



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

**MODIFICACIÓ PUNTUAL
14 DE LES NORMES
SUBSIDIÀRIES EN L'ÀMBIT
DEL CAP I DE L'ANTIGA
ESTACIÓ DE TREN
EL MORELL**

MAIG 2026

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	16
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	21
3.3. PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA.....	23
3.4. PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA	25
3.5. ALTRES PLANS SECTORIALS DE MOBILITAT	25
4.ANÀLISI DE LA MOBILITAT FUTURA	26
4.1. EL MODEL DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL	26
4.2. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	27
4.3. DIAGNOSI DE L'IMPACTE DE LA MODIFICACIÓ SOBRE LA MOBILITAT DE LA ZONA.	32
5.PROPOSTA DE XARXES D'ITINERARIS GENERALS	35
5.1. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES	35
5.2. PROPOSTA DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU	35
5.3. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	36
5.4. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	37
5.5. PREVISIÓ I DISTRIBUCIÓ D'APARCAMENTS	37
5.6. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS	39
5.7. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE	40
5.8. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA	40
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 número 14 de les Normes Subsidiàries del Morell**, per a adequar la classificació i qualificació urbanística de dos àmbits del sud-est del nucli urbà a les actuals necessitats d'equipament públic: ampliació del Centre d'Atenció Primària (CAP) i transformació en equipament públic de l'antiga estació de tren ara en desús.

La redacció de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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. L'actual estació de tren es localitza en sòl no urbanitzable i la Modificació Puntual té l'objectiu d'integrar-los al sòl urbà consolidat del municipi.

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'objecte de la Modificació Puntual de les Normes Subsidiàries de Planejament del Morell és adequar la classificació i qualificació urbanística de dos àmbits concrets del sud-est del nucli urbà, amb l'objectiu de donar resposta a les necessitats actuals d'equipaments públics.

La modificació persegueix dos objectius principals:

- a) L'objectiu principal d'aquesta modificació és fer possible l'ampliació del Centre d'Atenció Primària (CAP) situat al carrer Camí de l'Estació, d'acord amb la necessitat manifestada pel Servei Català de la Salut de dotar el municipi d'unes instal·lacions sanitàries adequades a l'augment de població i a les necessitats assistencials actuals.

Per assolir aquest propòsit, la modificació proposa ampliar la superfície qualificada com a equipament comunitari (clau E), per tal de permetre la futura ampliació de l'edifici, mantenint la coherència amb el teixit urbà consolidat i amb el sistema d'espais lliures existents.

De manera complementària, i com a actuació d'adequació a la realitat física, s'ha constatat que les delimitacions actuals de les NNSS no s'ajusten a la configuració urbana existent, atès que una part de la zona qualificada com a espai lliure ocupa la traça de l'avinguda de Tarragona, que correspon funcionalment al sistema viari.

- b) Pel que fa a l'antiga estació ferroviària, l'actuació proposada consisteix a classificar els terrenys avui qualificats com a sòl no urbanitzable (sistema ferroviari) i integrar-los dins del sòl urbà consolidat, amb la finalitat de destinar-los a usos d'equipament públic i a espais lliures d'ús públic. Aquesta classificació respon a la configuració efectiva de l'àmbit, que està incorporat a la trama urbana i en desús ferroviari, i permetrà la recuperació i dotació d'aquest espai amb finalitats d'interès públic, incloent-hi l'ordenació dels espais perimetrals que assegurin la seva adequada relació amb la xarxa viària i la formació d'un front urbà coherent

La proposta no introdueix noves zones de creixement urbanitzable ni altera l'estructura general del planejament, sinó que està orientat a la millora de la prestació de serveis públics i a l'adequació de les NNSS a la realitat urbana.

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 definitiva del municipi és la presència del riu Francolí que el travessa pel seu límit oriental i per tot un seguit de rieres, torrents i riuetes 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).

Els dos sectors objecte de la MP es localitzen dins de la trama urbana del Morell, a la banda meridional i sud-oriental i mantenen una continuïtat física entre elles:

- La zona de l'antiga estació de trens fa de límit sud-oriental del nucli urbà i del municipi, paral·lel a la l'antiga línia ferroviària Reus- Roda, actualment en funcionament fins al Polígon Nord de gran Indústria. Tot el voltant de l'estació i allargant-se cap a sud-oest s'estén una zona verda.
- El CAP es localitza enmig d'una zona verda que s'allarga de nord-oest a sud-est des de la rotonda de l'Avinguda de Tarragona fins a la zona verda de l'antiga estació.

Els dos àmbits es caracteritzen sobretot per la presència de zona verda, que envolta les dues edificacions, i per conformar entre els dos una de les zones verdes més significatives del nucli del Morell.

La superfície total de l'àmbit és de 16.575 m² i implica tan sòl Urbà Consolidat com Sòl No Urbanitzable.

(Veure Mapes 3 i 4 de l'Annex)

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

Situació actual

Tal i com s'ha comentat anteriorment, la MP implica dos àmbits diferents que mantenen certa continuïtat: l'àmbit del CAP i l'àmbit de l'antiga estació de trens. Actualment, els terrenys corresponents al CAP i el seu entorn estan classificats com a sòl urbà consolidat i qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris (clau E) i espais lliures públics (clau PJ), mentre que els terrenys de l'estació ferroviària es troben classificats com a sòl no urbanitzable, amb qualificació de sistema ferroviari segons les NNSS vigents.

- Àmbit 1: la zona del CAP es situa enmig del parc existent que queda delimitat pel carrer Camí de l'Estació pel nord-est i l'avinguda de Tarragona per l'oest i sud-oest. La conjunció dintre els dos carrers al nord del sector és en forma d'una rotonda. En el seu extrem sud-oriental connecta amb l'àmbit 2 de la MP i està delimitat pel pas de la via del tren.

Tot l'àmbit es conforma com una zona verda amb accés només per a vianants. El terreny descendeix lleugerament cap a nord-est, pel que la zona queda per sota del nivell de l'Avinguda de Tarragona. Aquest desnivell es va fent més pronunciat cap a sud ja que l'Avinguda s'eleva per passar per sobre de la via del tren.

El desnivell existent a la banda més meridional es salva amb unes escales, en canvi, per la banda nord el desnivell no es nota i tant l'avinguda com el carrer de l'estació tenen el mateix nivell que l'entrada al CAP. Així, l'accés al CAP es conforma amb una vorera molt àmplia, d'uns 12 m d'amplada, que neix en la conjunció entre el carrer del Camí de l'Estació i l'Avinguda de Tarragona. L'Edifici del CAP ocupa una superfície de 1.824 m². La resta de la vorera pel carrer del camí de l'estació manté una amplada de 2,5 m amb arbrat viari inclòs però totalment transitable. La vorera de l'Avinguda de Tarragona té una amplada irregular, entre 2,3 m i 4 m, amb arbrat viari inclòs.

La resta de l'àmbit es configura com un parc urbà obert i accessible a tot hora, amb un marge vegetat cap a sud i sud-oest que es salva amb unes escales, i una zona situada al sud amb pistes de bitlles, tancades amb balla metàl·lica verda, i un camp de futbol sala de sorra.

- Àmbit 2: la zona de l'estació de trens es situa a continuació de l'espai de les bitlles de l'àmbit anterior però separat d'aquest pel pas del torrent de Mas de Marquès. Està delimitat pel sud pel pas de la via del tren i pel nord pel Carrer Montoliu, continuïtat del carrer Montoliu. Es tracta d'una zona amb configuració de parc urbà allargat i tancat perimetralment: a sud per la protecció de la via del tren i a nord per un mur d'obra que manté espais oberts per on es pot accedir al parc, només a peu.

En el seu interior hi ha un espai arbrat i una zona de jocs infantils i l'edifici de l'antiga estació de trens, que es troba totalment en ruïnes, localitzada a l'extrem més oriental. L'edifici té accés directe des de la vorera del Carrer Montoliu, que en aquest punt té una amplada d'entre 4 i 12 m. La resta de la vorera al llarg del Carrer Montoliu és impracticable ja que no arriba al mig metre d'amplada degut a la presència del mur.

En la conjunció entre els dos àmbits existeix una parcel·la que els delimita a nord i que impedeix la comunicació directe entre el carrer del Camí de l'Estació i el Carrer Montoliu, de manera que cal desviar-se pel Carrer Montoliu per tal de comunicar els dos espais. Per la seva banda, el Carrer Montoliu és l'espai viari a on finalitza la Rambla de Joan Maragall, el principal eix viari que canalitza la mobilitat cap a la banda oriental del nucli urbà.

A la vegada, en al part verda per on s'uneixen els dos àmbits hi ha el pas del torrent de Mas de Marquès, que transcorre al descobert i impedeix la continuïtat de moviment entre els dos parcs. No existeixen vials per a vehicles de cap tipus dins dels àmbits.

(Veure Mapa 3 de l'Annex)

Situació futura. Previsions de la Modificació Puntual

La Modificació puntual proposa ajustar les actuals classificacions i qualificacions del sòl per tal d'adequar-les a la realitat física actual i als objectius de millora dels equipaments públics municipals, especialment pel que fa a l'ampliació del CAP i la incorporació dels terrenys de l'antiga estació per a nous usos públics.

- Àmbit 1: es proposa modificar la qualificació urbanística incrementant la superfície de sòl destinada a equipament comunitari (E2) i reduint proporcionalment la superfície de sistema d'espais lliures (PJ). A la vegada, la MP proposa adequar la delimitació al traçat real de la vialitat. No es modifica la configuració viària o de mobilitat interna ni externa de l'àmbit.
- Àmbit 2: es proposa classificar l'àmbit com a sòl urbà consolidat i qualificar la parcel·la principal (edifici de l'estació) com a equipament públic (Clau E1, E3 i E4) per a futurs usos socials, culturals o administratius i la resta de la parcel·la com a Equipaments Públics (Clau PJ). En aquest àmbit es proposa destinar una part dels terrenys a sistema viari (V) de manera que s'ampliï l'amplada del Carrer Montoliu i es permet crear un espai urbà de centralitat al davant de l'Estació.

(Veure Mapa 4 de l'Annex)

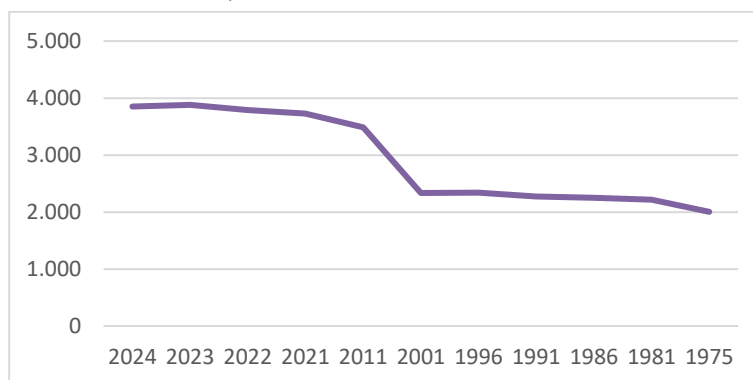
2.3. MARC SOCIOECONÒMIC

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).

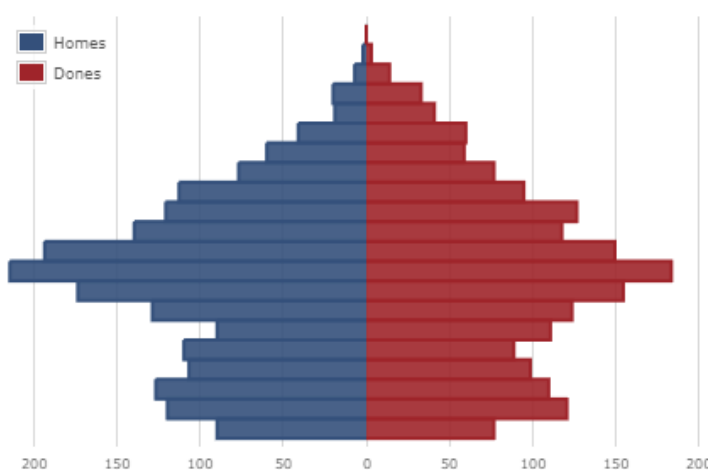
En els últims anys, la població empadronada al municipi ha sofert un creixement pràcticament constant, exceptuant un lleu estancament entre els anys 2010 i 2016. La mitjana de creixement de població l'any 2022 va ser del 23,75%, sent majoritàriament un creixement per immigració que no pas natural, ja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

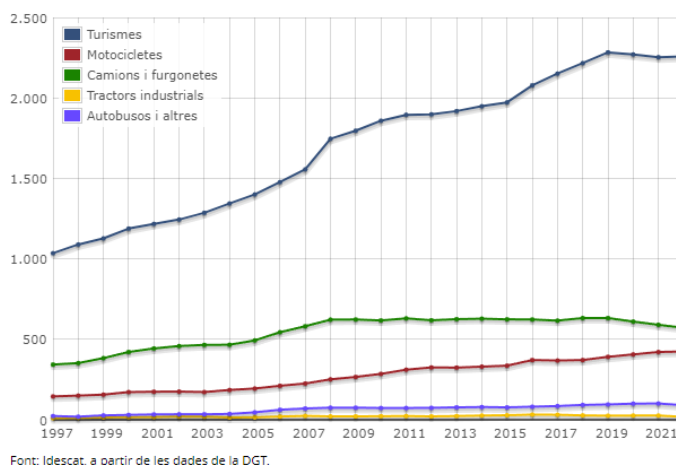
Pel que fa a l'agricultura, cal destacar el paper de l'avellana com el principal cultiu del municipi, en consonància amb la seva posició dins de la plana del Camp de Tarragona. El conreu de l'avellana està dins de la Denominació d'Origen Avellana de Reus.

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



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 Poble 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 ja no té parada a l'estació de trens del Morell, ja que tot i que segueix en funcionament només fins el polígon químic nord del Morell 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 a El Morell 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 2 I 5 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, de Reus.
- Avinguda de Valls que arriba de nord i és la continuació de la T-722, de Vilallonga del Camp.
- Avinguda de Tarragona que arriba de sud-est, és la continuació de la T-750 i enllaça amb al T-22.
- Totes tres carreteres conflueixen en una rotonda a la Rambla de Pau Casals, que cap a sud-est continua per la Rambla de Joan Maragall dins a l'antiga estació de trens, al Carrer Montoliu.

Els àmbits d'actuació es localitzen a la banda sud-est del nucli, a tocar de l'Avinguda de Tarragona. Els vials que delimiten els sectors i els uneixen amb la xarxa viària urbana i municipal són:

- L'Avinguda de Tarragona: limita l'àmbit del CAP per la seva banda occidental i meridional i es configura com un dels eixos viaris principals del nucli ja que canalitza tota la mobilitat de les carreteres TV-7225 i T-722 cap a la T-750.

- El carrer Camí de l'Estació que delimita l'àmbit del CAP pel nord. Aquest carrer acaba en un gir cap a nord, pel carrer de les Creus.
- El Carrer Montoliu que limita l'àmbit de l'estació de trens pel nord-oest. Aquest carrer comunica a nord amb la Rambla de Joan Maragall i a sud amb el Carrer Montoliu que, al seu torn, comunica amb el carrer de les Creus.
- La conjunció dintre el carrer del Camí de l'Estació i l'Avinguda de Tarragona es conforma amb una rotonda que canalitza també la mobilitat del carrer de les escoles noves (cap a la banda occidental del nucli) i de l'Avinguda de Catalunya, que connecta amb al Rambla de Pau Casals.

A nivell de vianants, cal esmentar de l'existència de tres passos exclusius per a vianants que creuen el parc del CAP per al seva banda sud-occidental, des de l'Avinguda de Tarragona fins al carrer del Camí de l'Estació. Els dos passos més a l'oest tenen escales en el seu tram més meridional per salvar el desnivell existent entre el parc i l'Avinguda de Tarragona, mentre que el pas més meridional es conforma amb una rampa.

(Veure Mapa 5 i 6 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 pròximes.

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 Mapa 7 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 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.
- El passeig enllaça amb l'Avinguda de la Granja, la qual arriba fins al centre del nucli urbà, comunicant amb el casc antic i la rambla de Joan Maragall.
- La carretera T-722 disposa de recorregut pacificat per a vianants en la mateixa calçada.
- La carretera TP-7225 disposa de carril per a bicicletes en la mateixa calçada, només en un recorregut d'uns 550 m.
- 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 8 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

	DESPLAÇAMENTS	Distància mitjana per desplaçament
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 el 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 a la 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 als àmbits 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 l'Avinguda de Tarragona, carrer Camí de l'Estació, Carrer Montoliu i Rambla de Joan Maragall. Tos aquests accessos formen part 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, la T-722 i la TP-7225.

- L'Avinguda de Tarragona té una amplada variable entre 14 i 18 m. Disposa de dos carrils, un per cada sentit de la marxa, i dues voreres, una a cada banda. La vorera oriental, tocant a l'àmbit del CAP, té una amplada desigual entre 2,5 i 4 m d'amplada, incloent arbrat viari. La vorera occidental disposa també d'amplada variable entre 2,5 i 5 m i sense arbrat viari.

En relació a l'accessibilitat per a vianants, cal diferenciar diferents trams en aquesta avinguda:

- El tram més al nord (tocant a la rotonda) té una longitud d'uns 95 m, un pendent de 1,00-1,15%, la vorera occidental té una amplada d'uns 3,00 m com a mínim sense obstacles, la vorera oriental té una amplada de 2,5 m amb obstacles i els passos zebra disposen d'orelleres i a gual. Disposa de zones d'aparcament en bateria a les dues bandes.
- El tram superior mostra un pendent de 1,8%, la vorera occidental en general és més estreta, amb 2,5 m d'amplada i amb obstacles, però la vorera oriental és més ample, d'uns 3,5 m amb obstacles. Només disposa d'aparcaments en bateria a la banda oriental.
- Carrer del Camí de l'Estació: té una amplada d'uns 15,5 m amb dos carrils viaris, un per cada sentit de la marxa, voreres a banda i banda d'uns 2,6 m d'amplada amb arbrat viari i passos per a vianants a gual. Es disposa d'aparcaments en bateria en les dues bandes. Així mateix, existeix una petita zona d'aparcament públic en una parcel·la que fa cantonada amb el carrer de la Coma per a uns 17 vehicles.

Aquest carrer connecta amb la rotonda de l'Avinguda de Tarragona i el carrer de les Creus. Des del carrer de les Creus es fa un gir cap al Carrer Montoliu i d'aquesta al Carrer Montoliu. El planejament municipal preveu l'obertura del carrer del camí de l'estació amb el Carrer Montoliu.

- Carrer Montoliu: té una amplada d'uns 11 m cap a la banda occidental, però a la banda oriental hi ha un petit tram amb una secció de 6,5 m. Just davant de l'edifici de l'estació enllaça amb la Rambla de Joan Maragall. Disposa d'un carril per a cada sentit de la marxa i una línia d'aparcament en bateria al costat meridional. Pel que fa a les voreres, aquestes són molt precàries: la vorera septentrional té una mitjana de 1,5 m d'amplada i la vorera meridional té 0,5 m d'amplada com a molt i una canalització, pel que no es considera practicable, i està protegida per una barana de ferro. Els passos per a vianants no estan adequats a gual.
- La rambla de Joan Maragall enllaça amb el Carrer Montoliu i fins a l'avinguda de Tarragona un altre cop. Disposa d'un carril per cada sentit de la marxa separats per una part central arbrada i per a vianants i cada carril disposa d'una filera d'aparcaments en bateria.
- Accessibilitat en transport públic: la parada de transport d'autobús interurbà més propera a l'àmbit d'estudi és la de l'Avinguda de Tarragona, que està just annexa al CAP i a una distància de 427 m caminant (resseguint els carrers) de l'antiga estació de trens. Aquesta parada ofereix connexió als municipis de Valls, Reus i Tarragona i també a l'estació del TGV del Camp de Tarragona.

- 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 a la xarxa urbana de voreres del nucli urbà.

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 9 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.

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

	Superfície (m2)	ràtio	número viatges
Sòl no urbanitzable	5.508	0	0
Sòl Urbà consolidat	11.066		
Equipaments sanitaris	1.824	20 viatges/100 m2 sostre	365
Espais Lliures	9.242	5 viatges/100 m2 sostre	462
TOTAL	16.574		827

Els usos existents considerats són:

- Equipaments: hi ha el Centre d'Atenció Primària que té una superfície actual de 1.824 m². S'aplica la ràtio de 20 viatges/100 m² sostre.
- Espais Lliures: només es comptabilitzen els espais lliures en sòl urbà consolidat.
- Sòl no urbanitzable: en aquest cas no s'adjudica cap mobilitat. El Decret 344/2006 no adjudica mobilitat als espais no urbanitzables. A més a més, en aquest cas es considera que ni l'edifici de l'estació ni els espais lliures annexes generen atracció de visitants ja que es troben en estat elevat d'abandonament.

Així, es calcula un total de 827 viatges diaris atrets per la zona urbana, per l'àmbit 1 de la Modificació Puntual.

3

LEGISLACIÓ PLANS SECTORIALS 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.

D'acord amb la cartografia consultada del PTP del Camp de Tarragona, per a cada àmbit de la MP es defineix:

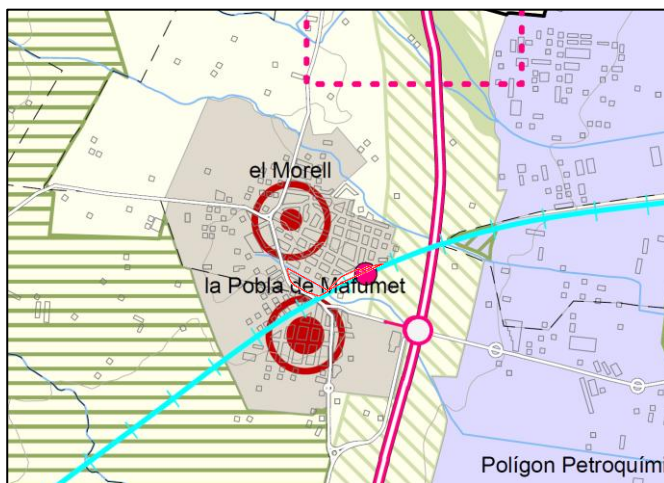
- Àmbit 1 del CAP: dins de sòl urbà consolidat.
- Àmbit 2 de l'estació com a SNU de Protecció Preventiva.
- El PTPCT també identifica, dins l'àmbit sud-est del nucli urbà, la possible implantació d'una nova estació ferroviària vinculada a la línia Reus-Roda, amb la finalitat de reforçar la connectivitat del municipi i del conjunt de l'eix del Francolí

Pel que fa als sòls 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.

Pel que fa la possible implantació d'una nova estació ferroviària, la nova qualificació urbanística dels terrenys objecte d'aquesta modificació puntual resulta compatible i no en condiciona ni en limita el futur desenvolupament

Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona



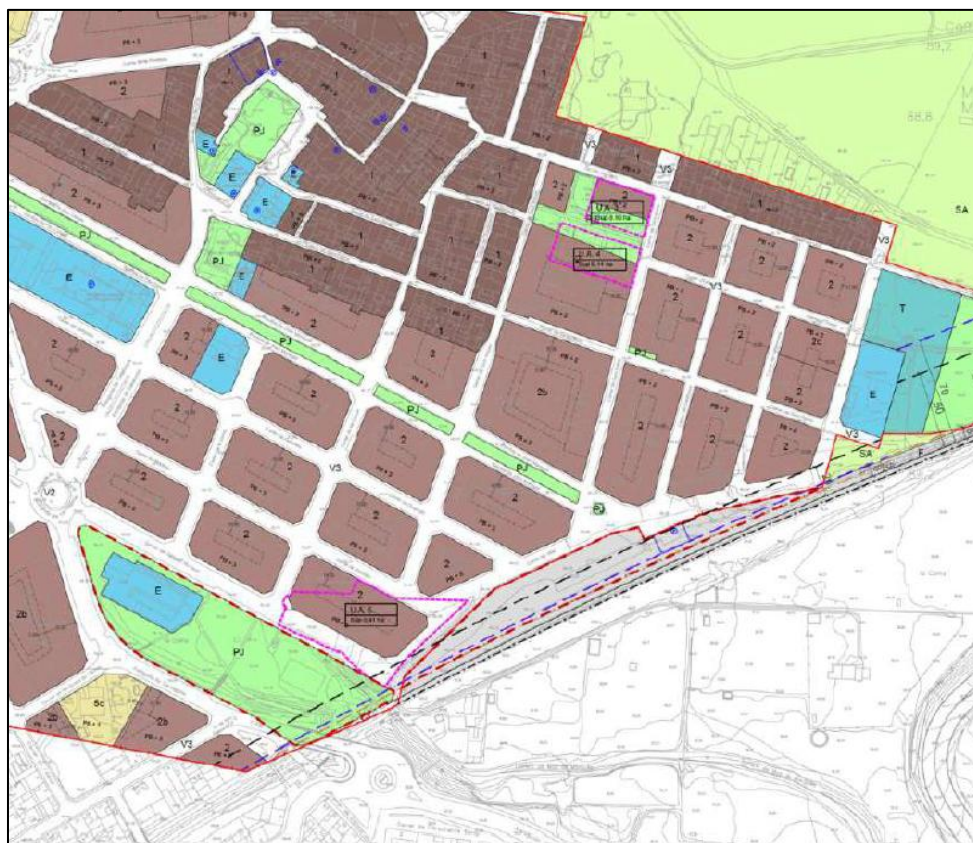
3.2. NORMES SUBSIDIÀRIES TIPUS A I TIPUS B DEL MORELL

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.

Els sòls afectats per aquesta modificació puntual d'acord amb les NNSS del Morell tenen la classificació de sòls urbans en l'àmbit del CAP i de sòls no urbanitzables en l'àmbit de l'antiga estació. La qualificació dels sòls afectats a l'àmbit del CAP és de Sistema d'Espais Lliures (Parcs i jardins urbans, Clau PJ), la dels sòls de l'àmbit de l'estació és de Sistema Ferroviari (Clau F).

Normes Subsidiàries de Planejament del Morell



La regulació dels Sistemes implicats en la MP és la següent:

- Article 77 Sistema d'equipaments i serveis tècnics. Els possibles usos que es determinen com a sistema d'equipaments comunitari són:
 - E.1. Docent: Centres on es desenvolupa l'activitat educativa d'acord amb la legislació vigent en aquesta matèria.
 - E.2. Sanitari-assistencial: hospitals, centres extra-hospitalaris i residències de vells.

- E.3. Religios: temples, centres religiosos.
- E.4. Socio-cultural: cases de cultura, biblioteques, centres socials, llars de vells, centres d'esplai,...
- E.5. Administratiu: administració pública, congressos, exposicions, serveis de seguretat pública,...
- E.6. Proveïment: escorxadors, mercats i altres centres de proveïment.
- E.7. Cementiri.
- E.8. Esportiu i recreatiu: instal·lacions i edificacions esportives, d'esbarjo i serveis annexos.

L'edificació s'ajustarà a les necessitats funcionals i a la singularitat dels diferents equipaments, al paisatge, a l'organització general del teixit urbà en què se situen, i a les condicions ambientals del lloc. Les condicions de l'edificació seran les mateixes establertes per a la zona contigua on se situa l'equipament. En el cas de que l'equipament sigui col·lidant a unes zones diferents, s'adoptaran les condicions de la zona de major edificabilitat.

- Art.74 – Sistemes d'Espais Lliures. Es consideren sistemes d'espais lliures els següents: el de parcs i jardins (PJ) i l'hidrogràfic (H).

- Art. 75 - Sistema de parcs i jardins urbans (PJ). Formen el sistema de parcs i jardins urbans tots els parcs, jardins, places, rambles i tot l'espai lliure verd públic, situat en sol urbà o apte per urbanitzar.

L'ús fonamental dels parcs i jardins urbans és el descans i l'esbarjo de la població. La seva amplària mínima serà de 12 m. Sols s'hi admetran les construccions i instal·lacions que ajudin a aconseguir aquest fi. En qualsevol cas, aquestes no podran ocupar més del 5% de la superfície total de l'espai lliure o zona verda.

Temporalment s'hi admet la instal·lació de espectacles, fires, circs i atraccions que no malmetin els espais enjardinats. 3. En cap cas s'admetran aprofitaments privats de subsol, sol i volada d'aquests espais. No obstant això, al subsol d'aquests sistemes s'admet que s'hi situïn serveis públics sempre que es garanteixi l'enjardinament de la superfície.

- Art. 72 – Sistema viari (V). S'estableixen les següents categories de vies:
 - V.1 - Carreteres, autovies i autopistes subjectes a la seva legislació específica.
 - V.2 - Xara viària bàsica, formada pels carrers estructurants assenyalats dins del sol urbà i els indicats en el sol apte per urbanitzar. També inclou els camins rurals o agrícoles que estructurin el terme municipal.
 - V.3 - Xarxa viària secundària, comprèn la resta de carrers del sol urbà i dels camins no principals en sol no urbanitzable. En el sol apte per urbanitzar es determinaran mitjançant la redacció del Pla parcial corresponent.

- V.4 - Aparcaments, formats pels terrenys expressament reservats per aquesta finalitat.

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 PTOP 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'unes 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 Pobla 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

Actualment, els terrenys corresponents al CAP i el seu entorn estan classificats com a sòl urbà consolidat i qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris (clau E) i espais lliures públics (clau PJ), mentre que els terrenys de l'estació ferroviària es troben classificats com a sòl no urbanitzable, amb qualificació de sistema ferroviari segons les NNSS vigents.

La modificació proposa ajustar aquestes classificacions i qualificacions per tal d'adequar-les a la realitat física actual i als objectius de millora dels equipaments públics municipals, especialment pel que fa a l'ampliació del CAP i la incorporació dels terrenys de l'antiga estació per a nous usos públics.

Com a característiques particulars cal assenyalar:

- En l'Àmbit 1 corresponent al sector on hi ha el Centre d'Atenció Primària (CAP), es proposa l'ampliació de l'àmbit qualificat com a equipament comunitari (clau E2) per permetre l'ampliació del CAP, d'acord amb les necessitats manifestades pel Servei Català de la Salut, que ha posat de relleu la insuficiència de les instal·lacions actuals per donar servei a la població. Conseqüentment, es redueix proporcionalment la superfície de sistema d'espais lliures (PJ).

Aquesta modificació no implica cap canvi en el sistema viari del municipi ni internament als espais de Parcs lliures afectats. Així, es manté l'estructura interna del parc amb els passos per a vianants establerts ja en l'actualitat.

Sí que es fa un petit ajust de la delimitació de la zona a la vialitat real existent, però sense implicacions físiques.

- En l'Àmbit 2 de l'antiga estació de trens. La modificació puntual proposa classificar l'àmbit com a sòl urbà consolidat i qualificar la parcel·la principal (edifici de l'estació) com a equipament públic (clau E1, E3 i E4), per a futurs usos socials, culturals o administratius i la resta com a espais lliures públics (clau PJ).
- En aquest àmbit es destina nou sòl a sistema viari per tal de millorar la mobilitat i qualitativament aquest punt del terme, que amb la MP es preveu que es configuri com una nova centralitat urbana.

Quadre de superfícies de la MP

Clau	PLANEJAMENT ACTUAL Superfície m ²	MP Superfície m ²
SÒL NO URBANITZABLE	5.508	0
SÒL	11.066	16.575
viari	0	1.845
Equipament sanitari (E2)	1.824	3.873
Equipament administratiu i cultural-sanitari (E1/E3/E4)	0	1.511
Espais lliures	9.242	9.346
Total	16.575	16.575

Pel que fa a la vialitat, no es preveuen modificacions significatives al respecte ja que no es crea nova vialitat ni es modifica la configuració de la vialitat existent, només s'amplia l'amplada del Carrer Montoliu per a què se'l pugui dotar d'una secció adequada per a funcionar com a eix viari d'accés a un nou equipament de centralitat municipal.

Així, la vialitat i accessibilitat dels àmbits de la MP es manté igual que l'actual i que està descrita en el punt 2.5 del present estudi.

(Veure Mapa 4 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'han utilitzats les ràtios establertes en el Decret 344/2006 d'acord amb els diferents classes del sòl que preveu la Modificació Puntual.

Mobilitat total generada pels usos inclosos en la MP

Clau	Superfície m ²	ràtio	Viatges generats
Vialitat/comunicacions	1845	0	0
Espais lliures	9.346	5 viatges/100 m2 sostre	467,3
Equipaments	5.384	20 viatges/100 m2 sostre	1076,8
Total	16.575,00		1.544

Amb tot, la mobilitat total generada pel desenvolupament de l'àmbit és de 1.544 viatges diaris. La mobilitat generada per l'àmbit 1, amb 1.134 viatges/dia en el futur representa el 73 % de la mobilitat total de la MP. Cal dir que part del usos inclosos en la MP ja existeixen actualment i no representen nova mobilitat respecte la situació actual (Actualment ja hi ha 9.242 m² d'espais lliures i 1.824 m² d'equipaments). 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 717 viatges/dia.

Nova mobilitat generada pels usos inclosos en la MP respecte la situació actual

Clau	Superfície m ²	ràtio	Viatges generats
Vialitat/comunicacions	1845	0	0
Espais lliures	104	5 viatges/100 m2 sostre	5,2
Equipaments	3.560	20 viatges/100 m2 sostre	712
Total	5.509,00		717

Tanmateix, la mobilitat generada pels usos de la MP tindrà una distribució per la vialitat del municipi diferent respecte la situació actual, ja que en l'actualitat l'àmbit 2 no genera mobilitat i en el futur en generarà. Actualment, l'àmbit 1 genera una mobilitat de 827 viatges/dia, pel que en el seu cas, la mobilitat nova que generarà l'àmbit 1 serà de 307 viatges/dia respecte la situació actual. En canvi, la mobilitat generada per l'àmbit 2 serà totalment nova.

Mobilitat total de l'àmbit 1 de la Modificació Puntual

Clau	Superfície m ²	ràtio	Viatges generats
Espais lliures	7.193	5 viatges/100 m2 sostre	359,65
Equipaments	3.873	20 viatges/100 m2 sostre	774,6
Total	11.066,00		1.134

Mobilitat nova de l'àmbit 1 de la Modificació Puntual

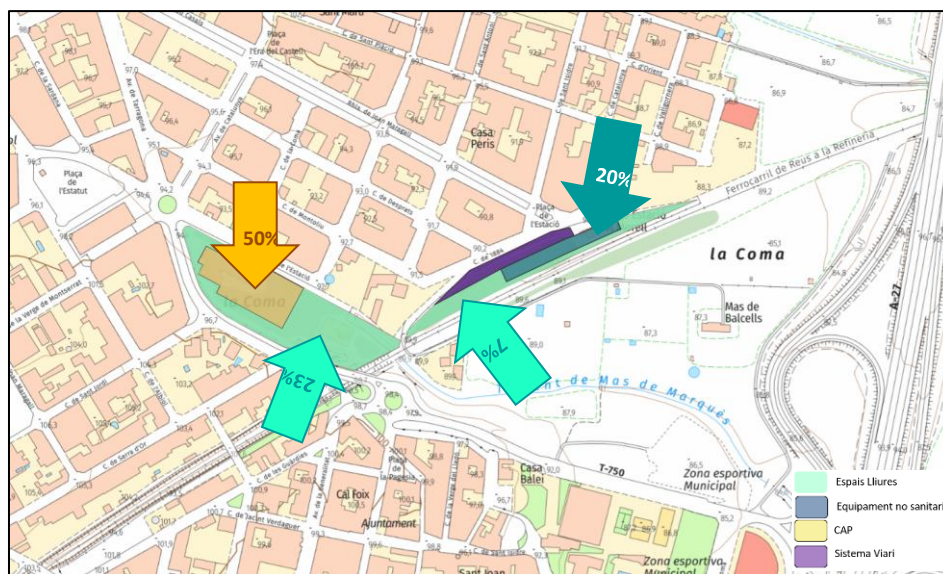
Clau	Superfície m ²	ràtio	Viatges generats
Espais lliures	-2.049	5 viatges/100 m2 sostre	-102,45
Equipaments	2.049	20 viatges/100 m2 sostre	409,8
Total	0,00		307

Mobilitat total de l'àmbit 2 de la Modificació Puntual

Clau	Superfície m ²	ràtio	Viatges generats
Espais lliures	2.153	5 viatges/100 m2 sostre	107,65
Equipaments	1.511	20 viatges/100 m2 sostre	302,2
Total	3.664,00		410

D'acord amb aquesta caracterització, classificació, càlculs i els diferents usos del sòl de l'àmbit, es pot caracteritzar gràficament la mobilitat generada tal i com mostra la següent imatge.

Distribució de la mobilitat generada per la MP



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 diferenciades, però els usos seran similars en les dues zones, únicament en equipaments i zones verdes, el que genera un tipus d'usuaris molts específics.

Es tracta d'una mobilitat que serà totalment atreta de fora cap a dins, no generada de dins cap a fora, i a més a més serà atreta dins del propi entorn urbà, 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. El CAP del Morell dona servei al municipi del Morell i també al de la Pobla de Mafumet, el qual manté una continuïtat urbana amb el Morell que permet tractar, en aquest cas, els dos nuclis com un de sol. El CAP es situa en un punt central dels dos nuclis, de manera que tot el sòl urbà del Morell i de la Pobla de Mafumet queda a menys de 700 m de distància.

En aquest cas el 75,9% dels desplaçaments es realitzen amb modes no motoritzats i la resta, el 24,1% amb vehicle privat.

Distribució modal dels desplaçaments totals atrets per la MP

	Total viatges atrets	Vehicle privat (24,1%)	A peu (75,9%)
Àmbit 1			
espais lliures	359,65	86	273
equipaments	774,6	186	588
Àmbit 2			
espais lliures	107,65	26	82
equipaments	302,2	73	229
TOTAL		371	1.172

Distribució modal dels nous desplaçaments totals atrets per la MP

	Total viatges atrets	Vehicle privat (24,1%)	A peu (75,9%)
Àmbit 1			
espais lliures	-102,45	-25	-78
equipaments	409,8	98	311
Àmbit 2			
espais lliures	107,65	26	82
equipaments	302,2	73	229
TOTAL		172	544

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 es prenen les dades de l'EMQ del 2020. D'acord amb aquestes dades en els viatges interns dins del municipi:

- Les dones utilitzen en un 90% mitjans no motoritzats (caminant) i un 10% el vehicle privat, bàsicament el cotxe
- En el cas dels homes, el 61,2% utilitza mitjans no motoritzats (Caminant) i el 38,8% el vehicle privat (32,2% el cotxe i 6,6% motocicleta).

D'acord amb aquestes dades i la distribució per sexe de la població exposada en el punt 2.3 del present estudi, les següents taules mostren el repartiment modal real de la MP tant per als viatges totals generats com si només es consideren els nous viatges generats per la MP.

D'acord amb aquests resultats, el repartiment modal de la mobilitat total generada per la MP és de 1163 viatges a peu, 329 viatges en cotxe i 52 viatges en motocicleta. Si considerem només els nous viatges generats per la MP, els resultats són de 153 viatges en cotxe, 24 viatges en motocicleta i 540 viatges a peu.

Repartiment modal de la mobilitat total generada per la MP. Dones

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (10%)	A peu (90%)
àmbit 1			
espais lliures	176	18	159
equipaments	380	38	342
àmbit 2			
espais lliures	53	5	47
equipaments	148	15	133
TOTAL	757	76	681

Repartiment modal de la mobilitat total generada per la MP. Homes

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (32,2%)	vehicle privat - motocicleta (6,6%)	A peu (61,2%)
àmbit 1				
espais lliures	183	59	12	112
equipaments	395	127	26	242
àmbit 2				
espais lliures	55	18	4	34
equipaments	154	50	10	94
TOTAL	787	254	52	482

Repartiment modal de la mobilitat total generada per la MP.

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (32,2%)	vehicle privat - motocicleta (6,6%)	A peu (61,2%)
àmbit 1				
espais lliures	360	77	12	271
equipaments	775	165	26	583
àmbit 2		0	0	0
espais lliures	108	23	4	81
equipaments	302	64	10	228
TOTAL	1.544	329	52	1.163

Repartiment modal de la nova mobilitat generada per la MP. Dones

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (10%)	A peu (90%)
àmbit 1			
espais lliures	-50	-5	-45
equipaments	201	20	181
àmbit 2	0		
espais lliures	53	5	47
equipaments	148	15	133
TOTAL	351	35	316

Repartiment modal de la nova mobilitat generada per la MP. Homes

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (32,2%)	vehicle privat - motocicleta (6,6%)	A peu (61,2%)
àmbit 1				
espais lliures	-52	-17	-3	-32
equipaments	209	67	14	128
àmbit 2	0			
espais lliures	55	18	4	34
equipaments	154	50	10	94
TOTAL	366	118	24	224

Repartiment modal de la nova mobilitat generada per la MP.

	Viatges totals	Vehicle privat- cotxe (32,2%)	vehicle privat - motocicleta (6,6%)	A peu (61,2%)
àmbit 1				
espais lliures	-102	-22	-3	-77
equipaments	410	87	14	309
àmbit 2		0	0	0
espais lliures	108	23	4	81
equipaments	302	64	10	228
TOTAL	717	153	24	540

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 proposada, 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 (actualment són 827 viatges i s'augmenta en 717 viatges nous).

D'acord amb les dades anteriorment exposades, el 75% seran viatges amb modes de transport no motoritzats, bàsicament caminant dins del propi 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 177 viatges en vehicle privat (153 viatges/dia en cotxe i els 24 viatges/dia en motocicleta). Es considera que aquests viatges seran procedents del nucli urbà del Morell i de la Poble de Mafumet únicament.

Incidència sobre la xarxa viària

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.

Si considerem que la MP generarà 177 viatges en vehicle privat, d'acord amb l'estimació anterior aquests viatges es tradueix en 148 vehicles diaris, dels quals 127 són en cotxe i 20 en motocicleta. D'aquests viatges, els relacionats amb l'àmbit 1 (63 vehicles) es canalitzaran bàsicament a través de l'Avinguda de Tarragona, i els relacionats amb l'àmbit 2 (84 vehicles) a través de les Rambles de Pau Casals i Joan Maragall.

Així, el nombre de viatges que la modificació puntual aporta a l'Avinguda de Tarragona, considerant que cada vehicle fa dos viatge al dia, serien 32 nous vehicles/dia i a les Rambles de Pau Casals i de Joan Maragall serien 42 vehicles/dia.

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.

Així, en el nostre cas, en hora punta en dies feiners tindríem 4 nous vehicles en hora punta a l'Avinguda de Tarragona i 5 nous vehicles a les Rambles de Pau Casals i Joan Maragall, considerant tant cotxes com motocicletes.

Distribució del trànsit (vehicles/dia) originat per la MP

	Viatges	Vehicles/dia (1,2 persona/vehicle)	Vehicles/dia (considerant anada i tornada)	Vehicles Hora punta (12,13%)
àmbit 1	76	63	32	4
àmbit 2	101	84	42	5
TOTAL		148	74	9

Donada la poca magnitud del nombre nous de vehicles que la MP aportarà a la xarxa viària urbana del municipi, no es considera que la mobilitat generada per la MP tingui una incidència significativa sobre la xarxa viària.

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 per a vehicles com 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 als nous equipaments: sobretot en l'àmbit 1 on el CAP és el que generarà més moviment de viatges.
- La major part dels viatges, amb diferència, es donaran amb modes no motoritzats ja que els equipaments i zones verdes previstes tenen caràcter local. Només el CAP té servei supramunicipal ja que inclou el municipi de La Pobla de Mafumet, però per l'estructura i continuïtat urbana, així com les distàncies a recórrer es considera un sol nucli urbà.
- Com que no existeix transport públic urbà ni a El Morell ni a la Pobla de Mafumet, els viatges en transport públic es consideren inexistents.

- Pel que fa a la xarxa viària, els viatges es canalitzaran principalment per:
 - Els relacionats amb l'àmbit 1 per l'Avinguda de Tarragona: 4 vehicles/hora punta.
 - Els relacionats amb l'àmbit 2 per les Rambles de Pau Casals i Joan Maragall: 5 vehicles/hora punta.
- Donada la poca magnitud dels nous vehicles aportats per la MP sobre la xarxa viària del municipi, es considera que la incidència de la MP sobre la xarxa viària serà mínima o quasi insignificant.
- Només destacaria, si de cas, la mobilitat relacionada amb l'àmbit 2 ja que és totalment nova. Tanmateix, és un sector del municipi amb molt poca activitat i, a més a més, la MP preveu millorar la secció de la vialitat existent que ajudarà a donar un bon servei viari a la nova mobilitat.
- 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 als sectors ofereix connexió directe amb les principals infraestructures de comunicació territorials i es basa, principalment, amb l'Avinguda de Tarragona (àmbit 1) i les Rambles de Paus Casals i Joan Maragall (àmbit 2), els quals connecten directament amb la carretera T-722 i la TP-7225:

- La TP-7225 arriba de l'oest directe a una rotonda que canalitza la mobilitat cap a nord a través de la T-722 o Avinguda de Valls, cap a l'est a través de les Rambles (àmbit 2 de la MP) i cap a sud a través de l'Avinguda de Tarragona (àmbit 1 de la MP).
- L'Avinguda de Tarragona just a l'alçada de l'àmbit 1 de la MP disposa d'una rotonda que canalitza els vehicles que arriben de la T-722 i de la T-750 cap a diferents parts del nucli urbà del Morell, entre ells el carrer del camí de l'Estació que limita l'àmbit 1 pel nord i connecta viàriament també amb l'àmbit 2.

Així, la xarxa bàsica per a vehicles que donarà accés a l'àmbit es caracteritza per:

- Àmbit 1: l'Avinguda de Tarragona que canalitzarà tots els viatges que arribin del nord, oest i sud del nucli del Morell i de la Pobla de Mafumet. Una part d'aquests viatges es poden canalitzar pel carrer del Camí de l'Estació que limita l'àmbit pel nord i disposa de zones d'aparcament.
- Àmbit 2: el vial que l'hi dona accés directe és el Carrer Montoliu al qual s'hi accedeix pel nord a través de les Rambles i pel sud a través del Carrer Montoliu. En un futur, el Planejament municipal vigent que aquest carrer tingui accés directe des del carrer camí de l'Estació.
- El carrer Camí de l'Estació disposa de diversos carrers que enllacen cap a nord amb les Rambles i permet la sortida dels vehicles que puguin entrar en aquest vial des de l'Avinguda de Tarragona (avinguda de Catalunya, carrer de les Creus i carrer de la Coma, tots tres de doble sentit de la marxa).

(Veure Plànol 10 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 tracta de transport interurbà.

Tot i que es considera que aquest transport no dona servei a la mobilitat generada per la MP, cal dir que l'àmbit 1 té una parada de transport urbà just en el seu extrem nord-occidental, amb marquesina, pel que es considera que podria donar-hi servei. L'àmbit 2 queda a uns 450 m de distància de la parada (Considerant la distància més llarga, fins a l'actual edifici de l'estació de trens i resseguint la vialitat urbana existent).

En aquesta parada fan parada autobusos a Valls, Tarragona Reus i al TGV.

(Veure Plànol 11 de l'Annex I)

D'aquesta manera, els dos àmbits queden 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.

Al municipi del Morell, ni de la Pobla de Mafumet, no existeix pròpiament una xarxa d'itineraris per a vianants: només destaca part del nucli antic, que és de prioritat per a vianants, i el passeig central de les Rambles de Pau Casals i Joan Maragall. Fora d'aquí, la mobilitat per a vianants transcorre per les voreres i passos de vianants de la xarxa viària convencional.

La Modificació Puntual forma part del sòl urbà del municipi i els dos àmbits disposen d'accés directe a aquesta vialitat. L'àmbit 2 té accés directe, pel nord, amb les Rambles de Pau Casals i Joan Maragall i l'àmbit 1 es comunica directament amb l'Avinguda de Tarragona per la seva banda occidental.

A la vegada, la MP preveu una dotació de sòl per a Sistema Viari que permet ampliar la secció del Carrer Montoliu. Amb aquesta nova secció ha de ser possible crear una vorera amb les condicions de mobilitat adequades per al pas segur de vianants.

(Veure Plànol 12 de l'Annex I)

Pel que fa a les interseccions dels vianants amb la calçada, cal dir que la MP no intervé directament en els vials amb els quals limita, només en el Carrer Montoliu, en aquest cas caldrà:

- 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.

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 ja que el municipi no disposa de xarxa específica per a bicicletes ni de carril bici, només existeixen 500 m de recorregut a la carretera TP-7225 que enllaça amb el passeig central de les Rambles de Pau Casals i de Joan Maragall.

(Veure Plànol 13 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 ni zones verdes, que és el cas que ens ocupa.

Tot i així, cal dir que al voltant dels àmbits existeixen zones d'aparcament suficient per a donar servei en cas de necessitat:

- En els vials que limiten l'àmbit 1 existeixen aparcament en bateria en els dos sentits de la marxa i, a més a més, al carrer del Camí de l'Estació hi ha una zona d'aparcament pública, a la cantonada amb el carrer de la Coma, per a uns 17 vehicles.
- En el cas de l'àmbit 2, la Rambla de Joan Maragall i el propi Carrer Montoliu ofereixen dues fileres d'aparcaments en bateria, així com també els carrers que hi són pròxims.

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.

Tot i així, es podria valorar preveure una punt de càrrega de vehicles elèctrics en la nova vialitat prevista del carrer Montoliu.

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 de l'àmbit 2 i del Carrer Montoliu, es proposi la dotació de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, així com que s'inclogui la senyalització en calçada 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 dels equipaments, 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 363 aparcaments per a bicicletes.

La següent taula mostra els aparcaments per a bicicletes que hauria de preveure la MP d'acord amb les determinacions del Decret.

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	5.384	1 places/100 m ²	269	50
Zones verdes	9.346	1 plaça/100 m ²	93	25
TOTAL SECTOR			363	75

Tanmateix, aquest valor es considera sobredimensionat i es proposa una dotació inicial de 75 aparcaments amb el compromís d'ampliar la dotació paulatinament segons necessitats dels equipaments que finalment s'implantin a la zona. Aquests equipaments es reparteixen en dos ubicacions diferents 825+25) i les zones verdes també (15+10), de manera que els aparcaments proposats es distribueixen en diferents punts.

Aquesta justificació i proposta d'aparcaments de bicicletes caldrà que s'inclogui en els projectes que es desenvolupin en els espais reservats per a nous equipaments públics.

(Veure Plànol 13 de l'Annex I)

5.6. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS

Els carrers planificats en sòl urbanitzable 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%.

La Modificació Puntual no està obligada a donar compliment a aquestes determinacions ja que no desenvolupa sòl urbanitzable sinó sòl urbà consolidat i no planifica nova vialitat. De fet, la única actuació referent al sistema viari fa referència a l'ampliació de la secció del carrer Montoliu, que passa de tenir 12,5 m d'amplada a tenir-ne 25 m.

A la vegada, cal dir que els carrers que delimiten l'àmbit 1 de la MP disposen d'amplades per sobre dels 14 m i tenen pendents per sota del 5%.

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.

En aquest aspecte, la MP hauria de tenir en consideració:

- Dotar el carrer Montoliu d'una vorera amb amplada adequada, mínim de 2,5 m. Sistemes d'il·luminació que aportin seguretat als recorreguts, principalment al llarg del carrer Montoliu i també en els recorreguts per dins de les zones lliures de l'àmbit 1.

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.

No es preveuen costos específics generats per l'increment de la mobilitat degut a la Modificació Puntual ja que no es fa necessari ni l'increment de recorreguts per a vianants, ni de places d'aparcament, etc.

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, maig de 2026

TÈCNIC REDACTOR

Marta Ricart i Vilella

Llicenciada en Biologia

Tràmit Ambiental, SCP

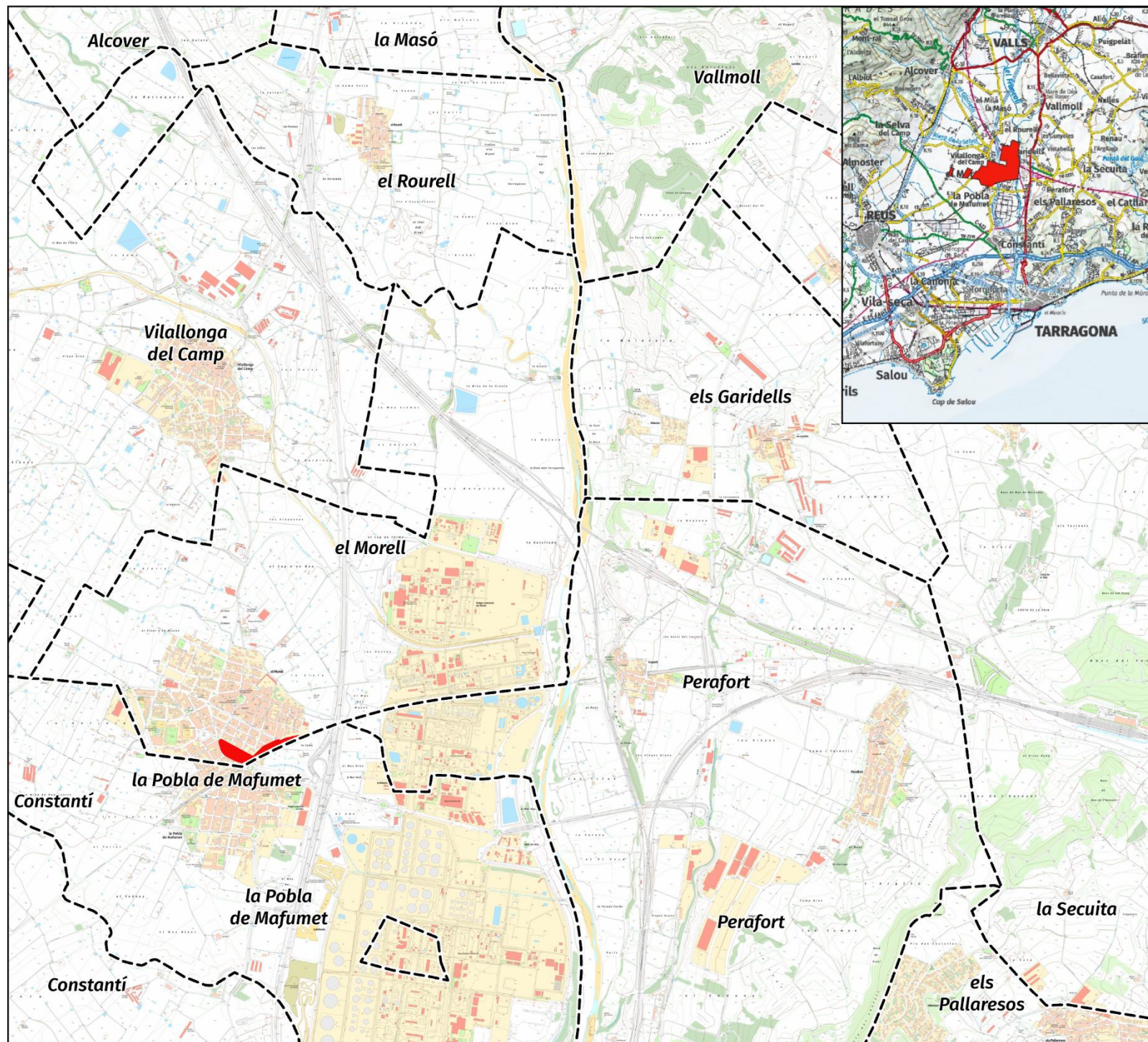
www.tramitambiental.com

info@tramitambiental.com



ANNEX I

CARTOGRAFIA



MAPA 1: LOCALITZACIÓ

LLEENDA

- Divisió municipal
- Àmbit d'estudi

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:32.000



MAPA 2: MARC TERRITORIAL

LLEGENDA

- Carreteres secundàries
- Cursos hídrics
- Carreteres principals
- Via ferroviària
- TGV
- Àmbit
- Àrees urbanitzades residencials
- Àrees urbanitzades industrials

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENs
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
Font: Generalitat de Catalunya
Sistema de referència de coordenades:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:32.000



MAPA 3: ESTAT ACTUAL

LLEGENDA

-  Espais Lliures
-  Sòl Urbà Consolidat
-  Sòl No Urbanitzable
-  CAP
-  Antiga estació en ruïnes

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
Font: Generalitat de Catalunya
Sistema de referència de coordenades:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:4.000

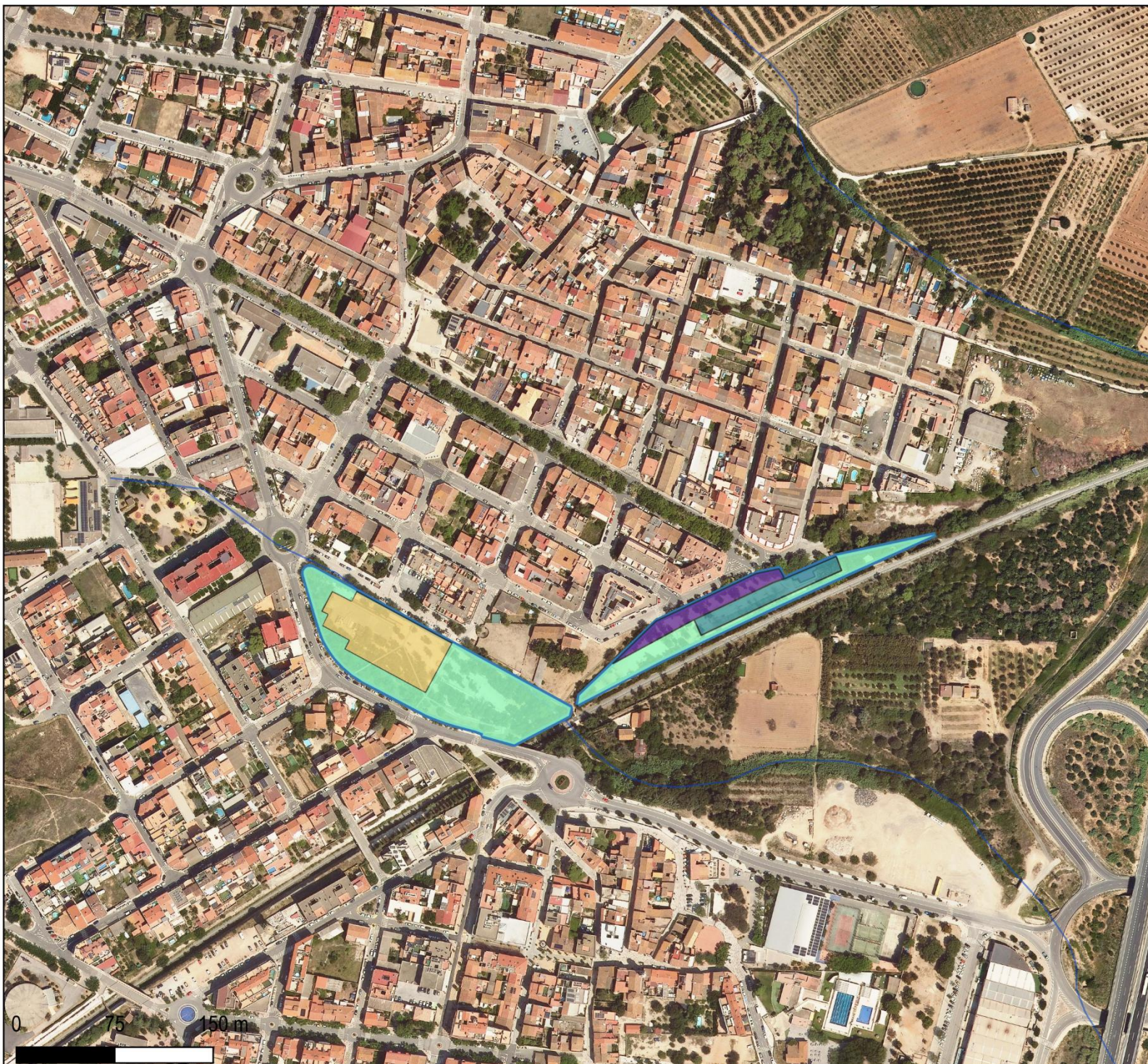
MAPA 4: SITUACIÓ FUTURA. PROPOSTA DE LA MP

LLEGENDA

-  Sòl Urbà Consolidat
-  Espais Lliures
-  Equipament no sanitari
-  CAP
-  Sistema Viari

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
Font: Generalitat de Catalunya
Sistema de referència de coordenades:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:4.000



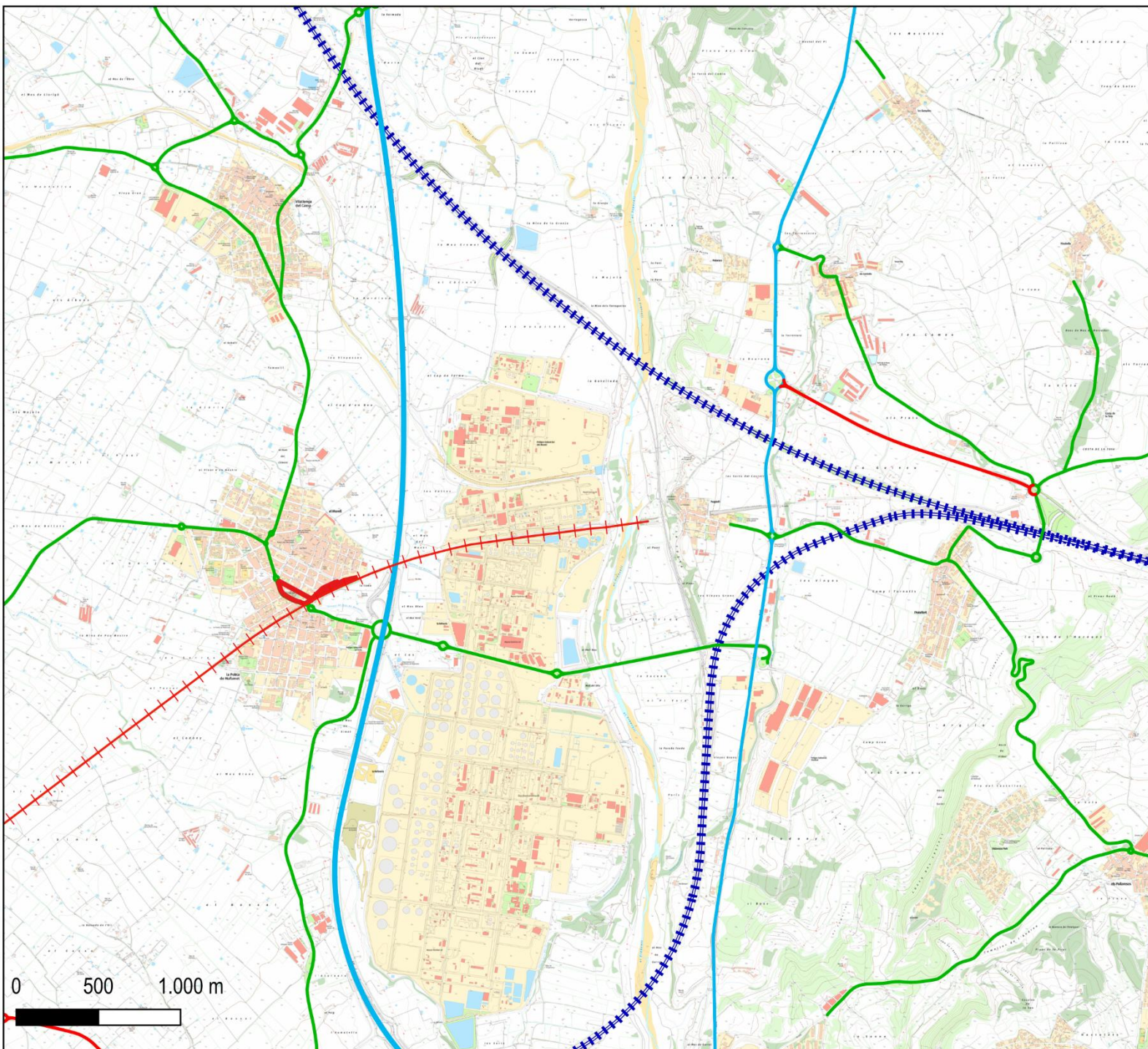
MAPA 5: INFRAESTRUCTURES DE COMUNICACIÓ TERRITORIALS

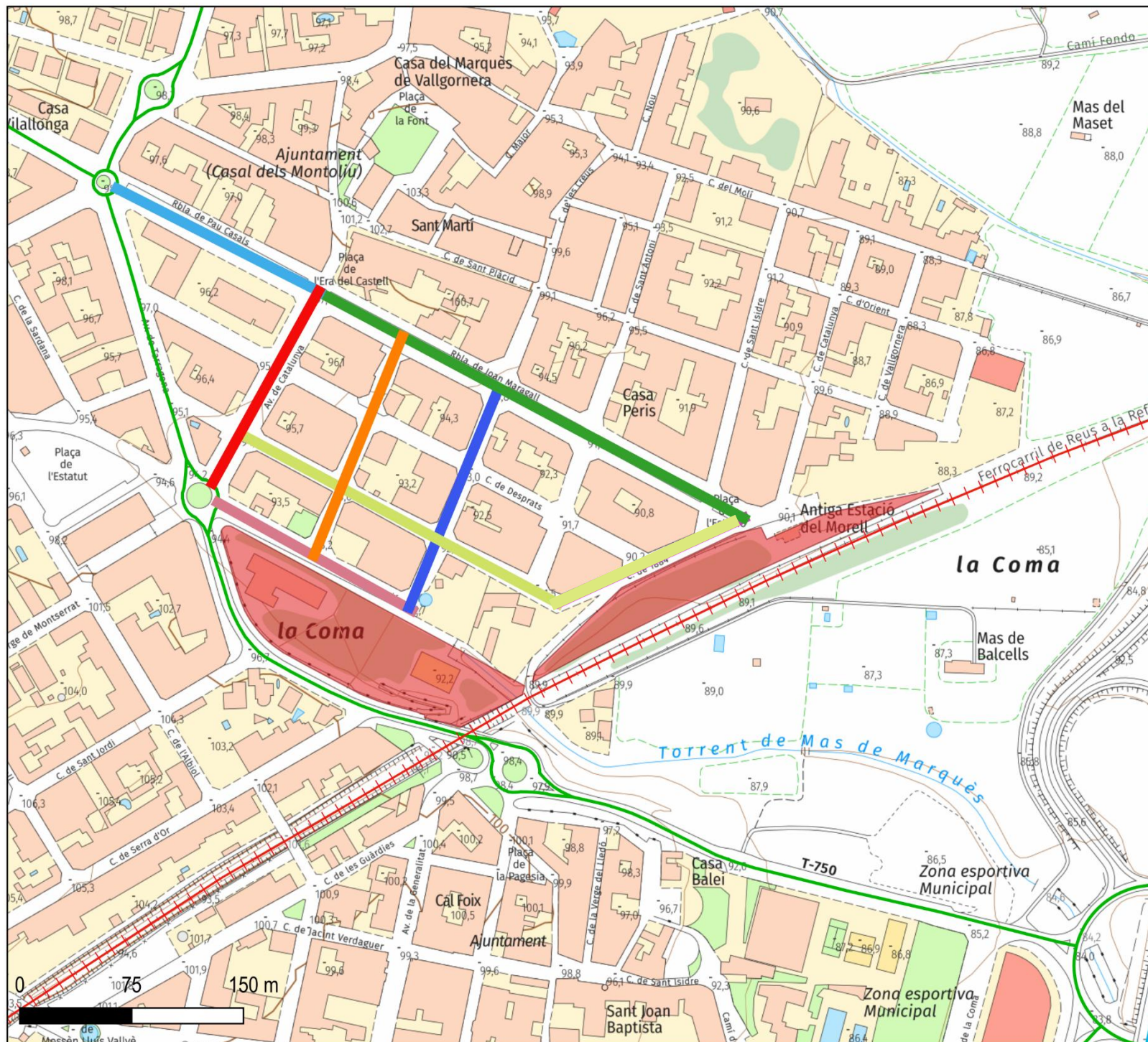
LLEENDA

- Carreteres secundàries
- Cursos hídrics
- Carreteres principals
- Via ferroviària
- TGV
- Àmbit

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TREN
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
Font: Generalitat de Catalunya
Sistema de referència de coordenades:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:32.000





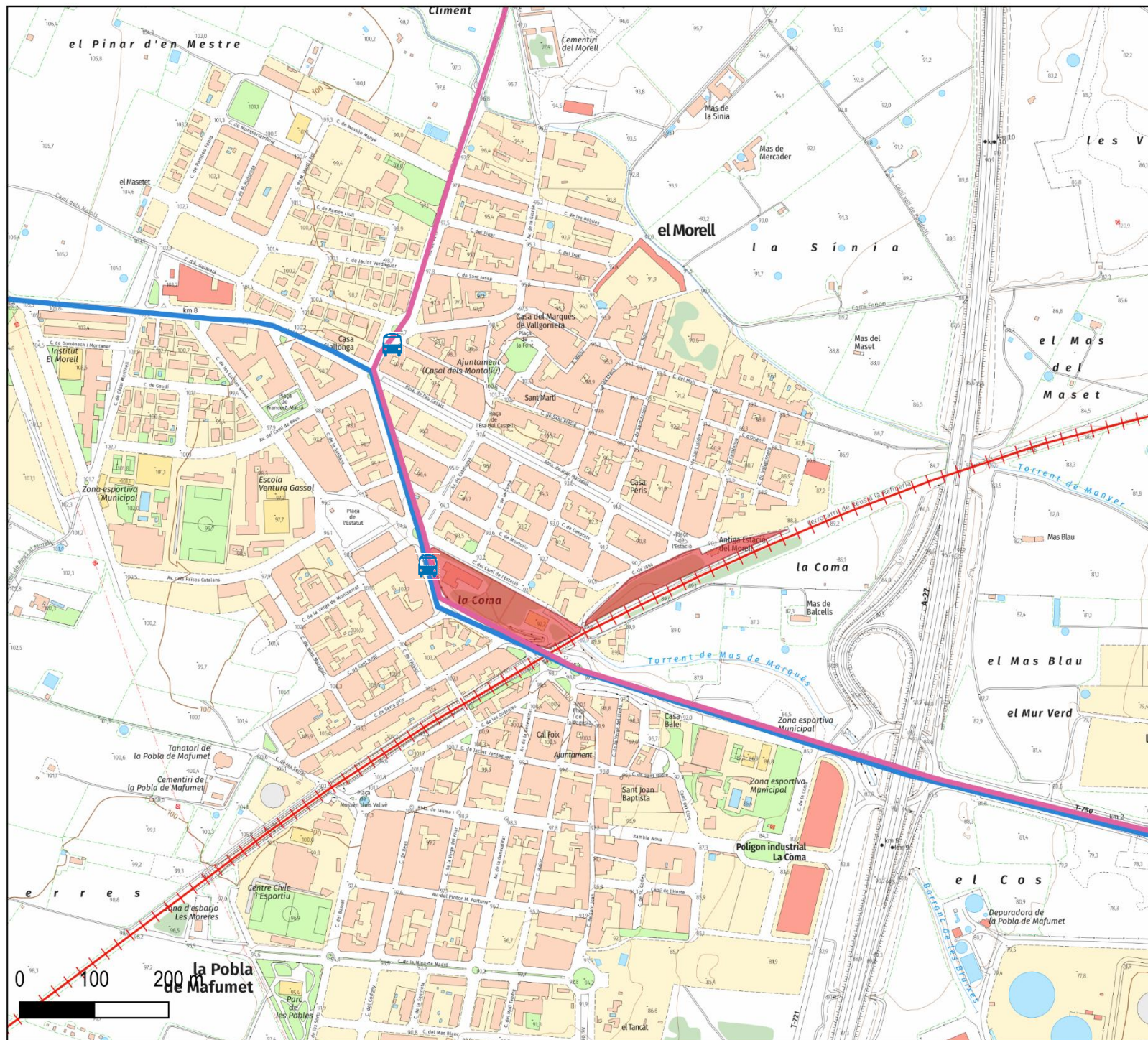
MAPA 6 : XARXA VIÀRIA URBANA

LLEENDA

- C/ Camí de l'Estació
- C/ de les Creus
- C/ de Montoliu
- Rambla de Joan Maragall
- Rambla de Pau Casals
- Avinguda de Catalunya
- C/ de la Coma
- Avinguda Tarragona

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:3.500



MAPA 7 : XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

LLEGGENDA

- L1787 Reus -TGV
- L0721 Tarragona-Valls

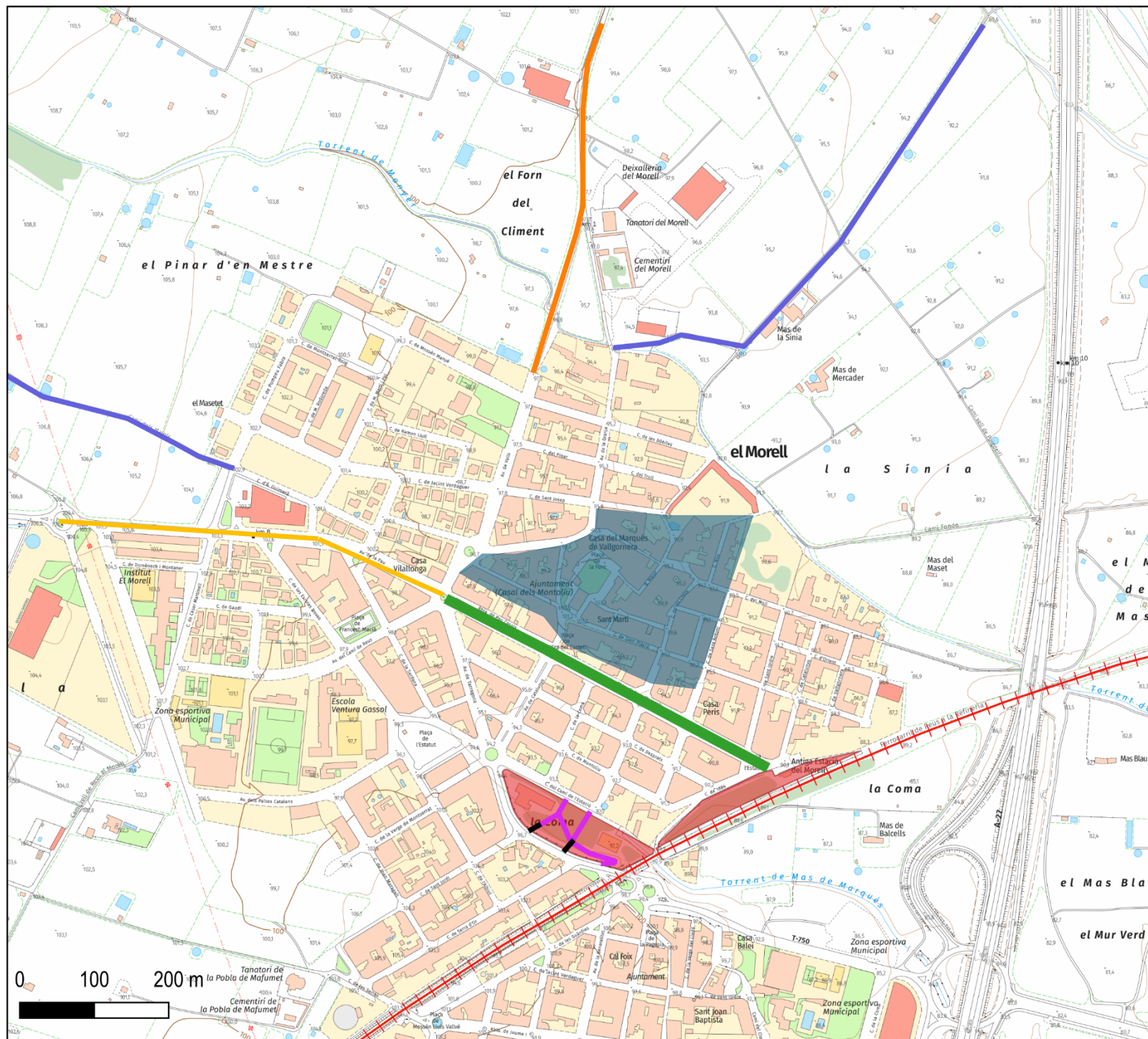
PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000

MAPA 8 : XARXA PER A VIANANTS

LLEGGENDA

- Recorregut pacificat vianants
- Camins rurals
- Rambla central vianants
- Àmbit
- Casc Antic – prioritat vianants
- Recorregut exclusiu vianants
- Escales
- Carril bici



PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000

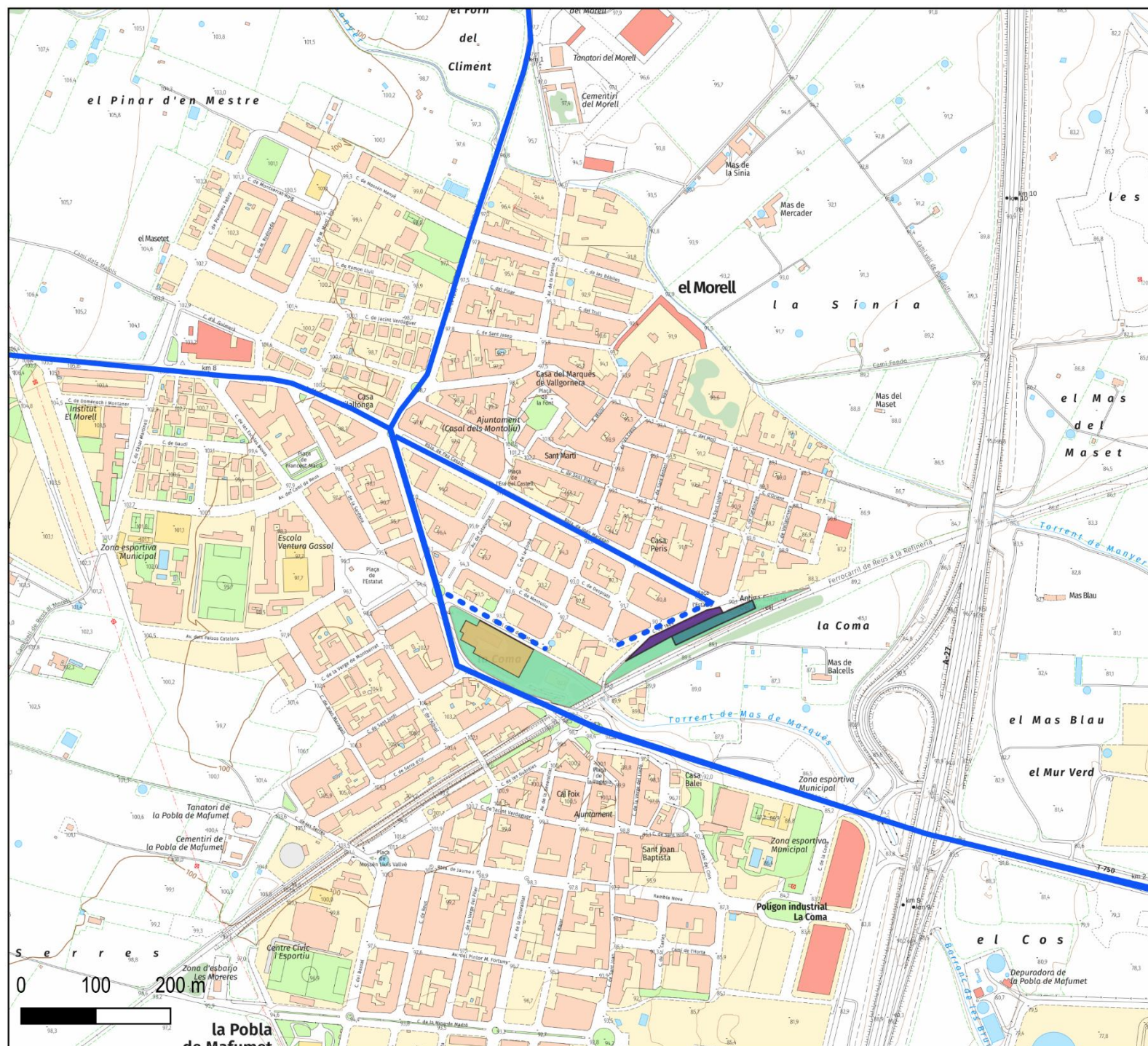
MAPA 10: PROPOSTA DE XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

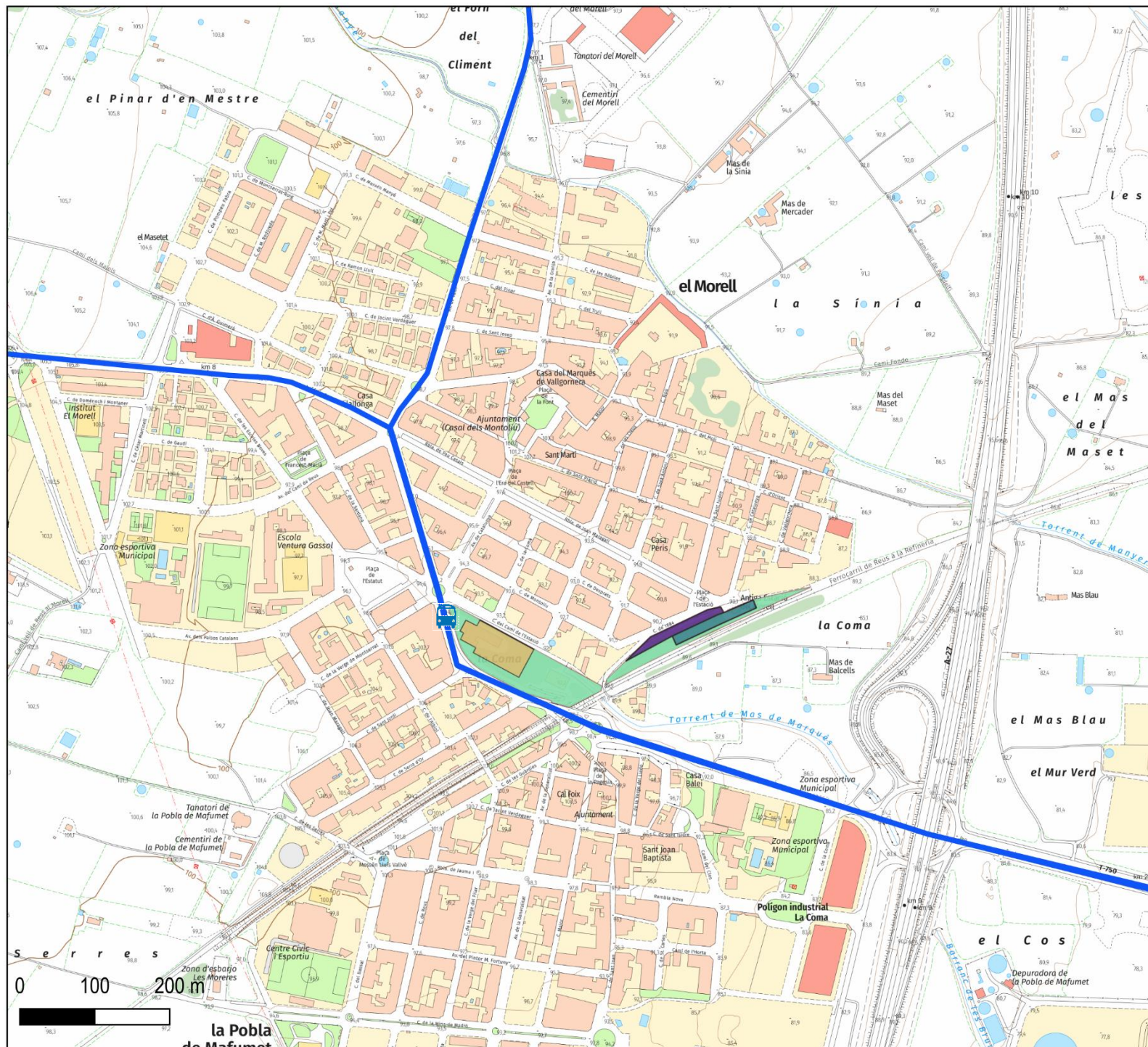
LLEENDA

- Espais Lliures
- Equipament no sanitari
- CAP
- Sistema Viari
- Xarxa viària principal
- Vialitat secundària

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000





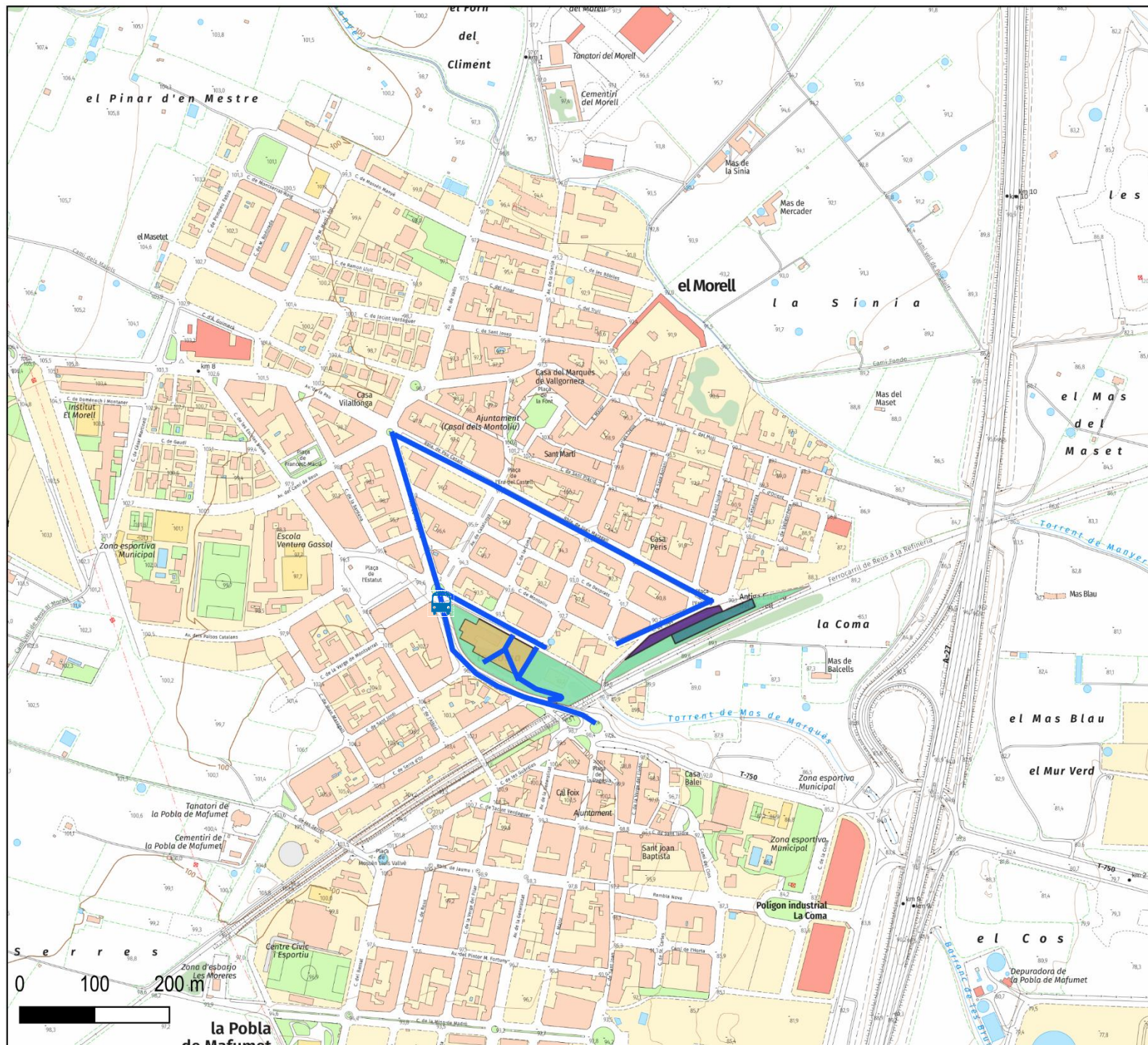
MAPA 11: PROPOSTA DE XARXA BÀSICA PER A TRANSPORT PÚBLIC

LLEENDA

-  Parada d'autobús
-  Espais Lliures
-  Equipament no sanitari
-  CAP
-  Sistema Viari
-  Xarxa bàsica transport públic

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENs
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000



MAPA 12: PROPOSTA DE XARXA BÀSICA PER A VIANANTS

LLEENDA

-  Parada d'autobús
-  Espais Lliures
-  Equipament no sanitari
-  CAP
-  Sistema Viari
-  Xarxa bàsica vianants

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENs
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
 Font: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referència de coordenades:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000

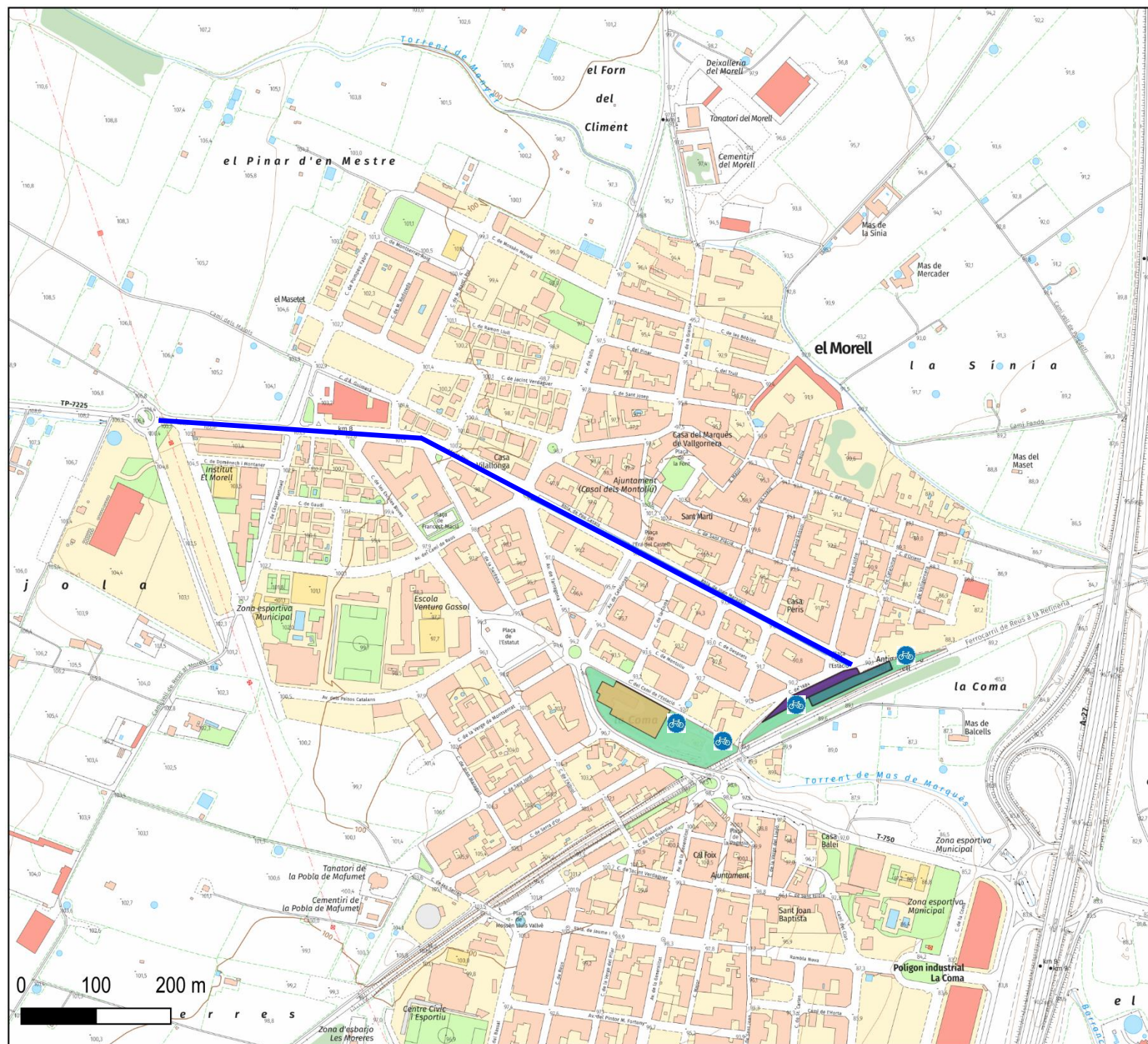
MAPA 13: PROPOSTA DE XARXA BÀSICA PER A BICICLETES

LLEENDA

-  Aparcaments per a bicicletes
-  Espais Lliures
-  Equipament no sanitari
-  CAP
-  Sistema Viari
-  Xarxa bàsica bicicletes

PROJECTE:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA
MP 14 DE LES NNSS DEL MORELL. CAP I
ANTIGA ESTACIÓ DE TRENS
MAIG 2026

REFERÈNCIES TÈCNIQUES
Font: Generalitat de Catalunya
Sistema de referència de coordenades:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:7.000





ANNEX II

ANNEX FOTOGRÀFIC

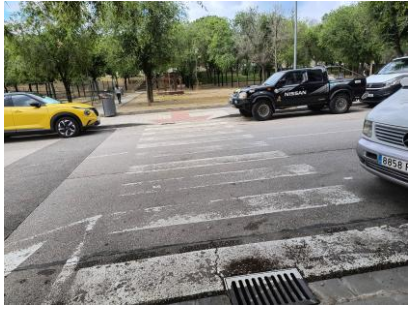
AVINGUDA DE TARRAGONA



VIALS PER A VIANANTS EN ELS ESPAIS LLIURES DEL CAP



CARRER CAMÍ DE L'ESTACIÓ



CARRER MONTOLIU I ZONA DE L'ANTIGA ESTACIÓ

