continuació de la T-750.
- Avinguda de Valls que arriba de nord i és la continuació de la T-722.
- Totes tres carreteres conflueixen en una rotonda de la Rambla de Pau Casals.
- Un altre viari rellevant és el Carrer de les Escoles Noves, el qual canalitza bona part del trànsit de la T-750 per dins del nucli del Morell ja que neix en una rotonda amb l'Avinguda de Tarragona.

L'àmbit d'actuació es localitza just a la banda nord del nucli, a tocar de la carretera T-722 i en continuïtat amb la xarxa viària del nucli urbà. Els vials que comuniquen el sector amb la xarxa viària urbana i municipal són:

- La carretera T-722 limita l'àmbit per l'oest i hi té un accés directe a la banda oriental de la carretera. D'aquest accés es distribueix la circulació per dins del sector a través de dos viaris: el passeig del cementiri que descendeix en direcció sud-est fins a enllaçar amb el viari urbà i un vial innominat que encercla el cementiri i la deixalleria pel nord i dona accés a la nau en SNU existent.

- El passeig del Cementiri: neix al capdamunt del nucli urbà, en continuació a l'Avinguda de la Granja. Només té uns 150 m de longitud ja que de seguit s'uneix a la carretera T-722, i es troba pavimentat.

També cal esmentar el pas del camí de la Granja. Aquest camí neix al capdamunt de l'Avinguda de la Granja, gira cap a l'est travessant el sector per damunt del torrent de Manyer i, posteriorment cap a nord, limitant el sector per l'est. Es tracta d'un camí rural estructurant del municipi ja que comunica el nucli amb la banda nord del terme municipal a on s'hi localitza l'equipament municipal de La Granja.

(Veure Mapa 7 i 8 de l'Annex)

Transport públic: xarxa ferroviària i transport públic amb autobús

El municipi del Morell no disposa de servei d'autobús urbà ni tampoc de cap estació de trens en funcionament, sent les parades de trens de Reus i Tarragona les més properes.

Així, l'oferta de transport públic del municipi es basa en el servei interurbà d'autobusos, amb dues parades:

- Una localitzada a l'Avinguda de Tarragona. Es disposa de Marquesina només en un dels dos sentits de la marxa, però disposa de reserva per a parar l'autobús fora del carril central en els ambdós costats.
- Una altra a l'Avinguda de Valls. Es disposa de marquesina en els dos sentits de la marxa tot i que no disposa d'espai propi per a parar l'autobús.

Les línies que els hi donen servei són:

- Línia L1787 de Reus a l'estació del TGV del Camp de Tarragona. Només dona servei a la parada de l'Avinguda de Tarragona. Disposa de 17 serveis de manera diària i un de més els dies feiners en ambdós sentits, des de les 6 del matí fins les 22:45 h de la nit aproximadament.
- Línia L0721 de Tarragona a Valls per l'interior, comunicant els municipis de Valls (estació d'autobusos), Vallmoll, Alcover, El Milà, la Masó, El Rourell, Vilallonga del Camp, el Morell, la Pobla de Mafumet, Constantí i Tarragona (estació d'autobusos). Disposa de 24 serveis en direcció Valls -Tarragona en dies feiners (des de les 6 del matí fins les 21:45) i 5 en dies festius. En direcció Tarragona-Valls disposa de 20 serveis en dies feiners i 5 en dies festius.
- Línia L0597 Reus-Vila-Rodona, amb un sola expedició al dia en cada sentit. Comunica els municipis de Vila-rodona, Bràfim, Vilabella, Nules, La Secuita, Perafort, El Morell i Reus (estació d'autobusos). Només dona servei a la parada de l'Avinguda de Tarragona, amb un sol servei els dilluns feiners en cada sentit, un al matí en direcció Vila-rodona i un a la tarda en direcció Reus.

(Veure Plànol 9 de l'Annex I, Annex II fotogràfic i l'Annex III, Horaris línies d'Autobús)

Pel que fa al ferrocarril, el municipi del Morell no disposa de cap estació de ferrocarril en servei. Les línies de ferrocarril amb parades més properes al municipi són:

- Tren de Gran Velocitat- Estació del Camp de Tarragona. Des de l'estació de Camp de Tarragona hi ha trens Avlo que connecten diàriament amb Madrid (1 tren diari), Barcelona (1 tren diari), Saragossa (1 tren diari), Lleida (1 tren diari), Guadalajara (1 tren diari) i Calatayud (1 tren diari).
- Per a serveis ferroviaris regulars, l'estació de trens més pròxima són les de Reus i Tarragona amb connexions a la xarxa nacional ferroviària.

Xarxa per a vianants i bicicletes

Dins del municipi del Morell no hi ha una xarxa definida per a vianants ni per a bicicletes. Només destaca el voral de la carretera T-722 que s'ha habilitat pel pas diferenciat dels vianants. A part, només es coneix de l'existència de 7 itineraris que recorren els camins de les zones agrícoles dels voltants d'aquesta població, Vilallonga del Camp i La Pobla de Mafumet, recorren per camins majoritàriament asfaltats i es poden fer tant a peu com en bicicleta. Aquests itineraris són:

- Ruta de la Granja. Aquest itinerari ressegueix el camí de la Granja i s'inicia just a l'àmbit d'estudi.
- Ruta del terme de la Selva: aquest itinerari s'inicia a l'avinguda de la Pau i surt del nucli urbà cap a la banda occidental del terme seguint el camí dels Majols. No passa per l'àmbit d'estudi.
- Ruta a Vilallonga: s'inicia també al camí dels Majols com l'itinerari anterior i no afecta la zona d'estudi.
- Camí de Reus 1, camí de Reus 2 i Camí de Reus 3: són tres itineraris que transcorren pel sud del nucli urbà del Morell, allunyats de l'àmbit d'estudi.
- Ruta del Tomb de Dent: i surt del nucli urbà cap a la banda occidental del terme seguint el camí dels Majols, igual que la ruta de la Selva i la de Vilallonga. No afecta a l'àmbit d'estudi.

Així, com a molt, en termes de mobilitat per a vianants i bicicleta cal destacar:

- El pas del camí de la Granja per la banda meridional del sector d'estudi.
- El passeig del cementiri, un passeig arbrat que tot i que permet el pas de vehicles, té una amplada d'un 5 m sense voreres, amb plataners a banda i banda, el que l'hi confereix unes bones característiques com a recorregut per a vianants.
- A més a més, el passeig enllaça amb l'Avinguda de la Granja, la qual arriba fins al centre del nucli urbà, comunicant el sector d'estudi amb el casc antic i la rambla de Joan Maragall. Aquesta avinguda es disposa d'uns 12 m d'amplada, amb un carril per sentit de circulació i voreres a banda i banda d'entre 1,5 i 2,00 m d'amplada. No disposa de carril bici o senyalització de Zona 30, carrer preferent per a modes no motoritzats o similar.

- El casc antic del Morell no està peatonalitzat però bona part dels carrers tenen calçada única.
- La rambla de Joan Maragall tanca el nucli antic pel sud i és una zona neuràlgica del nucli i de passeig ja que es conforma amb una rambla central arbrada per als vianants.

(Veure Mapa 10 de l'Annex)

Mobilitat generada del municipi

L'anàlisi de la mobilitat generada recull principalment les dades de l'Enquesta de Mobilitat quotidiana del Camp de Tarragona de l'any 2020.

D'acord amb aquestes dades, en un dia feiner, el conjunt de desplaçaments realitzats pels residents del municipi del Morell van fer un total de 10.941 desplaçaments (ja siguin de mobilitat obligada com no obligada i desplaçaments de tornada a casa). La mitjana de desplaçaments per persona al municipi és de 1,1 desplaçaments/resident en dies feiners.

Pel que fa al motiu que origina els desplaçaments, en dia feiner, els desplaçaments de mobilitat personal (oci, compres, visites...) s'emporten el 48,2% de la mobilitat mentre que els motius ocupacionals representen un 51,8%. Els caps de setmana aquesta diferència s'intensifica significativament i els viatges de mobilitat personal passen a ser tan sols el 13,4%. També s'observa que els viatges tant en dies feiners com de cap de setmana mostren un temps de viatge similar, sent de 13 minuts en dies feiners i de 15 minuts en cap de setmana.

Repartiment dels desplaçaments segons motiu de desplaçament. EMQ 2020.

| | Dies feiners | Cap de setmana |
|--|--------------|----------------|
| Mobilitat ocupacional | 26,3% | 6,7% |
| Mobilitat personal | 26,2% | 42,6% |
| Tornada a casa de motiu ocupacional | 25,6% | 6,7% |
| Tornada a casa de motiu personal | 22,0% | 44,0% |

Finalment, la mitjana d'ocupació dels vehicles també varia entre dies feines i dies de cap de setmana sent de 1,69 persones/vehicle i 2,86 persones/vehicle respectivament.

Segons l'origen o la destinació d'aquests desplaçaments, els podem dividir en:

- Desplaçaments interns (intermunicipal): 7.721 (70%) són desplaçaments interns (és a dir, tenen origen i destinació al mateix municipi).
- Desplaçaments externs o de connexió: 3.253 són desplaçaments externs (destinació fora del terme), sent els més importants els que es realitzen dins de la comarca del Tarragonès (65% del total de viatges externs o el 19,3% del total de viatges), seguit a molta distància, els que es realitzen a la comarca del Baix Camp (7,5% del total de viatges o el 25% dels viatges externs).

Dels desplaçaments externs, els majoritaris són a Tarragona, amb 807 desplaçaments, seguit de Reus amb 578 desplaçaments.

Desplaçaments de la població resident al Morell segons destinació en dies feiners. EMQ 2020

| | Número de Desplaçaments | % |
|-----------------------|-------------------------|-------------|
| Intermunicipal | 7.721 | 70% |
| Tarragonès | 2.120 | 19,3% |
| Baix Camp | 819 | 7,5% |
| Al Camp | 271 | 2,5% |
| Priorat | 11 | 0,1% |
| TOTAL | 10.941 | 100% |

Principals destinacions en els desplaçaments externs en dies feiners. EMQ 2020

| | DESPLAÇAMENTS | Distància mitjana per desplaçament |
|--------------------------------------|----------------|------------------------------------|
| Alt Camp | 270,6 | 11,9 |
| Alcover | 39,6 | 9,8 |
| Cabra del Camp | 37,2 | 30,1 |
| Garidells (Els) | 13,6 | 11,8 |
| Rourell (El) | 105,5 | 4,2 |
| Vallmoll | 28,9 | 11,8 |
| Vilabella | 45,9 | 16,7 |
| Baix Camp | 819,1 | 15,5 |
| Aleixar (L') | 27,9 | 22,1 |
| Alforja | 28,7 | 24,1 |
| Castellvell del Camp | 34,2 | 13,9 |
| Reus | 578,0 | 11,3 |
| Riudoms | 71,3 | 27,5 |
| Selva del Camp (La) | 31,2 | 10,0 |
| Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant | 47,8 | 43,5 |
| Conca de Barberà | 32,4 | 36,5 |
| Espluga de Francolí (L') | 32,4 | 36,5 |
| Priorat | 11,5 | 45,0 |
| Torroja del Priorat | 11,5 | 45,0 |
| Tarragonès | 9840,3 | 5,8 |
| Catllar (El) | 35,1 | 12,4 |
| Constantí | 40,0 | 6,8 |
| Morell (El) | 7720,6 | 5,0 |
| Pallaresos (Els) | 143,6 | 7,9 |
| Perafort | 85,4 | 4,9 |
| Pobla de Mafumet (La) | 359,4 | 0,8 |
| Salomó | 21,9 | 32,2 |
| Tarragona | 806,9 | 14,0 |
| Vilallonga del Camp | 429,4 | 2,8 |
| Vila-seca | 197,9 | 11,7 |
| Total general | 10941,4 | 6,8 |

Cal especificar que aquestes dades no reflecteixen els viatges “atrets” pel municipi, sinó només fa referència a la mobilitat generada pels residents al municipi. De l'enquesta de mobilitat quotidiana EMQ de l'any 2020, s'obté que la mobilitat generada des d'altres municipis cap al Morell serien 11.202 desplaçaments diaris en dies feiners. Cal recordar que el municipi alberga bona part del Polígon de gran Indústria, el que genera molt mobilitat ocupacional en els territoris de l'entorn.

Repartiment modal de la mobilitat actual

Els desplaçaments en un dia feiner, més de la meitat s'efectuen en modes privats (el 53,90), destacant sobretot el cotxe. Els desplaçaments en modes no motoritzats són molt significatius, amb el 42,2% dels desplaçaments, mentre que l'ús del transport públic és força baix, amb només e 3,9%, per sota de la mitjana del Camp de Tarragona que és del 5,6%.

Distribució modal en dies feiners. EMQ 2020.

| | Percentatges |
|----------------------|---------------|
| No motoritzat | 42,20% |
| A peu | 41,50% |
| Bicicleta | 0,70% |
| Públic | 3,90% |
| Autobús interurbà | 3,00% |
| Taxi | 0,90% |
| Privat | 53,90% |
| Cotxe | 49,50% |
| Motocicleta | 4,40% |
| Furgoneta/camió | 0,00% |

Si observem només els desplaçaments interns, que es donen dins del mateix municipi, el repartiment modal difereix molt ja que en aquest cas el 75,9% dels desplaçaments es realitzen amb modes no motoritzats i la resta, el 24,1% amb vehicle privat.

Pel que fa als desplaçaments generats cap a d'altres municipis, la quota modal varia segons les destinacions, tot i el gran predomini en tots els casos del vehicle privat. Així, per exemple, només les connexions que es fan dins de la comarca del Tarragonès utilitzen el transport públic (3,8%). En els desplaçaments fora de la comarca del Tarragonès el vehicle privat (al Tarragonès és del 47,7%) encara pren més rellevància (85,1% a l'Alt Camp, 76,6% o el 100 % a la Conca de Barberà).

Distribució horària de la mobilitat

Pel que fa ala distribució horària, les dades es corresponen a l'Enquesta de la Mobilitat Quotidiana al Camp de Tarragona del 2020.

D'acord amb aquestes dades, la distribució horària dels desplaçaments és força diferent segons el dia de la setmana analitzat, ja que mentre que en dia feiner es troba molt condicionada per l'horari d'entrada i de sortida del lloc de treball, en dissabte i festiu segueix un patró horari força menys clar i més homogeni al llarg del dia.

En dia feiner, la principal hora amb més desplaçaments és entre 8:00 i 9:00 h del matí, mentre que la tornada és més esglaonada, entre les 15:00 i les 18:00, sent però de 16:00 a 17:00 l'hora més intensa. En cap de setmana, les sortides es centren més al migdia (entre les 13:00 i les 15:00) i la tornada es centra entre les 17:00 i les 18:00.

Distribució horària dels desplaçaments al Tarragonès. EMQ 2020. TMB Camp de Tarragona

| | Feiner | Cap de setmana |
|-------------|--------|----------------|
| 06:00-06:59 | 1,56% | 0,00% |
| 07:00-07:59 | 7,45% | 3,10% |
| 08:00-08:59 | 12,13% | 0,00% |
| 09:00-09:59 | 4,94% | 3,10% |
| 10:00-10:59 | 3,28% | 9,66% |
| 11:00-11:59 | 4,16% | 4,56% |
| 12:00-12:59 | 4,48% | 6,85% |
| 13:00-13:59 | 3,51% | 10,87% |
| 14:00-14:59 | 7,55% | 14,11% |
| 15:00-15:59 | 8,82% | 1,91% |
| 16:00-16:59 | 9,64% | 9,68% |
| 17:00-17:59 | 8,28% | 16,62% |
| 18:00-18:59 | 7,07% | 5,69% |
| 19:00-19:59 | 7,83% | 3,27% |
| 20:00-20:59 | 4,45% | 2,83% |
| 21:00-21:59 | 2,66% | 5,83% |
| 22:00-22:59 | 1,87% | 1,91% |
| 23:00-23:59 | 0,32% | 0,00% |

Consideracions de la perspectiva de gènere en el model de mobilitat actual

El col·lectiu de les dones té un comportament diferenciat pel que fa a la mobilitat. D'acord amb la publicació "Dones, mobilitat, temps i ciutats" de l'Institut Català de les Dones, les diferències entre els models de mobilitat femenins i masculins no es troben tant en la quantitat de desplaçaments, sinó en les seves característiques.

Les diferències es produeixen, en concret, pel que fa als motius que generen els desplaçaments, els mitjans de transport utilitzats i els temps dels recorreguts.

D'acord amb les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona del 2020, les dones mostren una mobilitat lleugerament menor que els homes: en dies feiners del 49,8% respecte el 50,2% dels homes i als caps de setmana és de 49,3% de les dones respecte el 50,7% dels homes.

Pel que fa al mode de transport utilitzat, l'EMQ del 2020 mostra com les dones utilitzen més el transport públic que els homes, amb el 6% front el 4%, així com els modes actius o no motoritzats amb el 44,6% per part de les dones front el 36% per part dels homes.

Així, el vehicle privat és significativament més utilitzat pels homes (amb el 60%) que les dones (49,4%).

En relació als motius dels desplaçaments, les dades mostren que el 25,7 % dels moviments dels homes són per motius relacionats amb el treball remunerat i l'estudi, i de les dones ho són el 20,5%. Les dones són les que realitzen més mobilitat per a acompanyar persones a l'escola o altres llocs i per a les compres quotidianes (7,5% i 8,7% respectivament respecte el 4,1% i el 5,4% dels homes), mentre que els homes són els que realitzen més mobilitat per qüestions personals com fer esport o oci (el 6,5% en el cas dels homes respecte el 5,3% en el cas de les dones).

És especialment rellevant que el 25 % dels trajectes de les dones no superin els 5 minuts. Aquests microdesplaçaments informen quantitativament de la importància del caràcter de proximitat de les gestions de la vida quotidiana.

2.5. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT ACTUAL EN L'ÀMBIT D'ESTUDI

Accessibilitat a l'àmbit d'estudi

D'acord amb les xarxes i accessibilitat descrita anteriorment al municipi es pot dir que l'àmbit de la Modificació Parcial disposa d'una molt bona accessibilitat a través, bàsicament de la xarxa viària, però també hi ha bona connexió per a vianants i bicicleta.

Així, les infraestructures d'accessibilitat de les que disposa ja actualment l'àmbit de la Modificació Puntual són:

- Accessibilitat viària: accés directe des de la carretera T-722 i des de la trama urbana a través de l'Avinguda de la Granja. Els dos accessos arriben des de la trama urbana de Morell i enllacen amb els grans eixos viaris territorials de la zona que són la T-750 que enllaça amb la A-27 i la N-240.
L'accés directe des de la T-722 no disposa ni de rotonda ni de cap carril d'acceleració/desacceleració per a facilitar-ne les incorporacions i sortides.
L'accés a través de l'Avinguda de la Granja disposa de dos carrils de circulació, un per cada sentit i amb voreres per a vianants a excepció de l'últim tram. Aquest tram disposa de calçada única i d'una amplada de 6,5 m.
- Accessibilitat en transport públic: les dues parades de transport d'autobús interurbà existents al municipi queden a una distància 284 m i a 610 m de distància de l'àmbit de la Modificació Puntual.
 - La parada més pròxima, l'existent a l'Avinguda de Valls, queda a 284 m del límit meridional de la MP i ofereix connexió entre Valls i Tarragona. Queda a uns 515 m des del cementiri, resseguint el viari urbà.

- La parada existent a l'Avinguda de Tarragona queda a uns 610 m de distància del límit meridional de la MP i, a part de les connexions que ja ofereix l'anterior parada, també permet la connexió amb l'estació del tren del TGV i amb Reus.
- Pel que fa al ferrocarril, a través de les línies d'autobús intermunicipal es té accés a les estacions de trens de Tarragona, Reus i Valls.
- L'estació del Camp de la línia de Gran Velocitat es localitza a uns 5,8 km de distància per carretera i existeix servei d'autobús des de la parada de l'Avinguda de Tarragona.
- A nivell de vianants i itineraris ciclistes, l'àmbit es troba directament connectat al principal camí rural del terme, el camí de la Granja, que ofereix accés al sòl no urbanitzable, i també a la xarxa urbana de voreres del nucli urbà.

L'accés a través de la xarxa viària urbana es realitza a través de l'Avinguda de la Granja, la qual arriba fins al centre del nucli urbà, comunicant el sector d'estudi amb el casc antic i la rambla de Joan Maragall. Aquesta avinguda es disposa d'uns 12 m d'amplada, amb un carril per sentit de circulació i voreres a banda i banda d'entre 1,5 i 2,00 m d'amplada. No disposa de carril bici o senyalització de Zona 30, carrer preferent per a modes no motoritzats o similar.

Per altra banda, també es podria accedir a través del voral de la T-722 que s'ha condicionat pel pas segur per a vianants tot i que no existeix pas de vianants per a creuar la carretera i el voral transcorre per l'oest de la carretera i el sector es troba a l'est.

(Veure Mapa 11 de l'Annex)

Mobilitat generada i fluxos de mobilitat actuals

Per a fer els càlculs de mobilitat generada actuals a la zona, s'han tingut en compte les ràtios establertes en l'Annex i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i d'acord amb els usos diversos existents. Les superfícies utilitzades són aproximades d'acord amb la cartografia consultada.

Estimació de la mobilitat generada actual d'acord amb els usos existents

| | Superfície | ràtio | Viatges generats |
|------------------------------------|------------|--------------------------|------------------|
| Industrial | | 5 viatges/100 m2 sostre | |
| <i>nau en SNU</i> | 3.975,5 | | 198,775 |
| <i>Taller mecànic</i> | 618,5 | | 30,925 |
| <i>Bòviles</i> | 5012 | | 250,6 |
| Equipaments | | 20 viatges/100 m2 sostre | 296,14 |
| <i>Deixalleria</i> | 1.480,7 | | |
| <i>Cementiri i sala de vetlles</i> | 7.750 | | 1550 |
| Residencial | 696,51 | 10 viatges/100 m2 sostre | 69,651 |
| TOTAL | | TOTAL | 2.396 |

Els usos existents considerats són:

- Equipaments: hi ha la deixalleria municipal, el cementiri municipal i sala de vetlles. S'aplica la ràtio de 20 viatges/100 m² sostre.
- Activitat industrial: Nau industrial en SNU, taller mecànic i empresa de bastides per a la construcció.
- Edificació residencial al sud del sector.
- Activitat agrícola. En aquest cas, la mobilitat generada no es considera significativa.

3

LEGISLACIÓ I PLANS SECTORIALS I TERRITORIALS CONCURRENTS

3.1. PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA

El Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, va ser aprovat definitivament el 12 de gener de 2010, mitjançant Acord de govern publicat al DOG núm.5559, el febrer del mateix any.

L'àmbit de la modificació puntual, segons la cartografia consultada del PTP del Camp de Tarragona, es defineix com a sòl de protecció preventiva.

El Pla considera que cal protegir preventivament aquest sòl, sense perjudici que mitjançant el planejament d'ordenació urbanística municipal, i en el marc que les estratègies que el Pla estableix per a cada assentament, es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si escau.

Els plans d'ordenació urbanística municipal poden, si s'escau, classificar com a urbanitzable les peces de sòl de protecció preventiva que tinguin la localització i la proporció adequades en funció de les opcions d'extensió urbana que el pla d'ordenació urbanística municipal adopti d'acord amb les estratègies de desenvolupament urbà que en cada cas estableix el Pla territorial.

(Veure Mapa 3 de l'Annex)

3.2. NORMES SUBSIDIÀRIES TIPUS A I TIPUS B DEL MORELL

El Morell no té POUM i es regeix per les seves NNSS, amb una última actualització del 2006, per l'obligació d'adequació al Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya.

Les normes determinen disposicions d'ordenació i d'ús, el règim urbanístic del sòl i els plans especials de protecció del patrimoni. El sòl objecte de la Modificació Puntual està inclòs parcialment dins del sector apte per urbanitzar del PP4-Camí de la Granja (la banda sud de la Modificació) i parcialment en Sòl No Urbanitzable Agrícola.

Per a aquests sòls, les Normes estableixen:

- **Article 136: Sòl agrícola (SA):** sòls que per les seves condicions tenen un especial valor agrícola, estiguin o no conreats en el moment de la seva classificació. Aquests terrenys mereixen una especial protecció d'acord amb els criteris de l'apartat b, de l'article 117 del Decret Legislatiu 1/90 de 12 de juliol. No es permeten divisions que donin superfícies inferiors a la unitat mínima de conreu. Els únics usos permesos són l'agrícola i el ramader. També s'admet l'ús d'habitatge unifamiliar, a més a les masies existents es permeten els usos d'habitatge, hotelier, sanitari, administratiu, socio-cultural, docent, restauració, recreatiu, lleure i esportiu. S'admet la consolidació i millora de les construccions tradicionals existents tipus "maset".

Article 114: PP4 Camí de la Granja

- Condicions d'ús: Urbà Residencial i petita indústria
- Superfície de 3.8 ha
- Aprofitament mitjà del sector: 10%
- Condicions de gestió: sistema de compensació
- Altres condicions: Els elements més significatius de la bòbila es mantindran, d'acord amb el que fixi el catàleg d'edificis amb interès històric. La cessió de sòl per a zones verdes serà del 12%

Altres determinacions d'interès per a la present Modificació Puntual dan referència al sistema hidrogràfic:

- Article 76.2: sistema hidrogràfic, l'aigua procedent de les capes freàtiques serà emprada prioritàriament per a l'ús domèstic i per a l'agricultura mitjançant la construcció de pous sotmesos a llicència municipal i a la inscripció i enregistrament a la Junta d'Aigües. En el cas que el pou es trobi dins d'una zona hidrogràfica protegida caldrà, prèviament a la llicència municipal, recaptar informe de la Junta d'Aigües (Actualment, Agència Catalana de l'Aigua –ACA).
- Article 76.3 Tots els rius, canals, rieres i torrents en els trams classificats de sòl no urbanitzable mantindran una franja de protecció urbanística de 25 metres d'amplada a partir del marge que delimita la llera del riu.
- Article 76.4: es prohibeixen les obres de canalització dels cursos hídrics, a no ser que estiguin dictaminades per l'administració competent.

(Veure Mapa 2 de l'Annex)

3.3. PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA

D'acord amb els objectius del conveni signat entre els departaments de PTOPI i de TICT de la Generalitat i dels ajuntaments de Constantí, els Garidells, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet, Reus, Salou, Tarragona, Vilallonga del Camp i Vila-seca, es redacta el Pla Director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona, que s'aprova definitivament en data 31 de juliol de 2003.

L'àmbit d'aquesta actuació comprèn els assentaments sud i nord de la indústria química situats a la dreta del Francolí, el centre recreatiu i turístic de Port Aventura i el Port de Tarragona, a més de totes les àrees complementàries i de transició entre els assentaments esmentats.

El Pla Director ha de ser la normativa bàsica comuna per a tots els municipis compresos en el seu àmbit territorial. Les seves determinacions tenen caràcter de mínims, de manera que no impedeixen que els plans d'ordenació urbanística municipal respectius imposin determinacions més restrictives o condicions de protecció superiors.

En l'àmbit de les **propostes concretes del Pla** que afecten directament **el municipi del Morell**, hi destaquen:

- **Accessibilitat:**
 - Desdoblament de la N-240 de Tarragona a Valls amb una traça que transcorre entre els nuclis del Morell- La Pobla de Mafumet i el polígon industrial nord. Aquesta carretera transcorrerà per l'est del nucli urbà i de l'àmbit en qüestió.
 - Construcció d'un nou vial d'accés a l'estació de Perafort des de Reus. Aquest vial transcorre paral·lel a la traça del TGV i disposa de les corresponents connexions a la futura variant de Reus C-14 al municipi del Morell i a la nova ampliació del polígon industrial nord.
 - Condicionament de la T-750 amb una plataforma mínima de 10 m d'amplada.
 - Afavorir la implantació i extensió de la xarxa de Rack com a mitjà específic de transport de matèries primeres. Convindria ampliar-ne l'amplada de la seva configuració lineal fins assolir una franja de protecció al llarg de tot el seu recorregut, amb un tractament unitari als marges de la instal·lació actual i exercir de corredor biològic vertebrador del medi natural pel qual circula. Aquest espai pot ser poblat d'espècies autòctones.
 - Condicionament del tram de ferrocarril Reus - La Pobla de Mafumet - Perafort per a trànsit fonamentalment de mercaderies.
- **Els usos del sòl:**
 - Infraestructures de serveis: fomentar la utilització de les energies renovables i noves centrals de cogeneració, reservar espais suficients per a les plantes de tractament i reciclatge de residus, soterrar i desplaçar línies de mitjana i baixa tensió que impliquin una millor integració de l'estesa elèctrica en el territori, minimitzar el consum d'aigua a fi d'afrontar el creixement de noves demandes, establir mesures per a fer possible el projecte de l'entitat Recs del Baix Francolí per a la reutilització de les aigües de l'EDAR de Tarragona i el seu aprofitament per a ús agrícola en els municipis de Vilallonga del Camp, Perafort, el Morell, la Pobla de Mafumet, Constantí, la Canonja Tarragona.
 - De manera més concreta en el polígon industrial nord: es proposa l'àmbit nord com l'àrea de desenvolupament futura del sector industrial. L'àrea destinada a aquest creixement, d'un total de 200 ha inclou els creixements ja previstos pel planejament vigent del Morell i incorpora sòls del terme municipal de Vilallonga del Camp. En els propers anys es preveuen millores substancials a la xarxa d'infraestructures viàries juntament amb el reforç del rack.
- **Sòl no urbanitzable de protecció especial:**
 - Evitar l'emplaçament dispers de les activitats que desvirtuï la naturalesa i la unitat del paisatge, en especial els usos vinculats a la indústria.
 - Recuperació de les zones no conservades i a la vegada unir, en la mesura del possible, tots els espais lliures verds amb els espais fluvials del riu Francolí i les rieres que hi desemboquen per poder conformar un sistema d'espais lliures i

connectors biològics de caràcter plurimunicipal. Per aquesta raó es destina un percentatge important de terreny a sòl no urbanitzable de protecció especial, que ha de possibilitar el manteniment de les activitats agràries, protegir les espècies més representatives i afavorir el paper dels corredors biològics dels cursos hídrics.

- Proteccions específiques de l'àmbit nord del polígon de gran indústria:
 - Franja de 100 m a l'entorn del polígon inclosa la nova zona de creixement industrial i fer de coixí, agrícola o forestal entre l'àrea industrial i les urbanes, sòls de protecció a l'interior del recinte industrial químic més propers al medi de la Pobra de Mafumet.
 - Sòl no urbanitzable entre la nova autovia i el riu Francolí a on trobem espais d'alt valor paisatgístic com la franja de protecció al llarg de la llera del Francolí a on la vegetació de ribera ha de ser quelcom més que una presència testimonial.
 - Pel que fa a les espècies a ubicar seria bo que es mantingués o s'incrementés els valors naturals de la zona i es porti a terme la impermeabilització del sòl industrial per evitar perills d'infiltració.
 - El riu Glorieta travessa la zona de nou creixement industrial i a causa de l'elevat interès de les espècies presents al llarg d'aquest, és convenient establir-hi també una franja de protecció i garantir la seva connexió natural amb el riu Francolí, juntament amb l'existent àrea de protecció de la Granja dels Frares, prevista al Pla General del municipi del Morell.
 - En tots els àmbits caldrà adoptar mesures correctores pel que fa a emissions atmosfèriques i l'abocament de residus, entre d'altres.

3.4. PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA

El Pla Director de Mobilitat (pdM) és l'instrument per planificar la mobilitat de l'àmbit territorial de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM), tenint present tots els modes de transport, tant de persones com de mercaderies, i comprèn l'Àmbit geogràfic de les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès.

El Pla es troba en elaboració. Just el gener de 2024 es va acabar el procés de participació ciutadana.

3.5. ALTRES PLANS SECTORIALS DE MOBILITAT

A banda del planejament anteriorment citat, s'han considerat les determinacions sobre mobilitat de plans de rang superior d'aplicació al municipi.

- El **Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)** ha estat elaborat per la Secretaria per a la Mobilitat i té l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures ferroviàries i viàries necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026.

- **Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030.** Recull totes les actuacions en infraestructures de transport públic per a un decenni previstes a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- **El Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020.** És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema. Els seus continguts i actuacions s'emmarquen dins la normativa i el planejament vigents i, particularment, desplega el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya. A l'àmbit metropolità, la planificació del transport públic es complementa amb el Pla Director de Mobilitat i el Pla Director d'Infraestructures, tots dos de l'ATM Àrea de Barcelona.
- **El Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012).** La finalitat del Pla és establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport, lleure, esport i turisme.

En relació a les infraestructures previstes, el Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya (2008- 2012) proposa un conjunt de vies ciclistes intermunicipals i preveu 1.200 km de carril bici segregat l'any 2026.

4

ANÀLISI DE LA MOBILITAT FUTURA

4.1. EL MODEL DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

Descripció de la Ordenació

La Modificació Puntual té l'objectiu d'ampliar el sòl urbanitzable cap al nord, definir un Pla Parcial a la zona i ordenar orientativament el nou sector de desenvolupament. En contraposició, la modificació puntual redueix l'àmbit de sòl urbanitzable per la banda sud-oriental, alliberant la masia Mas de la Sínia, els entorns del barranc de Manyé i la Bòvila d'en Xuli.

Com a característiques particulars cal assenyalar:

- El cementiri queda en sòl urbà.
- Una petita peça al sud de l'àmbit, amb una edificació residencial coneguda com a Cal Xulí, es qualifica com a sòl urbà consolidat, com a teixit de consolidació (8c).
- Es proposa ampliar els sòls qualificats com a equipaments al voltant del cementiri per tal d'encabir els equipaments actuals existents en SNU (deixalleria, sala de vetlles i ampliació del cementiri) i permetent alhora la implantació de nous equipaments.
- Els espais lliures es preveuen al sud del sector, separant la zona industrial del teixit residencial del nucli urbà, al voltant del torrent de Manyé i també al voltant del cementiri.
- La resta del sector es planifica d'industrial, amb la Clau 6 indústria petita i mitjana.

Quadre de superfícies de la MP

| Clau | Superfície m ² |
|---|---------------------------|
| SNU AGRÍCOLA | 23638,64 |
| Vialitat/comunicacions | |
| viari | 9320,87 |
| Viari en SNU | 572,54 |
| Espais lliures | 8938,4 |
| Serveis Tècnics | 1279,89 |
| Hidrogràfic | 1734,01 |
| Industrial (Clau 6) | 31263,93 |
| Equipaments | |
| En Sòl urbà | 3325,21 |
| En Sòl urbanitzable | 7328,14 |
| Residencial (Consolidació (Clau 8c)) | 696,51 |
| Total | 88.098,14 |

En resum, la superfície afectada per la modificació puntual és de 88.098 m², mentre que la superfície del nou àmbit del Pla Parcial número 4 es proposa de 58.604,87 m² ja que s'exclouen els sòl que passen a SNU i els 4.021,72 m² de sòl urbà consolidat corresponent a Cal Xulí (residencial) i al cementiri (Equipaments).

Amb aquesta proposta d'ordenació, la zona residencial del nucli urbà queda separada del sector industrial i dels equipaments per les zones verdes, de manera que cada zona funcionarà de manera independent d'acord amb els seus caràcters diferenciats.

Així, la part nord del sector tindrà un caràcter industrial i amb equipaments de serveis que no es poden situar en el Sòl Urbà residencial. La banda sud, per sota del torrent de Manyer, el sector s'encaixa en el sòl residencial existent i el tanca per la seva banda nord.

Descripció de la vialitat

Pel que fa a la vialitat, en l'ordenació orientativa, es preveu una circulació independent del polígon respecte el sòl urbà residencial, tot i que l'àmbit té dos accessos viaris per a donar servei al sector:

- Per la banda nord, industrial i equipaments, es proposa un accés directe des de la carretera T-722 mitjançant una rotonda de nova construcció. De la rotonda s'iniciarà un carrer principal en direcció est que farà un gir cap a sud i enllaçar amb l'Avinguda de la Granja que arriba des del nucli urbà.
- Així, per la banda sud també es tindrà accés a través del viari urbà del nucli del Morell, a través de l'existent Avinguda de la Granja. La continuació cap a nord-est d'aquesta avinguda permet connectar amb el nou vial que arriba de la carretera T-722.
- Al final del nou carrer, just per sobre del torrent de Manyé, es preveu un gir viari que enllaci altre cop amb la nova rotonda de la T-722. Aquest enllaç utilitza el viari existent del Camí del Cementiri amb les seves amplades actuals ja que només es preveu en un únic sentit de circulació cap a nord.
- El camí de la Granja conservarà el seu recorregut actual.

(Veure Mapa 6 de l'Annex)

4.2. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que pot generar la implantació que preveu la figura de planejament d'acord amb l'article 9 de Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Per a fer els càlculs de mobilitat generada pel desenvolupament de la Modificació Puntual, s'ha estimat que es generen 7 viatges/habitatge. Si bé considerar una ratio de 10 viatges/100m² sostre residencial i dia ofereix una mobilitat total superior a considerar 7 viatges/habitatge, el sòl residencial inclòs en la MP es correspon a un sol habitatge ja existent, Cal Xulí.

Per la resta d'usos, industrials, equipaments i zones verdes s'ha aplicat la ràtio establerta en el Decret 344/2006.

Amb tot, la mobilitat total generada pel desenvolupament de l'àmbit és de 4.636 viatges diaris. Cal dir que part del usos inclosos en la MP ja existeixen actualment i no representen nova mobilitat respecte la situació actual. Així, d'acord amb l'estimació de la mobilitat generada per la situació actual, la nova mobilitat aportada per la MP respecte la situació actual (veure punt 2.5) és de 2.240 viatges/dia.

Mobilitat total generada pels usos inclosos en la MP

| Clau | Superfície m ² | Superfície computable | ràtio | Viatges generats |
|---|---------------------------|-----------------------|--------------------------------------|------------------|
| SNU AGRÍCOLA | 23638,64 | 0 | 0 | 0 |
| Vialitat/comunicacions | | 0 | 0 | 0 |
| viari | 9320,87 | 0 | 0 | 0 |
| Viari en SNU | 572,54 | 0 | 0 | 0 |
| Espais lliures | 8938,4 | 8938,4 | 5 viatges/100 m ² sostre | 446,92 |
| Serveis Tècnics | 1279,89 | 0 | 0 | 0 |
| Hidrogràfic | 1734,01 | 0 | 0 | 0 |
| Industrial (Clau 6) | 31263,93 | 41023,41 | 5 viatges/100 m ² sostre | 2051,1705 |
| Equipaments | | | | |
| En Sòl urbà | 3325,21 | 3325,21 | 20 viatges/100 m ² sostre | 665,042 |
| En Sòl urbanitzable | 7328,14 | 7328,14 | | 1465,628 |
| Residencial (Consolidació (Clau 8c)) | 696,51 | 696,51 | 7 viatges/habitatge | 7 |
| Total | 88.098,14 | | | 4.636 |

A part, tampoc tots els usos inclosos en la MP formen part del futur Pla Parcial, de manera, que, la mobilitat generada pel futur Pla Parcial és de 3.964 viatges/dia, 1.568 viatges/dia més que la situació actual.

Mobilitat total generada pel futur Pla Parcial segons usos

| Clau | Superfície m ² | Superfície computable | ràtio | Viatges generats |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------------------|------------------|
| Espais lliures | 8938,4 | 8938,4 | 5 viatges/100 m ² sostre | 446,92 |
| Industrial (Clau 6) | 31263,93 | 41023,41 | 5 viatges/100 m ² sostre | 2051,1705 |
| Equipaments | 7328,14 | 7328,14 | 20 viatges/100 m ² sostre | 1465,628 |
| Total | | | | 3.964 |

D'acord amb aquesta caracterització, classificació, càlculs i els diferents usos del sòl de l'àmbit, que es mostren en la següent taula, es pot caracteritzar gràficament la mobilitat generada tal i com mostra el plànol 12 de l'Annex.

Aportació de mobilitat de cada sector de la MP i per a cada ús del sòl

| Clau | Viatges generats | % |
|---|------------------|-------------|
| Espais lliures | 446,92 | 10% |
| Industrial (Clau 6) | 2051,1705 | 44% |
| Equipaments | | |
| En Sòl urbà | 665,042 | 14% |
| En Sòl urbanitzable | 1465,628 | 32% |
| Residencial (Consolidació (Clau 8c)) | 7 | 0% |
| Total | 4.636 | 100% |

Bona part de la mobilitat generada per la MP prové dels usos industrials, localitzats a la part nord i oriental de l'àmbit, que aporten el 44% dels viatges. Són viatges que majoritàriament es relacionen fora del sector (anada i tornada de la feina, etc.).

La banda occidental central, on es concentren els equipaments, aporta el 46% de la mobilitat generada i tindrà un caràcter principalment de mobilitat atreta des de fora del sector, ja que atraurà viatges dels residents del Morell. Cal dir que la ratio per a calcular els viatges relacionats amb els equipaments es consideren sobre dimensionats ja que no es tracta d'equipament lúdics o esportius que generen un ús diari o quasi diari, sinó que es tracta de serveis que generen una mobilitat més puntual (cementiri, deixalleria...).

Finalment, una part petita de la mobilitat serà també atreta pels espais lliures que poden atraure població resident del Morell. Tanmateix, també en aquest cas es considera una mobilitat sobredimensionada ja que els espais lliures previstos no es configuren com uns espais lúdics sinó que són zones de protecció del torrent i la inundabilitat associada al curs hídic.

La mobilitat interna dins del propi sector es considera pràcticament nul·la, tota la mobilitat es atreta des de l'exterior del sector.

Distribució modal de la mobilitat generada pel sector

Tal i com s'ha comentat anteriorment, dins del sector s'organitzen dues zones molt diferenciades en usos i distribució i on, la mobilitat generada per cada un d'ells tindrà un caràcter molt diferenciat.

D'acord amb aquesta diferenciació, la distribució modal per cada ús del sòl serà molt diferent. En base al caràcter específic dels diferents usuaris de cada zona, es realitzen les següents hipòtesis:

- **Zona nord-oriental industrial:** cal diferenciar entre viatges generats pels treballadors i viatges logístics. Els viatges generats pels treballadors poden seguir bàsicament les ratios de distribució modal del municipi, mentre que els viatges logístics es realitzaran tots amb vehicle privat. Aquests viatges afectaran a la mobilitat de la T-722 però no a la vialitat interna del poble.

Per a calcular el nombre de treballadors que tindrà el polígon industrial s'ha fet una estimació a partir de les dades ponderades del document "Assistència tècnica per al desplegament del pdM a l'RMB. Actuacions estratègiques de mobilitat als polígons industrials i CGM a l'àmbit de l'RMB. Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018 realitzat per Mcrit.

D'acord amb aquest document, es pondera una ràtio de 1,21 treballadors cada 100 m² de sostre. Així, en el nostre cas, es correspondria a 496 treballadors (41.023,41*1.21/100). Considerant 2 viatges per cada treballador serien 993 viatges/dia, el que representa el 48% dels viatges generats per la zona industrial, i la resta, 1058 viatges/dia serien generats per usos logístics.

Distribució del tipus de desplaçaments del sector per a usos industrials tant de la MP com pel PPU

| | | Transport públic (3,9%) | Vehicle privat (53,9%) | No motoritzats (42,20%) |
|--------------|-------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| treballadors | 993 | 39 | 535 | 419 |
| Logístics | 1058 | 1058 | | |
| total | 2051 | 1.097 | 535 | 419 |

- **Zona sud-occidental d'equipaments i zones verdes:** en aquesta cas la mobilitat serà totalment atreta dins del propi municipi, el qual no disposa de transport públic urbà i, per tant, es considera el repartiment modal corresponent als desplaçaments interns, que es donen dins del mateix municipi, d'acord amb l'EMQ exposada en el punt 2.4.6. En aquest cas el 75,9% dels desplaçaments es realitzen amb modes no motoritzats i la resta, el 24,1% amb vehicle privat.

Distribució del tipus de desplaçaments del sector per a usos d'equipaments i zones verdes de la MP

| | totals | Transport públic | Vehicle privat | No motoritzats |
|---------------------|---------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zones verdes | 447 | | 107 | 339 |
| equipaments | 2.131 | | 511 | 1.617 |
| | 2.578 | 0 | 619 | 1.956 |

Distribució del tipus de desplaçaments del sector per a usos d'equipaments i zones verdes del PPU

| | totals | Transport públic (3.9%) | Vehicle privat | No motoritzats |
|---------------------|---------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zones verdes | 447 | | 107 | 340 |
| equipaments | 1466 | | 352 | 1.114 |
| | 1.913 | 0 | 459 | 1.454 |

- **Zona sud residencial:** es correspon a un únic habitatge annex al sòl urbà a qui se l'hi atribueix una mobilitat de 7 viatges/dia i amb una distribució modal genèric al municipi.

Distribució del tipus de desplaçaments del sector per a usos residencials de la MP

| | totals | Transport públic (3.9%) | Vehicle privat | No motoritzats |
|---------------------|---------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zones verdes | 7 | 0 | 4 | 3 |

Sumant totes les mobilitats anteriorment calculades, el repartiment modal global del sector resulta amb ús bastant equitatiu entre el vehicle privat i els modes no motoritzats, i amb una representació molt i molt baixa del transport públic (1%).

Distribució modal global de la mobilitat generada pel sector

| | totals | Transport públic | Vehicle privat | No motoritzat |
|----------------------------|---------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| Modificació Puntual | 4.636 | 39 | 2216 | 2378 |
| | | 1% | 48% | 51% |
| Pla Parcial | 3.964 | 39 | 2053 | 1872 |
| | | 1% | 44% | 40% |

Consideració de la perspectiva de gènere en els desplaçaments generats

Per considerar la perspectiva de gènere en relació a la mobilitat futura que generarà el sector cal també diferenciar els tipus de sòl de la MP:

La mobilitat generada pels usos logístics, només es consideren els viatges associats als treballadors, ja que els viatges logístics mantenen les mateixes característiques independentment del gènere del viatger.

En el cas dels viatges dels treballadors, si considerem que la distribució per sexes en el cens de població del 2023 al municipi (el 49% dels viatges generats seran efectuats per dones i el 51% per homes) i el repartiment modal diferenciat per gènere (veure punt 2.4), el repartiment modal d'aquest àmbit resultant es mostra en la següent taula.

| | Vehicle privat | No motoritzats | TP | |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|------------|-----------|
| Treballadores | 486 | 240 | 217 | 29 |
| Treballadors | 506 | 304 | 182 | 20 |
| logística | 1058 | 1058 | | |
| | 2051 | 1602 | 399 | 49 |

Per a la mobilitat relacionada amb la zona residencial es realitzen les mateixes aproximacions que en el cas anterior.

Repartiment modal zona residencial per gènere

| | Vehicle privat | No motoritzats | TP | |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------|----------|
| Dones | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Homes | 4 | 2 | 1 | 4 |
| total | 7 | 4 | 3 | 7 |

Per a la mobilitat relacionada amb el sector occidental, d'equipaments i serveis, es consideren la mateixa distribució modal pels dos gèneres d'acord amb la caracterització de l'apartat anterior.

Repartiment modal zona d'equipaments i Zones Verdes per gènere

| | Vehicle privat | No motoritzats | TP | |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-------------|---------------|
| Dones | 1263 | 624 | 563 | 75,78 |
| Homes | 1315 | 789 | 473 | 52,58 |
| total | 2578 | 1413 | 1037 | 128,36 |

D'acord amb els resultats anteriors, el repartiment modal global quedaria de la manera que mostra la següent taula.

Distribució modal global de la mobilitat generada del sector, d'acord amb la perspectiva de gènere.

Viatges generats/dia

| | Vehicle privat | No motoritzats | TP | TOTALS |
|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------|---------------|
| TREBALLADORS | 544 | 399 | 49 | 993 |
| LOGÍSTICS | 1058 | | | 1058 |
| EQUIPAMENTS I ZONES VERDES | 1413 | 1037 | 128 | 2578 |
| RESIDENCIAL | 4 | 3 | 0 | 7 |
| TOTAL | 3019 | 1439 | 178 | 4636 |
| % | 65% | 31% | 4% | |

4.3. DIAGNOSI DE L'IMPACTE DE LA MODIFICACIÓ SOBRE LA MOBILITAT DE LA ZONA.

Les estimacions sobre la mobilitat generada, pel desenvolupament de la Modificació Puntual i del PP4 proposat, mostren com la generació d'una nova mobilitat respecte a la situació actual pot ser significativa, ja que la mobilitat generada resultat de la MP quasi duplica l'actual.

D'acord amb les dades anteriorment exposades, el 40% seran viatges amb modes de transport no motoritzats, els quals majoritàriament seran interns amb el nucli urbà del Morell. Es considera que els viatges plenament interns dins del sector són menyspreables, i que els viatges considerats interns són en relació al nucli de El Morell, de residents del poble que vinguin a utilitzar els equipaments i zones verdes del sector.

D'aquesta manera, el nombre de viatges que tindran un impacte sobre les infraestructures de mobilitat de la zona són els 2.053 viatges/dia en vehicle privat, els 39 viatges/dia en transport públic i els 419 viatges/dia amb modes no motoritzats corresponents als treballadors i treballadores. Aquests treballadors poden ser residents del nucli del Morell o d'altres nuclis de l'entorn.

Incidència sobre la xarxa viària

Nombre màxim de viatges/hora en vehicle privat

Per calcular el nombre de vehicles que aportarà la MP a la xarxa viària es considera una ocupació mitjana de 1,2 persones per vehicle, d'acord amb els paràmetres de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona, en els viatges no comercials. Pels viatges comercials/logístics es considera un valor de 1.

Si considerem que la MP generarà 2.216 viatges en vehicle privat i d'acord amb l'estimació anterior, es tradueix en 2.023 vehicles diaris. S'estima que la major part dels viatges en vehicle privat es realitzaran a través de la carretera T-722 i alguns a través de l'Avinguda de la Granja. La carretera T-722 transcorre per dins el nucli urbà del Morell pel que la fa molt assequible per als transport interns en vehicle privat. Així, el nombre de viatges que la modificació puntual aporta a la carretera T-722 serien 1.821 viatges/dia i a l'Avinguda de la Granja 202 vehicles/dia. Considerant que cada vehicle fa dos viatges al dia, serien 910 i 101 vehicles/dia respectivament.

En el cas del PP4, els vehicles aportats pel futur pla parcial serien 849 vehicles/dia per la carretera T-722 i 94 vehicles/dia per l'Avinguda de la Granja.

Cal dir que part d'aquesta mobilitat ja existeix en l'actualitat, ja que els viatges associats al cementiri, a la sala de vetlles i a la deixalleria, així com els residencials, ja es donen en l'actualitat. D'aquesta manera, els viatges i vehicles generats pel PP4 s'aproximen més al nombre real de nous viatges i vehicles generats pel desenvolupament del sector.

D'acord amb la distribució horària de la mobilitat exposada en el punt 2.4 corresponent a l'Enquesta de la Mobilitat Quotidiana al Camp de Tarragona del 2020 per al municipi, l'hora punta en dia feiner és entre 8:00 i 9:00 h del matí, amb el 12,13% de la mobilitat. En dies festius s'estima que els viatges associats als usos industrials no es donarien per festa setmanal.

Així, en el nostre cas, en hora punta en dies feiners tindríem 103 vehicles en hora punta derivats del PP4 a la carretera T-722 i 11 vehicles en hora punta a l'avinguda de la Granja. En el cas de la MP serien 110 vehicles/hora punta i 12 vehicles/hora punta respectivament.

Els viatges que entrin a la carretera T-722 es distribuiran cap a diferents direccions:

- cap a nord en direcció Vilallonga del Camp i A27: es consideren que agafen aquesta direcció els viatgers cap a Vilallonga i l'Alta Camp per la l'A27. D'acord amb les dades exposades en el punt 2.4, el 2,5% dels viatges externs es realitzen cap a l'Alta Camp.
- cap a sud en direcció a Reus per la TP-7225: es consideren que agafen aquesta direcció els viatgers cap a Reus i el Baix Camp. D'acord amb les dades exposades en el punt 2.4, el 7,5% dels viatges externs es realitzen cap al Baix Camp.
- cap a sud per la T-750 en direcció al Polígon de Gran Indústria, N-240 i A7 direcció Tarragonès. D'acord amb les dades exposades en el punt 2.4, el 19,3 dels viatges externs es realitzen cap al Tarragonès.
- La resta dels viatges seran interns dins del Morell i es distribuiran per la xarxa urbana.

D'acord amb aquestes estimacions, el volum de nous viatges que aportarà la MP sobre cada carretera és:

- Carretera T-722: considerant les dades de la MP, seran un total de 110 vehicles en hora punta, 3 dels quals en direcció nord.
- Carretera TP-7225: considerant les dades de la MP, seran un total de 8 vehicles en hora punta
- Carretera T-750: considerant les dades de la MP, seran un total de 21 vehicles en hora punta

Distribució del trànsit (vehicles/dia) originat per la MP per les diferents carreteres que l'hi donen servei

| | viatges/dia | vehicles/dia | vehicles/hora punta |
|---|-------------|--------------|---------------------|
| Avinguda de la Granja | 202 | 101 | 12 |
| Rotonda nova i T722 | 1821 | 910 | 110 |
| Direcció Vilallonga i Alt Camp | 46 | 23 | 3 |
| Direcció La Pobla, Polígon de gran indústria i Tarragonès | 351 | 176 | 21 |
| Direcció Reus | 137 | 68 | 8 |
| Xarxa urbana El Morell | 1287 | 644 | 78 |

Incidència sobre la xarxa viària

Segons el “Manual de Capacitat”, la capacitat d’una carretera de dos carrils en condicions ideals és de 2.000 vehicles/hora. Així, es pot dir que la capacitat de la T-722, la TP-7225 i la T-750 és de 2.000 vehicles/hora.

La IMD de la carretera T-722 en dia feiner l’any 2022 era de 9.263 vehicles/hora , el que seria en hora punta 1.124 vehicles. Així, els 110 vehicles/hora punta generats pel sector sobre aquesta carretera augmentarà la IMD fins a 1.2934 vehicles/hora punta, per sota dels 2.000 vehicles/hora de capacitat de la carretera.

Pel que fa a la carretera TP-7225 en direcció Reus, la IMD de la carretera en dia feiner l’any 2021 era de 569 vehicles/hora punta. Així, la IMD resultant, amb els 8 vehicles/hora punta generats pel sector sobre aquesta carretera, no arribaria als 1.000 vehicles/hora.

Finalment, sobre la T-750 s’estima una aportació del sector de 21 vehicles/hora punta. Considerant una IMD de 1.314 vehicles/hora, la IMD resultant de la via resultarà en 1.335 vehicles/hora, valor que no arriba als 2.000 vehicles/hora.

Incidència sobre el transport públic

Pel que fa al transport públic, d’acord amb les dades anteriors, és d’esperar un augment en 39 viatges/dia, el que representen 19 usuaris al dia.

Només es considera la parada més pròxima al sector, la de l’Avinguda de Valls, per on hi transcorre el servei en autobús de Valls a Tarragona amb 24 expedicions en sentit nord i 20 en sentit sud.

Si estimem un repartiment igual al llarg del dia, resultarien 0,8 usuaris per cada expedició en sentit nord i 0,97 nous usuaris per expedició en sentit sud. Tot i que no es tenen dades actuals de l’ús d’aquestes línies de transport públic, es considera que 1 passatger/expedició, és del tot assumible i que no serà significatiu l’augment en usuaris que aportarà la Modificació Puntual.

Valoració global de la incidència de la Modificació Puntual

Segons les dades obtingudes es conclou que:

- El sector es troba amb un molt alt nivell de connectivitat, tant pel que fa a la xarxa viària, com en transport públic i fins i tot pel que fa als itineraris a peu ja que enllaça directament amb la xarxa viària urbana del nucli de El Morell.
- El principal impacte és l’augment del nombre de viatges lligats a l’ús logístic, els quals principalment es realitzen en vehicle privat.
- També destaca el nombre de viatges atrets pels equipaments i zones verdes previstos tanmateix, en aquest sentit no es consideren significatius per a la mobilitat futura ja que:
 - Bona part dels viatges associats als equipaments ja existeixen actualment i es tracten de viatges molt puntuals ja que es deriven del cementiri, sala de vetlles i deixalleria. Així, la mobilitat a ells associats està sobredimensionada.

- Les zones verdes de la MP no es configuren com a espais d'oci o estada sinó com a zones de protecció al voltant del torrent de Manyé, pel que també es consideren sobredimensionades les previsions de mobilitat generada associades.
- Sigui com sigui, es considera que la major part d'aquests desplaçaments es realitzaran en modes no motoritzats per la proximitat al nucli urbà.
- El número de viatges/hora que representa aquest augment sobre la xarxa viària principal d'accés, es considera del tot assumible ja que les carreteres es troben per sota de la seva capacitat de servei.
- El nombre d'usuaris que generarà el nou desenvolupament urbanístic, quant a ús de transport públic és de 19 usuaris/dia els quals poden ser assumits per la línia que dona servei a la parada de transport interurbà en autobús pròxima actualment a la zona.
- La generació de viatges a peu o bicicleta, no es preveu que generi cap tipologia de problemàtica respecte al flux actual de vianants i ciclistes ja que, majoritàriament, seran interns al nucli urbà.

5

PROPOSTA DE XARXES D'ITINERARIS GENERALS

5.1. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

D'acord amb l'article 12 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les figures de planejament general i llurs modificacions o revisions que comportin un canvi en la classificació del sòl han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a vehicles.

Tal i com s'ha exposat anteriorment, la xarxa bàsica de vehicles que dona servei al sector ofereix connexió directe amb les principals infraestructures de comunicació territorials i es basa, principalment, amb la carretera T-722 que enllaça el nucli de El Morell amb la A-27, la Tp-7225 i la T-750C-i la N240.

Aquesta carretera és la que disposarà dels accessos directes amb l'àmbit i la que es preveu com a xarxa viària principal, tot i que també es contempla un accés secundari a través de l'Avinguda de la Granja. Així, la xarxa bàsica per a vehicles que donarà accés a l'àmbit es caracteritza per:

- Carretera T-722 que connecta l'àmbit amb les principals xarxes viàries territorials i també amb els principals nuclis urbans de l'entorn (Vilallonga del Camp i la Pobla de Mafumet).
- Es preveu una rotonda en aquesta carretera que faci d'accés a l'àmbit de la modificació.
- Des de la rotonda neix un nou carrer amb un carril per cada sentit de la marxa que dona accés a totes les parcel·les industrials i d'equipaments de la MP a excepció del Cementiri. Aquest vial dona continuïtat a l'Avinguda de la Granja que arriba pel sud des del nucli urbà.
- El nou carrer continuació de l'Avinguda de la Granja s'acaba amb un gir cap a l'oest que connecta amb el passeig del cementiri. D'aquesta manera es pot donar el gir dins del propi sector i sortir altre cop cap a la rotonda i la T-722 sense necessitat de passar per l'Avinguda de la Granja ni entrar al nucli urbà.
- Es proposa que el passeig del Cementiri sigui de sentit únic, en direcció nord i de convivència amb prioritat per a modes no motoritzats.

D'aquesta manera, les circulacions previstes són:

- Vehicles que entren i surten dels nous sectors industrials i equipaments utilitzaran el carrer de nova creació en ambdós sentits per relacionar-se amb la rotonda de nova creació.

- Vehicles que arriben des de sud per l'Avinguda de la Granja continuaran pel nou carrer fins a la rotonda. L'avinguda de la granja es preveu com un accés secundari.
- Els vehicles que entrin per la rotonda, i per algun motiu arribin al final del carrer nou, podran girar per tornar a sortir pel mateix carrer en la intersecció entre l'Avinguda de la Granja-Passeig del cementiri-Nou carrer o pel Passeig del Cementiri en tot cas, fins a la rotonda.

(Veure Plànol 13 de l'Annex)

5.2. PROPOSTA DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU

La proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu no varia de l'existent en l'actualitat, ja que es considera suficient.

Així, aquesta xarxa es basa en l'existència d'una parada principal localitzada a l'Avinguda de Valls, tram urbà de la T-722, a uns 515 m de la part central del sector. Aquesta parada connecta amb els municipis veïns i la ciutat de Tarragona. A més, permet fer transbord a la parada de l'Avinguda de Tarragona on fan parada autobusos a Reus i al TGV.

(Veure Plànol 14 de l'Annex I)

D'aquesta manera, el sector queda a menys dels 750 metres de distància que estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, com a distància màxima d'accés a les parades de les línies de transport públic.

5.3. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

D'acord amb l'article 13 i l'article 15 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a vianants. En la mateixa línia, l'article 17 del Decret estableix que les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes.

La Modificació Puntual s'uneix als principals itineraris per a vianants existents en el seu entorn pròxim, i que transcorren pel camí de la Granja que va cap el SNU, l'Avinguda de la Granja que uneix l'àmbit amb el Sòl Urbà i el voral de la carretera T-722.

L'itinerari per a la xarxa bàsica per a vianants es proposa a través del nou vial que enllaçarà amb la part alta de l'Avinguda de la Granja i el Passeig del Cementiri. El nou vial disposarà de voreres àmplies per a donar aquest servei. Per la seva banda, el passeig del Cementiri i l'Avinguda de la Granja són de calçada única i de poca amplada, pel que es proposa senyalitzar-los com a viari de convivència amb prioritat per a modes no motoritzats. A més a més, en el passeig del Cementiri es proposa limitar el pas de vehicles només en direcció nord.

El voral per a vianants existent al llarg del marge occidental de la carretera T-722 no es considera dins de la proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a vianants ja que no disposa de pas de vianants per a creuar la carretera i es considera de menys seguretat comparat amb l'itinerari descrit anteriorment.

Internament, la xarxa de vianants del sector s'estructura a través del vial principal, el qual disposa de prou amplada per a albergar voreres de dimensions adequades, i el passeig del cementiri, de manera que es dibuixa un itinerari en cercle que dona servei a totes les illes.

Per a fer funcional aquesta xarxa es proposa, doncs:

- Carrer principal de nova creació amb voreres d'amplada mínima de 1,8 m. En les voreres no es podrà planificar mobiliari urbà més enllà dels fanals per assegurar una amplada de pas mínima de 1,8 m en el cas que no es planifiquin de major amplada.
- Passeig del cementiri amb calçada compartida com a viari de convivència amb prioritat per a modes no motoritzats.
- Part alta de l'Avinguda de la Granja amb calçada compartida i com a viari de convivència amb prioritat per a modes no motoritzats.
- Pel que fa a les interseccions dels vianants amb la calçada:
 - Preveure passos de vianants en tots els ramals d'una intersecció.
 - Els passos de vianants comptaran amb guals de vianants o bé passos de vianants elevats per tal de què les persones amb mobilitat reduïda no tinguin dificultats per creuar-los.
 - Els passos s'ubicaran el més a prop possible de la trajectòria dels vianants per evitar que creuin fora dels passos de vianants.

(Veure Plànol 15 de l'Annex I)

5.4. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

D'acord amb l'article 13 i l'article 17 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a bicicletes.

La xarxa bàsica per a bicicletes és solapa amb la de vianants tot i que es proposa que transcorri amb un carril diferenciat de la vorera. Així, l'itinerari recorre el carrer principal de nova creació el que permet enllaçar el sector amb el camí de la Granja i amb el viari urbà del nucli de El Morell.

A part, dins del sector, la mobilitat amb bicicleta també pot continuar a través del passeig del Cementiri com a Zona de Convivència.

(Veure Plànol 16 de l'Annex I)

5.5. PREVISIÓ I DISTRIBUCIÓ D'APARCAMENTS

Reserves d'aparcament per a vehicles fora de la via pública

L'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de desembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix les reserves mínimes d'aparcament per a vehicles situats fora de la via pública.

Tanmateix, només s'estableixen unes reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública per a usos d'habitatge, estacions de ferrocarrils i estacions d'autobusos interurbans, però no per a usos d'equipaments, zones verdes ni industrials, que és el cas que ens ocupa. Els usos residencials inclosos en la MP són en sòl urbà, no en sòl urbanitzable, i ja estan consolidats.

Per a la zona logística s'ha realitzat una estimació a partir de la demanda d'aparcament per tipus de polígon industrial establert en la Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons i industrials, Quadern del Pacte Industrial 5, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Aquesta guia estableix dos possibles estimacions, o bé d'acord amb els metres bruts edificats o bé amb el nombre de treballadors.

Demanda d'aparcament per tipus de polígon industrial. Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons i industrials

| Tipus | Op |
|--------------------------------|---|
| Industrial aïllat | 0,67-3,5 places/100 m ² bruts edificats 0,36-1,6 places/treballador |
| Industrial i de serveis aïllat | 1-5 places/100 m ² bruts edificats |
| Integrats | 2-4 places/100 m ² edificat |

Donat el caràcter logístic i apartat del polígon que planifica la MP, s'utilitza la ràtio segons el nombre de treballadors i s'estima un màxim d'1 plaça per treballador. Cal dir que una part dels treballadors s'espera que arribin en transport públic o a peu, pel que es considera aquesta una estimació de màxims. Aquestes places caldria que es reservessin en l'interior de cada espai privat, fora de la via pública.

Reserves d'aparcament de vehicles per a usos logístics

| Núm. Treballadors | Ràtio | Reserva de places |
|-------------------|----------------------|-------------------|
| 496 | 1 places/treballador | 496 |

Aparcaments de vehicles elèctrics

El real Decret 1053/2014, sobre recàrrega de vehicles elèctrics, estableix en la seva disposició addicional primera, les dotacions mínimes per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o aparcaments de nova construcció i en les vies públiques.

- En aparcaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, caldrà executar una conducció principal per zones comunitàries, de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament.
- En aparcaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar una estació de recàrrega cada 40 places.
- A la via pública, caldrà executar les instal·lacions previstes en els Plans de Mobilitat Sostenible municipals.

El municipi del Morell encara no disposa de Pla de Mobilitat Sostenible pel que no estan previstes aquest tipus de places a les zones objecte d'estudi. A la vegada, la MP tampoc estableix la necessitat o obligatorietat de construir aparcament públic.

Es proposa, doncs, que en el moment de desenvolupament dels projectes dins de cada illa industrial, s'inclogui la proposta de dotacions per a la recàrrega de vehicles elèctrics en el cas que es planifiqui alguna zona d'aparcament dins de cada sector.

A la vegada, en els aparcaments públics en bateria al llarg del carrer principal, es proposa instal·lar una estació de recàrrega a la banda sud del nou vial.

Així mateix, cal que la MP inclogui la necessitat d'incorporar i/o preveure, entre d'altres coses:

- Les dotacions d'infraestructura necessària per a la càrrega de vehicles elèctrics d'acord amb el *Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo.*

Reserves d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda

El Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat, així com el Reial Decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el CTE en matèria d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat, estableixen una ràtio mínima de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda:

- El Codi d'accessibilitat estableix que s'hauria d'aplicar un escalat d'una plaça adaptada fins a 70, 2 fins a 100, 3 fins a 150, 4 fins a 200 i a partir d'aquí 1 per cada 200 o fracció addicional.
- El Codi tècnic de l'edificació (CTE), per la seva banda, estableix 1 plaça d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda per cada 33 places d'aparcament o fracció.

Així, es proposa que, en el moment de desenvolupament del projecte d'urbanització es proposi la dotació de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, així com que s'inclogui la senyalització en calçada, dins de la zona logística, de places d'aparcament reservades per a persones amb mobilitat reduïda.

Reserves d'espai vinculat a la distribució urbana de les mercaderies.

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 especifica que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu).
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de superfície per a ús d'oficines.

La Modificació Puntual no preveu sòl comercial o d'oficines, més enllà de les estrictament necessàries per al servei logístic, pel que no es procedeix realitzar aquestes reserves.

Reserves d'aparcament per a bicicletes

La determinació i distribució de les reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes a ubicar ve definit pel Decret 344/2006, d'acord amb el qual, caldria ubicar dins del sector un total de 2.066 aparcaments per a bicicletes.

La següent taula mostra els aparcaments per a bicicletes que hauria de preveure la MP i el PPU d'acord amb les determinacions del Decret. Tanmateix, aquest valor es considera sobredimensionat i, per la qual cosa, es realitza una proposta justificada segons:

Les Zones Verdes planificades no es dissenyen com a espais lúdics o d'oci sinó com a zones de protecció del risc d'inundació o de la carretera. Així, no es considera que generaran una atracció d'usuaris o visitants que requereixi d'espais per a aparcar.

Pel que fa als equipaments, els equipaments actuals de Cementiri i deixalleria no es poden equiparar, en nombre i tipus de visitants, a equipaments esportius, culturals o lúdics, generant un nombre significativament més baix de viatges o de tipologia molt diferent. Per aquest motiu, es proposa una dotació inicial de 25 aparcaments amb la compromís d'ampliar la dotació paulatinament segons necessitats dels equipaments que finalment s'implantin a la zona. Aquests equipaments es proposen repartits en dos ubicacions diferents, veure plànol 16 de l'Annex, a les zones verdes al nord i sud de la zona d'equipaments.

Pel que fa als aparcaments derivats dels usos industrials, es proposa que els aparcaments es planifiquin dins de l'àmbit privat de l'edifici i no pas en la via pública .

Reserves per a aparcaments de bicicletes a la via pública. Decret 344/2006.

| Usos | m2 sostre | Ràtio d'aparcaments | Aparcaments bicicleta Decret 344/2006 | Proposta |
|---------------------|-----------|-----------------------------|---------------------------------------|-----------|
| Equipaments | 7.328 | 1 places/100 m ² | 73 | 25 |
| Zones verdes | 8.938 | 1 plaça/100 m ² | 89 | 0 |
| Industrial | 41023 | 1 plaça/100 m ² | 410 | 0 |
| TOTAL SECTOR | | | 573 | 25 |

Així, es proposa que, la Modificació Puntual estableixi normativament que caldrà preveure en el projecte de cada zona privada un mínim d'1 plaça d'aparcament per a cada 100 m² de sostre o, si de cas, una proposta i justificació del nombre d'aparcament per a bicicletes previstos.

Així mateix, aquesta justificació i proposta d'aparcaments de bicicletes caldrà que s'inclouï en els projectes que es desenvolupin en els espais reservats per a nous equipaments públics.

(Veure Plànol 16 de l'Annex I)

5.6. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS

Els carrers planificats en la Modificació Puntual s'han d'adequar als paràmetres establerts en l'article 4 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada pel que fa a les amplades i pendents segons els itineraris bàsics que s'hi planifiquin i d'acord amb els següents paràmetres:

- L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable ha de ser d'11 metres.
- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres, sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles.
- El pendent màxim per als nous carrers no ha de superar el 8% i només en casos excepcionals pot arribar fins al 12%.
- Els pendents de 8% no seran acceptables per a llargades superiors a 300 metres.
- El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general el 5%.

Es considera que les particularitats que es proposa en la vialitat interna de la Modificació Puntual donen compliment a aquestes determinacions ja que:

- Els pendents de tot el recorregut dels vials inclosos dins de la MP i del PPU, tant existents com nous, en cap moment superen el 2,5%. El nou vial previst d'est a oest té un pendent mig de 1,2% i de nord a sud del 1%,. El passeig del Cementiri mostra un pendent del 2,4% i el tram de l'Avinguda de la Granja que enllaça amb el nou vial mostra un pendent de 2,21%.
- El nou vial proposat es preveu amb una amplada de 15 m. Aquest vial es configura com a part de la Xarxa viària bàsica per a vehicles, per a vianants i per a bicicletes. Com a tal ha de tenir un mínim d'11 d'amplada més dos metres addicionals per a l'itinerari de bicicletes, pel que es dona compliment de sobres.
- La part alta de l'Avinguda de la Granja i el passeig del Cementiri, tot i que faciliten l'accessibilitat al sector, no es preveuen com a part de la Xarxa bàsica.

5.7. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE

La futura proposta urbanística que es desenvolupi haurà de tenir en compte les principals característiques del comportament diferenciat de les dones pel que fa a la mobilitat.

Les distàncies des del nucli del Morell als diferents sectors de la MP, així com des de la parada de transport públic són curts i fàcilment accessibles.

- Els recorreguts des de les parades d'autobús a les zones residencials són els més curts possibles.
- No hi ha passos subterranis i els itineraris per a vianants es preveuen dins dels vials preferents i estructuradors, de manera que disposaran d'una bona il·luminació.

Tanmateix, es considera que caldrà preveure:

- Sistemes d'il·luminació que aportin seguretat als recorreguts, principalment al llarg del carrer de nova creació.

5.8. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA

D'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006, l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les xarxes principals de vianants, bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

D'acord amb el punt E. Paràmetres del Pla Parcial -4 Camí de la Granja del punt 3.1.4 Descripció de l'ordenació de l'alternativa proposada de la Modificació Puntual:

El Projecte d'urbanització, que desenvolupi l'ordenació detallada del P.P. 4, definirà i executarà les xarxes bàsiques de serveis, les instal·lacions i els elements tècnics necessaris per donar servei al sector (subministrament i distribució d'aigua potable, sanejament en xarxa separativa, depuració d'aigües residuals, recollida i evacuació d'aigües pluvials, xarxa de baixa i mitjà tensió, enllumenat públic, distribució de telecomunicacions,...), la pavimentació i la connexió de la vialitat. Inclourà el dimensionat i descripció detallada de les instal·lacions tècniques que corresponguin i la tramitació de permisos, autoritzacions i certificats necessaris.

Així mateix ho estableix l'article 114 del Planejament General del Morell modificat per la MP.

Càlcul del dèficit del transport públic

Tal i com ja s'ha exposat anteriorment, el desenvolupament de la modificació Puntual no implica un increment dels serveis de transport públic o col·lectiu ja que l'àmbit es localitza pròxim a les principals línies de transport públic del Morell amb serveis a nivells supramunicipal i comarcal.

L'oferta de combois que ofereix actualment el servei no es veurà afectada pel baix increment de viatges que generarà la modificació puntual.

LLOC I DATA D'EMISSIÓ DEL DOCUMENT

Reus, octubre d2025

TÈCNIC REDACTOR

Marta Ricart i Vilella

Llicenciada en Biologia



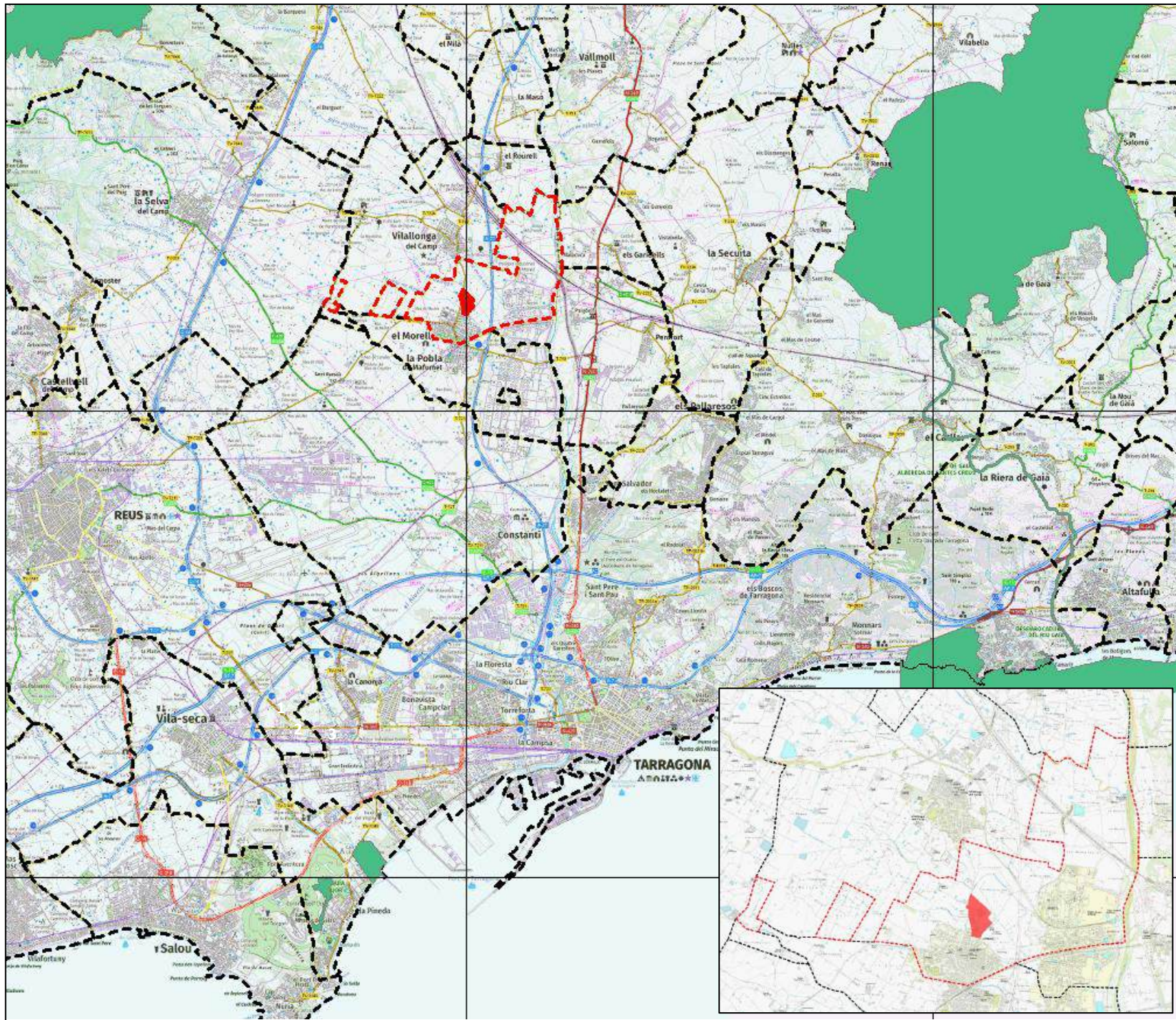
Tràmit Ambiental, SCP





ANNEX I

CARTOGRAFIA



LLEGENDA

- Àmbit d'estudi
- Límits municipals
- Espais PEIN i Xarxa Natura 2000
- El Morell

PROJECTE
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

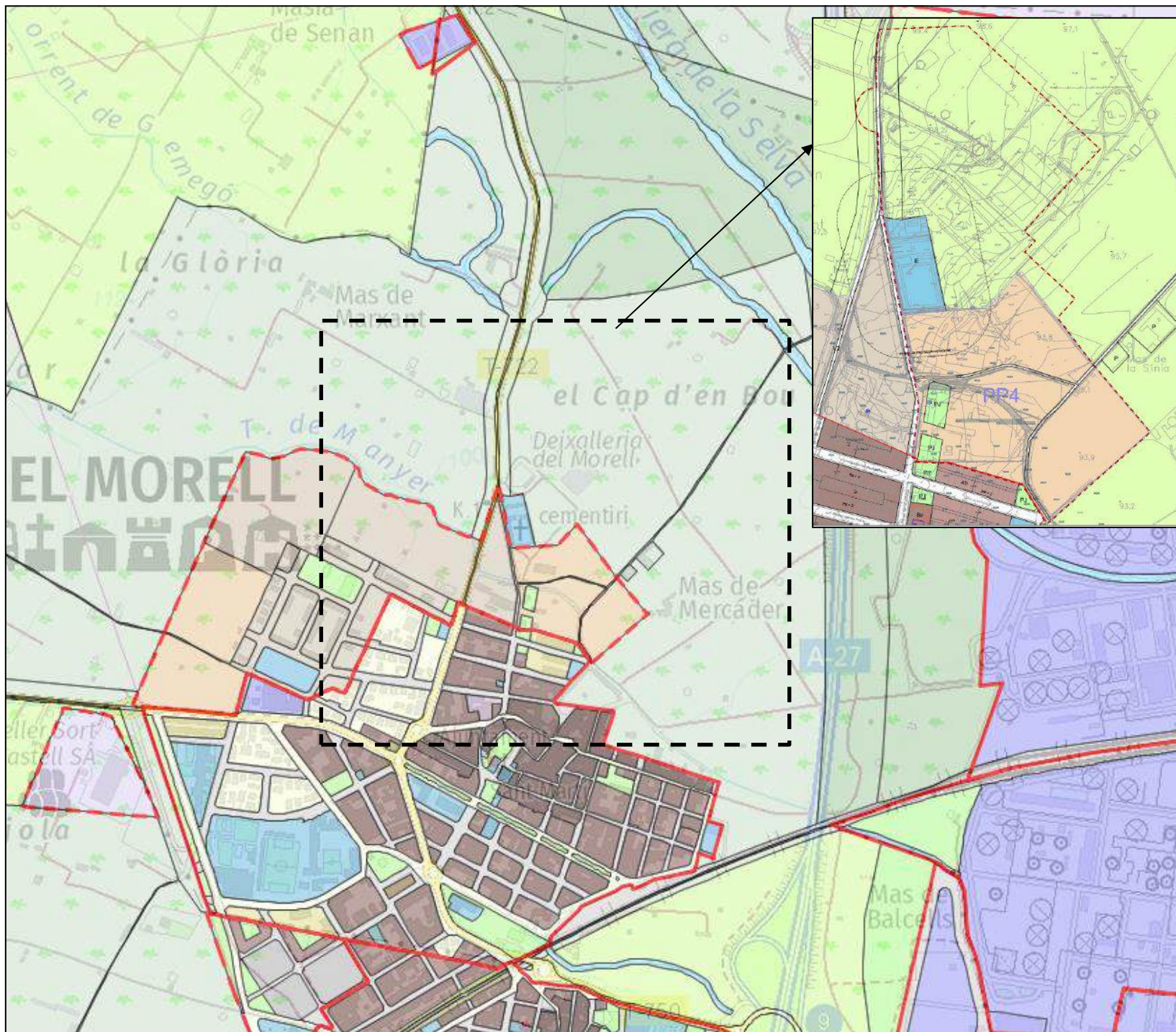
MAPA

1. LOCALITZACIÓ

ESCALA

Xarxa de Referència
 10.000 x 10.000 m





LLEENDA

SÒL NO URBANITZABLE

- N1 Lliure Permanent
- N2 Protecció Especial
- N3 Protecció sectorial
- N4 Activitat autoritzada

SÒL URBANITZABLE

- D1 Residencial
- D2 Activitat Econòmica
- D3 Mixt
- D5 No delimitat

SÒL URBA

- | | |
|----------------------|------------------|
| NA Nucli Antic | A1 Industrial |
| R2 Urbà tradicional | A2 Serveis |
| R3 Ordenació tancada | M1 Transformació |
| R4 Ordenació oberta | M2 Conservació |
| R5 Cases Agrupades | A3 Logística |
| R6 Cases Aïllades | |

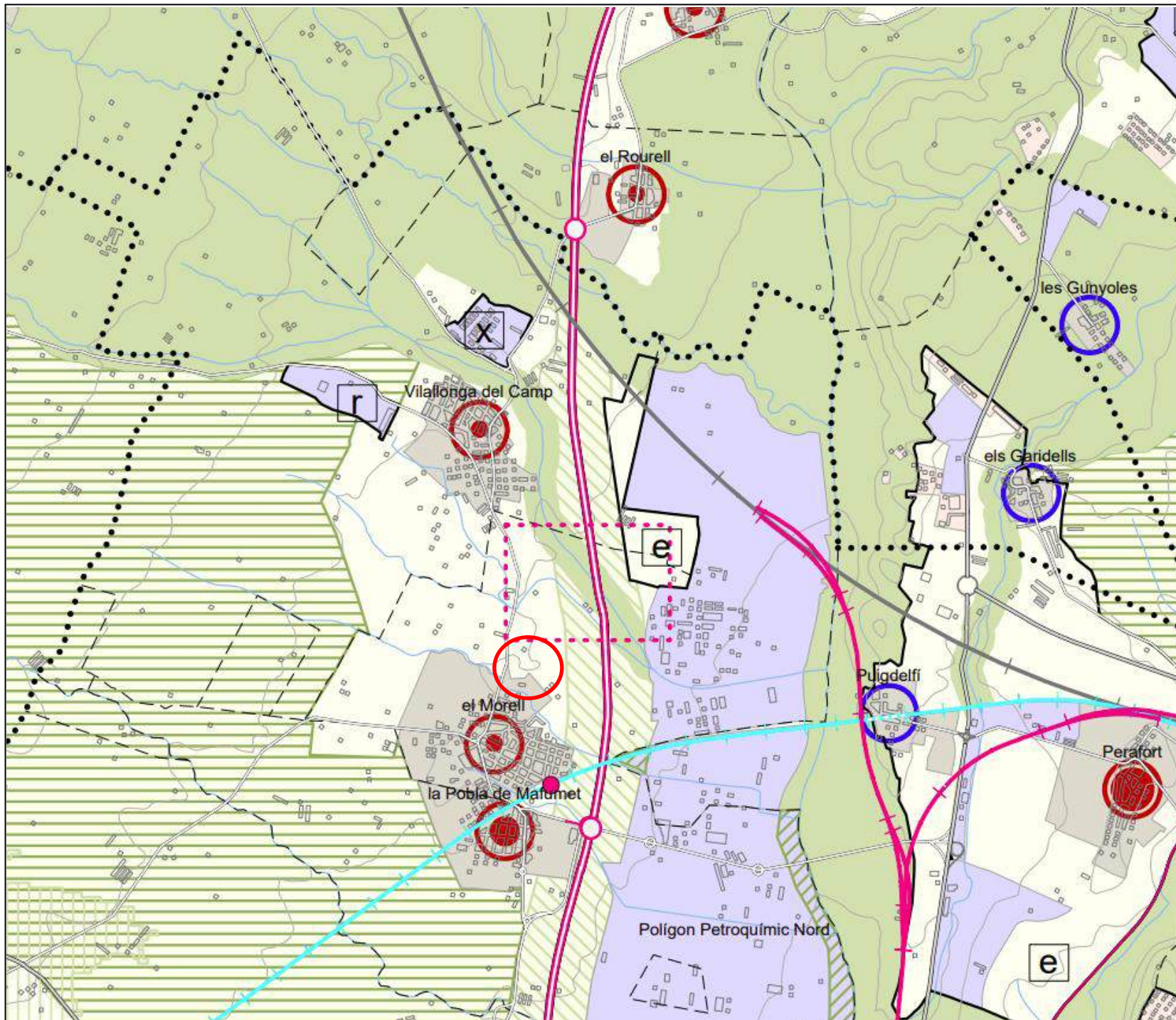
PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

MAPA

2. NORMES SUBSIDIÀRIES TIPUS A I
TIPUS B DEL MORELL



LLEENDA

SÒL PROTECCIÓ ESPECIAL

- Protecció Especial
- PEIN/Xarxa Natura 2000 terrestre
- PEIN/Xarxa Natura 2000 marítim
- Sòl No Urbanitzable Costaner

SÒL PROTECCIÓ TERRITORIAL

- Interès Agrari i/o Paisatgístic
- Preservació corredors d'infraestructures
- Potencial interès estratègic
- Riscos i afectacions

SÒL PROTECCIÓ PREVENTIVA

- Protecció Preventiva
- Reordenació viària

PROJECTE

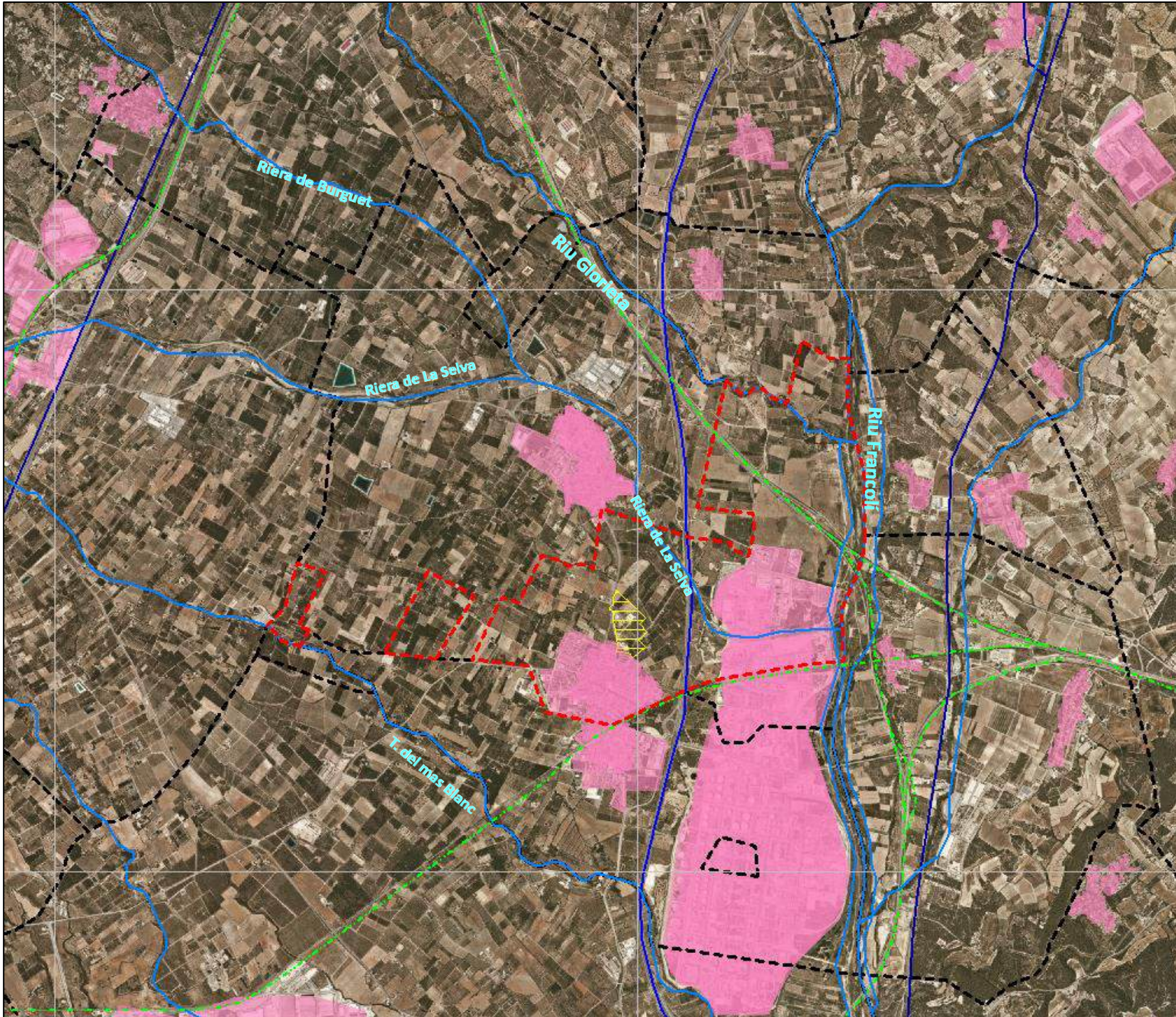
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

MAPA

3. PLA TERRITORIAL PARCIAL DE
TARRAGONA





LLEGENDA

- Àmbit d'estudi
- Carreteres secundàries
- Carreteres principals
- Xarxa ferroviària
- Xarxa hidrogràfica
- Àrees urbanitzades

PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

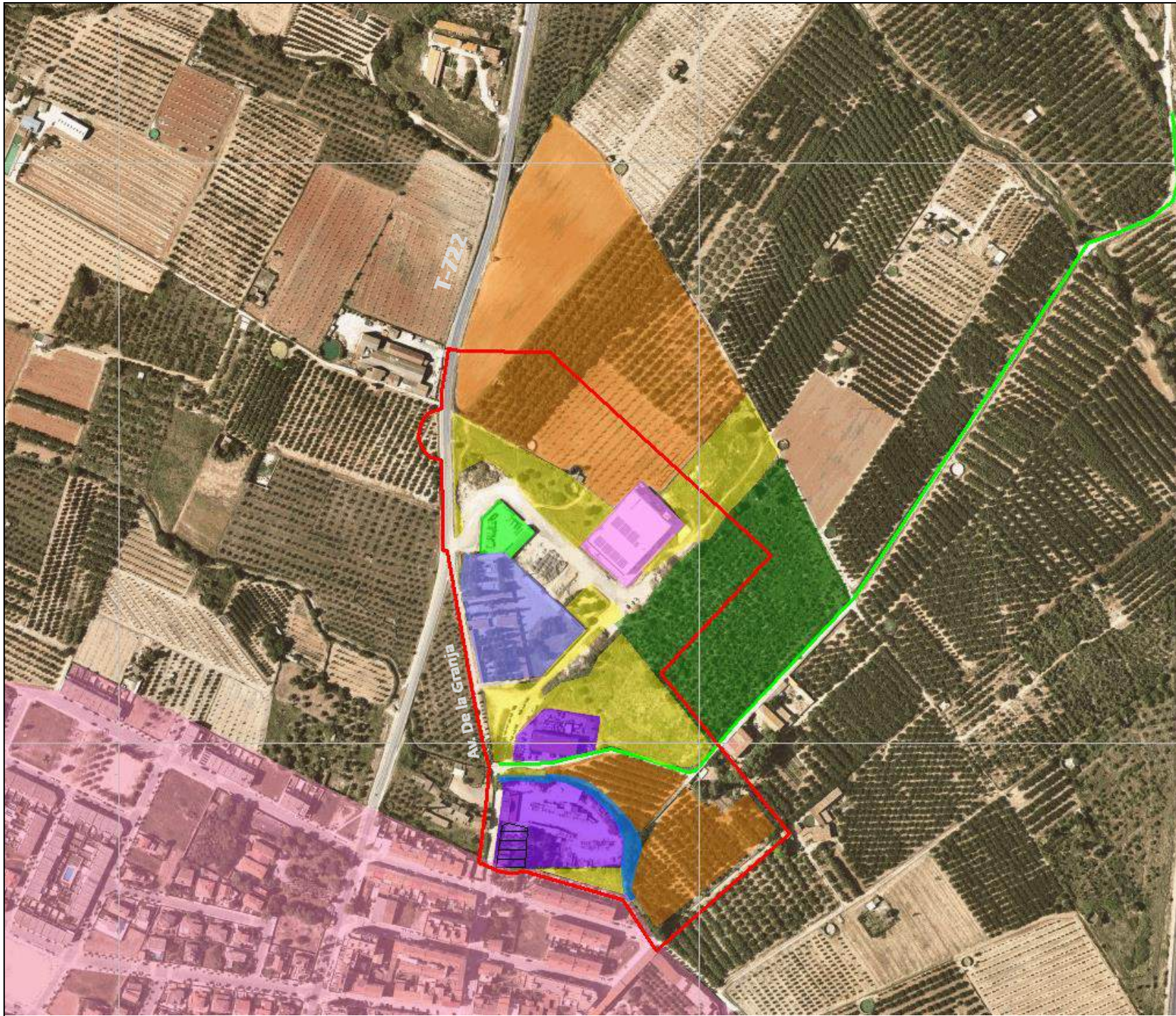
MAPA

4. MARC TERRITORIAL

ESCALA

Xarxa de Referència
5.000 x 5.000 m





LLEGENDA

- Conreus
- Activitat econòmica en SUD
- Activitat econòmica en SNU
- Arbrat abandonat
- Erm
- Cementiri
- Deixalleria
- Edificació residencial consolidada
- Urbà residencial consolidat
- Barranc de Manyer
- Camí de la Granja

PROJECTE

ESTUDI D' AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

5. ESTAT ACTUAL

ESCALA

Xarxa de Referència
500 x 500 m





LLEGENDA

-  Hidrogràfic.
-  Residencial
-  Equipaments.
-  Zones Verdes
-  Industrial
-  Sòl No Urbanitzable

PROJECTE

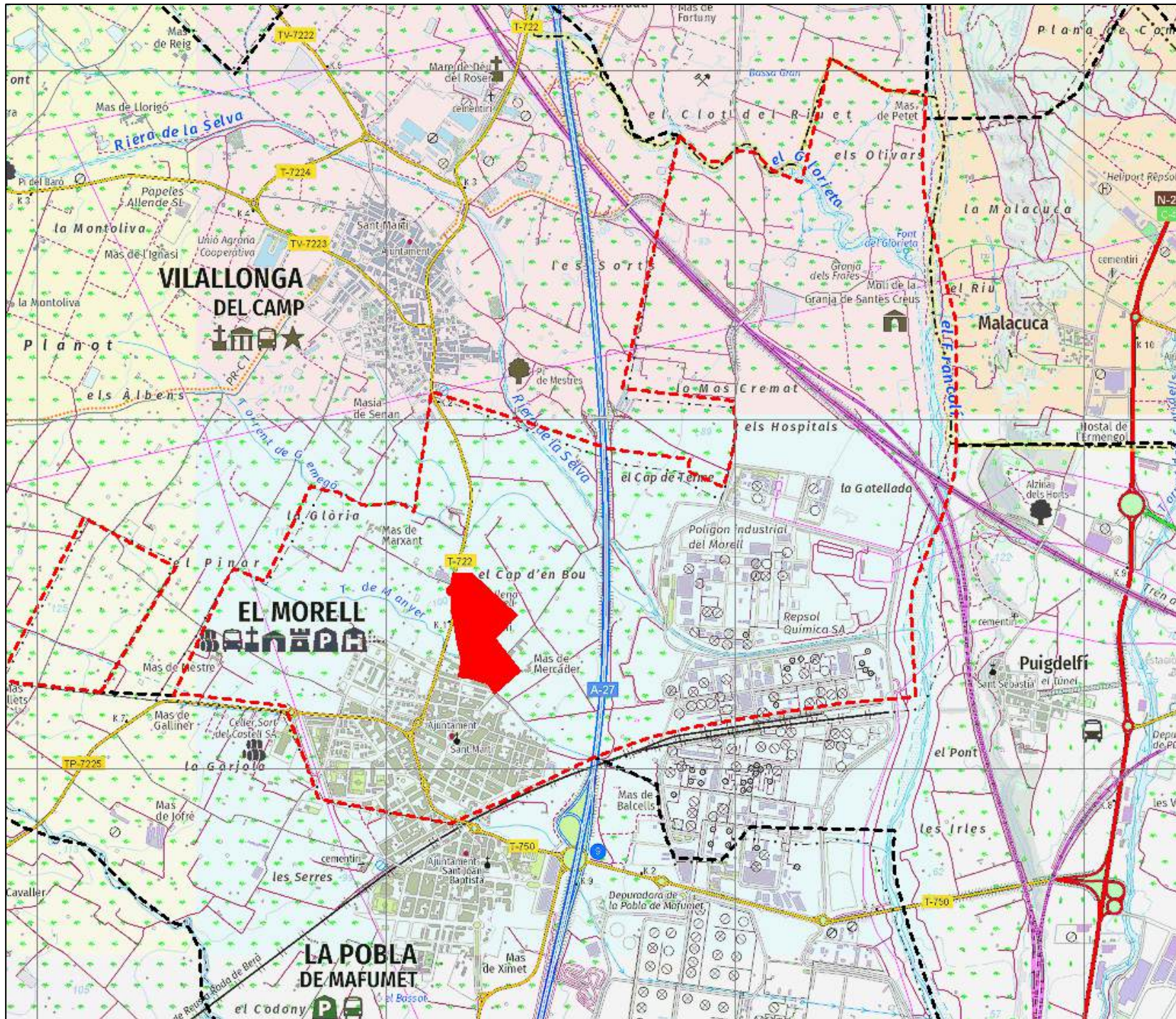
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

6. SITUACIÓ FUTURA. PREVISIONS
DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL





LLEENDA

- Àmbit MP
- Tren de Gran Recorregut
- N-240
- Carreteres secundàries
- A-27
- Municipi del Morell
- Tren Reus-Roda de Barà

PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

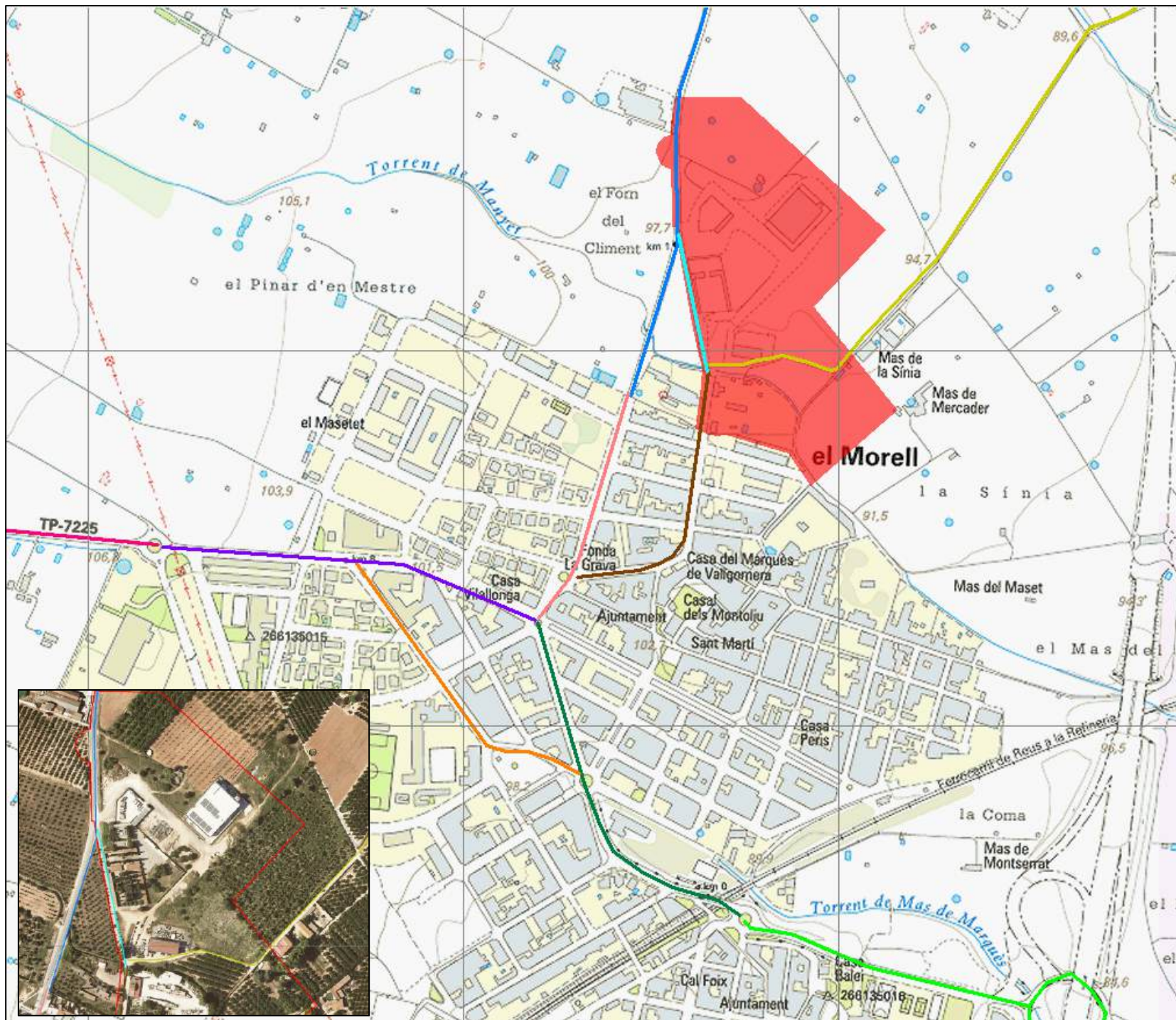
Octubre 2025

MAPA

7. INFRAESTRUCTURES DE
COMUNICACIÓ TERRITORIAL AL
MUNICIPI

Xarxa de Referència
1.500 x 1.500 m





LLEGENDA

- Àmbit MP
- TP-7225
- Camí de la Granja
- T-750
- Avinguda de la Granja
- T-722
- Avinguda de Tarragona
- C/Escoles Noves
- Av. De la Pau
- Av. De Valls
- Passeig del Cementiri

PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
 EL MORELL
 Octubre 2025

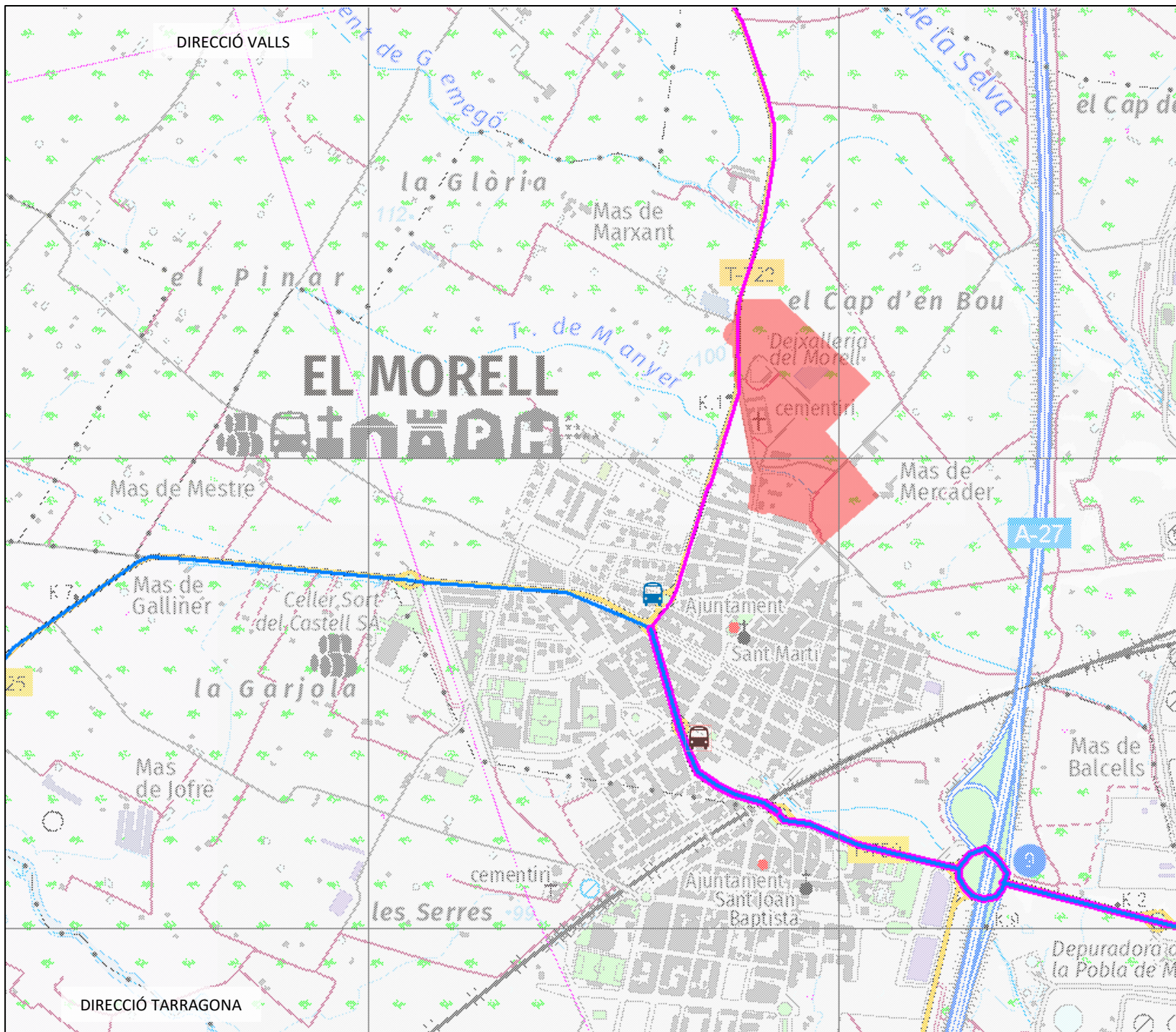
PLÀNOL

8. PRINCIPAL XARA VIÀRIA URBANA DEL MORELL I ACCESSIBILITAT VIÀRIA A L'ÀMBIT D'ESTUDI

ESCALA

Xarxa de Referència
 500x 500 m





DIRECCIÓ VALLS

LLEGENDA

- Àmbit MP
- Línia L0721 Tarragona-Valls
- Línia L1787 Reus-TGV
- Parada a l'Avinguda de Valls
- Parada a l'Avinguda de Tarragona

PROJECTE
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
 MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
 EL MORELL

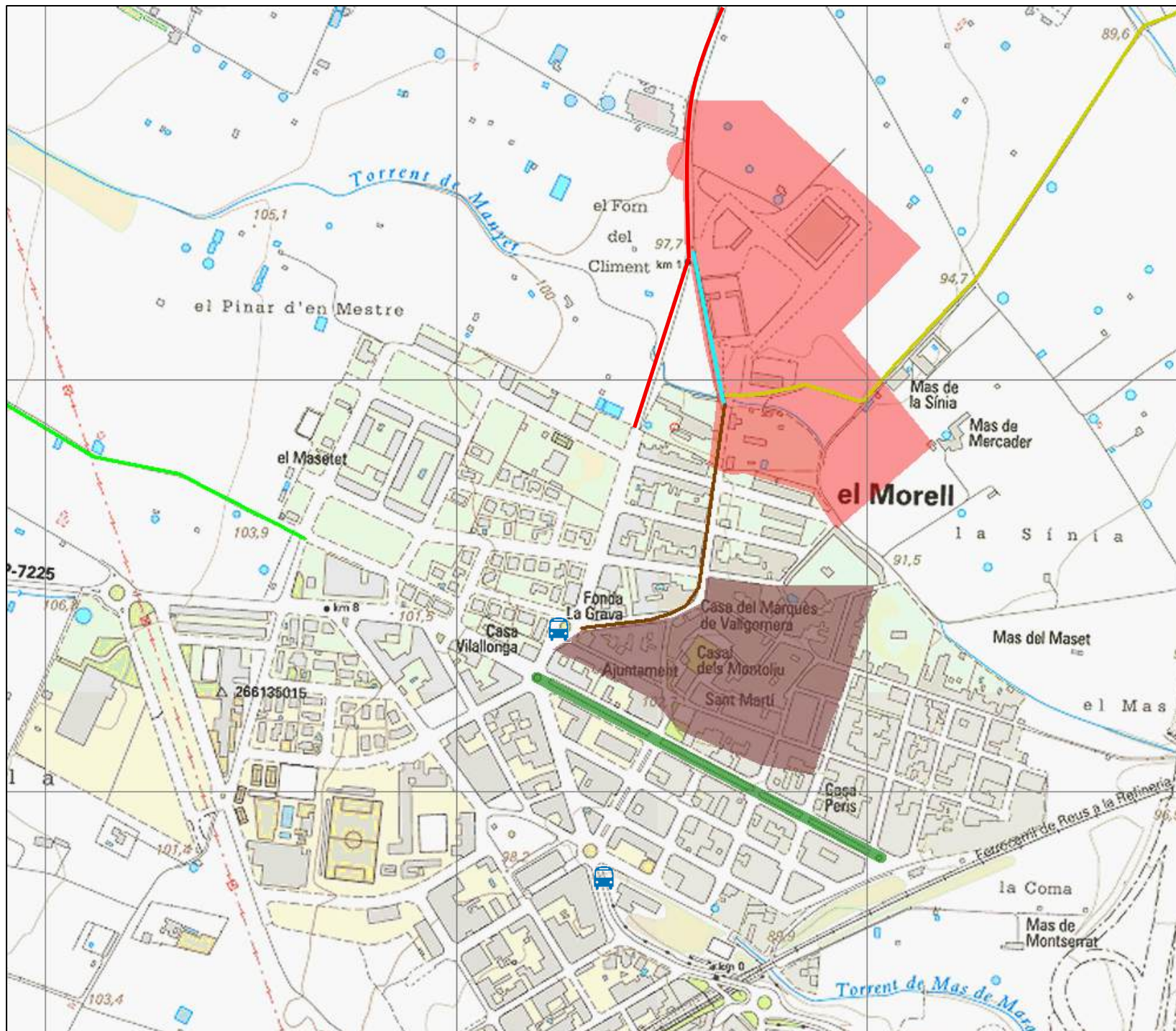
Octubre 2025

PLÀNOL
 9. ACCESSIBILITAT AL MORELL AMB
 TRANSPORT PÚBLIC

ESCALA
 Xarxa de Referència
 1.000x 1.000 m



DIRECCIÓ TARRAGONA



LLEGENDA

- Àmbit
- Casc Antic
- Rambla de Joan Maragall
- Avinguda de la Granja
- Passeig del Cementiri
- Camí dels Majols
- Camí de la Granja
- Parada a l'Avinguda de Valls
- Recorregut pacificat vianants

PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
 EL MORELL

Octubre 2025

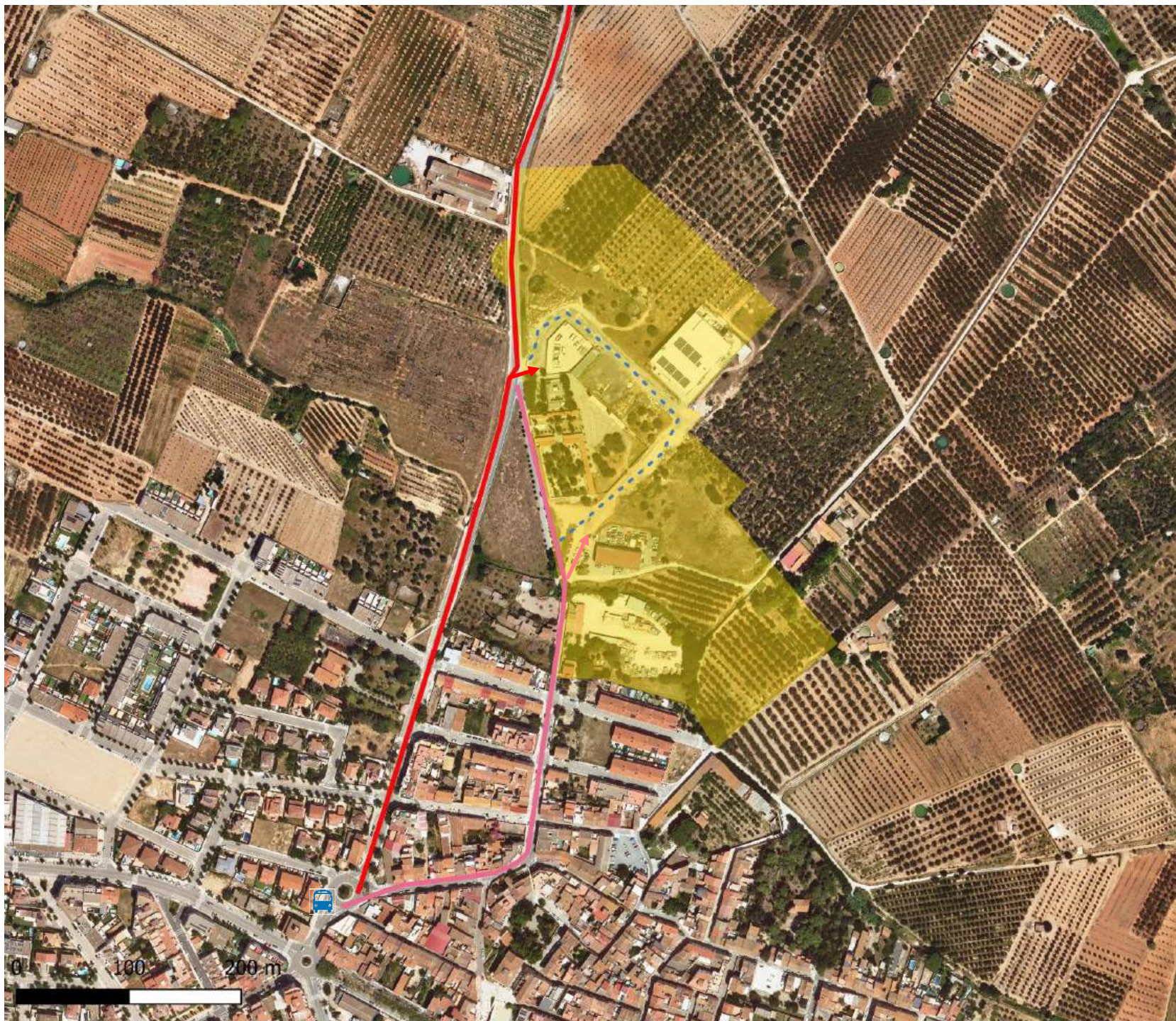
PLÀNOL

10. ITINERARIS PER A VIANANTS AL MORELL I ÀMBIT D'ESTUDI






ESCALA

Xarxa de Referència
 500x 500 m





LLEGENDA

-  Àmbit d'estudi
-  Accés motoritzat i amb modes no motoritzats
-  Accés motoritzat
-  Circulació interna en camí de terra
-  Parada d'autobús

PROJECTE

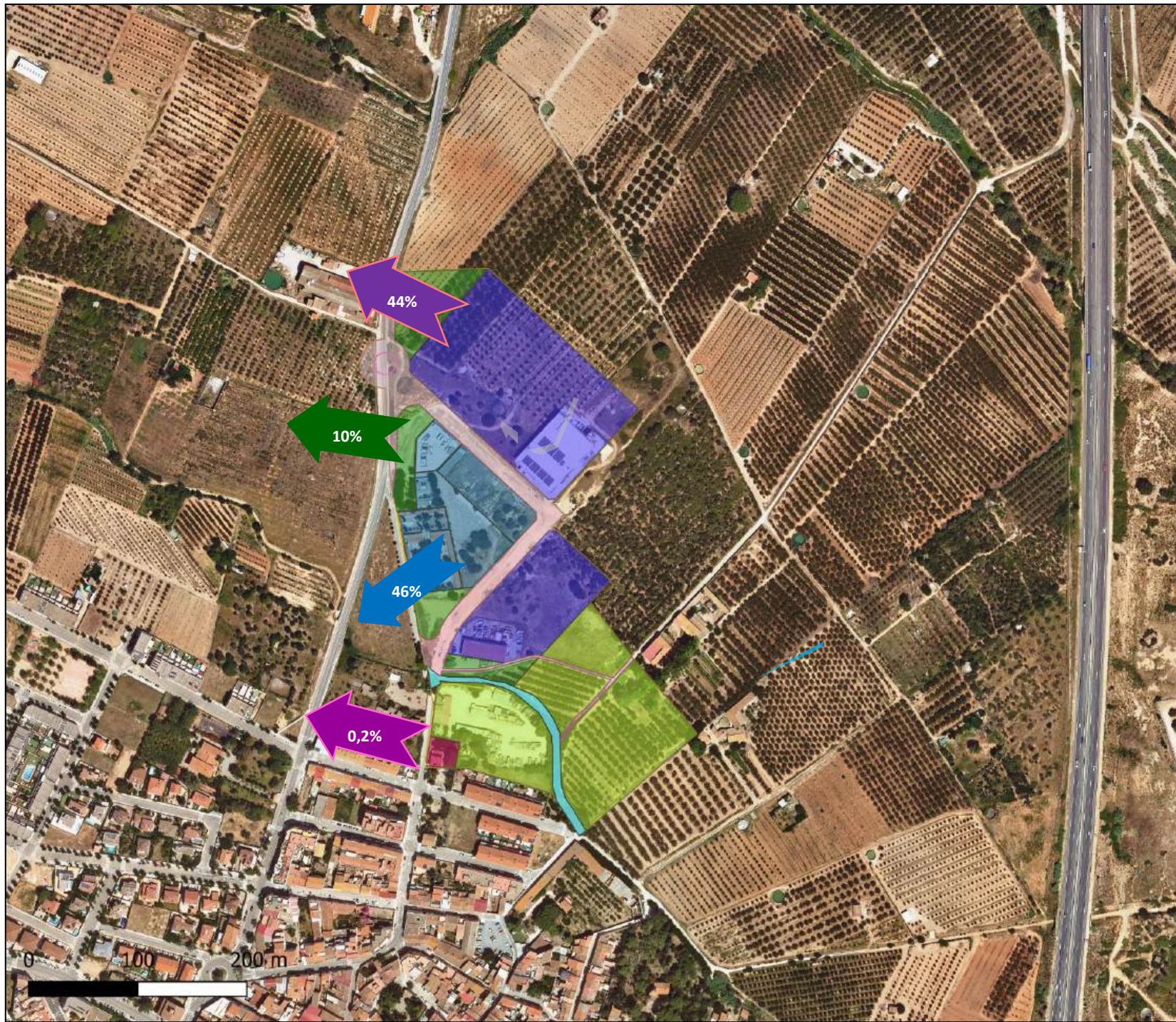
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

11. ACCESSIBILITAT A L'ÀMBIT
D'ESTUDI





LLEGENDA

- Hidrogràfic.
- Residencial
- Equipaments.
- Zones Verdes
- Industrial
- Sòl No Urbanitzable

PROJECTE

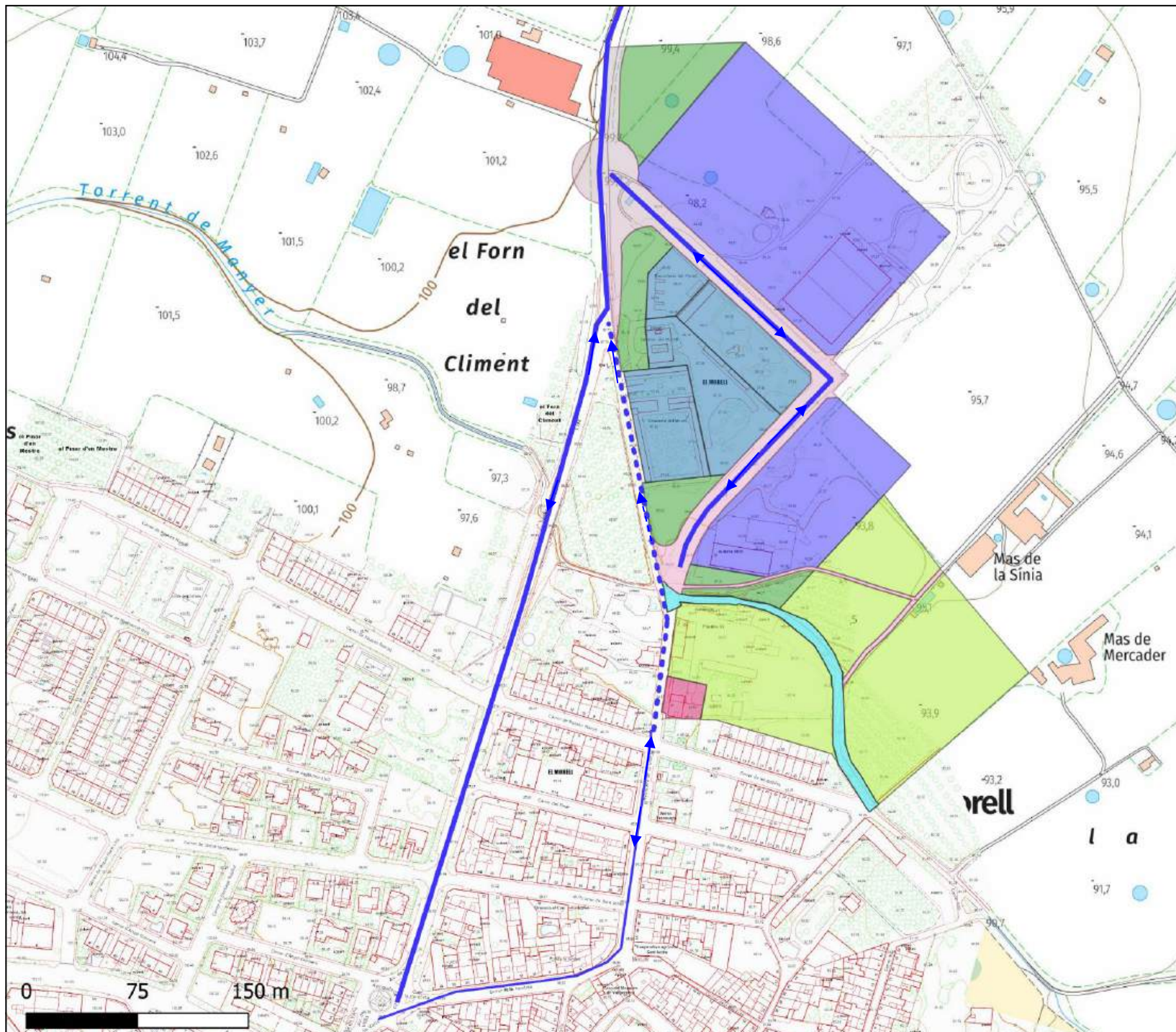
ESTUDI D' AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

12. DISTRIBUCIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA I ATRETA PER LA
MODIFICACIÓ PUNTUAL PER USOS
DEL SÒL





LLEGGENDA

- Hidrogràfic.
- Residencial
- Equipaments.
- Zones Verdes
- Industrial
- Sòl No Urbanitzable
- Xarxa bàsica principal
- Accés secundari
- Calçada única/Zona de convivència

PROJECTE

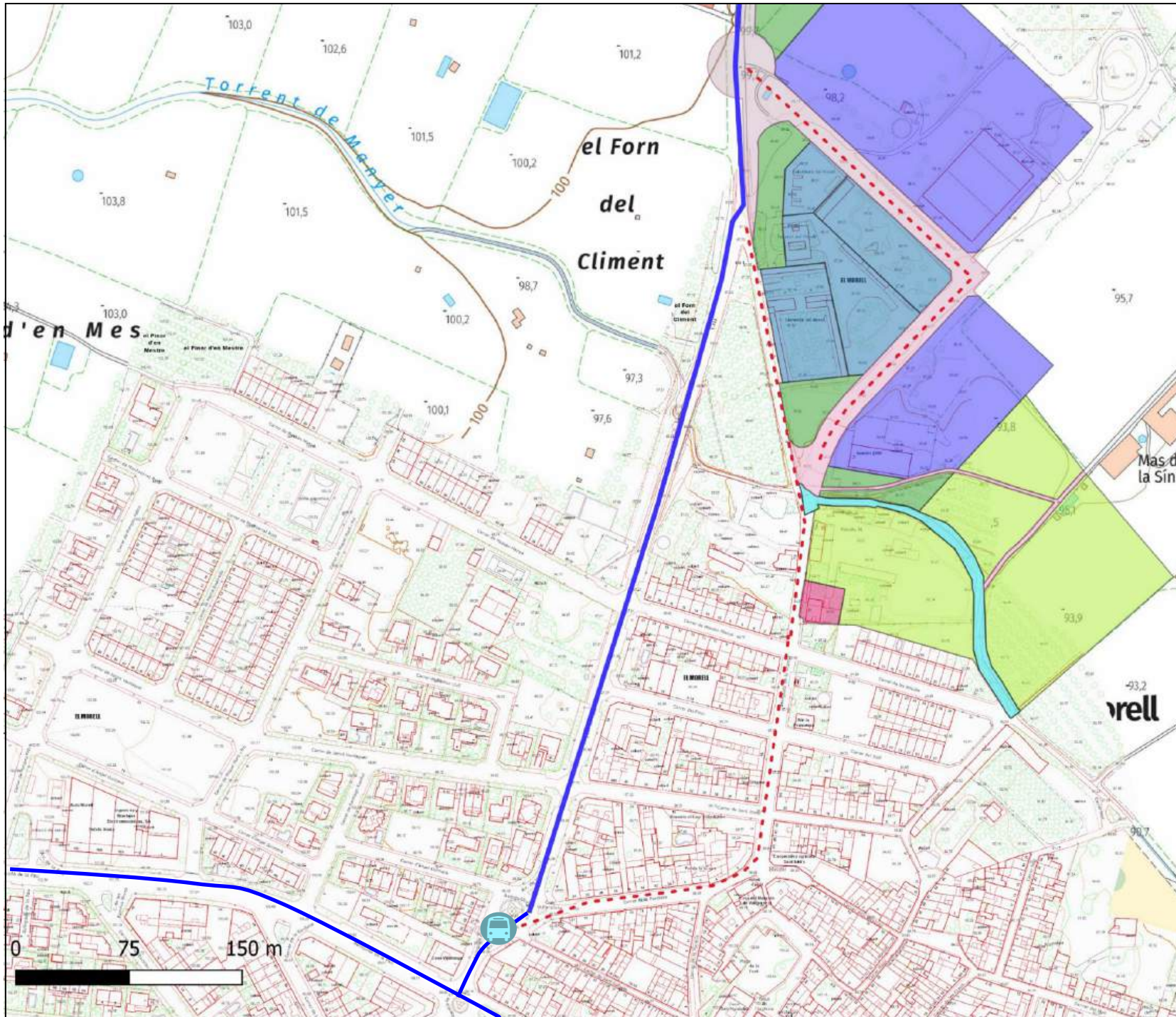
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA
MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
EL MORELL

Octubre 2025










PLÀNOL

13. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA
D'ITINERARIS PER A VEHICLES





LLEGENDA

-  Xarxa bàsica per a Transport Públic
-  Accés a peu a la parada d'autobús
-  Parada d'autobús
-  Hidrogràfic.
-  Residencial
-  Equipaments.
-  Zones Verdes
-  Industrial
-  Sòl No Urbanitzable

PROJECTE

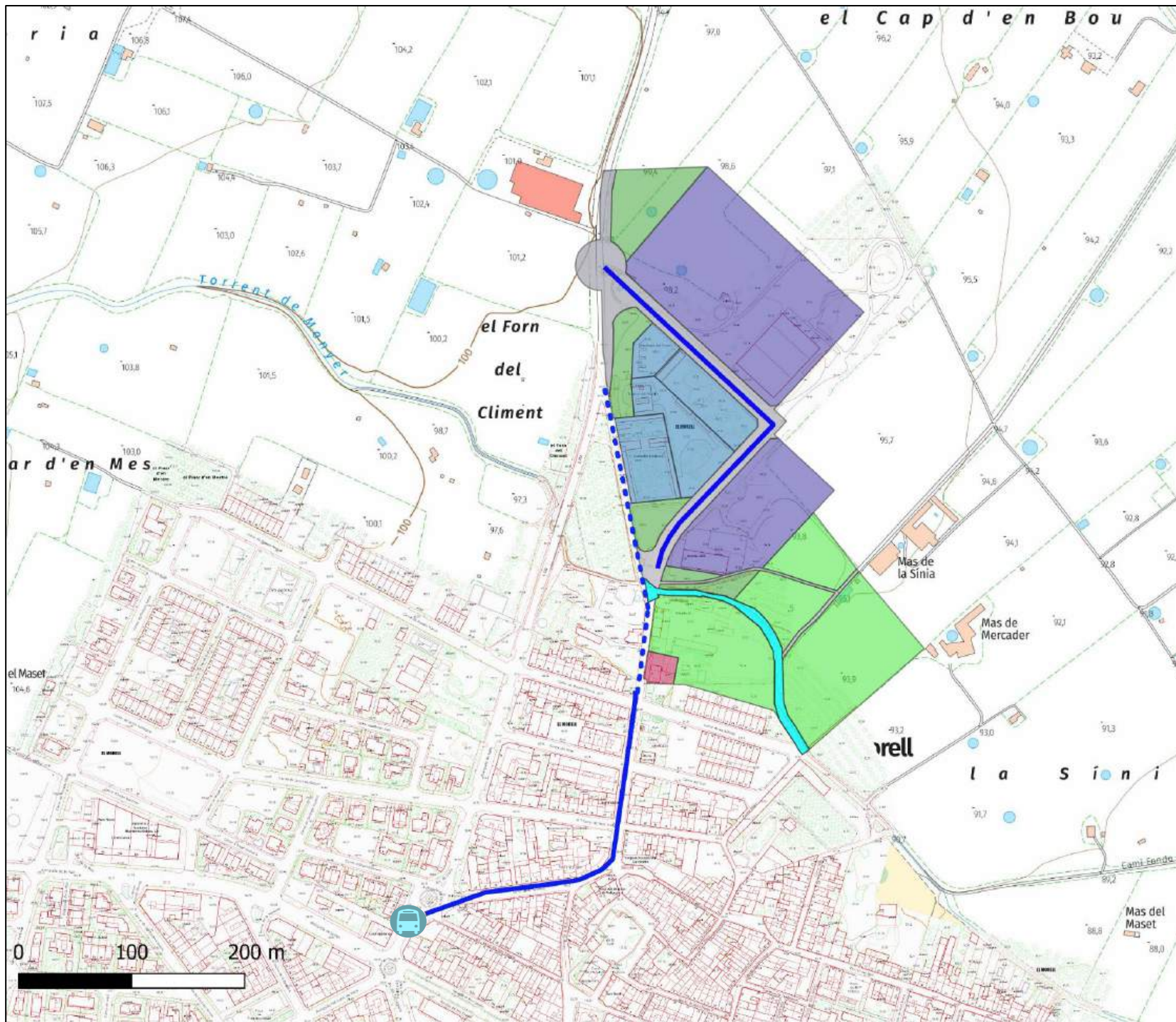
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA
 EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

14. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA
 D'ITINERARIS PER A TRANSPORT





LLEGENDA

-  Xarxa bàsica itineraris vianants
-  Calçada única/Zona de convivència
-  Parada d'autobús
-  Hidrogràfic.
-  Residencial
-  Equipaments.
-  Zones Verdes
-  Industrial
-  Sòl No Urbanitzable

PROJECTE

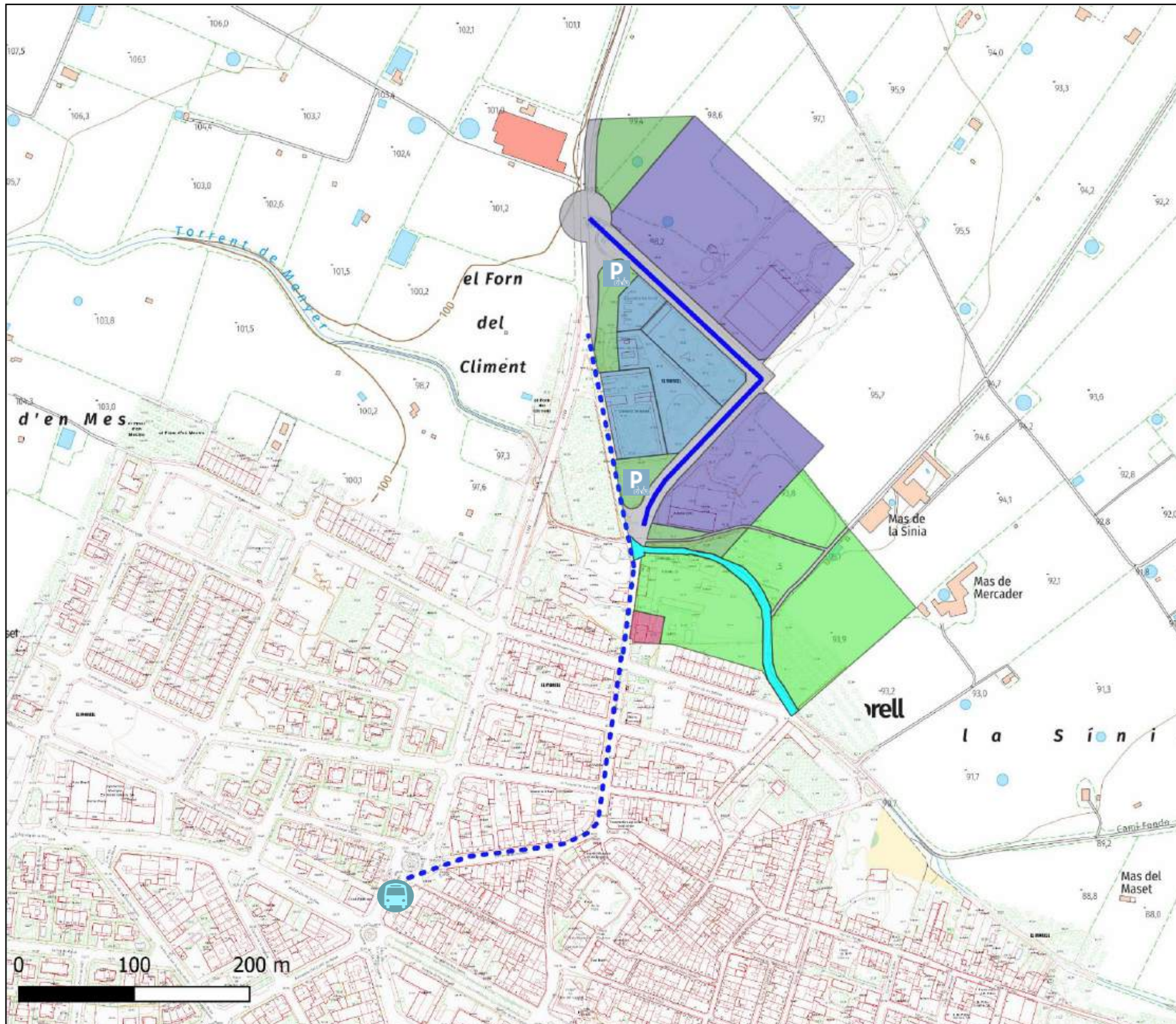
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA EL MORELL

Octubre 2025

PLÀNOL

15. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VIANANTS





LLEGGENDA

-  Xarxa bàsica principal
-  Xarxa bàsica bicicleta
-  Zona de convivència
-  Parada d'autobús
-  Aparcaments per a bicicletes

-  Hidrogràfic.
-  Residencial
-  Equipaments.
-  Zones Verdes
-  Industrial
-  Sòl No Urbanitzable

PROJECTE
 ESTUDI D' AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 MP PP4 CAMÍ DE LA GRANJA EL MORELL
 Octubre 2025

PLÀNOL
 16. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A BICICLETES





ANNEX II

ANNEX FOTOGRAFIC

Accés des de la carretera de Vilallonga del Camp (T-722)



Vial existent en l'entorn de la deixalleria.



Entrada i camí del cementiri



Capdamunt de l'Avinguda de la Granja



Avinguda de la Granja



Camí de la Granja



Parades d'autobús a l'Avinguda de Valls



Parada d'autobús a l'Avinguda de Tarragona



Mas de la Sínia



Pont reg damunt torrent de Manyer



Bòbila del Xuli



Caseta de tros



Torrent de Manyer





ANNEX III

HORARIS D'AUTOBÚS

L0597

Reus - Vila-rodona

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

| | | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| NOTES | h | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. del Columbari, 2 (marquesina), Vila-rodona | 09.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Catalunya, 25 (marquesina), Bràfim | 09.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl.del Casal (Vilabella), Vilabella | 09.23 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Colom - cruïlla ctra. TP-2031, Nulles | 09.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| L'Argilaga (TV2231 / TV2032), la Secuita | 09.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - La Secuita (carrer del Pogrés) | 09.34 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. de Joan Fuster, 7 (marquesina-sentit Tarragona), Perafort | 09.37 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna), el Morell | 09.57 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Marià Fortuny (Carrefour), Reus | 110.07 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Riera Miró (davant estanc sentit EA) | 110.10 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Riera d'Aragó (Cinemes Palace-marq. urbana) | 110.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Reus - Estació d'autobusos | 110.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

LEGGENDA

h Dilluns feiners | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L0597

Reus - Vila-rodona

| | | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| NOTES | h | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Reus - Estació d'autobusos, Reus | 118.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Riera d'Aragó (Pastisseria Caelles-marq. urbana) | 118.31 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Riera de Miró - C. del Molí | 118.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Marià Fortuny - Pl. Pau Casals (marq. urbana) | 118.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell | 18.45 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. de Joan Fuster (sentit ECT), Perafort | 18.59 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. del Progrés-C. Confraria del Roser (pal parada), la Secuita | 19.08 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - L'Argilaga (TV2231 / TV2032) | 19.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Colom - cruïlla ctra. TP-2031, Nulles | 19.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl.del Casal (Vilabella), Vilabella | 19.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Catalunya, 25 (marquesina), Bràfim | 19.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. del Columbari, 2 (marquesina), Vila-rodona | 19.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

LEGGENDA

h Dilluns feiners | Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 |
| Valls - Estació d'autobusos, Valls | | | | | 106.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vallmoll Paradís N-240 (marquesina sentit Tgna), Vallmoll | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Coronel Oller (marquesina sentit Tgna) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Catalunya (marquesina sentit Tgna) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcóver | | | | | 07.05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep, el Milà | | | | | 07.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - El Milà (cruïlla ctra. T-722) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell), la Masó | | | | | 07.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre civic), el Rourell | | | | | 07.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ctra. de Valls (marquesina centre recreatiu), Vilallonga del Camp | | | | | 07.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - C. del Morell | 06.05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina) | 06.06 | | | | 07.22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Valls - C. St. Rafel (marquesina sentit Tgna), el Morell | 06.08 | | | | 07.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna) | 06.09 | | | | 07.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Generalitat (marquesina), la Pobla de Mañamet | 06.11 | | | | 07.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Tarragona (marquesina) | 06.13 | | | | 07.28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí | 06.20 | 06.55 | 07.15 | 07.20 | 07.35 | 07.35 | 08.09 | 08.24 | 08.09 | 08.24 | 08.50 | 09.20 | 09.37 | 09.30 | 09.30 | 09.45 | 10.42 | 10.44 | 11.20 | 12.00 | 12.10 | 13.21 | 13.40 | 13.40 |
| - C. Sant Pere, 18 (marquesina) | 06.21 | 06.56 | 07.16 | 07.21 | 07.37 | 07.37 | 08.17 | 08.27 | 08.51 | 09.21 | 09.38 | 09.38 | 09.53 | 10.48 | 10.52 | 11.26 | 11.31 | 12.18 | 12.18 | 12.21 | 12.21 | 13.30 | 13.50 | 13.48 |
| - C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles) | 06.25 | 07.00 | 07.21 | 07.25 | 07.41 | 07.41 | 08.21 | 08.31 | 08.55 | 09.25 | 09.42 | 09.42 | 09.57 | 10.52 | 10.56 | 11.30 | 11.36 | 12.22 | 12.26 | 12.26 | 12.26 | 13.52 | 13.52 | 14.34 |
| - C. Centelles (marquesina darrera institut) | 06.26 | 07.01 | 07.22 | 07.26 | 07.43 | 07.43 | 08.23 | 08.33 | 08.56 | 09.26 | 09.43 | 09.43 | 09.58 | 10.53 | 10.57 | 11.31 | 11.37 | 12.23 | 12.27 | 12.27 | 12.27 | 13.53 | 13.53 | 14.36 |
| - C. Major (marquesina sortida poble) | 06.27 | 07.02 | 07.23 | 07.27 | 07.45 | 07.45 | 08.25 | 08.35 | 08.57 | 09.27 | 09.44 | 09.44 | 09.59 | 10.55 | 10.58 | 11.32 | 11.38 | 12.24 | 12.28 | 12.28 | 12.28 | 13.54 | 13.54 | 14.38 |
| Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1>, Tarragona | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Tgna) | 106.30 | 107.05 | 107.26 | 107.30 | 107.48 | 107.48 | 108.28 | 108.38 | 109.00 | 109.30 | 109.56 | 109.47 | 110.02 | 110.58 | 111.01 | 111.35 | 111.41 | 112.27 | 112.31 | 112.31 | 112.31 | 133.57 | 133.58 | 144.40 |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. de la Plata - sentit Tgna) | 106.31 | 107.06 | 107.27 | 107.31 | 107.49 | 107.49 | 108.29 | 108.39 | 109.01 | 109.31 | 109.58 | 109.48 | 110.03 | 110.59 | 111.02 | 111.36 | 111.42 | 112.28 | 112.32 | 112.32 | 112.32 | 133.57 | 133.58 | 144.41 |
| - N-240 marquesina zona educacional (sentit Tgna) | 106.35 | 107.10 | 107.31 | 107.35 | 107.53 | 107.53 | 108.33 | 108.43 | 109.05 | 109.35 | 110.03 | 109.53 | 110.08 | 111.04 | 111.06 | 111.41 | 111.46 | 112.33 | 112.36 | 112.36 | 112.36 | 133.42 | 133.43 | 144.45 |
| - C. de Josep M. Vives Sales, s/n (Carní de l'Angel) | 106.37 | 107.12 | 107.33 | 107.38 | 107.55 | 107.55 | 108.35 | 108.45 | 109.07 | 109.38 | 110.05 | 109.55 | 110.10 | 111.06 | 111.08 | 111.43 | 111.48 | 112.35 | 112.38 | 112.38 | 112.38 | 133.45 | 133.46 | 144.47 |
| - Tarragona - Estació d'autobusos | 106.40 | 107.15 | 107.40 | 107.40 | 108.00 | 108.00 | 108.40 | 108.50 | 109.10 | 109.40 | 110.10 | 110.00 | 110.15 | 111.10 | 111.10 | 111.50 | 111.50 | 112.40 | 112.40 | 112.40 | 112.40 | 133.50 | 133.50 | 144.50 |

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-----|-----|-----|
| | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 | F21 |
| Valls - Estació d'autobusos, Valls | | | | | 115.55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vallmoll Paradís N-240 (marquesina sentit Tgna), Vallmoll | | | | | 16.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Coronel Oller (marquesina sentit Tgna) | | | | | 16.02 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Catalunya (marquesina sentit Tgna) | | | | | 16.03 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcóver | | | | | 15.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep, el Milà | | | | | 15.38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - El Milà (cruïlla ctra. T-722) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell), la Masó | | | | | 15.42 | 16.07 | 16.20 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre civic), el Rourell | | | | | 15.44 | 16.09 | 16.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ctra. de Valls (marquesina centre recreatiu), Vilallonga del Camp | | | | | 15.48 | 16.13 | 16.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - C. del Morell | 14.20 | 15.05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina) | 14.21 | 15.06 | | | 15.50 | 16.15 | 16.46 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Valls - C. St. Rafel (marquesina sentit Tgna), el Morell | 14.23 | 15.08 | | | 15.52 | 16.17 | 16.28 | 16.48 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna) | 14.25 | 15.10 | | | 15.54 | 16.18 | 16.30 | 16.50 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Av. Generalitat (marquesina), la Pobla de Mañamet | 14.27 | 15.12 | | | 15.56 | 16.20 | 16.32 | 16.52 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Tarragona (marquesina) | 14.28 | 15.13 | | | 15.58 | 16.21 | 16.34 | 16.53 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí | 14.32 | 15.17 | 15.20 | 16.02 | 16.25 | 16.39 | 16.57 | 17.30 | 17.57 | 18.20 | 18.57 | 19.30 | 19.37 | 19.47 | 20.00 | 20.20 | 20.52 | 21.05 | 21.36 | 21.52 | | | | |
| - C. Sant Pere, 18 (marquesina) | 14.33 | 15.18 | 15.21 | 16.03 | 16.26 | 16.41 | 16.58 | 17.31 | 17.58 | 18.21 | 18.58 | 19.32 | 19.38 | 19.48 | 20.03 | 20.21 | 20.53 | 21.06 | 21.39 | 21.53 | | | | |
| - C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles) | 14.38 | 15.23 | 15.25 | | 16.29 | 16.43 | 17.03 | 17.34 | 18.03 | 18.24 | 19.03 | 19.36 | 19.43 | 19.53 | 20.07 | 20.25 | 20.58 | 21.11 | 21.43 | 21.58 | | | | |
| - C. Centelles (marquesina darrera institut) | 14.40 | 15.25 | 15.26 | | 16.31 | 16.45 | 17.05 | 17.36 | 18.05 | 18.26 | 19.05 | 19.38 | 19.45 | 19.55 | 20.08 | 20.26 | 21.00 | 21.12 | 21.44 | 22.00 | | | | |
| - C. Major (marquesina sortida poble) | 14.42 | 15.27 | 15.28 | 16.05 | 16.33 | 16.47 | 17.07 | 17.38 | 18.07 | 18.28 | 19.07 | 19.40 | 19.47 | 19.57 | 20.10 | 20.27 | 21.02 | 21.14 | 21.45 | 22.02 | | | | |
| Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1>, Tarragona | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Tgna) | 114.45 | 115.30 | 115.30 | 116.08 | 116.36 | 116.50 | 117.10 | 117.40 | 118.10 | 118.30 | 119.10 | 119.43 | 119.50 | 120.00 | 120.13 | 120.30 | 121.05 | 121.17 | 121.50 | 122.05 | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. de la Plata - sentit Tgna) | 114.46 | 115.31 | 115.31 | 116.10 | 116.37 | 116.51 | 117.11 | 117.41 | 118.11 | 118.31 | 119.11 | 119.44 | 119.51 | 120.01 | 120.14 | 120.31 | 121.06 | 121.18 | 121.51 | 122.06 | | | | |
| - N-240 marquesina zona educacional (sentit Tgna) | 114.51 | 115.36 | 115.35 | 116.16 | 116.41 | 116.55 | 117.16 | 117.45 | 118.17 | 118.35 | 119.17 | 119.50 | 119.55 | 120.07 | 120.20 | 120.35 | 121.12 | 121.23 | 121.55 | 122.12 | | | | |
| - C. de Josep M. Vives Sales, s/n (Carní de l'Angel) | 114.53 | 115.38 | 115.37 | 116.18 | 116.43 | 116.57 | 117.18 | 117.47 | 118.19 | 118.37 | 119.19 | 119.52 | 119.57 | 120.09 | 120.22 | 120.37 | 121.14 | 121.25 | 121.57 | 122.14 | | | | |
| - Tarragona - Estació d'autobusos | 115.00 | 115.45 | 115.40 | 116.25 | 116.50 | 117.00 | 117.25 | 117.50 | 118.25 | 118.40 | 119.25 | 119.58 | 120.00 | 120.15 | 120.30 | 120.40 | 121.20 | 121.30 | 122.00 | 122.20 | | | | |

LLEGGENDA: F21 Feiners, F21 Dissabtes feiners, F21 Diari, F21 Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos, F21 De dilluns a divendres feiners, F21 Festius, F21 Parada a Fund. Estela només dies obertura del centre

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--|
| | F21 | R0 | F21 | R2 | F21 | F21 | R0 | F21 | R2 | F21 | F21 | R2 | R0 | R2 | R0 | F21 | F21 | R2 | R0 | F21 | F21 | R2 | R0 | |
| Tarragona - Estació d'autobusos, Tarragona | 106.40 | 107.15 | 107.40 | 107.40 | 108.10 | 108.45 | 108.55 | 109.10 | 109.45 | 109.50 | 110.30 | 111.10 | 111.20 | 111.50 | 111.50 | 112.10 | 112.40 | 112.50 | 113.00 | 113.20 | 113.40 | 114.10 | | |
| - Camí de l'Àngel, 23 | 106.43 | 107.18 | 107.43 | 107.43 | 108.13 | 108.47 | 108.58 | 109.13 | 109.48 | 109.53 | 110.33 | 111.13 | 111.23 | 111.53 | 111.53 | 112.13 | 112.43 | 112.53 | 113.03 | 113.23 | 113.43 | 114.13 | | |
| - N-240 marquesina zona educacional (sentit Valls) | 106.45 | 107.20 | 107.45 | 107.45 | 108.15 | 108.50 | 109.00 | 109.15 | 109.50 | 109.55 | 110.35 | 111.15 | 111.25 | 111.55 | 111.55 | 112.15 | 112.45 | 112.55 | 113.05 | 113.25 | 113.45 | 114.15 | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Plata sentit Constantí) | 106.49 | 107.24 | 107.49 | 107.49 | 108.19 | 108.54 | 109.04 | 109.19 | 109.54 | 109.59 | 110.39 | 111.19 | 111.29 | 111.59 | 111.59 | 112.19 | 112.49 | 112.59 | 113.09 | 113.29 | 113.49 | 114.19 | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Constantí) | 106.51 | 107.26 | 107.51 | 107.51 | 108.21 | 108.56 | 109.06 | 109.21 | 109.56 | 110.01 | 110.41 | 111.21 | 111.31 | 112.01 | 112.01 | 112.21 | 112.51 | 113.01 | 113.11 | 113.31 | 113.51 | 114.20 | | |
| - P. I. Riu Clar (C. Coure - C. Granit s/Constantí) | 106.53 | 107.28 | 107.53 | 107.53 | 108.23 | 108.58 | 109.08 | 109.23 | 109.58 | 110.03 | 110.43 | 111.23 | 111.33 | 112.03 | 112.03 | 112.23 | 112.53 | 113.03 | 113.13 | 113.33 | 113.53 | 114.21 | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1> | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. de Josep M. de Sagarra, Constantí | 06.57 | 07.32 | | 07.56 | | 09.11 | 09.28 | 10.01 | | 10.48 | | 11.38 | 12.06 | 12.08 | 12.08 | 12.28 | 12.58 | 13.08 | 13.28 | 13.38 | 13.58 | 14.23 | | |
| - C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles) | 06.59 | 07.34 | | 07.58 | 08.26 | | 09.13 | 09.31 | 10.03 | | 10.51 | | 11.41 | 12.08 | 12.11 | 12.31 | 13.01 | 13.11 | 13.31 | 13.41 | 14.01 | 14.25 | | |
| - C. Centelles (marquesina darrera institut) | 07.01 | 07.36 | | 07.59 | 08.28 | | 09.17 | 09.32 | 10.04 | | 10.52 | | 11.42 | 12.09 | 12.12 | 12.12 | 12.32 | 13.02 | 13.12 | 13.32 | 13.42 | 14.02 | 14.26 | |
| - C. Major (coLegis) | ∞ | ∞ | 07.57 | ∞ | ∞ | 09.02 | ∞ | ∞ | ∞ | 10.06 | ∞ | 11.26 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - C. Major, 1 (ajuntament) | 07.03 | 07.38 | 07.59 | 08.01 | 08.30 | 09.05 | 09.21 | 09.33 | 10.06 | 10.08 | 10.53 | 11.28 | 11.43 | 12.11 | 12.13 | 12.13 | 12.33 | 13.03 | 13.13 | 13.33 | 13.43 | 14.03 | 14.28 | |
| - C. de les Creus (bòbila) | 07.04 | 07.39 | 08.01 | 08.04 | 08.31 | 09.06 | 09.24 | 09.34 | 10.09 | 10.09 | 10.54 | 11.29 | 11.44 | 12.13 | 12.14 | 12.14 | 12.34 | 13.04 | 13.14 | 13.34 | 13.44 | 14.04 | 14.29 | |
| Av. Tarragona (marquesina), la Pobla de Mafumet | 07.11 | ∞ | 08.06 | 08.09 | ∞ | 09.11 | ∞ | 09.40 | 10.14 | ∞ | 11.00 | ∞ | 11.50 | ∞ | 12.20 | 12.20 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Av. Generalitat (enfront marquesina) | 07.13 | ∞ | 08.08 | 08.11 | ∞ | 09.13 | ∞ | 09.42 | 10.16 | ∞ | 11.02 | ∞ | 11.52 | ∞ | 12.22 | 12.22 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell | 07.15 | ∞ | 08.10 | 08.12 | ∞ | 09.15 | ∞ | 09.44 | 10.17 | ∞ | 11.04 | ∞ | 11.54 | ∞ | 12.24 | 12.24 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Av. Valls - C. St. Rafel (sentit Valls) | 07.17 | ∞ | 08.11 | 08.13 | ∞ | 09.16 | ∞ | 09.46 | 10.18 | ∞ | 11.06 | ∞ | 11.56 | ∞ | 12.26 | 12.26 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Ctra. de Valls - C. Gaudi (pal parada escolar), Vilallonga del Camp | 07.20 | ∞ | 08.14 | 08.14 | ∞ | 09.19 | ∞ | 09.48 | 10.19 | ∞ | 11.08 | ∞ | 11.58 | ∞ | 12.28 | 12.28 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Ctra. de Valls (centre recreatiu, sentit Rourell) | 07.22 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 09.50 | 10.21 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. Catalunya, 53 (marquesina sentit la Masó), el Rourell | 07.26 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 09.54 | 10.25 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| ctra. Vallmoll T751 - C. St. Isidre (marquesina), la Masó | 07.28 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 09.56 | 10.28 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| El Milà (cruïlla ctra. T-722), el Milà | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcóver | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Av. Catalunya (marquesina sentit Valls), Vallmoll | 07.35 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 10.01 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Av. Coronel Oller (marquesina sentit Valls) | 07.36 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 10.02 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Vallmoll Paradis N-240 (marquesina sentit Valls) | 07.38 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 10.04 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Valls - Estació d'autobusos, Valls | 107.45 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 110.10 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. del Morell, Vilallonga del Camp | ∞ | ∞ | 08.15 | 08.15 | ∞ | 09.20 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 11.10 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí | ∞ | 07.40 | ∞ | ∞ | 08.32 | ∞ | 09.25 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 11.30 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| | F21 | R2 | F21 | R0 | R2 | R2 | F21 | F21 | R2 | R2 | R0 | R2 | R0 | R2 | R0 | F21 | F21 | R2 | R2 | F21 | F21 | R2 | R2 | |
| Tarragona - Estació d'autobusos, Tarragona | 114.20 | 114.50 | 115.00 | 115.40 | 115.40 | 116.05 | 117.05 | 117.05 | 117.25 | 117.50 | 118.05 | 118.30 | 118.30 | 118.45 | 119.00 | 119.30 | 120.00 | 120.00 | 120.30 | 120.40 | 121.00 | 122.00 | 122.05 | |
| - Camí de l'Àngel, 23 | 114.23 | 114.53 | 115.03 | 115.43 | 115.43 | 116.08 | 117.08 | 117.08 | 117.28 | 117.53 | 118.08 | 118.33 | 118.33 | 118.48 | 119.03 | 119.33 | 120.03 | 120.03 | 120.33 | 120.43 | 121.03 | 122.03 | 122.08 | |
| - N-240 marquesina zona educacional (sentit Valls) | 114.25 | 114.55 | 115.05 | 115.45 | 115.45 | 116.10 | 117.10 | 117.10 | 117.30 | 117.55 | 118.10 | 118.35 | 118.35 | 118.50 | 119.05 | 119.35 | 120.05 | 120.05 | 120.35 | 120.45 | 121.05 | 122.05 | 122.10 | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Plata sentit Constantí) | 114.30 | 114.59 | 115.09 | 115.50 | 115.50 | 116.15 | 117.15 | 117.15 | 117.35 | 118.00 | 118.15 | 118.40 | 118.40 | 118.54 | 119.10 | 119.40 | 120.10 | 120.10 | 120.40 | 120.50 | 121.10 | 122.10 | 122.15 | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Constantí) | 114.32 | 115.01 | 115.11 | 115.52 | 115.52 | 116.17 | 117.17 | 117.17 | 117.37 | 118.02 | 118.17 | 118.42 | 118.42 | 118.56 | 119.12 | 119.42 | 120.11 | 120.12 | 120.42 | 120.51 | 121.12 | 122.12 | 122.17 | |
| - P. I. Riu Clar (C. Coure - C. Granit s/Constantí) | 114.33 | 115.03 | 115.13 | 115.53 | 115.54 | 116.19 | 117.19 | 117.19 | 117.39 | 118.04 | 118.19 | 118.44 | 118.44 | 118.58 | 119.14 | 119.44 | 120.12 | 120.14 | 120.44 | 120.53 | 121.14 | 122.14 | 122.19 | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1> | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. de Josep M. de Sagarra, Constantí | 14.38 | 15.08 | 15.16 | 15.56 | 15.57 | 16.22 | 17.22 | 17.22 | 17.42 | 18.07 | 18.22 | 18.47 | 18.47 | 19.00 | 19.17 | 19.47 | 20.15 | 20.17 | 20.47 | 20.57 | 21.17 | 22.17 | 22.22 | |
| - C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles) | 14.40 | 15.11 | 15.18 | 15.58 | 15.59 | 16.24 | 17.24 | 17.24 | 17.44 | 18.09 | 18.24 | 18.49 | 18.49 | 19.03 | 19.19 | 19.49 | 20.16 | 20.19 | 20.49 | 20.59 | 21.19 | 22.19 | 22.24 | |
| - C. Centelles (marquesina darrera institut) | 14.42 | 15.12 | 15.19 | 15.59 | 16.00 | 16.26 | 17.26 | 17.26 | 17.46 | 18.10 | 18.26 | 18.50 | 18.50 | 19.04 | 19.21 | 19.50 | 20.17 | 20.21 | 20.50 | 21.01 | 21.21 | 22.21 | 22.26 | |
| - C. Major (coLegis) | 14.43 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - C. Major, 1 (ajuntament) | 14.43 | 15.13 | 15.20 | 16.00 | 16.01 | 16.27 | 17.26 | 17.27 | 17.47 | 18.11 | 18.27 | 18.51 | 18.51 | 19.05 | 19.22 | 19.51 | 20.18 | 20.22 | 20.51 | 21.02 | 21.22 | 22.22 | 22.27 | |
| - C. de les Creus (bòbila) | 14.44 | 15.14 | 15.21 | 16.01 | 16.02 | 16.28 | 17.27 | 17.28 | 17.48 | 18.12 | 18.28 | 18.52 | 18.52 | 19.06 | 19.23 | 19.52 | 20.19 | 20.23 | 20.52 | 21.03 | 21.23 | 22.23 | 22.28 | |
| Av. Tarragona (marquesina), la Pobla de Mafumet | 14.50 | ∞ | 15.27 | ∞ | 16.08 | 16.34 | ∞ | 17.34 | ∞ | ∞ | 18.34 | 18.58 | 18.58 | 19.11 | 19.29 | 19.58 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Av. Generalitat (enfront marquesina) | 14.52 | ∞ | 15.28 | ∞ | 16.09 | 16.35 | ∞ | 17.35 | ∞ | ∞ | 18.35 | 18.59 | 18.59 | 19.13 | 19.30 | 19.59 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell | 14.54 | ∞ | 15.30 | ∞ | 16.11 | 16.37 | ∞ | 17.37 | ∞ | ∞ | 18.37 | 19.00 | 19.00 | 19.15 | 19.32 | 20.00 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Av. Valls - C. St. Rafel (sentit Valls) | 14.56 | ∞ | 15.32 | ∞ | 16.13 | 16.39 | ∞ | 17.39 | ∞ | ∞ | 18.39 | 19.02 | 19.02 | 19.17 | 19.34 | 20.02 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| Ctra. de Valls - C. Gaudi (pal parada escolar), Vilallonga del Camp | 14.58 | ∞ | 15.34 | ∞ | 16.15 | 16.41 | ∞ | 17.41 | ∞ | ∞ | 18.41 | 19.04 | 19.04 | 19.19 | 19.36 | 20.04 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| - Ctra. de Valls (centre recreatiu, sentit Rourell) | ∞ | ∞ | 15.36 | ∞ | 16.16 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 19.06 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| C. Catalunya, 53 (marquesina sentit la Masó), el Rourell | ∞ | ∞ | 15.40 | ∞ | 16.18 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 19.10 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| ctra. Vallmoll T751 - C. St. Isidre (marquesina), la Masó | ∞ | ∞ | 15.42 | ∞ | 16.20 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 19.12 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | |
| El Milà (cruïlla ctra. T-722), el Milà | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | 19.15 | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | ∞ | | | | | |

| ← | Generic | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| NOTES | 80 | 277 | | | | | | | | | | | | |
| Tarragona - Estació d'autobusos, Tarragona | 122.30 | 122.45 | | | | | | | | | | | | |
| - Camí de l'Angel, 23 | 122.33 | 122.48 | | | | | | | | | | | | |
| - N-240 marquesina zona educacional (sentit Valls) | 122.35 | 122.50 | | | | | | | | | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Plata sentit Constantí) | 122.40 | 122.55 | | | | | | | | | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Constantí) | 122.42 | 122.57 | | | | | | | | | | | | |
| - P. I. Riu Clar (C. Coure - C. Granit s/Constantí) | 122.44 | 122.59 | | | | | | | | | | | | |
| - Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1> | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| C. de Josep M. de Sagarra, Constantí | 22.47 | 23.02 | | | | | | | | | | | | |
| - C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles) | 22.49 | 23.04 | | | | | | | | | | | | |
| - C. Centelles (marquesina darrera institut) | 22.51 | 23.06 | | | | | | | | | | | | |
| - C. Major (co*legis) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - C. Major, 1 (ajuntament) | 22.52 | 23.07 | | | | | | | | | | | | |
| - C. de les Creus (bòbila) | 22.53 | 23.08 | | | | | | | | | | | | |
| Av. Tarragona (marquesina), la Pobla de Mafumet | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Generalitat (enfrent marquesina) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Valls - C. St. Rafel (sentit Valls) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| Ctra. de Valls - C. Gaudi (pal parada escolar), Vilallonga del Camp | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - Ctra. de Valls (centre recreatiu, sentit Rourell) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| C. Catalunya, 53 (marquesina sentit la Masó), el Rourell | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| ctra. Vallmoll T751 - C. St. Isidre (marquesina), la Masó | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| El Milà (cruïlla ctra. T-722), el Milà | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcover | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| Av. Catalunya (marquesina sentit Valls), Vallmoll | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - Av. Coronel Oller (marquesina sentit Valls) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| - Vallmoll Paradís N-240 (marquesina sentit Valls) | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| Valls - Estació d'autobusos, Valls | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| C. del Morell, Vilallonga del Camp | ∞ | ∞ | | | | | | | | | | | | |
| C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí | 22.54 | 23.09 | | | | | | | | | | | | |

LLEGENDA

277 Dissabtes i festius 80 De dilluns a divendres feiners I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L1787

Reus - Estació del Camp de Tarragona

Vàlid des de 01.04.2025 fins a 31.12.2025

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|--|--|--|--|
| | 06.00 | 07.00 | 08.00 | 09.00 | 10.30 | 11.30 | 12.30 | 13.30 | 15.00 | 16.00 | 16.30 | 17.30 | 18.30 | 19.30 | 20.30 | 21.30 | 22.00 | 22.45 | | | | | | |
| Estació del Camp de Tarragona, la Secuïta | 06.00 | 07.00 | 08.00 | 09.00 | 10.30 | 11.30 | 12.30 | 13.30 | 15.00 | 16.00 | 16.30 | 17.30 | 18.30 | 19.30 | 20.30 | 21.30 | 22.00 | 22.45 | | | | | | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell | 06.11 | 07.11 | 08.11 | 09.11 | 10.41 | 11.41 | 12.41 | 13.41 | 15.11 | 16.11 | 16.41 | 17.41 | 18.41 | 19.41 | 20.41 | 21.41 | 22.11 | 22.46 | | | | | | |
| Av. Marià Fortuny (parada urbana Constantí 2), Reus | 106.25 | 107.25 | 108.25 | 109.25 | 110.55 | 111.55 | 112.55 | 113.55 | 115.25 | 116.25 | 116.55 | 117.55 | 118.55 | 119.55 | 120.55 | 121.55 | 122.25 | 123.10 | | | | | | |
| - Av. Marià Fortuny, 2 (parada urbana) | 106.26 | 107.26 | 108.26 | 109.26 | 110.56 | 111.56 | 112.56 | 113.56 | 115.26 | 116.26 | 116.56 | 117.56 | 118.56 | 119.56 | 120.56 | 121.56 | 122.26 | 123.11 | | | | | | |
| - Av. President Macià (Fumeral) | 106.28 | 107.28 | 108.28 | 109.28 | 110.58 | 111.58 | 112.58 | 113.58 | 115.28 | 116.28 | 116.58 | 117.58 | 118.58 | 119.58 | 120.58 | 121.58 | 122.28 | 123.13 | | | | | | |
| - Reus - Estació d'autobusos | 106.30 | 107.30 | 108.30 | 109.30 | 111.00 | 112.00 | 113.00 | 114.00 | 115.30 | 116.30 | 117.00 | 118.00 | 119.00 | 120.00 | 121.00 | 122.00 | 122.30 | 123.15 | | | | | | |

LLEGENDA

De dilluns a divendres feiners Diari Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

L1787

Reus - Estació del Camp de Tarragona

| NOTES | Generic | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|--|--|--|--|
| | 105.30 | 106.30 | 107.30 | 108.30 | 110.00 | 111.00 | 112.00 | 113.00 | 114.30 | 115.30 | 116.00 | 117.00 | 118.00 | 119.00 | 120.00 | 121.00 | 121.30 | 122.00 | | | | | | |
| Reus - Estació d'autobusos, Reus | 105.30 | 106.30 | 107.30 | 108.30 | 110.00 | 111.00 | 112.00 | 113.00 | 114.30 | 115.30 | 116.00 | 117.00 | 118.00 | 119.00 | 120.00 | 121.00 | 121.30 | 122.00 | | | | | | |
| - Av. President Macià (parada urbà Pablo Picasso 1) | 105.32 | 106.32 | 107.32 | 108.32 | 110.02 | 111.02 | 112.02 | 113.02 | 114.32 | 115.32 | 116.02 | 117.02 | 118.02 | 119.02 | 120.02 | 121.02 | 121.32 | 122.02 | | | | | | |
| - Av. Marià Fortuny, 1 (parada urbana) | 105.34 | 106.34 | 107.34 | 108.34 | 110.04 | 111.04 | 112.04 | 113.04 | 114.34 | 115.34 | 116.04 | 117.04 | 118.04 | 119.04 | 120.04 | 121.04 | 121.34 | 122.04 | | | | | | |
| - Av. Marià Fortuny (parada urbana Constantí 1) | 105.35 | 106.35 | 107.35 | 108.35 | 110.05 | 111.05 | 112.05 | 113.05 | 114.35 | 115.35 | 116.05 | 117.05 | 118.05 | 119.05 | 120.05 | 121.05 | 121.35 | 122.05 | | | | | | |
| Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna), el Morell | 05.46 | 06.46 | 07.46 | 08.46 | 10.16 | 11.16 | 12.16 | 13.16 | 14.46 | 15.46 | 16.16 | 17.16 | 18.16 | 19.16 | 20.16 | 21.16 | 21.46 | 22.16 | | | | | | |
| Estació del Camp de Tarragona, la Secuïta | 06.00 | 07.00 | 08.00 | 09.00 | 10.30 | 11.30 | 12.30 | 13.30 | 15.00 | 16.00 | 16.30 | 17.30 | 18.30 | 19.30 | 20.30 | 21.30 | 22.00 | 22.30 | | | | | | |

LLEGENDA

De dilluns a divendres feiners Diari Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos