



**ESTUDIO DE EVALUACIÓN
DE LA MOVILIDAD
GENERADA**

**MODIFICACIÓN PUNTUAL
14 DE LAS NORMAS
SUBSIDIARIAS EN EL
AMBIT DEL CAP I DE LA
ANTIGUA ESTACION DE
TREN**

EL MORELL

MAYO 2026

TRÀMIT AMBIENTAL SCP

www.tramitambiental.com

INDICE

1.INTRODUCCIÓN OBJETO Y ANTECEDENTES	2
1.1. INTRODUCCIÓN	2
1.2. OBJECTE DEL DOCUMENT	2
1.3. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	3
2.DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	4
2.1. CONTEXTO TERRITORIAL Y ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	4
2.2. DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA INTERNA DEL ÁMBITO	5
2.3. MARCO SOCIOECONÓMICO	7
2.4. VALORACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL EN EL MUNICIPIO	9
2.5. ACCESSIBILITAT Y MOVILIDAD ACTUAL EN EL ÁMBITO D'ESTUDIO	17
3.LEGISLACIÓN Y PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	20
3.1. PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA	20
3.2. NORMAS SUBSIDIÁRIAS TIPO A Y TIPO B DEL MORELL	21
3.3. PLAN DIRECTOR DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y TURÍSTICAS DEL CAMP DE TARRAGONA	23
3.4. PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD DEL CAMP DE TARRAGONA	25
3.5. OTROS PLANES SECTORIALES DE MOVILIDAD	25
4.ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD FUTURA	26
4.1. EL MODELO DE MOVILIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	26
DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	26
4.2. ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA	27
4.3. DIAGNOSI DEL IMPACTO DE LA MODIFICACIÓN SOBRE LA MOVILIDAD DE LA ZONA.	32
5.PROPUUESTA DE REDES DE ITINERARIOS GENERALES	35
5.1. PROPUESTA DE RED BASICA DE ITINERARIOS PARA VEHÍCULOS	35
5.2. PROPUESTA DE LA RED DE TRANSPORTE COLECTIVO	36
5.3. PROPUESTA DE RED BÀSICA DE ITINERARIOOS PER A PEATONES	36
5.4. PROPUESTA DE RED DE ITINERARIOOS PARA BICICLETAS	37
5.5. PREVISIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE APARCAMIENTOS	37
5.6. PARAMETROS A CONSIDERAR. SECCIONES DE LOS VIALES	39
5.7. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO	40
5.8. FINANCIAMIENTO DE LAS CARGAS DERIVADAS DE LA MOVILIDAD GENERADA	40
ANEXO I CARTOGRAFICO	
ANEXO II FOTOGRAFICO	
ANEXO III HORARIS DE AUTOBÚS	

1

INTRODUCCIÓN OBJETO Y ANTECEDENTES

1.1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de Evaluación de la movilidad generada e redacta para la **Modificación Puntual número 14 de las Normas Subsidiarias del Morell**, para adecuar la clasificación y cualificación urbanística de dos ámbitos del sudeste del núcleo urbano a las actuales necesidades de equipamiento público: ampliación del Centro de Atención Primaria (CAP) y transformación en equipamiento público de la antigua Estación de tren ahora sin uso.

La redacción del Estudio de Evaluación de la movilidad generada responde a la necesidad de dar cumplimiento a los mandatos legislativos del *Decreto 305/2006, de 18 de juliol, por el qual s'aprova el Reglament de la Ley d'Urbanisme*, y el *Decreto 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de Evaluación de la movilidad generada*.

Así, el artículo 118.4 del Reglamento de la *Ley d'Urbanisme (Decreto 305/2006)* determina que la documentación de las modificaciones de los planes urbanísticos debe incorporar, entre otros, un estudio de Evaluación de la movilidad generada, en los casos que así lo establezca la legislación vigente.

Así mismo, el artículo 3 *del Decreto 344/2006* establece que los estudios de Evaluación de la movilidad generada se deben incluir, entre otros, en el planeamiento urbanístico general y sus revisiones o modificaciones, que conlleven nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable. La actual Estación de tren se localiza en suelo no urbanizable y la Modificación Puntual tiene el objetivo de integrar-los al suelo urbano consolidado del municipio.

1.2. OBJETO DEL DOCUMENT

El objeto del presente estudio es evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocados por la Modificación Puntual y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de los sistemas de transporte que se proponen con el fin de promover, de acuerdo con la Ley 9/2003, de 13 de junio, de movilidad, los valores de seguridad, sostenibilidad y integración social.

Según el artículo 12 del Decreto 344/2006, los Estudios de Evaluación de la movilidad contener la siguiente información:

- Determinación de la movilidad que generen los distintos usos previstos en el planeamiento.
- Propuesta de red de itinerarios principales per a peatones
- Previsión de red de itinerarios per a transporte colectivo de superficie
- Propuesta de red de itinerarios para bicicletas
- Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos
- Representación de las estaciones de ferrocarril y autobuses interurbanos existentes.

1.3. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

El objeto de la Modificación Puntual de les Normas Subsidiaries de Planeamiento del Morell es adecuar la clasificación y cualificación urbanística de dos ámbitos concretos del sudeste del núcleo urbano, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades actuales de equipamientos públicos en el municipio.

La Modificación persigue dos objetivos principales:

- a) El objetivo principal de esta Modificación es hacer posible la ampliación del Centro de Atención Primaria (CAP) situado en la calle Camino de l'Estació, de acuerdo con la necesidad manifestada por el Servicio Català de la Salut de dotar al municipio de unas instalaciones sanitarias adecuadas al aumento de población y a las necesidades asistenciales actuales.

Para conseguir este propósito, la Modificación propone ampliar la superficie cualificada como a equipamiento comunitario (clave E), con el fin de permitir la futura ampliación del edificio, manteniendo la coherencia con el tejido urbano consolidado y con el sistema de espacios libres existentes.

De manera complementaria, y como actuación de adecuación a la realidad física, se constata que las delimitaciones actuales de las NNSS no se ajustan a la configuración urbana existente, ya que una parte de la zona cualificada como espacio libre ocupa la traza de la Avenida de Tarragona, que corresponde funcionalmente al sistema viario.

- b) En relación la antigua Estación ferroviaria, la actuación propuesta consiste en clasificar los terrenos hoy cualificados como suelo no urbanizable (sistema ferroviario) y integrarlos dentro del suelo urbano consolidado, con la finalidad de destinarlos a usos de equipamiento público y a espacios libres de uso público. Esta clasificación responde a la configuración efectiva del ámbito, que está incorporado en la trama urbana y sin uso ferroviario, y permitirá la recuperación y dotación de este espacio con finalidades de interés público, incluyendo la ordenación de los espacios perimetrales que aseguran su adecuada relación con la red viaria y la formación de un frente urbano coherente.

La propuesta no introduce nuevas zonas de crecimiento urbanizable ni altera la estructura general del Planeamiento, sino que está orientado a la mejora de la prestación de servicios públicos y a la adecuación de las NNSS a la realidad urbana.

2

DESCRIPCIÓN N DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1. CONTEXTO TERRITORIAL Y ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

El municipio del Morell esta situado al sector norte de la comarca del Tarragonés, en plena plana agrícola del Camp de Tarragona y al Centro del triangulo Reus-Valls-Tarragona. Limita al norte con el termino del Rourell, al nordeste con Vallmoll, al este con Garidells, al sudeste con Perafort, al sur con la Poble de Mafumet y al oeste con Vilallonga y la Selva del Camp.

El municipio ocupa 5,95 km² en total, pero su aspecto territorial más destacable es que la delimitación perimetral administrativa es del todo irregular y no determina una unidad geográfica propiamente. Por el contrario, se ve físicamente partido en tres sectores, de manera que se puede hablar de un sector territorial principal, que engloba el casco urbano y la industria química, y dos enclavamientos conocidos como els Majols y el termino de la Selva de 28 y 13 ha, respectivamente, ubicados a poniente de este dentro y en medio del termino municipal de Vilallonga del Camp.

El núcleo urbano, la única concentración residencial del municipio, se concentra al sur del sector territorial principal y se ve limitado al sur por los confines del municipio de la Poble de Mafumet, los cuales, en este punto continúan la unidad urbanística del Morell de manera que la red urbana no se ve fragmentada solo que por la vía del tren.

El municipio ha estado tradicionalmente un pueblo agrícola hasta a la instalación de la industria química en los años setenta. Sin embargo, todavía ahora la mayor parte del termino esta presidido por tierras conreales, principalmente con avellanos.

Otra característica definitoria del municipio es la presencia del río Francolí que lo atraviesa por su límite oriental y por un conjunto de rieras y torrentes que, llegan del oeste, atraviesan el municipio horizontalmente (de norte a sur: el Río de la Glorieta, la Riera de la Selva y el Torrent de Manyer).

Los dos sectores objeto de la MP se localizan dentro de la trama urbana del Morell, a la banda meridional y sudoriental y mantienen una continuidad física entre ellos:

- La zona de la antigua Estación de trenes hace de límite sud-oriental del núcleo urbano y del municipio, paralelo a la antigua línea ferroviaria Reus- Roda, actualmente en funcionamiento hasta el Polígono Norte de gran Industria. Todo alrededor de la Estación y alargándose hacia sudoeste se extiende una zona verde.
- El CAP se localiza en medio de una zona verde que se alarga de noroeste a sudeste desde la rotonda de la Avenida de Tarragona hasta la zona verde de la antigua Estación.

Los dos ámbitos se caracterizan sobre todo por la presencia de zona verde, que envuelve las dos edificaciones, y por conformar entre los dos una de las zonas verdes más significativas del núcleo del Morell.

La superficie total del ámbito es de 16.575 m² y implica tan suelo Urbano Consolidado como Suelo No Urbanizable.

(Ver Mapas 3 y 4 del Anexo)

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA INTERNA DEL ÁMBITO

Situación actual

Tal y como se ha comentado anteriormente, la MP implica dos ámbitos diferentes que mantienen cierta continuidad: el ámbito del CAP y el ámbito de la antigua Estación de trenes. Actualmente, los terrenos correspondientes al CAP y su entorno están clasificados como suelo urbano consolidado y cualificados como sistema de equipamientos comunitarios (clave E) y espacios libres públicos (clave PJ), mientras que los terrenos de la Estación ferroviaria se encuentran clasificados como suelo no urbanizable, con cualificación de sistema ferroviario según las NNSS vigentes.

- Ámbito 1: la zona del CAP es sitúa en medio del parque existente que queda delimitado por la calle Camino de la Estación por el noreste y la Avenida de Tarragona por el oeste y suroeste. La conjunción dentro de las dos calles al norte del sector es en forma de una rotonda. En su extremo suroriental conecta con el ámbito 2 de la MP y esta delimitado por el paso de la vía del tren.

Todo el ámbito es conforma como una zona verde con acceso sólo para peatones. El terreno desciende ligeramente hacia noreste, por lo que la zona queda per debajo del nivel de la Avenida de Tarragona. Este desnivel se hace más pronunciado hacia sur ya que la Avenida se eleva para pasar por encima de la vía del tren.

El desnivel existente al lado más meridional se salva con unas escaleras, en cambio, por el lado norte el desnivel no se nota y tanto la Avenida como la calle de la Estación tienen el mismo nivel que la entrada al CAP. Así, el acceso al CAP se conforma con una acera muy amplia, de unos 12 m de ancho, que nace en la conjunción entre la calle del Camino de la Estación y la Avenida de Tarragona. El edificio del CAP ocupa una superficie de 1.824 m². El resto de la acera de la calle del Camino de la Estación mantiene una anchura de 2,5 m con arbolado viario incluido, pero totalmente transitable. La acera de la Avenida de Tarragona tiene una anchura irregular, entre 2,3 m y 4 m, con arbolado viario incluido.

El resto del ámbito se configura como un parque urbano abierto y accesible a toda hora, con un margen vegetado hacia sur y suroeste que se salva con unas escaleras, y una zona situada al sur con pistas de bolos, cerradas con balla metálica verde, y un campo de futbol sala de arena.

- Ámbito 2: la zona de la Estación de trenes se sitúa a continuación n del espacio de los bolos del ámbito anterior pero separado de este por el paso del torrente de Mas de Marquès . Esta delimitado por el sur por el paso de la vía del tren y por el norte por la calle Montoliu, continuidad de la calle Montoliu. Se trata de una zona con configuración de parque urbano alargado y cerrado perimetralmente: a sur por la

protección de la vía del tren y a norte por un muro de obra que mantiene espacios abiertos por donde se puede acceder al parque, solo a pie.

En su interior hay un espacio arbolado y una zona de juegos infantiles y el edificio de la antigua Estación de trenes, que se encuentra totalmente en ruinas, localizada al extremo más oriental. El edificio tiene acceso directo desde la acera de la calle Montoliu, que en este punto tiene una anchura de entre 4 y 12 m. El resto de la acera a lo largo de la calle Montoliu es impracticable ya que no llega al medio metro de ancho debido a la presencia del muro.

En la conjunción entre los dos ámbitos existe una parcela que los delimita a norte y que impide la comunicación directa entre la calle del Camino de la Estación y la calle Montoliu, de manera que hace falta desviarse por la calle Montoliu para comunicar los dos espacios. Por su parte, la calle Montoliu es el espacio viario donde finaliza la Ronda de Joan Maragall, el principal eje viario que canaliza la movilidad hacia el lado oriental del núcleo urbano.

A la vez, en la parte verde por donde se unen los dos ámbitos hay el paso del torrente de Mas de Marquès, que transcurre al descubierto y impide la continuidad de movimiento entre los dos parques. No existen viales para vehículos de ningún tipo dentro de los ámbitos.

(Ver Mapa 3 del Anexo)

Situación futura. Previsiones de la Modificación Puntual

La Modificación puntual propone ajustar las actuales clasificaciones y cualificaciones del suelo con el fin de adecuarlas a la realidad física actual y a los objetivos de mejora de los equipamientos públicos municipales, especialmente en referencia a la ampliación del CAP y la incorporación de los terrenos de la antigua Estación para nuevos usos públicos.

- **Ámbito 1:** se propone modificar la cualificación urbanística incrementando la superficie de suelo destinada a equipamiento comunitario (E2) y reduciendo proporcionalmente la superficie de sistema de espacios libres (PJ). A la vez, la MP propone adecuar la delimitación al trazado real de la vialidad. No se modifica la configuración viaria o de movilidad interna ni externa del ámbito.
- **Ámbito 2:** se propone clasificar el ámbito como suelo urbano consolidado y cualificar la parcela principal (edificio de la Estación) como a equipamiento público (Clave E1, E3 y E4) para futuros usos sociales, culturales o administrativos y el resto de la parcela como a Equipamientos Públicos (Clave PJ). En este ámbito se propone destinar una parte de los terrenos a sistema viario (V) de manera que se amplía la anchura de la calle Montoliu y se permite crear un espacio urbano de centralidad delante de la Estación.

(Ver Mapa 4 del Anexo)

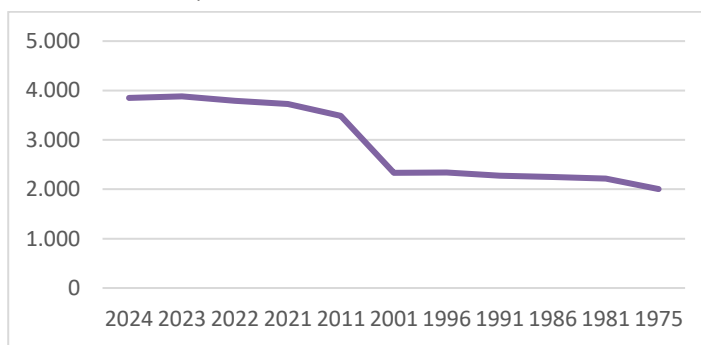
2.3. MARCO SOCIOECONÓMICO

Población

El término municipal agrupa un único núcleo de población, El Morell, anexo al núcleo de la Pobra de Mafumet, con una población total de 3.881 habitantes en el año 2023 (Idescat). Una muy pequeña parte de la población vive diseminada fuera del núcleo urbano (10 habitantes).

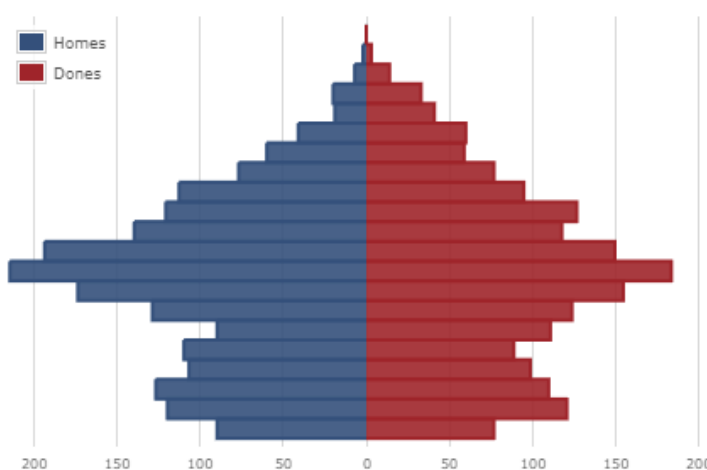
En los últimos años, la población empadronada al municipio ha experimentado un crecimiento prácticamente constante, exceptuando un ligero estancamiento entre los años 2010 y 2016. La mediana de crecimiento de población el año 2022 fue del 23,75%, siendo mayoritariamente un crecimiento por inmigración que no natural, ya que este representa tan solo un crecimiento del 0,52%.

Padrón municipal de habitantes del Morell. 1975-2024. Idescat



La pirámide de población del Morell se ajusta a la estructura de Catalunya: una base de población infantil alrededor del 6%, que se va haciendo más estrecha hasta el quinquenio de edad de 20 a 24 años, pero ir aumentando el número de población hasta la cuarentena de edad, donde el porcentaje se sitúa alrededor del 10% para la franja de edad comprendida entre 40 y 44 años. A partir de los 45 años, las pirámides se van cerrando poco a poco de forma simétrica (tanto en el caso del Morell como en el de Catalunya), teniendo más proporción el sexo femenino que el masculino.

Población por sexo y edad quinquenal del Morell. 2022. Idescat



Si analizamos la distribución por sexo en base a los tres grandes grupos de edades (0-14 años, 15 a 64 años, 65 a 84 años y los de 85 años y más) se observa una relación entre sexos bastante equilibrada en los diferentes grupos, alrededor del 50%, pero esta relación entre hombres y mujeres va variando en los grupos de edad. Así, en los grupos más jóvenes hay un predominio de hombres, (alrededor del 52% y 53% de hombres respecto a los 48% y 47% de mujeres), mientras que a partir de los 65 años la población se va feminizando hasta llegar a los mayores de 85 años donde claramente predominan las mujeres con el 63% respecto al 37% de los hombres.

A nivel de nacionalidad, el número de extranjeros es muy similar a la media catalana y Comarcal: con un 13,2% de la población nacida fuera del estado (en Catalunya es del 16%).

Actividad económica

Según los datos facilitados por IDESCAT (2017), el principal motor económico del Morell es el sector servicios (69%) aunque en una proporción bastante inferior al conjunto catalán que llega al 78%. En el caso del Morell, la industria coge un peso más elevado respecto al resto de Catalunya. Lo siguen la construcción con un 7% y la agricultura, dentro la mediana catalana, del 1% de la ocupación.

De acuerdo con los datos del IDESCAT, la cifra de aturados se eleva a 172,3 en el año 2023.

Finalmente, respecto al nivel de renta, los habitantes del Morell disponen de una renta familiar disponible bruta notablemente inferior a la media de Catalunya, pero en la línea de la media de la comarca (Tarragonès). La renta media familiar bruta era en el año 2020 de 15.600 € por habitante, respecto a los 17.600€ de la mediana catalana.

A nivel de sectores económicos, cabe destacar que al municipio existe el Polígono de Gran industria que se extiende entre los núcleos de Perafort, la Pobla de Mafumet y el Morell, con mucha oferta relacionada sobre todo con el sector industrial químico. Este polígono se localiza a 1 km del núcleo de Morell.

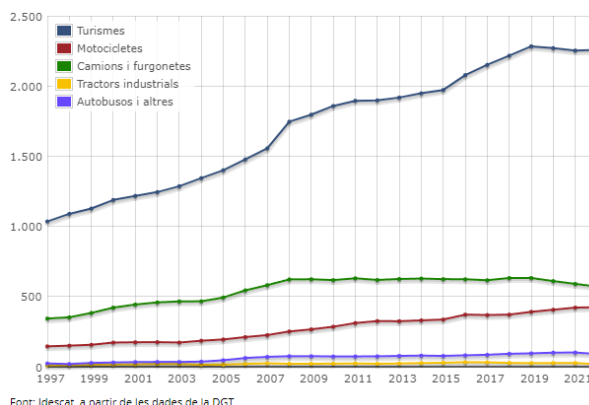
En relación con la agricultura, cabe destacar el papel de la producción de avellana como el principal cultivo del municipio, en consonancia con su posición dentro de la plana del Camp de Tarragona. El conreo de avellana está dentro de la Denominación de origen Avellana de Reus.

Parque de vehículos y índice de motorización

El parque de vehículos del municipio del Morell en el año 2020 era de 3.361 vehículos, lo que representa 0,88 vehículos/habitante, muy por encima de la mediana catalana que es de 0,69 vehículos/habitante.

El 18% de este parque de vehículos se corresponde a vehículos industriales, entre los que se incluyen los tractores, el 67% a turismos y el 13% a motocicletas. Si comparamos la evolución de la motorización de turismos y motocicletas se puede observar como el número de turismos no ha parado de crecer exponencialmente, así como también el de motocicletas. Todo y que en una proporción mucho menor. Por el contrario, el número de vehículos industriales ha experimentado un ligero descenso.

Parque de vehículos, por tipo. El Morell, del 1997 al 2022. Idescat



2.4. VALORACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL EN EL MUNICIPIO

Infraestructuras de comunicación

Diferentes Infraestructuras viarias lineales transcurren por el municipio de El Morell:

- La carretera TP-7225 arriba des del suroeste y comunica el municipio con Reus. Entra dentro del núcleo urbano del Morell per unir-se a la carretera T-722 y la T-750.
- Travesando el municipio de norte a sur pasa la carretera T-722 que llega des de Vilallonga del Camp.
- La carretera T-750 arriba per el este y comunica con el Polígono de Gran Industria, la A-27 y la N-240. La carretera primer entra por el núcleo urbano de la Poble de Mafumet y después, a través de calles urbanas del núcleo del Morell, se une con la T-722 y la TP-7225.
- Finalmente, la A-27 es una carretera preferente de doble calzada con dos carriles por sentido de circulación y que conectara Tarragona y Lerida. Actualmente está construida de Tarragona a Montblanc. Desde esta autovía hay un enlace directo con la T-750, y la N-240, a través de la salida número 9.

Información de aforamiento y IMD de las carreteras que dan servicio a El Morell

Carretera	Font	Punto aforamiento	IMD	% pesantes	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	Polígono Gran Industria	25.420	10,64%	2019

A nivel ferroviario, el municipio consta de una línea de ferrocarril, la de Reus a Roda de Berà, que delimita el término y el núcleo urbano por el sureste, separando este del término de la Pobla de Mafumet. La línea ya no tiene parada en la Estación de trenes del Morell, ya que, aunque sigue en funcionamiento hasta el polígono químico norte del Morell solo se utiliza para trenes de mercancías y a gasoil que tienen también el polígono de Constantí como a parada.

Así, para el transporte de pasajeros, la Estación ferroviaria de cercanías más próxima a El Morell son las de Reus y Tarragona, a unos 11 km de distancia.

Así mismo, el municipio también alberga un tramo de la línea del TGV que llega del este desde Perafort y se va hacia noroeste por la parte septentrional del término, al norte del Polígono de Gran Industria.

La Estación del Camp de Tarragona se localiza dentro del término municipal de La Secuita, a unos 5,8 km de distancia hacia el este del núcleo del Morell. El acceso a la Estación desde el pueblo se puede realizar a través de la T-750, hacia la N-240 y después la C421B o bien a través de la TV-2231 pasando por Perafort.

(Ver Mapa 2 y 5 del Anexo I)

Red viaria del núcleo del Morell

El núcleo urbano del Morell se encuentra en la parte meridional del municipio, justo a continuación del núcleo urbano de la Pobla de Mafumet. Al núcleo llegan y confluyen las tres carreteras que comunican el municipio con el resto del territorio.

Los ejes viarios dentro del núcleo urbano que tienen mayor relevancia a nivel de paso de vehículos son los que comunican las carreteras anteriores. Estos ejes viarios son:

- Avenida de la Pau es la continuación de la carretera TP-7225 que llega por el oeste, de Reus.
- Avenida de Valls que llega de norte y es la continuación de la T-722, de Vilallonga del Camp.
- Avenida de Tarragona que llega de sudeste, es la continuación de la T-750 y enlaza con la T-22.
- Las tres carreteras confluyen en una rotonda de la Rambla de Pau Casals, que hacia sudeste continúa por la Rambla de Joan Maragall dentro a la antigua Estación de trenes, en la calle Montoliu.

Los ámbitos de actuación se localizan al lado sudeste del núcleo, a tocar de la Avenida de Tarragona. Los viales que delimitan los sectores y los unen con la red viaria urbana y municipal son:

- La Avenida de Tarragona: limita el ámbito del CAP por su lado occidental y meridional y se configura como uno de los ejes viarios principales del núcleo ya que canaliza toda la movilidad de las carreteras TV-7225 y T-722 hacia la T-750.

- La calle Camino de la Estación que delimita el ámbito del CAP por el norte. Esta calle acaba en un giro hacia norte, por la calle de les Creus.
- La calle Montoliu que limita el ámbito de la Estación de trenes por el noroeste. Esta calle comunica a norte con la Rambla de Joan Maragall y a sur con la calle Montoliu que, a su turno, comunica con la calle de les Creus.
- La conjunción entre de la calle del Camino de la Estación y la Avenida de Tarragona se conforma con una rotonda que canaliza también la movilidad de la calle de las Escoles noves (Hacia el lado occidental del núcleo) y de la Avenida de Catalunya, que conecta con la Rambla de Pau Casals.

A nivel de peatones, se debe comentar la existencia de tres pasos exclusivos para peatones que cruzan el parque del CAP por su lado suroccidental, des de la Avenida de Tarragona hasta la calle del Camino de la Estación. Los dos pasos más al oeste tienen escaleras en su tramo más meridional para salvar el desnivel existente entre el parque y la Avenida de Tarragona, mientras que el paso más meridional se conforma con una rampa.

(Ver Mapa 5 y 6 del Anexo)

Transporte público: red ferroviaria y transporte público con autobús

El municipio del Morell no dispone de servicio de autobús urbano ni tampoco de Estación de trenes en funcionamiento, siendo las paradas de trenes de Reus y Tarragona las más próximas.

Así, la oferta de transporte público del municipio se basa en el servicio interurbano de autobuses, con dos parades:

- Una localizada a la Avenida de Tarragona. Dispone de Marquesina solo en uno de los dos sentidos de la marcha, pero dispone de espacio de reserva en la calzada para la parada del autobús fuera del carril central en ambos lados.
- La otra parada esta en la Avenida de Valls. Dispone de marquesina en los dos sentidos de la marcha, aunque no dispone de espacio propio para parar el autobús.

Las líneas que dan servicio a estas paradas son:

- Línea L1787 de Reus a la Estación del TGV del Camp de Tarragona. Solo da servicio a la parada de la Avenida de Tarragona. Dispone de 17 servicios de manera diaria y uno más los días laborables en ambos sentidos, des de las 6 de la mañana hasta las 22:45 h de la noche aproximadamente.
- Línea L0721 de Tarragona a Valls por el interior, comunicando los municipios de Valls (Estación de autobuses), Vallmoll, Alcover, El Milà, la Masó, El Rourell, Vilallonga del Camp, el Morell, la Pobla de Mafumet, Constantí y Tarragona (Estación de autobuses). Dispone de 24 servicios en dirección Valls -Tarragona en días laborables (des de las 6 de la mañana hasta las 21:45) y 5 en días festivos. En dirección Tarragona-Valls Dispone de 20 servicios en días laborables y 5 en días festivos.

- Línea L0597 Reus-Vila-Rodona, con una sola expedición al día en cada sentido. Comunica los municipios de Vila-rodona, Bràfim, Vilabella, Nulles, La Secuita, Perafort, El Morell y Reus (Estación de autobuses).

Solo da servicio a la parada de la Avenida de Tarragona, con un solo servicio los lunes laborables en cada sentido, uno por la mañana en dirección Vila-rodona y uno por la tarde en dirección Reus.

(Ver Mapa 7 del Anexo I, Anexo II fotográfico y Anexo III, Horarios de las líneas de Autobús)

Referente al ferrocarril, el municipio del Morell no Dispone de Estación de ferrocarril en servicio. Las líneas de ferrocarril con paradas más próximas al municipio son:

- Tren de Alta Velocidad- Estación del Camp de Tarragona. Des de la Estación de Camp de Tarragona hay trenes Avlo que conectan diariamente con Madrid (1 tren diario), Barcelona (1 tren diario), Zaragoza (1 tren diario), Lerida (1 tren diario), Guadalajara (1 tren diario) y Calatayud (1 tren diario).
- Para servicios ferroviarios regulares, la Estación de trenes más próxima son las de Reus y Tarragona con conexiones a la red nacional ferroviaria.

Red para peatones y bicicletas

Dentro del municipio del Morell no hay una red definida per a peatones ni para bicicletas. Solo destaca el arcén T-722 que se ha habilitado por el paso diferenciado de los peatones. A parte, solo se conoce de la existencia de 7 itinerarios que recorren los caminos de las zonas agrícola alrededor de la población, Vilallonga del Camp y La Pobla de Mafumet, discurren por caminos mayormente asfaltados y se pueden hacer tanto a pie como en bicicleta. Estos itinerarios son:

- Ruta de la Granja. Este itinerario recorrer el Camino de la Granja y se inicia al norte del núcleo urbano de El Morell.
- Ruta del término de la Selva: este itinerario se inicia a la Avenida de la Pau y sale del núcleo urbano hacia el lado occidental del término siguiendo el Camino dels Majols..
- Ruta a Vilallonga: se inicia también en el Camino de los Majols como el itinerario anterior.
- Camino de Reus 1, Camino de Reus 2 y Camino de Reus 3: son tres itinerarios que transcurren por el sur del núcleo urbano del Morell.
- Ruta del Tomb de Dent: y sale del núcleo urbano hacia el lado occidental del término siguiendo el Camino dels Majols, igual que la ruta de la Selva y la de Vilallonga.

Así, en relación con la movilidad para peatones y bicicleta cabe destacar:

- El paseo del cementerio, un paseo arbolado que permite el paso de vehículos, tiene una anchura de unos 5 m sin aceras, con plataneros a ambos lados, lo que le confiere unas buenas características como recorrido para peatones.
- El paseo enlaza con la Avenida de la Granja, la cual llega hasta el Centro del núcleo urbano, comunicando con el casco antiguo y la Rambla de Joan Maragall.
- La carretera T-722 dispone de recorrido pacificado para peatones en la misma calzada.
- La carretera TP-7225 dispone de carril para bicicletas en la misma calzada, solo en un recorrido de unos 550 m.
- El casco antiguo del Morell no está peatonalizado pero buena parte de las calles tienen calzada única.
- La Rambla de Joan Maragall cierra el núcleo antiguo por el sur y es una zona neurálgica del núcleo y de paseo ya que se conforma con una Rambla central arbolada para los peatones.

(Ver Mapa 8 del Anexo)

Movilidad generada del municipio

El análisis de la movilidad generada recoge principalmente los datos de la Encuesta de Movilidad cotidiana del Camp de Tarragona del año 2020.

De acuerdo con estos datos, en un día laborable, el conjunto de desplazamientos realizados por los residentes del municipio del Morell fueron un total de 10.941 desplazamientos (ya sean de movilidad obligada como no obligada y desplazamientos de vuelta a casa). La media de desplazamientos por persona al municipio es de 1,1 desplazamientos/residente en días laborables.

En lo que respecta al motivo que origina los desplazamientos, en día laborable, los desplazamientos de movilidad personal (ocio, compres, visitas...) se llevan el 48,2% de la movilidad mientras que los motivos ocupacionales representan un 51,8%. Los fines de semana esta diferencia se intensifica significativamente y los viajes de movilidad personal pasan a ser tan solo el 13,4%. También se observa que los viajes tanto en días laborables como de fin de semana muestran un tiempo de viaje similar, siendo de 13 minutos en días laborables y de 15 minutos en fin de semana.

Repartimiento de los desplazamientos según motivo de desplazamiento. EMQ 2020.

	Días laborables	Fin de semana
Movilidad ocupacional	26,3%	6,7%
Movilidad personal	26,2%	42,6%
Tornada a casa de motivo ocupacional	25,6%	6,7%
Tornada a casa de motivo personal	22,0%	44,0%

Finalmente, la media de ocupación de los vehículos también varía entre días laborables y días de fin de semana siendo de 1,69 personas/vehículo y 2,86 personas/vehículo respectivamente.

Según el origen o la destinación de estos desplazamientos, los podemos dividir en:

- Desplazamientos internos (intermunicipal): 7.721 (70%) son desplazamientos internos (o sea, tiene el origen y destinación en el mismo municipio).
- Desplazamientos externos o de conexión: 3.253 son desplazamientos externos (destinación fuera del municipio), siendo los más importantes los que se realizan dentro de la comarca del Tarragonès (65% del total de viajes externos o el 19,3% del total de viajes), seguido a mucha distancia, los que se realizan a la comarca del Baix Camp (7,5% del total de viajes o el 25% de los viajes externos).

De los desplazamientos externos, los mayoritarios son a Tarragona, con 807 desplazamientos, seguido de Reus con 578 desplazamientos.

Desplazamientos de la población residente al Morell según la destinación en días laborables. EMQ 2020

	Número de Desplazamientos	%
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%

Principales destinaciones en los desplazamientos externos en días laborables. EMQ 2020

	DESPLAZAMIENTOS	Distancia media por desplazamiento
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 y 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

	DESPLAZAMIENTOS	Distancia media por desplazamiento
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

Hay que especificar que estos datos no reflejan los viajes “atraídos” por el municipio, si no solo hace referencia a la movilidad generada por los residentes en el municipio. De la encuesta de movilidad cotidiana EMQ de en el año 2020, se obtiene que la movilidad generada desde otros municipios hacia al Morell serían 11.202 desplazamientos diarios en días laborables. Hay que recordar que el municipio alberga una parte del Polígono de gran Industria, el que genera mucha movilidad ocupacional en los territorios del entorno.

Repartimiento modal de la movilidad actual

Los desplazamientos en un día laborable, más de la mitad se efectúan en modos privados (el 53,90), destacando sobre todo el coche. Los desplazamientos en modos no motorizados son muy significativos, con el 42,2% de los desplazamientos, mientras que el uso del transporte público es muy bajo, con solo el 3,9%, por debajo de la media del Camp de Tarragona que es del 5,6%.

Distribución modal en días laborables. EMQ 2020.

	Porcentajes
No motorizado	42,20%
A pie	41,50%
Bicicleta	0,70%
Público	3,90%
Autobús interurbano	3,00%
Taxi	0,90%
Privado	53,90%
Coche	49,50%
Motocicleta	4,40%
Furgoneta/camión	0,00%

Si observamos solo los desplazamientos internos, que se dan dentro del mismo municipio, el repartimiento modal difiere mucho ya que en este caso el 75,9% de los desplazamientos se realizan con modos no motorizados y el resto, el 24,1% con vehículo privado.

En referencia a los desplazamientos generados hacia otros municipios, la cuota modal varía según las destinaciones, a pesar del gran predominio en todos los casos del vehículo privado. Así, por ejemplo, solo las conexiones que se hacen dentro de la comarca del Tarragonès utilizan el transporte público (3,8%). En los desplazamientos fuera de la comarca del Tarragonès el vehículo privado (al Tarragonès es del 47,7%) aún toma más relevancia (85,1% a l'Alt Camp, 76,6% o el 100 % a la Conca de Barberà).

Distribución horaria de la movilidad

En cuanto a la distribución horaria, los datos se corresponden a la Encuesta de la Movilidad Cuotidiana al Camp de Tarragona del 2020.

De acuerdo con estos datos, la distribución horaria de los desplazamientos difiere según el día de la semana analizado, ya que mientras que en día laborable está muy condicionada por el horario de entrada y de salida del lugar de trabajo, en sábado y festivo sigue un patrón horario menos claro y más homogéneo a lo largo del día.

En día laborable, la principal hora con más desplazamientos es entre 8:00 y 9:00 h de la mañana, mientras que la vuelta es más escalonada, entre las 15:00 y las 18:00, siendo pero de 16:00 a 17:00 la hora más intensa. En fin de semana, las salidas se centran más al mediodía (entre las 13:00 y las 15:00) y la vuelta se centra entre las 17:00 y las 18:00.

Distribución horaria de los desplazamientos al Tarragonès. EMQ 2020. TMB Camp de Tarragona

	Laborable	Fin de semana
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%

Consideraciones de la perspectiva de género en el modelo de movilidad actual

El colectivo de mujeres tiene un comportamiento diferente en cuanto a la movilidad. Según la publicación “Mujeres, movilidad, tiempo y ciudades” del Instituto Catalán de las Mujeres, las diferencias entre los modelos de movilidad femeninos y masculinos no se encuentran tanto en la cantidad de desplazamientos, sino en sus características.

Las diferencias se producen, concretamente, por lo que respecta a los motivos que generan los desplazamientos, los medios de transporte utilizados y los tiempos de los recorridos.

De acuerdo con los datos de la Encuesta de Movilidad Cuotidiana del Camp de Tarragona del 2020, las mujeres muestran una movilidad ligeramente menor que los hombres: en días laborables del 49,8% en comparación con el 50,2% de los hombres y los fines de semana es de 49,3% de las mujeres en comparación con el 50,7% de los hombres.

En cuanto al modo de transporte utilizado, la EMQ de 2020 muestra cómo las mujeres utilizan más el transporte público que los hombres, con un 6% frente al 4%, así como los modos activos o no motorizados, con un 44,6% por parte de las mujeres frente al 36% por parte de los hombres.

Así, el vehículo privado es significativamente más utilizado por los hombres (con el 60%) que las mujeres (49,4%).

En relación con los motivos de los desplazamientos, los datos muestran que el 25,7 % de los movimientos de los hombres son por motivos relacionados con el trabajo remunerado y el estudio, y de las mujeres lo son el 20,5%. Las mujeres son las que realizan más movilidad para acompañar a personas a la escuela u otros lugares y para las compras diarias (7,5% y 8,7% respectivamente frente al 4,1% y el 5,4% de los hombres), mientras que los hombres son los que realizan más movilidad por cuestiones personales como hacer deporte o ocio (el 6,5% en el caso de los hombres frente al 5,3% en el caso de las mujeres).

Es especialmente relevante que el 25 % de los trayectos de las mujeres no superen los 5 minutos. Estos microdesplazamientos informan cuantitativamente de la importancia del carácter de proximidad de las gestiones de la vida cotidiana.

2.5. ACCESSIBILITAT Y MOVILIDAD ACTUAL EN EL ÁMBITO D'ESTUDIO

Accesibilidad a los ámbitos de estudio

De acuerdo con las redes y accesibilidad descritas anteriormente, al municipio se puede decir que el ámbito de la Modificación Parcial dispone de una muy buena accesibilidad a través, básicamente, de la red viaria, pero también hay buena conexión para peatones y bicicletas. Así, las Infraestructuras de accesibilidad de las que Dispone ya actualmente el ámbito de la Modificación Puntual son:

- Accesibilidad viaria: acceso directo desde la Avenida de Tarragona, calle Camino de la Estación, Calle Montoliu y Rambla de Joan Maragall.

Todos estos accesos forman parte de la trama urbana de Morell y enlazan con los grandes ejes viarios territoriales de la zona que son la T-750 que enlaza con la A-27 y la N-240, la T-722 y la TP-7225.

- La Avenida de Tarragona tiene una anchura variable entre 14 y 18 m. Dispone de dos carriles, uno por cada sentido de la marcha, y dos aceras, una a cada lado. La acera oriental, tocando al ámbito del CAP, tiene una anchura desigual entre 2,5 y 4 m de ancho, incluyendo arbolado viario. La acera occidental dispone también de ancho variable entre 2,5 y 5 m y sin arbolado viario.

En relación con la accesibilidad para peatones, hay que diferenciar diferentes tramos en esta avenida:

- El tramo más al norte (junto a la rotonda) tiene una longitud de unos 95 m, un pendiente de 1,00-1,15%, la acera occidental tiene un ancho de unos 3,00 m como mínimo sin obstáculos, la acera oriental tiene un ancho de 2,5 m con obstáculos y los pasos de peatones disponen de orejeras y a nivel. Dispone de zonas de aparcamiento en batería en ambos lados.
- El tramo superior muestra un pendiente del 1,8%, la acera occidental en general es más estrecha, con 2,5 m de ancho y con obstáculos, pero la acera oriental es más ancha, de unos 3,5 m con obstáculos. Solo dispone de aparcamientos en batería en el lado oriental.
- Calle del Camino de la Estación: tiene una anchura de 15,5 m con dos carriles viarios, un por cada sentido de la marcha, aceras a ambos lados de 2,6 m de ancho con arbolado viario y pasos para peatones en vado. Se dispone de aparcamientos en batería en ambos lados. Asimismo, existe una pequeña zona de aparcamiento público en una parcela que hace esquina con la calle de la Coma para unos 17 vehículos.

Esta calle conecta con la rotonda de la Avenida de Tarragona y la calle de les Creus. Des de la calle de les Creus se hace un giro hacia la calle Montoliu y de esta con la calle Montoliu. El Planeamiento municipal prevé abrir calle del Camino de la Estación con la calle Montoliu.

- Calle Montoliu: tiene un ancho de 11 m en el lado occidental, pero en el lado oriental hay un pequeño tramo con una sección de 6,5 m. Justo delante del edificio de la Estación enlaza con la Rambla de Joan Maragall. Dispone de un carril para cada sentido de la marcha y una línea de aparcamiento en batería en el lado sur. En cuanto a las aceras, estas son muy precarias: la acera norte tiene un promedio de 1,5 m de ancho y la acera sur tiene 0,5 m de ancho como máximo y una canalización, por lo que no se considera practicable, y está protegida por una barandilla de hierro. Los pasos para peatones no están adecuados en vado.
- La Rambla de Joan Maragall conecta con la calle Montoliu y hasta la Avenida de Tarragona otra vez. Dispone de un carril para cada sentido de la marcha, separados por una parte central arbolada y para peatones, y cada carril tiene una fila de aparcamientos en batería.

- **Accesibilidad en transporte público:** la parada de autobús interurbano más cercana al área de estudio es la de la Avenida de Tarragona, que está justo al lado del CAP y a una distancia de 427 m caminando (siguiendo las calles) de la antigua Estación de trenes. Esta parada ofrece conexión a los municipios de Valls, Reus y Tarragona y también a la Estación del TGV del Camp de Tarragona.
- En cuanto al ferrocarril, a través de las líneas de autobús intermunicipal se tiene acceso a las estaciones de tren de Tarragona, Reus y Valls.
- La Estación del Camp de la línea de Alta Velocidad se encuentra a unos 5,8 km por carretera y hay servicio de autobús desde la parada de la Avenida de Tarragona.
- A nivel de peatones y itinerarios ciclistas, el ámbito se encuentra directamente conectando a la red urbana de aceras del núcleo urbano.

El casco antiguo de El Morell no está peatonalizado, pero buena parte de las calles tienen calzada única. La Rambla de Joan Maragall cierra el núcleo antiguo por el sur y es una zona neurálgica del núcleo y de paseo, ya que se conforma con una Rambla central arbolada para los peatones. (Ver Mapa 9 del Anexo)

Movilidad generada y flujos de movilidad actuales

Para hacer los cálculos de movilidad generada actuales en la zona, se han tenido en cuenta las ratios establecidas en el Anexo y del Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de Evaluación de la movilidad generada y de acuerdo con los usos diversos existentes.

estimación de la movilidad generada actual de acuerdo con los usos existentes

	Superficie (m2)	ratio	número viajes
Suelo no urbanizable	5.508	0	0
Suelo Urbano consolidado	11.066		
Equipamientos sanitarios	1.824	20 viajes/100 m2 sastre	365
Espacios Libres	9.242	5 viajes/100 m2 sastre	462
TOTAL	16.574		827

Los usos existentes considerados son:

- Equipamientos: hi ha el Centro de Atención Primaria que tiene una superficie actual de 1.824 m². Se aplica la ratio de 20 viajes/100 m² sastre.
- Espacios Libres: solo se contabilizan los espacios libres en suelo urbano consolidado.
- Suelo no urbanizable: en este caso no se adjudica ninguna movilidad. El Decreto 344/2006 no asigna movilidad a los espacios no urbanizables. Además, en este caso se considera que ni el edificio de la Estación ni los espacios libres anexos generan atracción de visitantes, ya que se encuentran en un estado elevado de abandono.
- Así, se calcula un total de 827 viajes diarios atraídos por la zona urbana, por el ámbito 1 de la Modificación Puntual.

3

LEGISLACIÓN Y PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

3.1. PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA

El Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona fue aprobado definitivamente el 12 de enero de 2010, mediante Acuerdo de gobierno publicado en el DOG núm.5559, en febrero del mismo año.

De acuerdo con la cartografía consultada del PTP del Camp de Tarragona, per a cada ámbito de la MP se define:

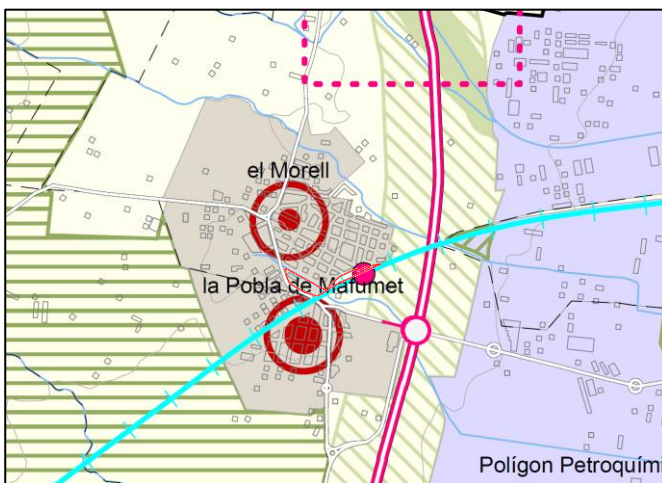
- Ámbito 1 del CAP: dentro de suelo urbano consolidado.
- Ámbito 2 de la Estación como a SNU de Protección Preventiva.
- El PTPCT también identifica, dentro el ámbito sudeste del núcleo urbano, la posible implantación de una nueva Estación ferroviaria vinculada a la línea Reus–Roda, con la finalidad de reforzar la conectividad del municipio y del conjunto del eje del Francolí

En cuanto a los suelos de Protección Preventiva, el Plan considera que hay que proteger preventivamente estos suelos, sin perjuicio de que, mediante la planificación urbanística municipal y dentro del marco de las estrategias que el Plan establece para cada asentamiento, se puedan delimitar áreas para ser urbanizadas y edificadas, si procede.

Los planes de ordenación urbanística municipal pueden, si procede, clasificar como urbanizable las parcelas de suelo de protección preventiva que tengan la ubicación y la proporción adecuadas según las opciones de expansión urbana que adopte el plan de ordenación urbanística municipal de acuerdo con las estrategias de desarrollo urbano que en cada caso establece el Plan territorial.

En cuanto a la posible implantación de una nueva estación ferroviaria, la nueva calificación urbanística de los terrenos objeto de esta Modificación puntual resulta compatible y no condiciona ni limita el futuro desarrollo.

Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona



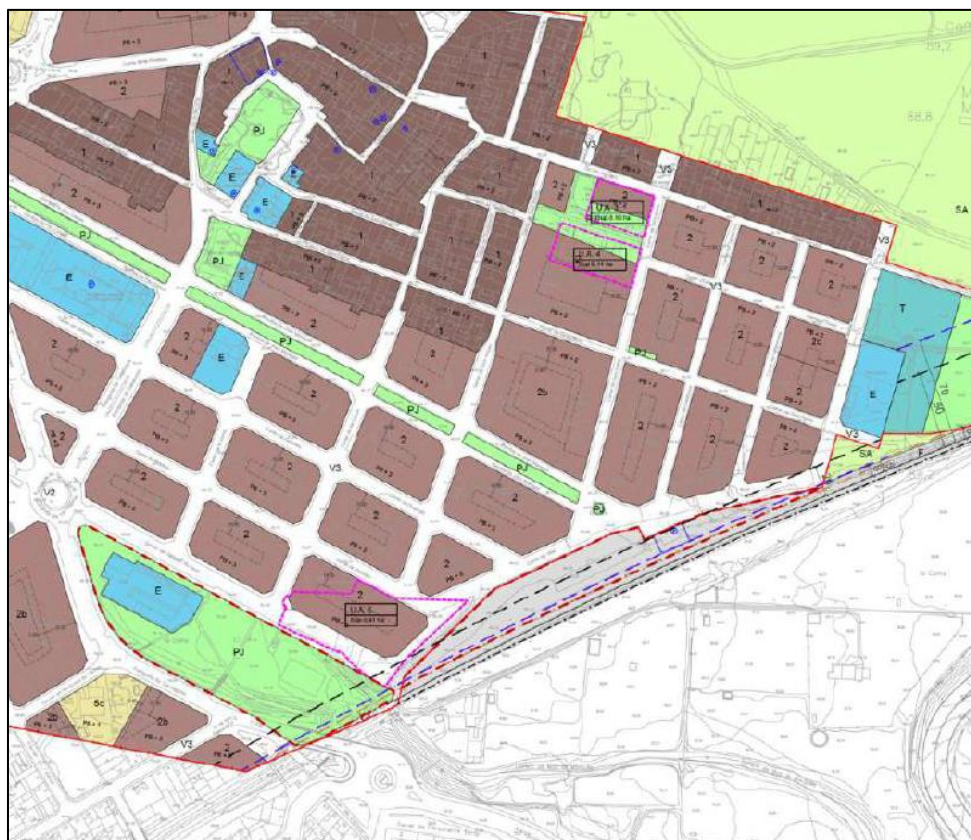
3.2. NORMAS SUBSIDIARIAS TIPO A Y TIPO B DEL MORELL

El Morell no tiene POUM y se rige por sus NNSS, con una última actualización en 2006, por la obligación de adecuarse al Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Cataluña.

Las Normas determinan disposiciones de ordenación y de uso, el régimen urbanístico del suelo y los planes especiales de protección del patrimonio.

Los suelos afectados por esta Modificación puntual de acuerdo con las NNSS del Morell tienen la clasificación de suelos urbanos en el ámbito del CAP y de suelos no urbanizables en el ámbito de la antigua Estación. La cualificación de los suelos afectados en el ámbito del CAP es de Sistema de espacios libres (Parques y jardines urbanos, Clave PJ), mientras que la de los suelos del ámbito de la Estación es de Sistema Ferroviario (Clave F).

Normas Subsidiarias de Planeamiento del Morell



La regulación de los Sistemas implicados en la MP es la siguiente:

- Artículo 77 Sistema de equipamientos y servicios técnicos. Los posibles usos que se determinen como a sistema de equipamientos comunitario son:
 - E.1. Docente: Centros donde se desarrolla la actividad educativa de acuerdo con la legislación vigente en esta materia.
 - E.2. Sanitario-asistencial: hospitales, Centros extra-hospitalarios y residencias de ancianos.

- E.3. Religiosos: temples, Centros religiosos.
- E.4. Socio-cultural: cases de cultura, bibliotecas, Centros sociales, hogares para ancianos, Centros de ocio ,...
- E.5. Administrativo: administración pública, congresos, exposiciones, servicios de seguridad pública,...
- E.6. Suministro: mataderos, mercados y otros centros de suministro.
- E.7. Cementerio.
- E.8. Esportiu y recreativo: instalaciones y edificaciones deportivas, de ocio y servicios anexos.
- La edificación se ajustará a las necesidades funcionales y a la singularidad de los diferentes equipamientos, al paisaje, a la organización general del tejido urbano en el que se encuentran, y a las condiciones ambientales del lugar. Las condiciones de la edificación serán las mismas establecidas para la zona contigua donde se ubica el equipamiento. En el caso de que el equipamiento sea colindante a zonas diferentes, se adoptarán las condiciones de la zona de mayor edificabilidad.
- Art.74 – Sistemas de espacios Libres. Se consideran sistemas de espacios libres los siguientes:
 - el de parques y jardines (PJ) y el hidrográfico (H).
 - Art. 75 - Sistema de parques y jardines urbanos (PJ). Forman el sistema de parques y jardines urbanos todos los parques, jardines, plazas, rincones y todo el espacio libre verde público, situado en suelo urbano o apto para urbanizar.
 - El uso fundamental de los parques y jardines urbanos es el descanso y el esparcimiento de la población. Su anchura mínima será de 12 m. Solo se admitirán las construcciones e instalaciones que ayuden a conseguir este fin. En cualquier caso, estas no podrán ocupar más del 5% de la superficie total del espacio libre o zona verde.
 - Temporalmente se admite la instalación de espectáculos, ferias, circos y atracciones que no dañen los espacios ajardinados. 3. En ningún caso se admitirán aprovechamientos privados de subsuelo, suelo y vuelo de estos espacios. No obstante, en el subsuelo de estos sistemas se admite que se sitúen servicios públicos siempre que se garantice el ajardinamiento de la superficie.
- Art. 72 – Sistema viario (V). Se establecen las siguientes categorías de vías:
 - V.1 - Carreteras, autovías y autopistas sujetas a su legislación específica.
 - V.2 - Red viaria básica, formada por las calles estructurantes señaladas dentro del suelo urbano y las indicadas en el suelo apto para urbanizar. También incluye los caminos rurales o agrícolas que estructuran el término municipal.
 - V.3 - Red viaria secundaria, comprende el resto de calles del suelo urbano y de los caminos no principales en suelo no urbanizable. En el suelo apto para urbanizar se determinarán mediante la redacción del Plan parcial correspondiente.

V.4 - Aparcamientos, formados por terrenos expresamente reservados para esta finalidad. Parcial correspondiente.

3.3. PLAN DIRECTOR DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y TURÍSTICAS DEL CAMP DE TARRAGONA

De acuerdo con los objetivos del convenio firmado entre los departamentos de PTO y de TICT de la Generalitat y de los ayuntamientos de Constantí, els Garidells, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet, Reus, Salou, Tarragona, Vilallonga del Camp y Vila-seca, se redacta el Plan Director de las actividades industriales y turísticas del Camp de Tarragona, que se aprueba definitivamente el 31 de julio de 2003.

El ámbito de esta actuación comprende los asentamientos sur y norte de la industria química situados a la derecha del Francolí, el Centro recreativo y turístico de Port Aventura y el Puerto de Tarragona, además de todas las áreas complementarias y de transición entre los asentamientos mencionados.

El Plan Director debe ser la normativa básica común para todos los municipios comprendidos en su ámbito territorial. Sus determinaciones tienen carácter de mínimos, de manera que no impiden que los planes de ordenación urbanística municipal respectivos impongan determinaciones más restrictivas o condiciones de protección superiores.

En el ámbito de las propuestas concretas del Plan que afectan directamente al municipio de El Morell, destacan:

- Accesibilidad:
 - Desdoblamiento de la N-240 de Tarragona a Valls con una traza que transcurre entre los núcleos de El Morell- La Pobla de Mafumet y el polígono industrial norte. Esta carretera transcurrirá por el este del núcleo urbano y del ámbito en cuestión.
 - Construcción de un nuevo vial de acceso a la Estación de Perafort desde Reus. Este vial transcurre paralelo a la traza del TGV y dispone de las correspondientes conexiones a la futura variante de Reus C-14 en el municipio de El Morell y a la nueva ampliación del polígono industrial norte.
 - Adecuación de la T-750 con una plataforma mínima de 10 m de ancho.
 - Favorecer la implantación y extensión de la red de Rack como medio específico de transporte de materias primas. Convendría ampliar el ancho de su configuración lineal hasta alcanzar una franja de protección a lo largo de todo su recorrido, con un tratamiento unitario en los márgenes de la instalación actual y funcionar como corredor biológico vertebrador del medio natural por el que circula. Este espacio puede ser poblado de especies autóctonas.
 - Acondicionamiento del tramo de ferrocarril Reus - La Pobla de Mafumet - Perafort para tráfico fundamentalmente de mercancías.

- Los usos del suelo:
 - Infraestructuras de servicios: fomentar la utilización de las energías renovables y nuevas centrales de cogeneración, reservar espacios suficientes para las plantas de tratamiento y reciclaje de residuos, soterrar y desplazar líneas de media y baja tensión que impliquen una mejor integración de la red eléctrica en el territorio, minimizar el consumo de agua para afrontar el crecimiento de nuevas demandas, establecer medidas para hacer posible el proyecto de la entidad Recs del Baix Francolí para la reutilización de las aguas de la EDAR de Tarragona y su aprovechamiento para uso agrícola en los municipios de Vilallonga del Camp, Perafort, el Morell, la Pobla de Mafumet, Constantí, la Canonja y Tarragona.
 - De manera más concreta en el polígono industrial norte: se propone el ámbito norte como el área de desarrollo futura del sector industrial. El área destinada a este crecimiento, de unas 200 ha, incluye los crecimientos ya previstos por la planificación vigente del Morell e incorpora suelos del término municipal de Vilallonga del Camp. En los próximos años se prevén mejoras sustanciales en la red de infraestructuras viales junto con el refuerzo del raíl.
- Suelo no urbanizable de protección especial:
 - Evitar la ubicación dispersa de las actividades que desvirtúen la naturaleza y la unidad del paisaje, especialmente los usos vinculados a la industria.
 - Recuperación de las zonas no conservadas y, a la vez, unir, en la medida de lo posible, todos los espacios libres verdes con los espacios fluviales del río Francolí y las rieras que desembocan en él para poder conformar un sistema de espacios libres y corredores biológicos de carácter pluri-municipal. Por esta razón, se destina un porcentaje importante de terreno a suelo no urbanizable de protección especial, que debe posibilitar el mantenimiento de las actividades agrarias, proteger las especies más representativas y favorecer el papel de los corredores biológicos de los cursos hídricos.
- Protecciones específicas del ámbito norte del polígono de gran industria:
 - Franja de 100 m alrededor del polígono, incluida la nueva zona de crecimiento industrial, que actúe como cojín, agrícola o forestal entre el área industrial y las zonas urbanas, suelos de protección dentro del recinto industrial químico más cercanos al medio de la Pobla de Mafumet.
 - Suelo no urbanizable entre la nueva autovía y el río Francolí donde encontramos espacios de alto valor paisajístico, como la franja de protección a lo largo de la orilla del Francolí, donde la vegetación ribereña tiene que ser algo más que una presencia testimonial.
 - En cuanto a las especies a ubicar, sería bueno que se mantuvieran o incrementaran los valores naturales de la zona y se llevase a cabo la impermeabilización del suelo industrial para evitar peligros de filtración.

- El río Glorieta atraviesa la zona de nuevo crecimiento industrial y, debido al elevado interés de las especies presentes a lo largo de este, es conveniente establecer también una franja de protección y garantizar su conexión natural con el río Francolí, junto con el área de protección existente de la Granja dels Frares, prevista en el Plan General del municipio de Morell.
En todos los ámbitos será necesario adoptar medidas correctoras en cuanto a emisiones atmosféricas y vertido de residuos, entre otros.

3.4. PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD DEL CAMP DE TARRAGONA

El Plan Director de Movilidad (PdM) es el instrumento para planificar la movilidad del ámbito territorial de la Autoridad Territorial de la Movilidad (ATM), teniendo en cuenta todos los modos de transporte, tanto de personas como de mercancías, y comprende el ámbito geográfico de las comarcas del Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat y el Tarragonès. El plan se encuentra en elaboración. Justo en enero de 2024 se terminó el proceso de participación ciudadana.

3.5. OTROS PLANES SECTORIALES DE MOVILIDAD

Además de la Planificación antes citada, se han considerado las determinaciones sobre movilidad de planes de rango superior de aplicación al municipio.

- El Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026 (PITC) ha sido elaborado por la Secretaría de Movilidad y tiene el objetivo de definir de manera integrada la red de infraestructuras ferroviarias y viarias necesarias para Cataluña con el horizonte temporal del año 2026.
- Plan Director de Infraestructuras (PDI) 2021-2030. Recoge todas las actuaciones en infraestructuras de transporte público para un decenio previstas en el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona.
- El Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026 (PITC) ha sido elaborado por la Secretaría de Movilidad y tiene el objetivo de definir de manera integrada la red de infraestructuras ferroviarias y viarias necesarias para Cataluña con el horizonte temporal del año 2026. • Plan Director de Infraestructuras (PDI) 2021-2030. Recoge todas las actuaciones en infraestructuras de transporte público para un decenio previstas en el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona. ...
- El Plan estratégico de la bicicleta en Cataluña (2008-2012). La finalidad del Plan es establecer herramientas efectivas de planificación y desarrollo para la promoción de la bicicleta como medio de transporte, ocio, deporte y turismo.

En relación con las Infraestructuras previstas, el Plan Estratégico de la Bicicleta en Cataluña (2008-2012) propone un conjunto de vías ciclistas intermunicipales y prevé 1.200 km de carril bici segregado en el año 2026.

4

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD FUTURA

4.1. EL MODELO DE MOVILIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Descripción de la Ordenación

Actualmente, los terrenos del CAP y su entorno están clasificados como a suelo urbano consolidado y cualificados como a sistema de equipamientos comunitarios (clave E) y espacios libres públicos (clave PJ), mientras que los terrenos de la Estación ferroviaria se encuentran clasificados como a suelo no urbanizable, con cualificación de sistema ferroviario según las NNSS vigentes.

La Modificación propone ajustar estas clasificaciones y cualificaciones para adecuarlas a la realidad física actual y a los objetivos de mejora de los equipamientos públicos municipales, especialmente en lo que respecta a la ampliación del CAP y la incorporación de los terrenos de la antigua Estación para nuevos usos públicos.

Como características particulares, cabe señalar:

- En el ámbito 1 correspondiente al sector donde se encuentra el Centro de Atención Primaria (CAP), se propone la ampliación del ámbito calificado como equipamiento comunitario (clave E2) para permitir la ampliación del CAP, de acuerdo con las necesidades manifestadas por el Servicio Catalán de la Salud, que ha destacado la insuficiencia de las instalaciones actuales para dar servicio a la población. En consecuencia, se reduce proporcionalmente la superficie del sistema de espacios libres (PJ).

Esta modificación no implica ningún cambio en el sistema viario del municipio ni internamente en los espacios de parques libres afectados. Así, se mantiene la estructura interna del parque con los pasos para peatones ya establecidos en la actualidad.

Sí se hace un pequeño ajuste en la delimitación de la zona a la vialidad real existente, pero sin implicaciones físicas.
- En el ámbito 2 de la antigua Estación de trenes. La Modificación puntual propone clasificar el ámbito como suelo urbano consolidado y calificar la parcela principal (edificio de la Estación) como equipamiento público (clave E1, E3 y E4), para futuros usos sociales, culturales o administrativos, y el resto como espacios libres públicos (clave PJ).
- En este ámbito se destina nuevo suelo a sistema viario para mejorar la movilidad y cualitativamente este punto del término, que con la MP se prevé que se configure como una nueva centralidad urbana.

Cuadro de superficies de la MP

Clave	PLANEAMIENTO ACTUAL Superficie m ²	MP Superficie m ²
SUELO NO URBANIZABLE	5.508	0
SUELO	11.066	16.575
viario	0	1.845
Equipamiento sanitario (E2)	1.824	3.873
Equipamiento administrativo y cultural-sanitario (E1/E3/E4)	0	1.511
Espacios libres	9.242	9.346
Total	16.575	16.575

En cuanto a la vialidad, no se prevén modificaciones significativas al respecto, ya que no se crea nueva vialidad ni se modifica la configuración de la vialidad existente, solo se amplía el ancho de la calle Montoliu para poder dotarla de una sección adecuada para funcionar como eje vial de acceso a un nuevo equipamiento de centralidad municipal.

Así, la vialidad y accesibilidad de los ámbitos de la MP se mantiene igual que la actual y que está descrita en el punto 2.5 del presente estudio.

(Ver Mapa 4 del Anexo)

4.2. ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

Los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada deben hacer una estimación del número de desplazamientos que puede generar la implantación que prevé la figura de Planeamiento de acuerdo con el artículo 9 del Decreto 344/2006 de regulación de los estudios de Evaluación de la Movilidad Generada.

Para hacer los cálculos de movilidad generada por el desarrollo de la Modificación Puntual, se han utilizado las ratios establecidas en el Decreto 344/2006 de acuerdo con las diferentes clases de suelo que prevé la Modificación Puntual.

Movilidad total generada por los usos incluidos en la MP

Clave	Superficie m ²	ratio	Viajes generados
Vialitat/comunicaciones	1845	0	0
Espacios libres	9.346	5 viajes/100 m2 sostre	467,3
Equipamientos	5.384	20 viajes/100 m2 sostre	1076,8
Total	16.575,00		1.544

De todos modos, la movilidad total generada por el desarrollo del ámbito es de 1.544 viajes diarios. La movilidad generada por el ámbito 1, con 1.134 viajes/día en el futuro, representa el 73 % de la movilidad total de la MP. Cabe decir que parte de los usos incluidos en la MP ya existen actualmente y no representan nueva movilidad respecto a la situación actual (Actualmente ya hay 9.242 m² de espacios libres y 1.824 m² de equipamientos). Así, de acuerdo con la estimación de la movilidad generada por la situación actual, la nueva movilidad aportada por la MP respecto a la situación actual (Ver punto 2.5) es de 717 viajes/día.

Nova movilidad generada por los usos incluidos en la MP respecto la situación actual

Clave	Superficie m ²	ratio	Viajes generados
Vialitat/comunicaciones	1845	0	0
Espacios libres	104	5 viajes/100 m2 sostre	5,2
Equipamientos	3.560	20 viajes/100 m2 sostre	712
Total	5.509,00		717

Sin embargo, la movilidad generada por los usos de la MP tendrá una distribución por la vialidad del municipio diferente respecto a la situación actual, ya que actualmente el ámbito 2 no genera movilidad y en el futuro sí la generará. Actualmente, el ámbito 1 genera una movilidad de 827 viajes/día, por lo que en su caso, la nueva movilidad que generará el ámbito 1 será de 307 viajes/día respecto a la situación actual. En cambio, la movilidad generada por el ámbito 2 será totalmente nueva.

Movilidad total del ámbito 1 de la Modificación Puntual

Clave	Superficie m ²	ratio	Viajes generados
Espacios libres	7.193	5 viajes/100 m2 sostre	359,65
Equipamientos	3.873	20 viajes/100 m2 sostre	774,6
Total	11.066,00		1.134

Movilidad nova del ámbito 1 de la Modificación Puntual

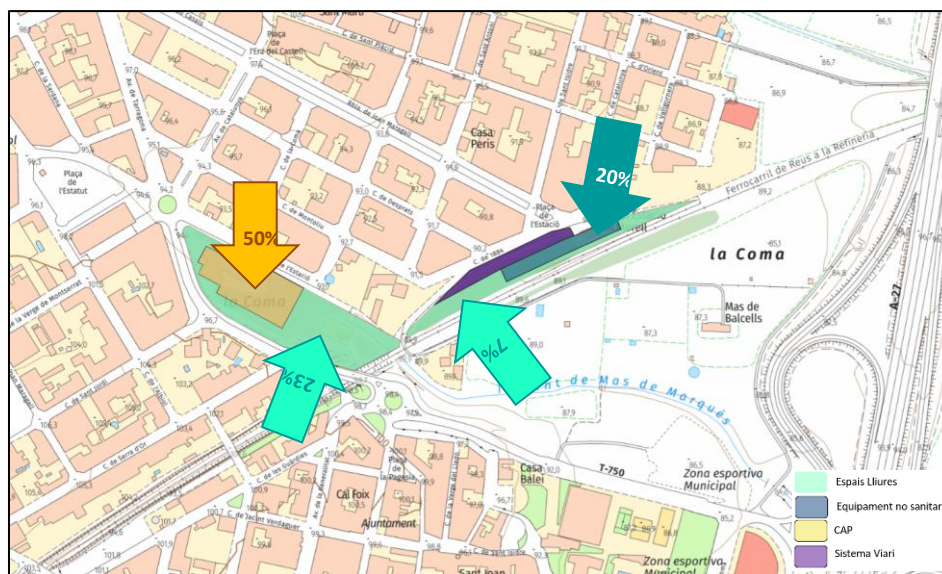
Clave	Superficie m ²	ratio	Viajes generados
Espacios libres	-2.049	5 viajes/100 m2 sostre	-102,45
Equipamientos	2.049	20 viajes/100 m2 sostre	409,8
Total	0,00		307

Movilidad total del ámbito 2 de la Modificación Puntual

Clave	Superficie m ²	ratio	Viajes generados
Espacios libres	2.153	5 viajes/100 m2 sostre	107,65
Equipamientos	1.511	20 viajes/100 m2 sostre	302,2
Total	3.664,00		410

De acuerdo con esta caracterización, clasificación, cálculos y los diferentes usos del suelo del ámbito, se puede caracterizar gráficamente la movilidad generada tal como muestra la siguiente imagen.

Distribución de la movilidad generada per la MP



La movilidad interna dentro del propio sector se considera prácticamente nula, toda la movilidad se atrae desde el exterior del sector..

Distribución modal de la movilidad generada por el sector

Tal como se ha comentado anteriormente, dentro del sector se organizan dos zonas diferenciadas, pero los usos serán similares en las dos zonas, únicamente en equipamientos y zonas verdes, lo que genera un tipo de usuarios muy específico. Se trata de una movilidad que será totalmente atraída de fuera hacia dentro, no generada de dentro hacia fuera, y además será atraída dentro del propio entorno urbano, el cual no dispone de transporte público urbano y, por lo tanto, se considera la distribución modal correspondiente a los desplazamientos internos, que se dan dentro del mismo municipio, de acuerdo con el EMQ expuesto en el punto 2.4.6. El CAP del Morell da servicio al municipio del Morell y también al de la Poble de Mafumet, el cual mantiene una continuidad urbana con el Morell que permite tratar, en este caso, los dos núcleos como uno solo.

El CAP se sitúa en un punto central de los dos núcleos, de manera que todo el suelo urbano del Morell y de la Poble de Mafumet queda a menos de 700 m de distancia.

En este caso, el 75,9% de los desplazamientos se realizan con modos no motorizados y el resto, el 24,1% con vehículo privado.

Distribución modal de los desplazamientos totales atraídos per la MP

	Total viajes atraídos	Vehículo privado (24,1%)	A pie (75,9%)
Ámbito 1			
espacios libres	359,65	86	273
equipamientos	774,6	186	588
Ámbito 2			
espacios libres	107,65	26	82
equipamientos	302,2	73	229
TOTAL		371	1.172

Distribución modal dels nuevos desplazamientos totales atraídos per la MP

	Total viajes atraídos	Vehículo privado (24,1%)	A pie (75,9%)
Ámbito 1			
espacios libres	-102,45	-25	-78
equipamientos	409,8	98	311
Ámbito 2			
espacios libres	107,65	26	82
equipamientos	302,2	73	229
TOTAL		172	544

Consideración de la perspectiva de género en los desplazamientos generados

Para considerar la perspectiva de género en relación con la movilidad futura que generará el sector, se toman los datos del EMQ de 2020. De acuerdo con estos datos, en los viajes internos dentro del municipio:

- Las mujeres utilizan en un 90% medios no motorizados (caminando) y un 10% el vehículo privado, básicamente el coche.
- En el caso de los hombres, el 61,2% utiliza medios no motorizados (caminando) y el 38,8% el vehículo privado (32,2% el coche y 6,6% motocicleta).

De acuerdo con estos datos y la distribución por sexo de la población expuesta en el punto 2.3 del presente estudio, las siguientes tablas muestran la distribución modal real de la MP tanto para los viajes totales generados como si solo se consideran los nuevos viajes generados por la MP.

De acuerdo con estos resultados, la distribución modal de la movilidad total generada por la MP es de 1163 viajes a pie, 329 viajes en coche y 52 viajes en motocicleta. Si consideramos solo los nuevos viajes generados por la MP, los resultados son de 153 viajes en coche, 24 viajes en motocicleta y 540 viajes a pie.

Repartimiento modal de la movilidad total generada per la MP. Dones

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (10%)	A pie (90%)
ámbito 1			
espacios libres	176	18	159
equipamientos	380	38	342
ámbito 2			
espacios libres	53	5	47
equipamientos	148	15	133
TOTAL	757	76	681

Repartimiento modal de la movilidad total generada per la MP. Homes

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (32,2%)	vehículo privado - motocicleta (6,6%)	A pie (61,2%)
ámbito 1				
espacios libres	183	59	12	112
equipamientos	395	127	26	242
ámbito 2				
espacios libres	55	18	4	34
equipamientos	154	50	10	94
TOTAL	787	254	52	482

Repartimiento modal de la movilidad total generada per la MP.

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (32,2%)	vehículo privado - motocicleta (6,6%)	A pie (61,2%)
ámbito 1				
espacios libres	360	77	12	271
equipamientos	775	165	26	583
ámbito 2		0	0	0
espacios libres	108	23	4	81
equipamientos	302	64	10	228
TOTAL	1.544	329	52	1.163

Repartimiento modal de la nova movilidad generada per la MP. Dones

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (10%)	A pie (90%)
ámbito 1			
espacios libres	-50	-5	-45
equipamientos	201	20	181
ámbito 2	0		
espacios libres	53	5	47
equipamientos	148	15	133
TOTAL	351	35	316

Repartimiento modal de la nova movilidad generada per la MP. Homes

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (32,2%)	vehículo privado - motocicleta (6,6%)	A pie (61,2%)
ámbito 1				
espacios libres	-52	-17	-3	-32
equipamientos	209	67	14	128
ámbito 2	0			
espacios libres	55	18	4	34
equipamientos	154	50	10	94
TOTAL	366	118	24	224

Repartimiento modal de la nova movilidad generada per la MP.

	Viajes totales	Vehículo privado- coche (32,2%)	vehículo privado - motocicleta (6,6%)	A pie (61,2%)
ámbito 1				
espacios libres	-102	-22	-3	-77
equipamientos	410	87	14	309
ámbito 2		0	0	0
espacios libres	108	23	4	81
equipamientos	302	64	10	228
TOTAL	717	153	24	540

4.3. DIAGNOSI DEL IMPACTO DE LA MODIFICACIÓN SOBRE LA MOVILIDAD DE LA ZONA.

Las estimaciones sobre la movilidad generada por el desarrollo de la Modificación Puntual propuesta muestran que la generación de nueva movilidad respecto a la situación actual puede ser significativa, ya que la movilidad generada como resultado de la MP casi duplica la actual (actualmente son 827 viajes y se aumenta en 717 viajes nuevos). De acuerdo con los datos anteriormente expuestos, el 75% serán viajes con modos de transporte no motorizados, básicamente caminando dentro del propio núcleo urbano de El Morell.

Se considera que los viajes completamente internos dentro del sector son despreciables, y que los viajes considerados internos son en relación al núcleo de El Morell, de residentes del pueblo que vengán a utilizar los equipamientos y zonas verdes del sector.

De esta manera, el número de viajes que tendrán un impacto sobre las infraestructuras de movilidad de la zona son los 177 viajes en vehículo privado (153 viajes/día en coche y 24 viajes/día en motocicleta). Se considera que estos viajes provendrán únicamente del núcleo urbano de El Morell y de La Pobla de Mafumet..

Incidencia sobre la red viaria

Para calcular el número de vehículos que aportará la MP a la red vial se considera una ocupación media de 1,2 personas por vehículo, de acuerdo con los parámetros de la Encuesta de Movilidad Cotidiana del Camp de Tarragona.

Si consideramos que la MP generará 177 viajes en vehículo privado, de acuerdo con la estimación anterior, esos viajes se traducen en 148 vehículos diarios, de los cuales 127 son en coche y 20 en motocicleta. De esos viajes, los relacionados con el ámbito 1 (63 vehículos) se canalizarán básicamente a través de la Avenida de Tarragona, y los relacionados con el ámbito 2 (84 vehículos) a través de las Rondas de Pau Casals y Joan Maragall.

Así, el número de viajes que la Modificación puntual aporta a la Avenida de Tarragona, considerando que cada vehículo hace dos viajes al día, sería de 32 nuevos vehículos/día, y a las Rondas de Pau Casals y de Joan Maragall serían 42 vehículos/día.

De acuerdo con la distribución horaria de la movilidad expuesta en el punto 2.4 correspondiente a la Encuesta de la Movilidad Cotidiana en el Camp de Tarragona de 2020 para el municipio, la hora punta en un día laborable es entre las 8:00 y las 9:00 de la mañana, con el 12,13% de la movilidad.

Así, en nuestro caso, en hora punta en días laborables tendríamos 4 vehículos nuevos durante la hora punta en la Avenida de Tarragona y 5 vehículos nuevos en las Rondas de Pau Casals y Joan Maragall, considerando tanto coches como motocicletas..

Distribución del tránsito (vehículos/día) originado por la MP

	Viajes	Vehículos/día (1,2 persona/vehículo)	Vehículos/día (considerando ida y vuelta)	Vehículos Hora punta (12,13%)
ámbito 1	76	63	32	4
ámbito 2	101	84	42	5
TOTAL		148	74	9

Dada la poca magnitud del número nuevo de vehículos que la MP aportara a la red viaria urbana del municipio, no se considera que la movilidad generada por la MP tenga una incidencia significativa sobre la red viaria.

Valoración global de la incidencia de la Modificación Puntual

Según los datos obtenidos se concluye que:

- El sector se encuentra con un nivel muy alto de conectividad, tanto en lo que respecta a la red vial para vehículos como a los itinerarios a pie, ya que conecta directamente con la red vial urbana del núcleo de El Morell.
- El principal impacto es el aumento del número de viajes ligados a los nuevos equipamientos: sobre todo en el ámbito 1, donde el CAP será el que genere más movimiento de viajes.
- La mayor parte de los viajes, con diferencia, se realizarán con medios no motorizados ya que los equipamientos y zonas verdes previstas tienen carácter local. Solo el CAP tiene un servicio supramunicipal ya que incluye el municipio de La Pobla de Mafumet, pero por la estructura y continuidad urbana, así como las distancias a recorrer, se considera un solo núcleo urbano.

Como no existe transporte público urbano ni a El Morell ni a la Poble de Mafumet, los viajes en transporte público se consideran inexistentes.

- En cuanto a la red viaria, los viajes se canalizarán principalmente por:
 - Los relacionados con el ámbito 1 por la Avenida de Tarragona: 4 vehículos/hora por punto.
 - Los relacionados con el ámbito 2 por las Rondas de Pau Casals y Joan Maragall: 5 vehículos/hora por punto.
- Dada la poca magnitud de los nuevos vehículos aportados por la MP sobre la red viaria del municipio, se considera que la incidencia de la MP sobre la red viaria será mínima o casi insignificante.
- Solo destacaría, si acaso, la movilidad relacionada con el ámbito 2 ya que es totalmente nueva. Sin embargo, es un sector del municipio con muy poca actividad y, además, la MP prevé mejorar la sección de la vialidad existente, lo que ayudará a dar un buen servicio viario a la nueva movilidad.
- La generación de viajes a pie o en bicicleta no se prevé que genere ningún tipo de problemática respecto al flujo actual de peatones y ciclistas ya que, mayoritariamente, serán internos al núcleo urbano.

5

PROPUESTA DE REDES DE ITINERARIOS GENERALES

5.1. PROPUESTA DE RED BASICA DE ITINERARIOS PARA VEHÍCULOS

De acuerdo con el artículo 12 del Decreto 344/2006, los estudios de Evaluación de la movilidad generada, las figuras de Planeamiento general y sus modificaciones o revisiones que supongan un cambio en la clasificación del suelo deben contener una propuesta de red básica de itinerarios para vehículos.

Tal y como se ha expuesto anteriormente, la red básica de vehículos que da servicio a los sectores ofrece conexión directa con las principales infraestructuras de comunicación territoriales y se basa, principalmente, en la Avenida de Tarragona (ámbito 1) y las Rondas de Pau Casals y Joan Maragall (ámbito 2), las cuales conectan directamente con la carretera T-722 y la TP-7225:

- La TP-7225 llega desde el oeste directamente a una rotonda que canaliza la movilidad hacia el norte a través de la T-722 o Avenida de Valls, hacia el este a través de las Ramblas (ámbito 2 de la MP) y hacia el sur a través de la Avenida de Tarragona (ámbito 1 de la MP).
- La Avenida de Tarragona, justo a la altura del ámbito 1 de la MP, dispone de una rotonda que canaliza los vehículos que llegan de la T-722 y de la T-750 hacia diferentes partes del núcleo urbano del Morell, entre ellos la calle del Camino de la Estación que limita el ámbito 1 por el norte y conecta viariamente también con el ámbito 2.

Así, la red básica para vehículos que dará acceso al ámbito se caracteriza por:

- Ámbito 1: la Avenida de Tarragona que canalizará todos los viajes que lleguen del norte, oeste y sur del núcleo del Morell y de la Pobla de Mafumet. Una parte de estos viajes se pueden canalizar por la calle del Camino de la Estación que limita el ámbito por el norte y dispone de zonas de aparcamiento.
- Ámbito 2: el vial que le da acceso directo es la calle Montoliu a la que se accede por el norte a través de las ramblas y por el sur a través de la calle Montoliu. En un futuro, el Planeamiento municipal vigente prevé que esta calle tenga acceso directo desde la calle Camino de la Estación.
- La calle Camino de la Estación dispone de varias calles que enlazan hacia el norte con Las Ramblas y permite la salida de los vehículos que puedan entrar en este vial desde la Avenida de Tarragona (Avenida de Catalunya, calle de les Creus y calle de la Coma, las tres de doble sentido de la marcha).

(Ver Mapa 10 del Anexo)

5.2. PROPUESTA DE LA RED DE TRANSPORTE COLECTIVO

La propuesta de red de itinerarios para el transporte colectivo no difiera de la existente en la actualidad, ya que se trata de transporte interurbano.

Aunque se considera que este transporte no da servicio a la movilidad generada por la MP, hay que decir que el ámbito 1 tiene una parada de transporte urbano justo en su extremo noroeste, con marquesina, por lo que se considera que podría dar servicio. El ámbito 2 queda a unos 450 m de distancia de la parada (considerando la distancia más larga, hasta el actual edificio de la estación de trenes y siguiendo la vialidad urbana existente). En esta parada paran autobuses a Valls, Tarragona, Reus y al TGV.

(Ver Mapa 11 del Anexo I)

De esta manera, los dos ámbitos quedan a menos de 750 metros de distancia que establece el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de Evaluación de la movilidad generada, como distancia máxima de acceso a las paradas de las líneas de transporte público.

5.3. PROPUESTA DE RED BÁSICA DE ITINERARIOS PARA PEATONES

De acuerdo con el artículo 13 y el artículo 15 del Decreto 344/2006, los estudios de Evaluación de la movilidad generada, las figuras de Planeamiento urbanístico derivado deben contener una propuesta de red básica de itinerarios para peatones.

En el municipio de El Morell, ni en La Pobla de Mafumet, no existe propiamente una red de itinerarios para peatones: solo destaca parte del núcleo antiguo, que es de prioridad para peatones, y el paseo central de las Rondas de Pau Casals y Joan Maragall. Fuera de ahí, la movilidad para peatones transcurre por las aceras y pasos de peatones de la red viaria convencional.

La Modificación Puntual forma parte del suelo urbano del municipio y los dos ámbitos disponen de acceso directo a esta vialidad. El ámbito 2 tiene acceso directo, por el norte, con las Ramblas de Pau Casals y Joan Maragall, y el ámbito 1 se comunica directamente con la Avenida de Tarragona por su lado occidental..

Al mismo tiempo, la MP prevé una dotación de suelo para el Sistema Viario que permita ampliar la sección de la calle Montoliu. Con esta nueva sección debe ser posible crear una acera con las condiciones de movilidad adecuadas para el paso seguro de peatones.

(Ver Mapa 12 del Anexo I)

En cuanto a las intersecciones de los peatones con la calzada, hay que decir que la MP no interviene directamente en los viales con los que limita, solo en la calle Montoliu, en este caso será necesario:

- Prever pasos de peatones en todos los ramales de una intersección.

- Los pasos de peatones contarán con bordillos rebajados o bien pasos de peatones elevados para que las personas con movilidad reducida no tengan dificultades para cruzarlos.
- Los pasos se ubicarán lo más cerca posible de la trayectoria de los peatones para evitar que crucen fuera de los pasos de peatones.

5.4. PROPUESTA DE RED DE ITINERARIOS PARA BICICLETAS

De acuerdo con el artículo 13 y el artículo 17 del Decreto 344/2006, los estudios de Evaluación de la movilidad generada, las figuras de Planificación urbanística derivada deben contener una propuesta de red básica de itinerarios para bicicletas.

La red básica para bicicletas se superpone con la de peatones ya que el municipio no dispone de red específica para bicicletas ni de carril bici, solo existen 500 m de recorrido en la carretera TP-7225 que enlaza con el paseo central de las rondas de Pau Casals y de Joan Maragall.

(Ver Mapa 13 del Anexo I)

5.5. PREVISIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE APARCAMIENTOS

Reservas de aparcamiento para vehículos fuera de la vía pública

El anexo 3 del Decreto 344/2006, de 19 de diciembre, de regulación de los estudios de Evaluación de la movilidad generada, establece las reservas mínimas de aparcamiento para vehículos situados fuera de la vía pública.

Sin embargo, solo se establecen unas reservas mínimas de aparcamiento de vehículos situados fuera de la vía pública para usos de vivienda, estaciones de ferrocarril y estaciones de autobuses interurbanos, pero no para usos de equipamientos ni zonas verdes, que es el caso que nos ocupa.

Aun así, hay que decir que alrededor de los ámbitos existen zonas de aparcamiento suficientes para dar servicio en caso de necesidad:

- En las vías que limitan el ámbito 1 existen aparcamientos en batería en ambos sentidos de la marcha y, además, en la calle del Camino de la Estación hay una zona de aparcamiento público, en la esquina con la calle de la Coma, para unos 17 vehículos.
- En el caso del ámbito 2, la Rambla de Joan Maragall y la propia Calle Montoliu ofrecen dos filas de aparcamientos en batería, así como también las calles que están próximas.

Aparcamientos de vehículos eléctricos

El Real Decreto 1053/2014, sobre recarga de vehículos eléctricos, establece en su disposición adicional primera, las dotaciones mínimas para la recarga del vehículo eléctrico en edificios o aparcamientos de nueva construcción y en las vías públicas.

- En aparcamientos colectivos en edificios de propiedad horizontal, será necesario ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias, de manera que se pueda realizar derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicadas en las plazas de aparcamiento.
- En aparcamientos públicos permanentes, se deberán instalar las instalaciones necesarias para suministrar una Estación de recarga cada 40 plazas.
- En la vía pública, será necesario ejecutar las instalaciones previstas en los Planes de Movilidad Sostenible municipales.

El municipio de El Morell todavía no dispone de Plan de Movilidad Sostenible, por lo que no están previstas este tipo de plazas en las zonas objeto de estudio. A la vez, la PM tampoco establece la necesidad u obligatoriedad de construir aparcamiento público.

Aun así, se podría valorar prever un punto de carga de vehículos eléctricos en la nueva vialidad prevista de la calle Montoliu..

Reservas de aparcamiento para personas con movilidad reducida

El Decreto 135/1995, de 24 de marzo, de desarrollo de la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del Código de accesibilidad, así como el Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el CTE en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, establecen una ratio mínima de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- El Código de accesibilidad establece que se debería aplicar un escalado de una plaza adaptada hasta 70, 2 hasta 100, 3 hasta 150, 4 hasta 200 y a partir de ahí 1 por cada 200 o fracción adicional.
- El Código técnico de la edificación (CTE), por su parte, establece 1 plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida por cada 33 plazas de aparcamiento o fracción.

Así, se propone que, en el momento de desarrollo del proyecto de urbanización del ámbito 2 y de la calle Montoliu, se proponga la dotación de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, así como que se incluya la señalización en calzada de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

Reservas de espacio vinculado a la distribución urbana de las mercancías

El Decreto 344/2006, en el artículo 6.3, especifica que hay que establecer una reserva de plazas de carga y descarga en el espacio público cuando se den las siguientes condiciones:

- En los locales comerciales: 1 plaza por cada 1.000 m² de superficie de venta o 1 plaza por cada 8 establecimientos (usar el valor más restrictivo).
- En oficinas: 1 plaza por cada 2.000 m² de superficie para uso de oficinas.

La Modificación Puntual no prevé suelo comercial o de oficinas, más allá de las estrictamente necesarias para el servicio de los equipamientos, por lo que no se procede a realizar estas reservas.

Reservas de aparcamiento para bicicletas

La determinación y distribución de las reservas mínimas de aparcamientos de bicicletas a ubicar se define por el Decreto 344/2006, de acuerdo con el cual, habría que ubicar dentro del sector un total de 363 aparcamientos para bicicletas.

La siguiente tabla muestra los aparcamientos para bicicletas que debería prever la MP de acuerdo con las determinaciones del Decreto.

Reservas per a aparcaments de bicicletes a la via pública. Decreto 344/2006.

Usos	m2 sostre	Ratio de aparcamientos	Aparcamientos bicicleta Decreto 344/2006	Propuesta
Equipamientos	5.384	1 plazas/100 m ²	269	50
Zonas verdes	9.346	1 plaza/100 m ²	93	25
TOTAL SECTOR			363	75

Sin embargo, este valor se considera sobredimensionado y se propone una dotación inicial de 75 aparcamientos con el compromiso de ampliar la dotación paulatinamente según las necesidades de los equipamientos que finalmente se implanten en la zona. Estos equipamientos se reparten en dos ubicaciones diferentes (825+25) y las zonas verdes también (15+10), de manera que los aparcamientos propuestos se distribuyen en diferentes puntos.

Esta justificación y propuesta de aparcamientos de bicicletas deberá incluirse en los proyectos que se desarrollen en los espacios reservados para nuevos equipamientos públicos..

(Ver Mapa 13 del Anexo I)

5.6. PARAMETROS A CONSIDERAR. SECCIONES DE LOS VIALES

Las calles planificadas en suelo urbanizable se deben adecuar a los parámetros establecidos en el artículo 4 del Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de la movilidad generada, en cuanto a los anchos y pendientes según los itinerarios básicos que se planifiquen y de acuerdo con los siguientes parámetros:

- El ancho mínimo de las calles planificadas como red básica en suelo urbanizable debe ser de 11 metros.
- El ancho mínimo de las calles que se planifiquen en suelo urbanizable por donde pase un itinerario de la red básica de bicicletas debe tener un ancho adicional de 2 metros, siempre que coincida con la red básica de vehículos.

La pendiente máxima para las nuevas calles no debe superar el 8% y solo en casos excepcionales puede llegar hasta el 12%.

- Las pendientes del 8% no serán aceptables para longitudes superiores a 300 metros.
- La pendiente máxima de los itinerarios para bicicletas no puede superar, de manera general, el 5%.

La Modificación Puntual no está obligada a cumplir estas determinaciones ya que no desarrolla suelo urbanizable sino suelo urbano consolidado y no planifica nueva vialidad. De hecho, la única actuación referente al sistema viario se refiere a la ampliación de la sección de la calle Montoliu, que pasa de tener 12,5 m de ancho a tener 25 m.

A la vez, hay que decir que las calles que delimitan el ámbito 1 de la MP disponen de anchos por encima de los 14 m y tienen pendientes por debajo del 5%.

5.7. CONSIDERACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La futura propuesta urbanística que se desarrolle deberá tener en cuenta las principales características del comportamiento diferenciado de las mujeres en lo que respecta a la movilidad. En este aspecto, la MP debería considerar:

- Dotar a la calle Montoliu de una acera con anchura adecuada, mínimo de 2,5 m.
- Sistemas de iluminación que aporten seguridad a los recorridos, principalmente a lo largo de la calle Montoliu y también en los recorridos dentro de las zonas libres del ámbito 1.

5.8. FINANCIAMIENTO DE LAS CARGAS DERIVADAS DE LA MOVILIDAD GENERADA

De acuerdo con el artículo 19 del Decreto 344/2006, el estudio de la Evaluación de la movilidad generada debe incorporar una propuesta de financiación de los diferentes costos generados por el aumento de movilidad debido a la nueva actuación y establecer la obligación de los propietarios, en los términos fijados por la legislación urbanística, de costear y, en su caso, ejecutar la urbanización, así como las infraestructuras de conexión con las redes principales de peatones, bicicletas, circulación de vehículos y transporte público o el reforzamiento de estas, cuando sea necesario como consecuencia de la magnitud de la actuación.

No se prevén costos específicos generados por el aumento de la movilidad debido a la Modificación Puntual, ya que no es necesario ni el incremento de recorridos para peatones ni de plazas de aparcamiento., etc.

Cálculo del déficit del transporte público

Tal y como ya se ha expuesto anteriormente, el desarrollo de la Modificación Puntual no implica un aumento de los servicios de transporte público o colectivo, ya que el ámbito se localiza cerca de las principales líneas de transporte público de Morell, con servicios a niveles supramunicipal y comarcal.

La oferta de trenes que ofrece actualmente el servicio no se verá afectada por el bajo incremento de viajes que generará la Modificación Puntual..

LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN DEL DOCUMENT

Reus, mayo de 2026

TÉCNICO REDACTOR

Marta Ricart y Vilella

Licenciada en Biología

Tràmit ambiental, SCP

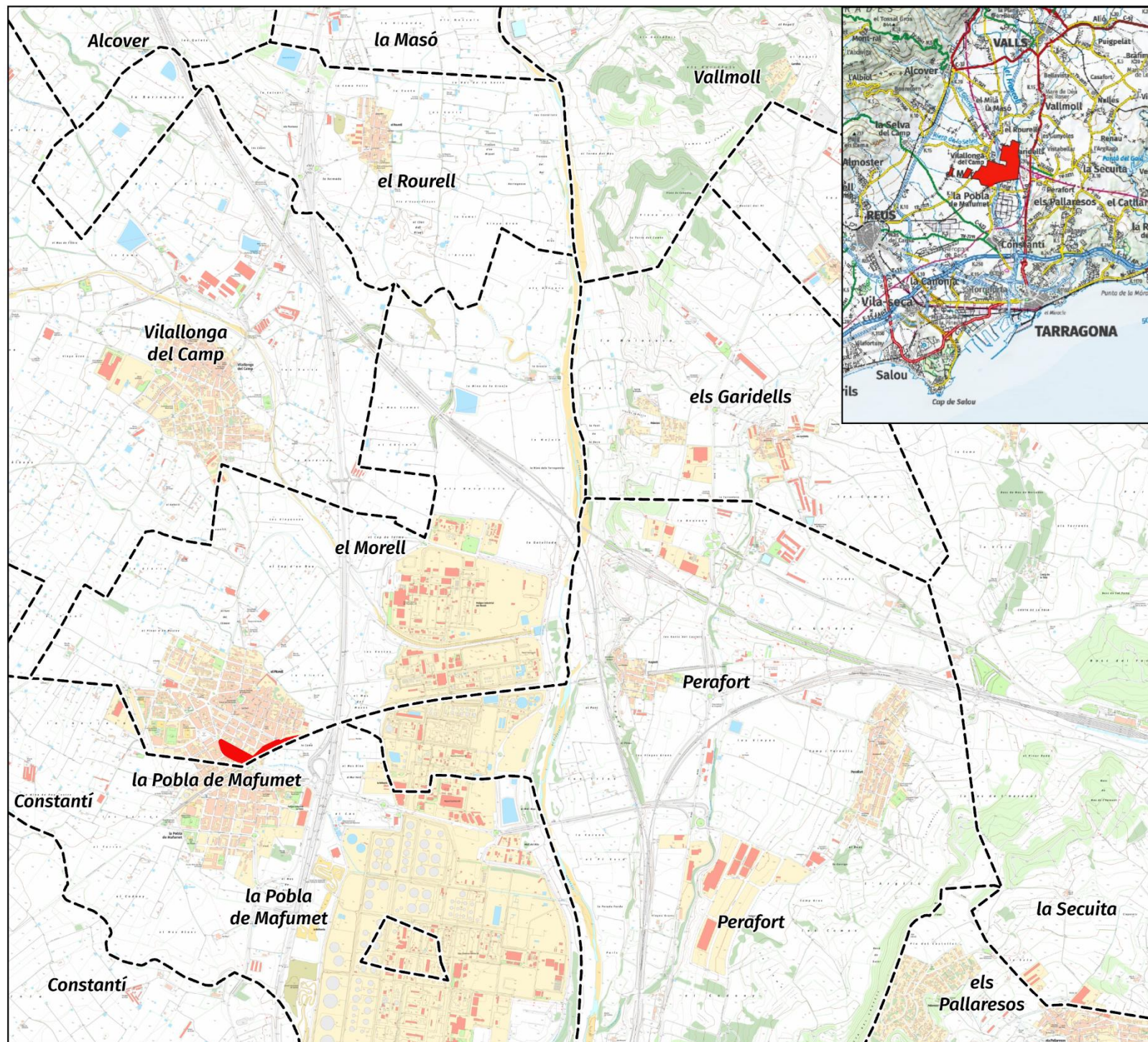
www.tramitconiental.com

info@tramitconiental.com



ANEXO I

CARTOGRAFICO



MAPA 1: LOCALIZACIÓN

LEYENDA

--- Divisió municipal

□ Àmbit d'estudi

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:32.000



MAPA 2: MARCO TERRITORIAL

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TÉCNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
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

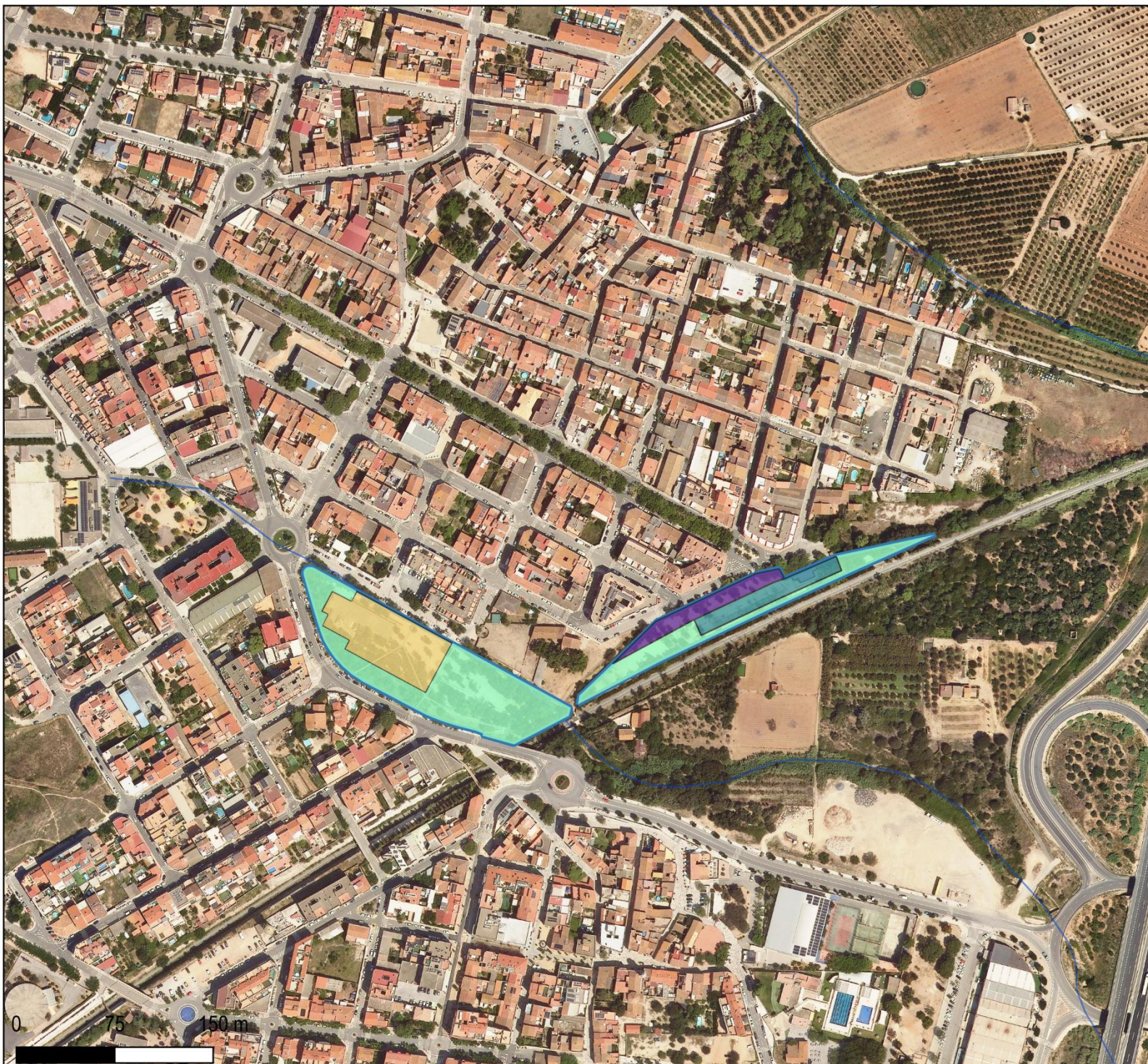
MAPA 3: ESTADO ACTUAL

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:4.000



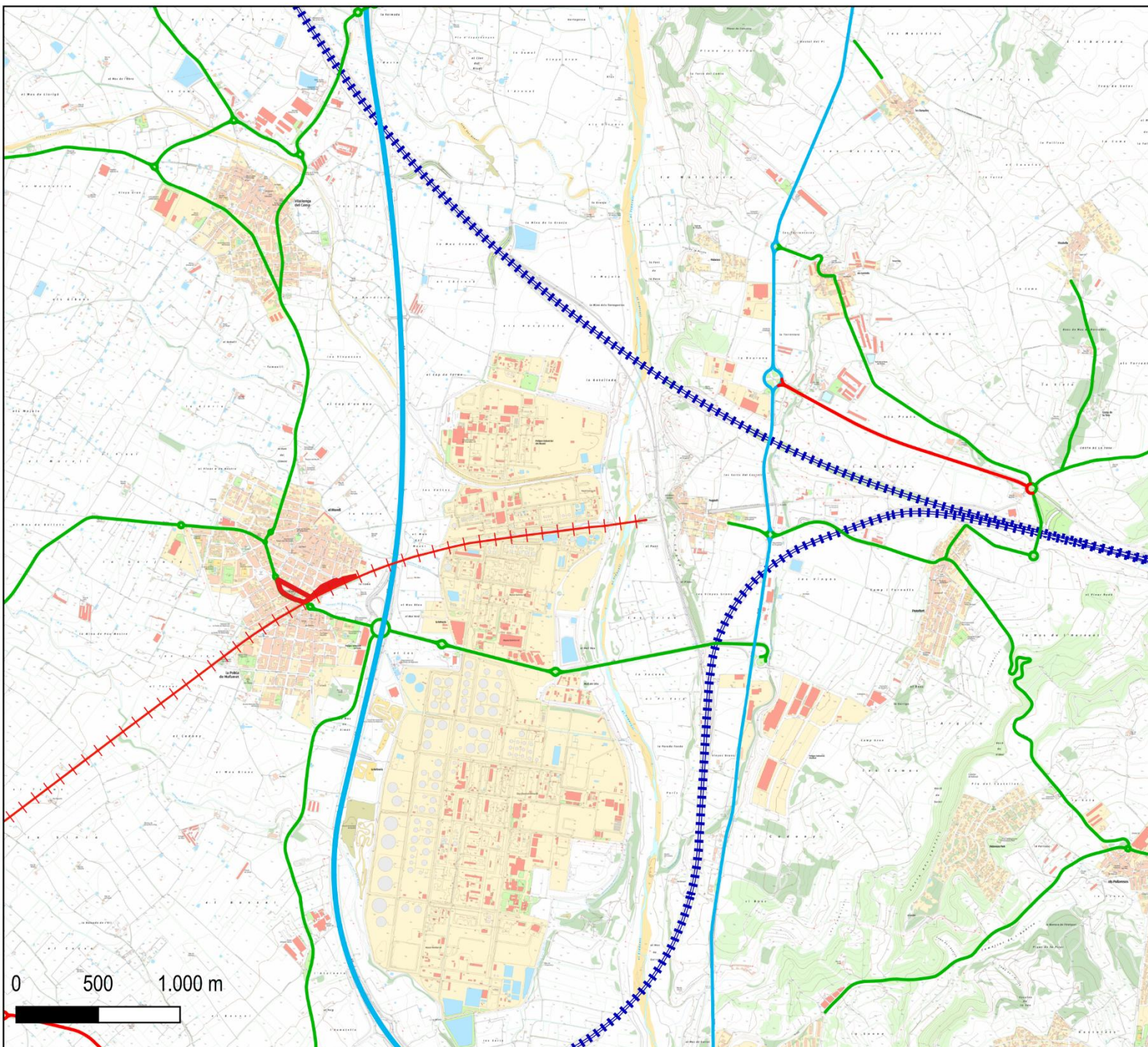
MAPA 5: INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

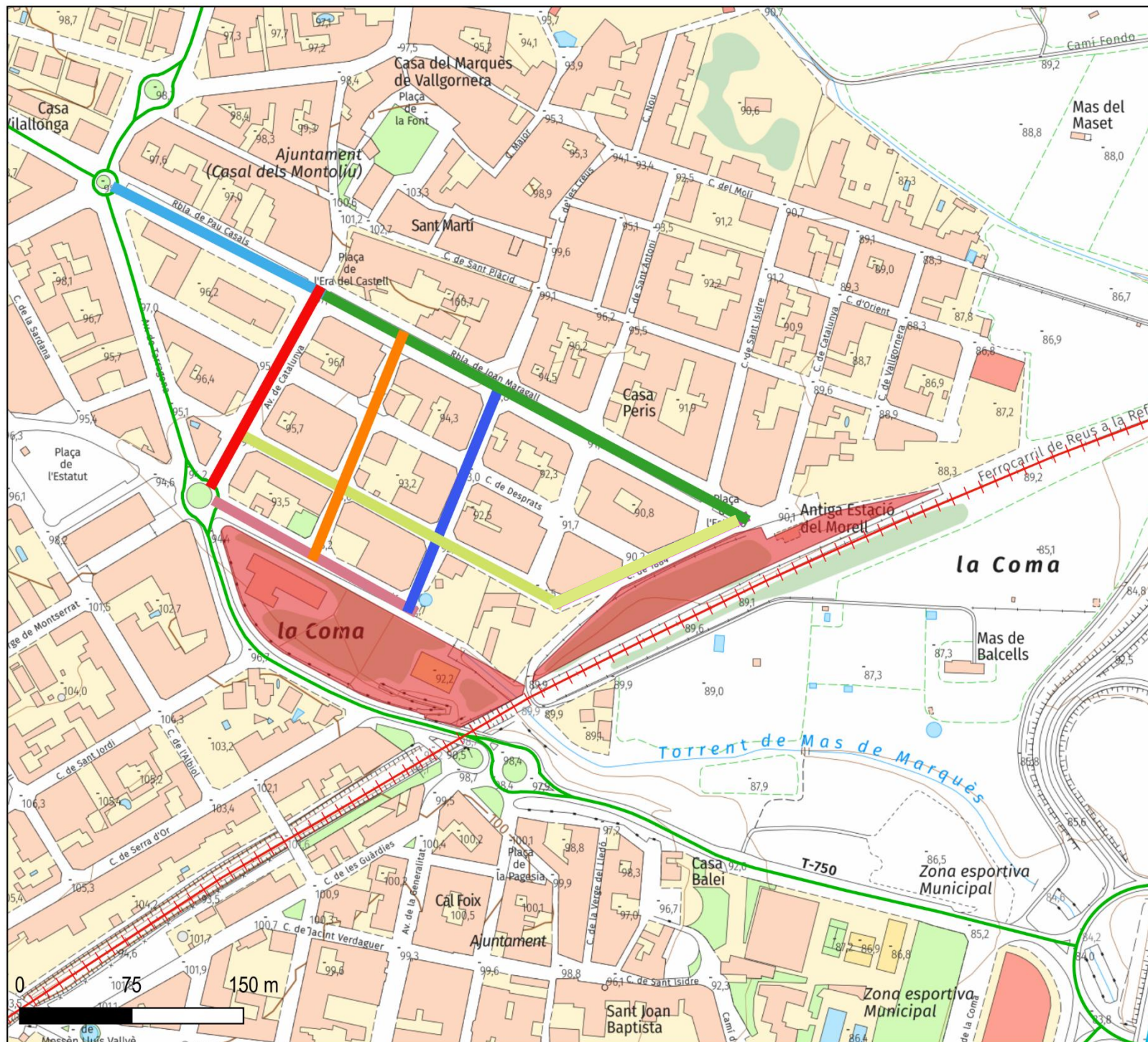
LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:32.000





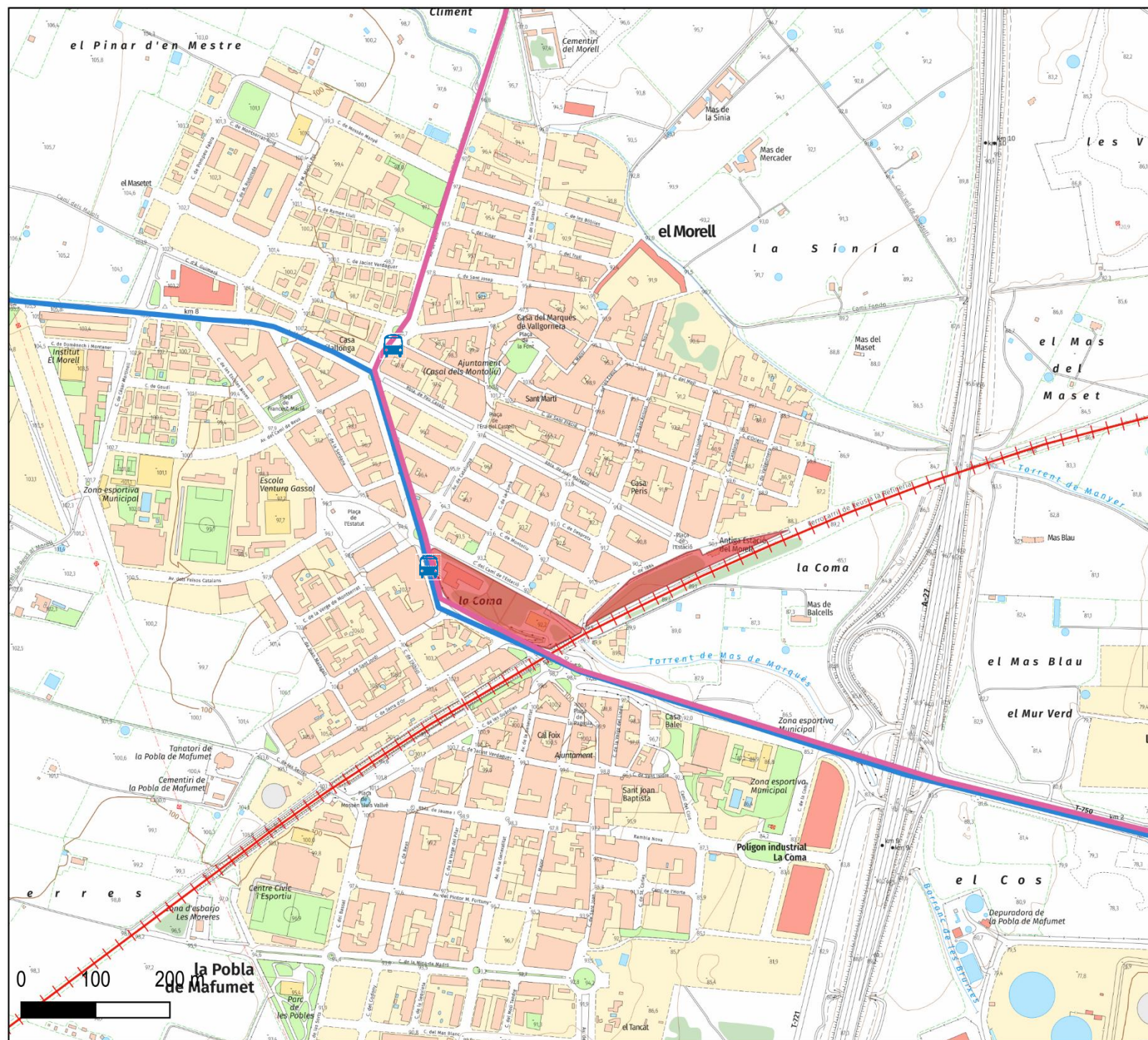
MAPA 6: RED VIARIA URBANA

LEYENDA

- 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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
 Fuente: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referencia de coordenadas:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:3.500



MAPA 7: RED DE TRANSPORTE PUBLICO

LEYENDA

- L1787 Reus -TGV
- L0721 Tarragona-Valls

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:7.000

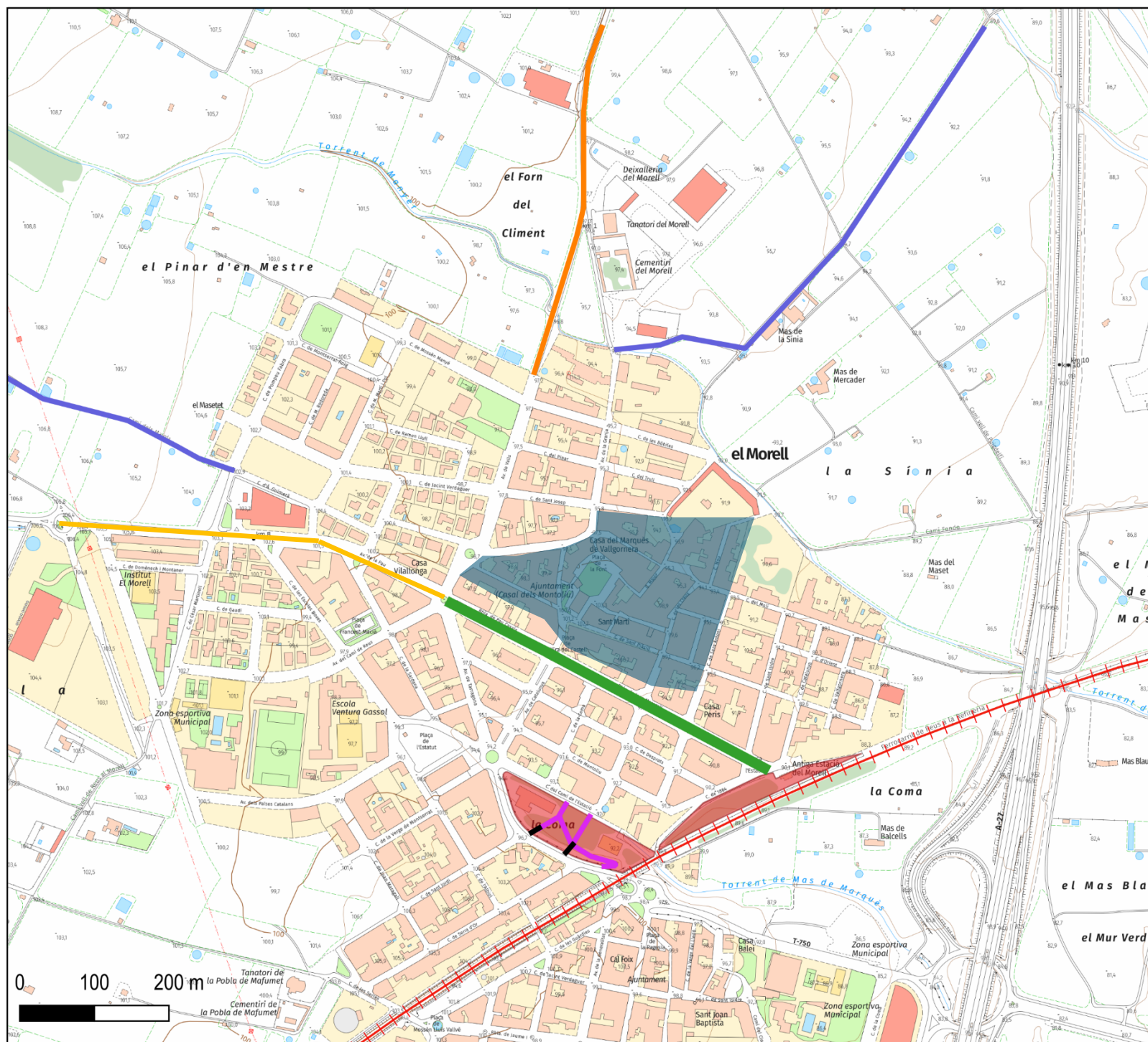
MAPA 8: RED PARA PEATONES

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

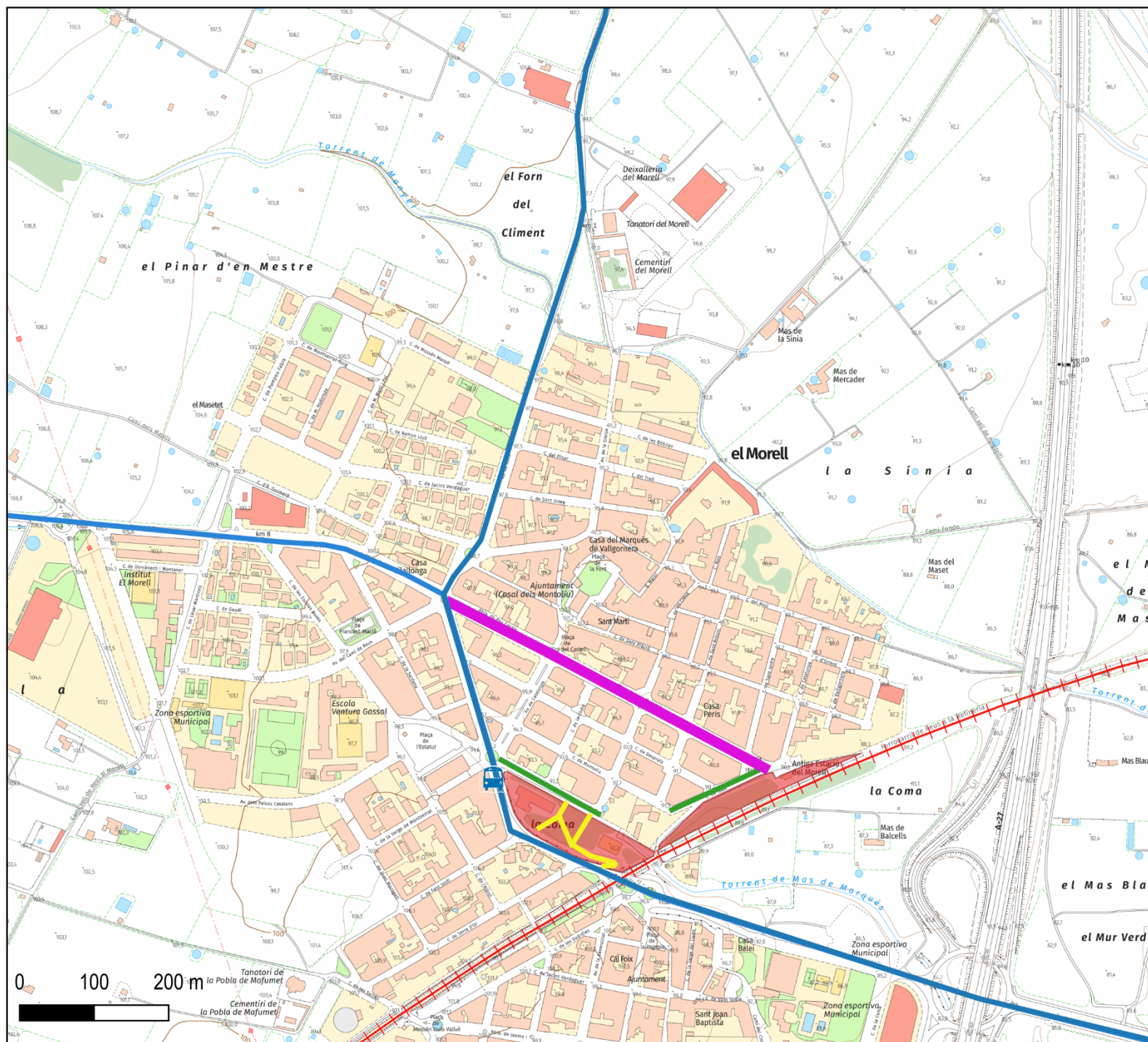
REFERENCIAS TÉCNICAS
 Fuente: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referencia de coordenadas:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000



MAPA 9: ACCESIBILIDAD AL ÀMBITO

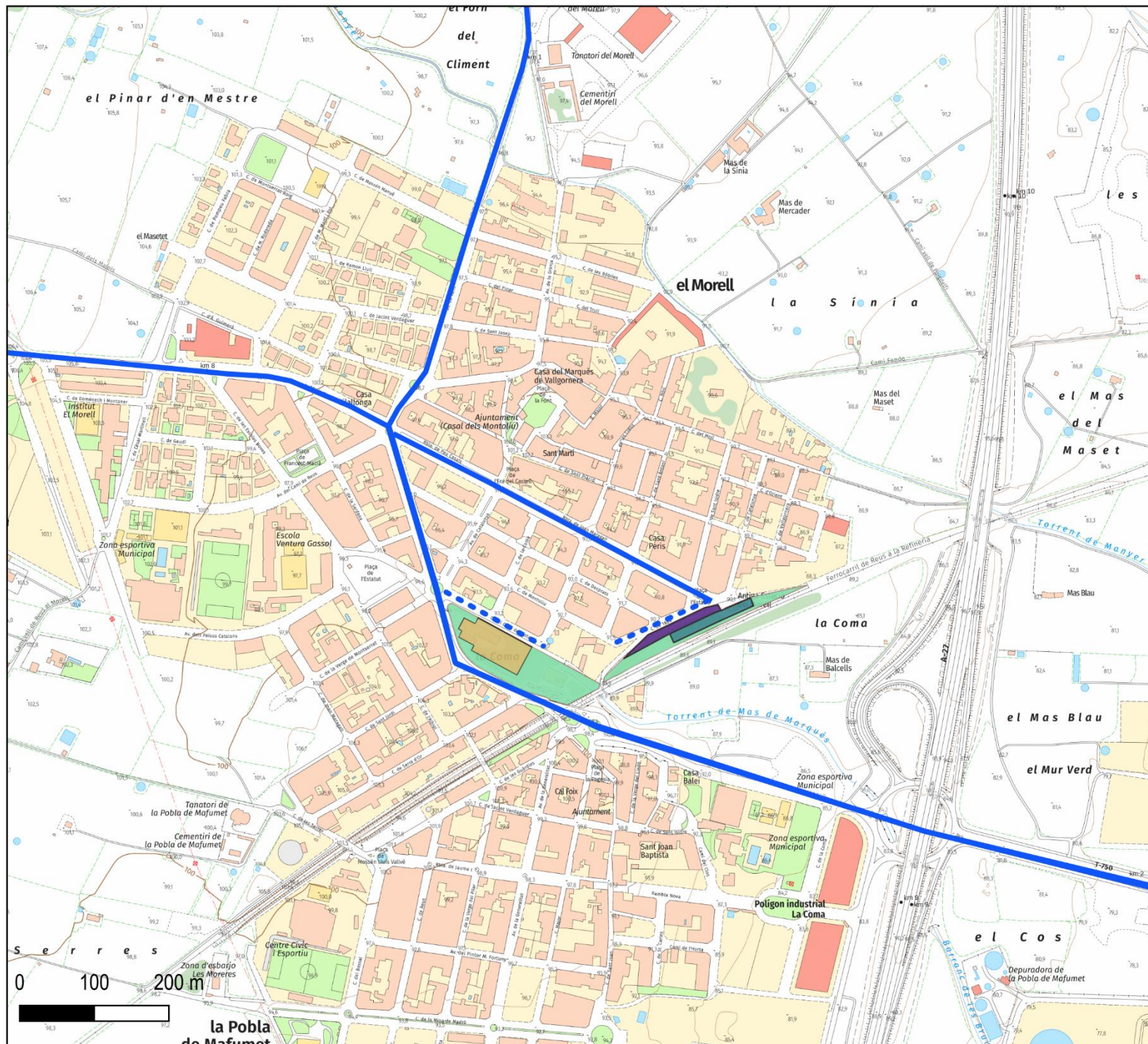
LEYENDA

- Accés motoritzat
- Accés motoritzat, vianants i transport públic
- Accés vianants i motoritzat
- Àmbit
- Casc Antic – prioritat vianants
- Accés vianants



PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
 Fuente: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referencia de coordenadas:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000



MAPA 10: PROPUESTA DE RED BÁSICA PARA VEHICULOS

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TÉCNICAS
 Fuente: Generalitat de Catalunya
 Sistema de referencia de coordenadas:
 ETRS 89 / UTM 31N
 Escala 1:7.000

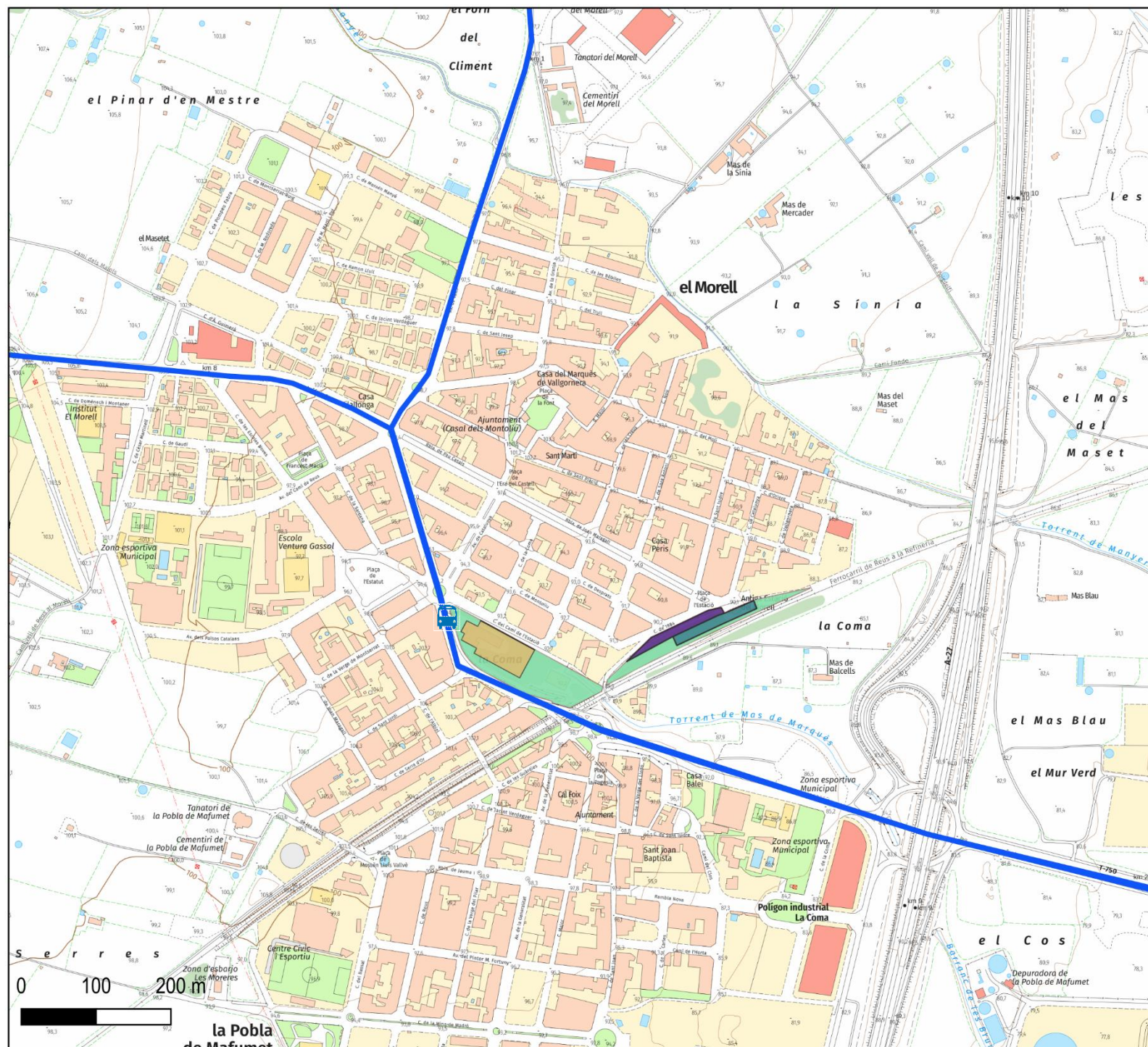
MAPA 11: PROPUESTA DE RED BÁSICA PARA TRANSPORTE PÚBLICO

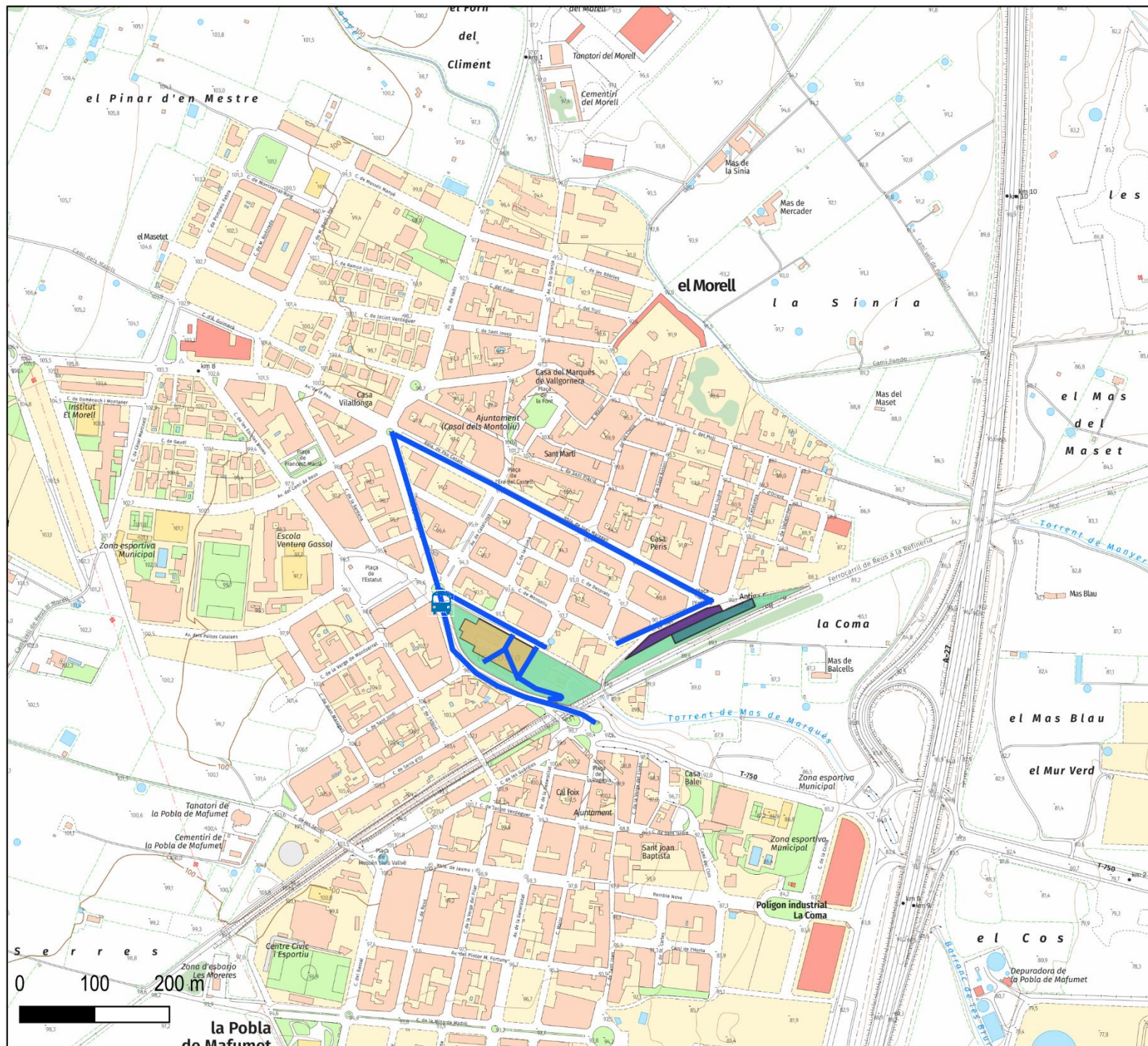
LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:7.000





MAPA 12: PROPUESTA DE RED BASICA PARA PEATONES

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:7.000

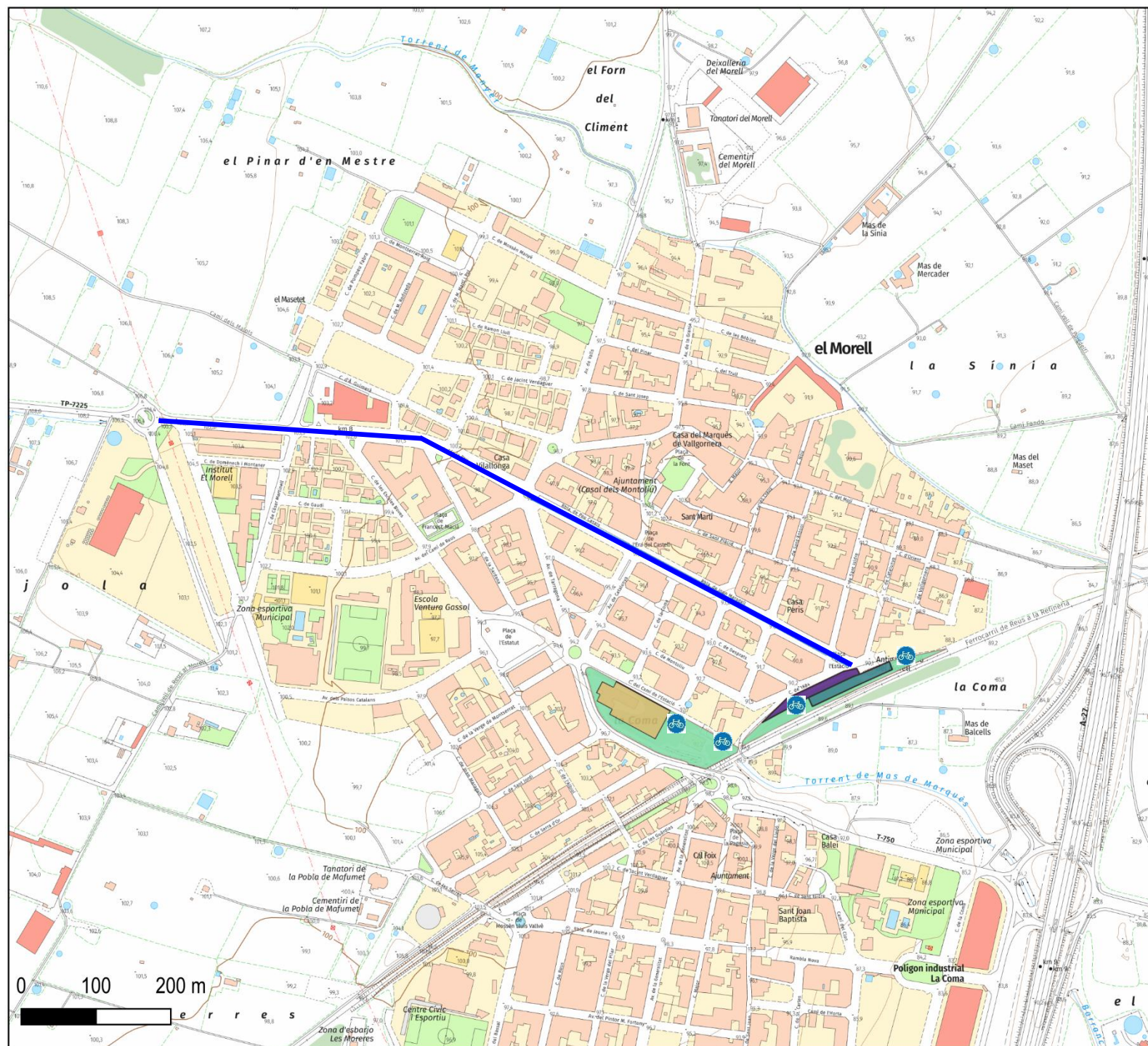
MAPA 13: PROPUESTA DE RED BÁSICA PARA BICICLETAS

LEYENDA

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

PROYECTO:
ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD
GENERADA
MP 14 DE LAS NNSS DE EL MORELL .
CAP I ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN
MAYO 2026

REFERENCIAS TECNICAS
Fuente: Generalitat de Catalunya
Sistema de referencia de coordenadas:
ETRS 89 / UTM 31N
Escala 1:7.000





ANEXO II

FOTOGRAFICO

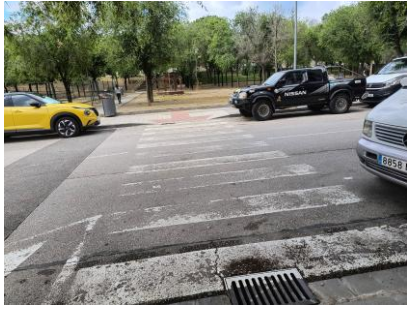
AVINGUDA DE TARRAGONA



VIALES PARA PEATONES EN LOS ESPACIO LIBRES DEL CAP



CALLE CAMÍ DE L'ESTACIÓ



CALLE MONTOLIU I ZONA DE LA ANTIGUA ESTACIÓ





ANEXO III

HORARIOS DE AUTOBÚS

L0597

Reus - Vila-rodona

Vàlid des de 01.01.2026 fins a 30.06.2026

→
NOTES
Av. del Columbari, 2 (marquesina), Vila-rodona
Av. Catalunya, 25 (marquesina), Bràfim
Pl.del Casal (Vilabella), Vilabella
C. Colom - cruïlla ctra. TP-2031, Nulles
L'Argilaga (TV2231 / TV2032), la Secuita
- La Secuita (carrer del Progrés)
C. de Joan Fuster, 7 (marquesina-sentit Tarragona), Perafort
Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna), el Morell
Av. Marià Fortuny (Carrefour), Reus
- Riera Miró (davant estanc sentit EA)
- Riera d'Aragó (Cinemes Palace-marq. urbana)
- Reus - Estació d'autobusos

LLEGENDA

Generic																					
80																					
09.15																					
09.19																					
09.23																					
09.27																					
09.30																					
09.34																					
09.37																					
09.57																					
10.07																					
10.10																					
10.11																					
10.12																					

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

L0597

Reus - Vila-rodona

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

LLEGENDA

Generic																					
80																					
18.30																					
18.31																					
18.33																					
18.35																					
18.45																					
18.59																					
19.08																					
19.12																					
19.14																					
19.19																					
19.21																					
19.27																					

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

L0721

Tarragona - Valls per interior

Vàlid des de 01.01.2026 fins a 30.06.2026

→	Generic																							
NOTES	I16	I18	I19	R8	R0	R2	I19	R8	I16	R8	R0	R2	I16	I18	R8	I16	R8	I19	R8	R0	R8	I18	R8	
Valls - Estació d'autobusos, Valls					I06.50						I09.00	I09.00		I10.15						I12.55				
Vallmoll Paradís N-240 (marquesina sentit Tgna), Vallmoll											I09.07	I09.07		I10.22										
- Av. Coronel Oller (marquesina sentit Tgna)												I09.08	I09.08		I10.23									
- Av. Catalunya (marquesina sentit Tgna)												I09.09	I09.09		I10.24									
Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcover					07.05																			
ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep, el Milà					07.11																			
- El Milà (cruïlla ctra. T-722)																								
Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell), la Masó			06.50		07.15						09.14	09.14		10.30	10.30						13.03		13.25	
Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre civic), el Rourell			06.51		07.18						09.16	09.16		10.31	10.31						13.09		13.28	
Ctra. de Valls (marquesina centre recreatiu), Vilallonga del Camp			07.00		07.21						09.18	09.18		10.33	10.33						13.11		13.31	
- C. del Morell	06.05						08.00	08.15					09.35			11.10		12.00						
Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina)	06.06	07.01			07.22		08.01	08.16			09.20	09.20	09.36	10.35	10.35	11.11		12.01			13.13	13.31	13.33	
Av. Valls - C. St. Rafael (marquesina sentit Tgna), el Morell	06.08	07.03			07.24		08.05	08.20			09.24	09.24	09.39	10.37	10.38	11.15		12.04			13.15	13.34	13.35	
- Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna)	06.09	07.04			07.25		08.06	08.21			09.26	09.26	09.41	10.39	10.40	11.16		12.06			13.17	13.36	13.37	
Av. Generalitat (marquesina), la Pobla de Mafulmet	06.11	07.06			07.27		08.08	08.23			09.28	09.28	09.43	10.40	10.42	11.18		12.08			13.19	13.38	13.38	
- Av. Tarragona (marquesina)	06.13		07.07		07.28		08.09	08.24			09.30	09.30	09.45	10.42	10.44	11.20		12.10			13.21	13.40	13.40	
C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí	06.20	06.55	07.15	07.20	07.35	07.35	08.15	08.25	08.50	09.20	09.37	09.37	09.52	10.47	10.51	11.25	11.30	12.17	12.20	13.28	13.47	13.45	14.30	
- C. Sant Pere, 18 (marquesina)	06.21	06.56	07.16	07.21	07.37	07.37	08.17	08.27	08.51	09.21	09.38	09.38	09.53	10.48	10.52	11.26	11.31	12.18	12.21	13.30	13.50	13.48	14.31	
- C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles)	06.25	07.00	07.21	07.25	07.41	07.41	08.21	08.31	08.55	09.25	09.42	09.42	09.57	10.52	10.56	11.30	11.36	12.22	12.26		13.52	13.52	14.34	
- C. Centelles (marquesina darrera institut)	06.26	07.01	07.22	07.26	07.43	07.43	08.23	08.33	08.56	09.26	09.43	09.43	09.58	10.53	10.57	11.31	11.37	12.23	12.27		13.53	13.53	14.36	
- C. Major (marquesina sortida poble)	06.27	07.02	07.23	07.27	07.45	07.45	08.25	08.35	08.57	09.27	09.44	09.44	09.59	10.55	10.58	11.32	11.38	12.24	12.28	13.32	13.54	13.55	14.38	
Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1>, Tarragona											I09.48													
- Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Tgna)	I06.30	I07.05	I07.26	I07.30	I07.48	I07.48	I08.28	I08.38	I09.00	I09.30	I09.56	I09.47	I10.02	I10.58	I11.01	I11.35	I11.41	I12.27	I12.31	I13.35	I13.57	I13.58	I14.40	
- Pol. Ind. Riu Clar (C. de la Plata - sentit Tgna)	I06.31	I07.06	I07.27	I07.31	I07.49	I07.49	I08.29	I08.39	I09.01	I09.31	I09.58	I09.48	I10.03	I10.59	I11.02	I11.36	I11.42	I12.28	I12.32	I13.37	I13.58	I14.00	I14.41	
- N-240 marquesina zona educacional (sentit Tgna)	I06.35	I07.10	I07.31	I07.35	I07.53	I07.53	I08.33	I08.43	I09.05	I09.35	I10.03	I09.53	I10.08	I11.04	I11.06	I11.41	I11.46	I12.33	I12.36	I13.42	I14.03	I14.05	I14.45	
- C. de Josep M. Vives Sales, s/n (Carní de l'Àngel)	I06.37	I07.12	I07.33	I07.38	I07.55	I07.55	I08.35	I08.45	I09.07	I09.38	I10.05	I09.55	I10.10	I11.06	I11.08	I11.43	I11.48	I12.35	I12.38	I13.45	I14.05	I14.07	I14.47	
- Tarragona - Estació d'autobusos	I06.40	I07.15	I07.40	I07.40	I08.00	I08.00	I08.40	I08.50	I09.10	I09.40	I10.10	I10.00	I10.15	I11.10	I11.10	I11.50	I11.50	I12.40	I12.40	I13.50	I14.10	I14.10	I14.50	
→	Generic																							
NOTES	I16	I18	R8	R0	R2	I19	R8	I16	R8	I19	R0	R8	I18	R0	R8	I16	I18	R8	I18					
Valls - Estació d'autobusos, Valls					I15.55									I19.30				I20.35						
Vallmoll Paradís N-240 (marquesina sentit Tgna), Vallmoll					16.00													20.40						
- Av. Coronel Oller (marquesina sentit Tgna)					16.02													20.42						
- Av. Catalunya (marquesina sentit Tgna)					16.03													20.43						
Pl. del Portal - pg. de l'Estació (marquesina), Alcover				15.30																				
ctra. del Milà TV-7221 - C. Sant Josep, el Milà				15.38																				
- El Milà (cruïlla ctra. T-722)																								
Ctra. Vallmoll - T751 (marquesina sentit Rourell), la Masó			15.42	16.07	16.20										19.37			20.47	21.20					
Pl. St. Jordi, 2 (marquesina centre civic), el Rourell			15.44	16.09	16.21										19.45			20.49	21.21					
Ctra. de Valls (marquesina centre recreatiu), Vilallonga del Camp			15.48	16.13	16.24										19.48			20.53	21.24					
- C. del Morell	14.20	15.05					16.45	17.45		18.45			19.25	19.35			20.40			21.40				
Ctra. Valls - C. Sants Abdó i Senen (marquesina)	14.21	15.06		15.50	16.15	16.25	16.46	17.46		18.46			19.26	19.36	19.50		20.41	20.55	21.26	21.41				
Av. Valls - C. St. Rafael (marquesina sentit Tgna), el Morell	14.23	15.08		15.52	16.17	16.28	16.48	17.48		18.48			19.28	19.38	19.52		20.43	20.57	21.28	21.43				
- Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna)	14.25	15.10		15.54	16.18	16.30	16.50	17.50		18.50			19.30	19.40	19.53		20.45	20.58	21.29	21.45				
Av. Generalitat (marquesina), la Pobla de Mafulmet	14.27	15.12		15.56	16.20	16.32	16.52	17.52		18.52			19.32	19.42	19.55		20.47	21.00	21.31	21.47				
- Av. Tarragona (marquesina)	14.28	15.13		15.58	16.21	16.34	16.53	17.53		18.53			19.33	19.43	19.56		20.48	21.01	21.32	21.48				
C. Sant Pere davant C. St. Vicenç (marquesina), Constantí	14.32	15.17	15.20	16.02	16.25	16.39	16.57	17.30	17.57	18.20	18.57	19.30	19.37	19.47	20.00	20.20	20.52	21.05	21.36	21.52				
- C. Sant Pere, 18 (marquesina)	14.33	15.18	15.21	16.03	16.26	16.41	16.58	17.31	17.58	18.21	18.58	19.32	19.38	19.48	20.03	20.21	20.53	21.06	21.39	21.53				
- C. Joan Maragall (marquesina - Barri Centelles)	14.38	15.23	15.25		16.29	16.43	17.03	17.34	18.03	18.24	19.03	19.36	19.43	19.53	20.07	20.25	20.58	21.11	21.43	21.58				
- C. Centelles (marquesina darrera institut)	14.40	15.25	15.26		16.31	16.45	17.05	17.36	18.05	18.26	19.05	19.38	19.45	19.55	20.08	20.26	21.00	21.12	21.44	22.00				
- C. Major (marquesina sortida poble)	14.42	15.27	15.28	16.05	16.33	16.47	17.07	17.38	18.07	18.28	19.07	19.40	19.47	19.57	20.10	20.27	21.02	21.14	21.45	22.02				
Pol. Ind. Riu Clar (C. Granit, 27 Fund. Estela) <1>, Tarragona																								
- Pol. Ind. Riu Clar (c. del Coure sentit Tgna)	I14.45	I15.30	I15.30	I16.08	I16.36	I16.50	I17.10	I17.40	I18.10	I18.30	I19.10	I19.43	I19.50	I20.00	I20.13	I20.30	I21.05	I21.17	I21.50	I22.05				
- Pol. Ind. Riu Clar (C. de la Plata - sentit Tgna)	I14.46	I15.31	I15.31	I16.10	I16.37	I16.51	I17.11	I17.41	I18.11	I18.31	I19.11	I19.44	I19.51	I20.01	I20.14	I20.31	I21.06	I21.18	I21.51	I22.06				
- N-240 marquesina zona educacional (sentit Tgna)	I14.51	I15.36	I15.35	I16.16	I16.41	I16.55	I17.16	I17.45	I18.17	I18.35	I19.17	I19.50	I19.55	I20.07	I20.20	I20.35	I21.12	I21.23	I21.55	I22.12				
- C. de Josep M. Vives Sales, s/n (Carní de l'Àngel)	I14.53	I15.38	I15.37	I16.18	I16.43	I16.57	I17.18	I17.47	I18.19	I18.37	I19.19	I19.52	I19.57	I20.09	I20.22	I20.37	I21.14	I21.25	I21.57	I22.14				
- Tarragona - Estació d'autobusos	I15.00	I15.45	I15.40	I16.25	I16.50	I17.00	I17.25	I17.50	I18.25	I18.40	I19.25	I19.58	I20.00	I20.15	I20.30	I20.40	I21.20	I21.30	I22.00	I22.20				

LLEGENDA

116 Feiners	62 Dissabtes feiners	68 Diari	I Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos
60 De dilluns a divendres feiners	63 Festius	16 Parada a Fund. Estela només dies obertura del centre	

L1787

Reus - Estació del Camp de Tarragona

Vàlid des de 01.01.2026 fins a 30.06.2026

→

NOTES

Estació del Camp de Tarragona, la Secuïta

Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), el Morell

Av. Marià Fortuny (parada urbana Constantí 2), Reus

- Av. Marià Fortuny, 2 (parada urbana)

- Av. President Macià (Fumeral)

- Reus - Estació d'autobusos

LLEGENDA

De dilluns a divendres feiners

Diari

Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

Genèric																					
00	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05		
06.00	07.00	08.00	09.00	10.30	11.30	12.30	13.30	15.00	16.00	16.30	17.30	18.30	19.30	20.30	21.30	22.00	22.45				
06.11	07.11	08.11	09.11	10.41	11.41	12.41	13.41	15.11	16.11	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41	21.41	22.11	22.46				
06.25	07.25	08.25	09.25	10.55	11.55	12.55	13.55	15.25	16.25	16.55	17.55	18.55	19.55	20.55	21.55	22.25	23.10				
06.26	07.26	08.26	09.26	10.56	11.56	12.56	13.56	15.26	16.26	16.56	17.56	18.56	19.56	20.56	21.56	22.26	23.11				
06.28	07.28	08.28	09.28	10.58	11.58	12.58	13.58	15.28	16.28	16.58	17.58	18.58	19.58	20.58	21.58	22.28	23.13				
06.30	07.30	08.30	09.30	11.00	12.00	13.00	14.00	15.30	16.30	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	22.30	23.15				

L1787

Reus - Estació del Camp de Tarragona

←

NOTES

Reus - Estació d'autobusos, Reus

- Av. President Macià (parada urbà Pablo Picasso 1)

- Av. Marià Fortuny, 1 (parada urbana)

- Av. Marià Fortuny (parada urbana Constantí 1)

Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Tgna), el Morell

Estació del Camp de Tarragona, la Secuïta

LLEGENDA

De dilluns a divendres feiners

Diari

Els trajectes dins de la mateixa població no estan permesos

Genèric																					
00	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05			
05.30	06.30	07.30	08.30	10.00	11.00	12.00	13.00	14.30	15.30	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	21.30	22.00				
05.32	06.32	07.32	08.32	10.02	11.02	12.02	13.02	14.32	15.32	16.02	17.02	18.02	19.02	20.02	21.02	21.32	22.02				
05.34	06.34	07.34	08.34	10.04	11.04	12.04	13.04	14.34	15.34	16.04	17.04	18.04	19.04	20.04	21.04	21.34	22.04				
05.35	06.35	07.35	08.35	10.05	11.05	12.05	13.05	14.35	15.35	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05	21.05	21.35	22.05				
05.46	06.46	07.46	08.46	10.16	11.16	12.16	13.16	14.46	15.46	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16	21.16	21.46	22.16				
06.00	07.00	08.00	09.00	10.30	11.30	12.30	13.30	15.00	16.00	16.30	17.30	18.30	19.30	20.30	21.30	22.00	22.30				