

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

PLA DE MILLORA URBANA
PMU-1 "L'ALFORJA" CAMBRILS (Baix Camp)



JUNY 2018

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	1
1.1. PRESENTACIÓ.....	1
1.2. LEGISLACIÓ I JUSTIFICACIÓ	1
1.3. OBJECTIUS I ESTRUCTURA DE L'ESTUDI.....	1
2. DADES BÀSIQUES DE MOBILITAT EN EL SECTOR D'ESTUDI	3
2.1. MARC TERRITORIAL I SECTOR D'ESTUDI.....	3
2.2. ASPECTES SOCIOECONÒMICS.....	5
2.3. ASPECTES URBANÍSTICS	8
2.4. ESTUDIS I PLANS DE MOBILITAT	10
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	11
3.1. DEFINICIÓ DE LES XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS.....	11
4. MOBILITAT OBLIGADA DEL MUNICIPI.....	33
4.1. MOTORITZACIÓ.....	33
4.2. DESPLAÇAMENTS OBLIGATS PER MOTIUS LABORALS O D'ESTUDI.....	34
4.3. DESPLAÇAMENTS OBLIGATS PER MITJÀ DE TRANSPORT	37
4.4. REPARTIMENT MODAL	39
5. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA	41
5.1. PROPOSTA DEL PLA DE MOBILITAT URBANA	41
5.2. ESTIMACIÓ DEL NOMBRE DE VIATGES GENERATS.....	44
5.3. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS.....	44
5.4. ESTIMACIÓ DE LES EMISSIONS GEH	45
6. PROPOSTA DE LES XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT	48
6.1. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	49
6.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.....	51
6.3. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	52
6.4. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU EN SUPERFÍCIE ...	54
7. RESERVA D'ESPAI PER CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES	56
8. CARTOGRAFIA	57
9. ANNEX	58
9.1. LEGISLACIÓ	58
9.2. BIBLIOGRAFIA	58

Índex de taules

Taula 1. Evolució de la població al municipi	5
Taula 2. Creixement de la població, mitjana anual 2001 – 2011 (taxes per mil habitants).	5
Taula 3. Població estacional ETCA a Cambrils i municipis de la comarca. Any 2016	6
Taula 4. Habitatges i tipus al municipi. Any 2011 (%)	6
Taula 5. Grandària de les llars de Cambrils. Any 2011	6
Taula 6. Valor afegir brut (VAB). Base 2010. Per sectors (%). Any 2014	7
Taula 7. Tipologia d'empreses (%). Tercer trimestre 2017	7
Taula 8. Població ocupada per sector (%). Primer trimestre 2018.....	7
Taula 9. Establiments turístics al municipi de Cambrils (2016)	7
Taula 10. Evolució de l'IdM (vehicles per 1.000 habitants) 2006-2012.....	33
Taula 11. Desplaçaments obligats del municipi de Cambrils, Any 2011. (Persones que es desplacen).....	34
Taula 12. Superfícies i usos de la proposta de zonificació del PMU.....	42
Taula 13. Estimació del repartiment modal a l'àmbit.....	45
Taula 14. Evolució de 2005 a 2010 de les emissions de GEH per sectors (tCO ₂ eq)	46
Taula 15. Reserves de places d'aparcament a l'àmbit segons el POUM i el PMU	50

Índex d'imatges

Imatge 1. Plànol de situació de l'àmbit en el municipi.....	3
Imatge 2. Ortofotomatge de l'àmbit del PMU	4
Imatge 3. Plànol del planejament vigent a Cambrils	8
Imatge 4. Fitxa del sector PMU-1 "l'Alforja" al POUM de Cambrils	9
Imatge 5. Plànol de la trama urbana consolidada de Cambrils.....	9
Imatge 6. Plànol de la xarxa de carreteres principals del municipi i seu entorn.....	11
Imatge 7. Plànol de la xarxa viària i jerarquització actual entorn l'àmbit del pla	12
Imatge 8. Plànol de la proposta de la xarxa viària bàsica del municipi (POUM Cambrils)	12
Imatge 9. Plànol de la ubicació dels punts d'aforament automàtic de la campanya realitzada 2010.....	13
Imatge 10. Gràfic de l'evolució horària del trànsit al punt 4	13
Imatge 11. Plànol de la ubicació dels punts d'aforament manual de la campanya realitzada 2010.....	14
Imatge 12. Plànol de les intensitats de vehicles a les principals vies urbanes de Cambrils (hora punta matí)	14
Imatge 13. Fotografia de l'antiga N-340 (Av. del Baix Camp) , abans de l'inici de les obres del nou pont.	15
Imatge 14. Fotografia del nou pont actualment en construcció (extrem sud-oest de l'àmbit)	15
Imatge 15. Fotografia de l'Av. del Baix Camp, rotonda amb C/de la Creu (est de l'àmbit)	16
Imatge 16. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida abans de les obres (oest de l'àmbit)	16
Imatge 17. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida, actualment en obres	17
Imatge 18. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida, passat l'àmbit (més al nord)	17
Imatge 19. Fotografia del c/ de la Creu (a l'esquerra de la imatge l'àmbit del PMU)	18
Imatge 20. Fotografia del c/ de Pere Moretó (a la dreta de la imatge l'àmbit del PMU)	18
Imatge 21. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils pel Transport privat.....	19
Imatge 22. Plànol de les línies de transport urbà de Cambrils.....	20
Imatge 23. Plànol de les línies de bus urbà de Cambrils – modificades per obres al pont de l'antiga N-340	20
Imatge 24. Plànol de la cobertura del transport públic al municipi	21
Imatge 25. Horari de les línies de bus urbà (hivern 2018) a Cambrils	21
Imatge 26. Horari de les línies de bus urbà (Estiu 2017) a Cambrils	22
Imatge 27. Plànol de les línies de bus interurbà a Cambrils	23
Imatge 28. Horaris de la línia Cambrils - Tarragona	23
Imatge 29. Horari de la línia Cambrils - Reus	24
Imatge 30. Horari de la línia NT-4 Pineda – Salou - Cambrils	24
Imatge 31. Horari de la línia Aeroport de Reus – Pineda – Faro – Salou – Cambrils	25
Imatge 32. Ubicació de la parada de l'Estació d'Autobusos de Cambrils	26
Imatge 33. Fotografia de parada de bus a l'Avinguda d'Adelaida	27
Imatge 34. Plànol de les parades de transport públic més properes a l'àmbit i radi de cobertura (300m).....	28
Imatge 35. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils pel Transport públic	29
Imatge 36. Plànol de la xarxa de bicicleta a Cambrils.....	29
Imatge 37. Plànol de rutes a peu i bici per Cambrils entorn l'àmbit	30
Imatge 38. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils per bicicletes.....	31
Imatge 39. Plànol de la zona de vianants a Cambrils	32
Imatge 40. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils per a vianants	32
Imatge 41. Gràfic de la distribució del parc de vehicles al municipi (any 2016)	33
Imatge 42. Gràfic de l'evolució de l'índex de motorització (2006-2012).....	33
Imatge 43. Gràfic de les principals destinacions per desplaçaments generats a fora de Cambrils per raó de treball.....	35
Imatge 44. Gràfic de la tipologia dels desplaçaments feiners a Cambrils	35
Imatge 45. Gràfic dels principals fluxos externs.....	36

Imatge 46. Gràfic dels motius de desplaçament segons el mitjà de transport dels no residents	36
Imatge 47. Desplaçaments generats (intramunicipals) a Cambrils. Any 2011, per mitjà de transport i gènere.....	37
Imatge 48. Desplaçaments intermunicipals a fora de Cambrils (generats). Any 2011, per transport i gènere.....	38
Imatge 49. Desplaçaments intermunicipals des de fora de Cambrils (atrets).Any 2011, per transport i gènere.....	38
Imatge 50. Gràfic dels mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament.....	39
Imatge 51. Gràfic de la distribució horària dels desplaçaments segons el motiu.....	39
Imatge 52. Repartiment modal per raó de treball a Cambrils (2011)	40
Imatge 53. Repartiment modal per raó d'estudi a Cambrils (2011).....	40
Imatge 54. Plànol de la zonificació del PMU-1 "l'Alforja".....	41
Imatge 55. Plànol de la proposta d'ordenació del PMU-1 "l'Alforja"	42
Imatge 56. Plànol de les seccions i tipus de vials del PMU (criteris d'urbanització).....	43
Imatge 57. Viatges generats/dia pels diferents usos segons Decret 344/2006.....	44
Imatge 58. Càlcul del nombre de desplaçaments del PMU	44
Imatge 59. Desplaçaments generats per mode de transport al sector d'estudi	45
Imatge 60. Gràfic de les emissions GEH àmbit PAES Cambrils per sectors. Any 2005	46
Imatge 61. Dimensions mínimes de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda en línia amb accés des del pas de vianants	51
Imatge 62. Conversió places mínimes d'aparcament.	52
Imatge 63. Estimació del nombre d'aparcaments de bicicletes a l'àmbit	53
Imatge 64. Dimensions bàsiques (en metres) d'aparcaments tipus U-invertida	54
Imatge 65. Dimensions bàsiques d'aparcaments amb suport de roda, configuració alterna (en metres) ...	54

1. INTRODUCCIÓ

1.1. PRESENTACIÓ

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en el sector d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El present document té per objecte, realitzar l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla de Millora Urbana PMU-1 "l'Alforja" al municipi de Cambrils (Baix Camp).

1.2. LEGISLACIÓ I JUSTIFICACIÓ

El Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de Juliol, especifica la necessitat d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), en els casos i amb el contingut que determina la legislació de mobilitat. En concretament article 91 i 85 del RLU especifica que en la documentació dels plans de millora urbana, cal incorporar: "un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, ...".

La legislació vigent en matèria de mobilitat està integrada per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, part de la qual està desenvolupada pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. L'article 3 d'aquest Decret determina els instruments d'ordenació territorial i urbanística que cal que incorporin un EAMG.

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

[...]

El PMU s'ajusta als supòsits indicats per la legislació d'urbanisme i legislació de mobilitat en què és necessari elaborar EAMG.

L'article 13 del Decret 344/2006 especifica la documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat; i és per això que el document present s'ha basat i centrat en l'estructura que indica aquest article.

1.3. OBJECTIUS I ESTRUCTURA DE L'ESTUDI

L'objectiu d'aquest estudi és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la mobilitat generada pel PMU, segueixi unes pautes característiques per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Així doncs, els objectius principals d'un EAMG, com l'objecte d'estudi, són els següents:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del sector d'estudi.
- Estimar la mobilitat que generarà.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida en el sector d'estudi que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Establir les xarxes d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport públic i vehicles.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments i la seva relació amb el transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del sector d'estudi i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat, si s'escau.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.

El present estudi es planteja des d'una òptica en clau de sostenibilitat del creixement urbà i l'ordenació del territori. Així doncs, es proposaran mesures que conjuguin les necessitats i les demandes de mobilitat futures procurant la satisfacció de les mateixes però amb especial atenció als criteris de sostenibilitat. Per tant, es tindrà ben present que el desenvolupament del sector no es pot assolir en detriment de les oportunitats de mobilitat sostenible; per l'altra banda, la preservació de l'equilibri ambiental.

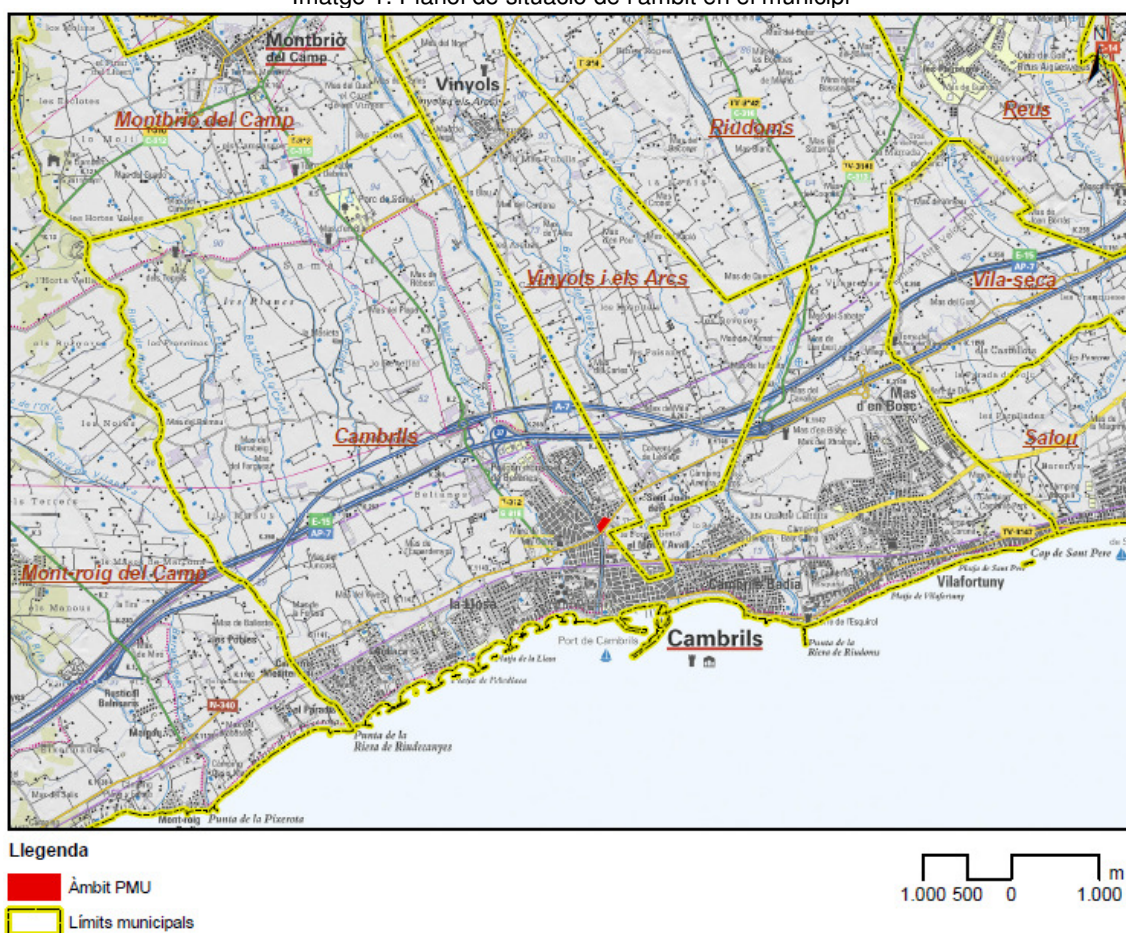
2. DADES BÀSIQUES DE MOBILITAT EN EL SECTOR D'ESTUDI

2.1. MARC TERRITORIAL I SECTOR D'ESTUDI

L'àmbit del PMU es situa al terme municipal de Cambrils comarca de Baix Camp, es situa al bell mig de la Costa Daurada. Té una superfície de 35,21 km², i es situa en primera línia de costa.

El territori municipal presenta relleus molt suaus, essent pla en gairebé la seva totalitat. Les altituds màximes municipals es localitzen a l'extrem nord-oest amb una cota de poc més de 100msnm. Els nuclis i espais urbans del municipi es situen resseguint la línia de costa, en una franja entre la carretera N-340 i la mar Mediterrània. Els sòls ubicats al nord de la N-340 estan ocupats per espais oberts, principalment camps de conreu, tan sols es localitzen petites franges arbòries resseguint cursos fluvials com són el Barranc de les Francines, el Barranc de la Canal o el Barranc de Segures entre d'altres.

Imatge 1. Plànol de situació de l'àmbit en el municipi



Font: Elaboració pròpia amb base de dades de l'ICGC

El municipi comprèn a més del centre urbà de Cambrils tot un seguit d'urbanitzacions. A la zona de llevant s'hi ubiquen les urbanitzacions de Vilafortuny platja, Vilafortuny 2, Proacosa, Baronia, Els Tallats, Jardins de Vilafortuny, Mas d'en Bosch, Castells de Vilafortuny, Els ametllers, Pinar de Vilafortuny, etc). A la zona de ponent trobem un seguit de barris i urbanitzacions, com els d'Horta de Santa Maria, l'Albereda, la Llosa, Eldorado platja, Marcabrils, La Dorada, Tarraco i Cambrils Mediterrània. En total el municipi compta amb una població de 32.855 habitants (IDESCAT, any 2017). Aquest municipi de la Costa Daurada està estretament lligat al turisme, gràcies a la seva franja litoral de 9 km de longitud ocupat per platges arenoses. Aquest fet propicia que en els períodes àlgids de l'època turística es puguin arribar a superar els 100.000 habitants.

2.2. ASPECTES SOCIOECONÒMICS

2.2.1. DADES DEMOGRÀFIQUES

Segons l'Institut d'Estadística de Catalunya, la població censada a Cambrils el 2017 era de 32.855 habitants, amb una densitat de 933,1hab/km². Des de l'any 1998 la població s'ha anat incrementant, fins assolir el seu màxim poblacional a l'any 2013 amb 33.775 habitants. Des d'aleshores la població ha experimentat lleugeres disminucions i repunts de població fins assolir les actuals xifres.

Taula 1. Evolució de la població al municipi

Any	Població
2016	11.348
2015	11.298
2014	11.253
2013	11.208
2012	11.255
2011	11.272
2010	11.263
2009	11.134
2008	11.011
2007	10.819
2006	10.535
2005	10.192
2004	9.746
2003	8.544
2002	8.192
2001	7.751
2000	7.258
1999	7.128
1998	7.001

Font: IDESCAT

El creixement de la població és el resultat del creixement vegetatiu net (natalitat menys mortalitat) més el saldo migratori net (immigració menys emigració), d'un territori determinat al llarg d'un període de temps. En aquest context, segons les dades proporcionades per l'Institut d'Estadística de Catalunya, Cambrils per a l'any 2001-2011 va experimentar un creixement natural positiu força elevat (5,21%) si es compara amb l'índex de la comarca i de Catalunya. El creixement total respecte al Baix Camp i Catalunya també resulta molt elevat (44,93%), donat el gran saldo migratori que va haver-hi durant el període.

Taula 2. Creixement de la població, mitjana anual 2001 – 2011 (taxes per mil habitants).

	Natalitat	Mortalitat	Creix. natural	Creix. migratori	Creixement total
Cambrils	13,63	8,42	5,21	39,72	44,93
Baix Camp	12,81	8,55	4,26	23,19	27,46
Catalunya	11,54	8,50	3,04	13,94	16,98

Font: Idescat

El municipi de Cambrils comprèn, a més de la vila de Cambrils cap del terme, les entitats singulars de Ardiaca, la Llosa, Mas d'en Bosch, Parc Samà i Vilafortuny. El nucli de Cambrils concentra el 57,89% de la població empadronada (INE, 2017), tan sols l'1% de la població viu en disseminats.

La densitat de població del municipi és de 933,1 habitants/km² (IDESCAT 2017). Els districtes 2.4 i 2.8 (Horta de Santa Maria) són els que tenen una major densitat, seguits del barri de la Parellada (1.2) i del Port (2.2). Els districtes que es van allunyant del casc antic, són els que tenen densitats de població més baixes: són àrees molt extenses que han crescut més tard i s'han anat especialitzant amb el turisme (principalment són urbanitzacions estacionals).

Al marge de la població empadronada, les característiques de Cambrils com a municipi turístic i costaner, suposen la presència d'una població estacional. Segons les dades de l'IDESCAT de l'any 2016, hi ha una elevada de població estacional ETCA no resident present (13.009 persones) i un valor de població resident absent poc elevada (-4.074 persones), que ocasiona que, segons dades de l'IDESCAT, la població estacional ETCA (Equivalent a temps complert anual) l'any 2016 sigui de 8.935 persones, que sumada a la població resident va sumar una població ETCA total de 42.208 persones.

Taula 3. Població estacional ETCA a Cambrils i municipis de la comarca. Any 2016

	No resident present	Resident absent	Total	Població resident	Població ETCA	Població ETCA %
Cambrils	13.009	-4.074	8.935	33.273	42.208	126,9
Mont-roig del Camp	5.062	-1.122	3.940	11.521	15.461	134,2
Reus	8.136	-9.528	-1.392	103.615	102.223	98,7

Font: IDESCAT

L'elevada població estacional de Cambril es relació amb l'elevat nombre d'habitatges de segona residència al municipi.

El nombre d'habitatges existents al municipi és de 30.750 (IDESCAT any 2011), i mostra la gran estacionalitat de la població, amb un nombre considerable de segones residències (42,37%):

Taula 4. Habitatges i tipus al municipi. Any 2011 (%)

	Principals	Secundàries	Buides	Núm. Totals
Cambrils	41,05	42,37	16,58	30.750
Baix Camp	62,19	22,66	15,15	118.281
Catalunya	76,2	12,2	11,6	3.863.381

Font: IDESCAT

Segons dades de l'IDESCAT la grandària (ocupació de persones) de les llars de Cambrils és la següent l'any 2011:

Taula 5. Grandària de les llars de Cambrils. Any 2011

	Habitatges
Una persona	2.700
Dues persones	3.886
Tres persones	2.588
Quatre persones i més	3.447
Total	12.622

Font: IDESCAT

Així es pot estimar que la mitjana de persones per habitatge a Cambrils l'any 2011, és de 2,7 persones/habitatge.

2.2.2. ACTIVITAT ECONÒMICA

L'activitat econòmica més important al municipi de Cambrils és la relacionada amb el sector serveis, seguida per la construcció i posteriorment la indústria.

Taula 6. Valor afegir brut (VAB). Base 2010. Per sectors (%). Any 2014

Àrea	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis
Cambrils	2,9	4,6	9,3	83,2
Baix Camp	1,4	21,7	6,2	70,6
Catalunya	1,0	19,7	4,7	74,6

Font: IDESCAT

El municipi de Cambrils es situa a primera línia de costa de la Costa Daurada, àmpliament coneguda per les seves platges i que mou anualment un gran número de turistes. Per aquest motiu les empreses del municipi es dediquen principalment al sector serveis (84,78%), localitzant-se un gran número d'establiments turístics i de empreses enfocades a l'esbarjo i el temps lliure, així com nombrosos locals d'oci i restauració.

Taula 7. Tipologia d'empreses (%). Tercer trimestre 2017

Àrea	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis
Cambrils	0,75	3,01	11,45	84,78
Baix Camp	1,23	7,53	11,24	80,01

Font: Diputació de Tarragona

Aquesta tipologia d'empreses es veu reflectida també en la ocupació de la població, donat que el 86.65% de les persones es dedica al sector serveis al municipi de Cambrils al primer trimestre de 2018, percentatge considerablement més elevat que el que s'observa per la comarca i Catalunya en el mateix període.

Taula 8. Població ocupada per sector (%). Primer trimestre 2018

Àrea	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis
Cambrils	1,18	4,34	8,83	85,65
Baix Camp	1,58	14,53	8,30	75,59
Catalunya	1,69	18,76	6,22	73,33

Font: Diputació de Tarragona i IDESCAT

De les dades extretes de la base de dades de la Diputació de Tarragona (MERCURI) s'extreu que el municipi disposa d'un elevat número de places turístiques, essent de 15.219 places per a l'any 2016. Aquesta gran oferta turística suposa acollir una població estacionat ETCA de 8.935 habitants (IDECAT, 2016).

Taula 9. Establiments turístics al municipi de Cambrils (2016)

Tipus	Càmpings	Hotels	Masies	Restaurants bars	Restaurants
Locals	5	25	1	149	59
Places	7.086	8.119	14	-	-

Font: Diputació de Tarragona

2.3. ASPECTES URBANÍSTICS

El planejament municipal vigent és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Cambrils, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona en data 1 de desembre de 2005. En data 2 de febrer de 2006, la CTUT va aprovar el text refós del POUM, publicat al DOGC núm. 4588 del 8 de març de 2006.

El 15 de setembre de 2011 s'aprova definitivament la Modificació puntual Núm.4 del POUM de Cambrils (DOGC Núm. 6060 del 6 de febrer de 2012), "Dossier 21 modificacions", en la qual un dels àmbits objecte de la modificació es correspon al sector PMU-1 "l'Alforja". La finalitat de dita modificació era la d'establir la distància d'edificació de 20 metres en relació a l'eix de la carretera N-340 (avinguda del Baix Camp) i de 17m de l'alineació oposada existent al carrer Camí de la Creu.

A més de la fitxa urbanística del sector, també afecten al PMU-1 d'altres determinacions del POUM, com són l'article 13 "*Instruments urbanístics derivats de planejament i execució*", article 18 "*Precisió de límits*", article 66 "*zones*", article 149 "*Règim i edificabilitats*" referent al sistema hidrològic, i article 275 "*Reserva i condicions d'espais per aparcaments de vehicles automòbils, motocicletes i bicicletes*". El *Títol setè. Protecció del medi ambient* (articles 256 a 273) incorpora diverses determinacions de protecció del medi ambient que el desenvolupament del PMU-1 haurà de tenir en compte.

Imatge 3. Plànol del planejament vigent a Cambrils



Imatge 4. Fitxa del sector PMU-1 "l'Alforja" al POUM de Cambrils

PLA DE MILLORA URBANA PMU-1. L'ALFORJA

Situació i delimitació: Àmbit de Pla de millora urbana situat a migdia del Raval.

Comprèn la illa delimitada al nord pel carrer de Pere Moretó, a l'est pel carrer del Camí de la Creu, al sud per l'avinguda del Baix Camp i a l'oest per la riera d'Alforja a través de l'avinguda d'Adelaida. Les façanes dels edificis hauran de situar-se a 20 metres de l'eix de la carretera N-340 (avinguda del Baix Camp), i a 17 metres de l'alineació oposada existent al carrer del Camí de la Creu.

Superfície total	12.902 m ²
Sistemes generals mínims	7.729 m ²
Vials i aparcament	6.455 m ²
Espais lliures	1.274 m ²
Superfície neta edificable màxima	5.173 m ²

Objectius: Els objectius són l'ordenació urbana dels sòls inclosos al polígon i la materialització del seu aprofitament urbanístic. Tanmateix, el Pla garantirà la cessió obligatòria i gratuïta a l'Ajuntament, degudament urbanitzada, de les reserves de sistema viari i parc urbà inclosos dins de l'àmbit del polígon; i també l'equitativa distribució de beneficis i càrregues del planejament entre els propietaris afectats. L'aprofitament urbanístic es concretarà posant especial atenció a l'estudi d'inundabilitat que haurà de redactar-se per a desenvolupar el sector.

Gestió urbanística: Pla de millora urbana, Projecte de reparcel·lació i Projecte d'urbanització.

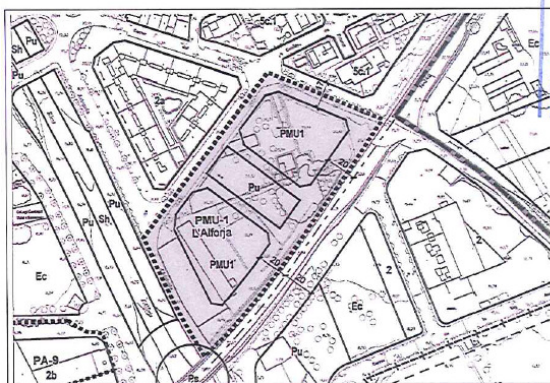
Qualificació urbanística PMU1

Edificabilitat

Índex màxim d'edificabilitat bruta	1,70 m ² st / m ² s
Sostre d'activitats econòmiques, hotel·ler, comerç i serveis	10% sostre màxim del sector
Sostre màxim d'habitatge	90% sostre màxim del sector
Densitat bruta màxima d'habitatges	125 habitatges / Ha

Cessió aprofitament urbanístic
Reserva mínima d'habitatges HPP
Reserva mínima d'habitatges de preu concertat

10% de l'aprofitament del sector
20% sostre màxim habitatges
10% sostre màxim habitatges



Sòl urbà	Pla de millora urbana PMU-1
Plànols 1:5.000, Sèries C i Q	Full 7
Plànols 1:2.000, Sèrie Q	Full D4
Instrument de desenvolupament urbanístic	Pla de millora urbana, Projecte de reparcel·lació i Projecte d'urbanització
Sistema d'actuació	Reparcel·lació, Modalitat de compensació bàsica
Agenda	1r. quadrienni. Prioritat alta
Àmbit	1,29 Ha
Edificabilitat bruta màxima	1,70 m ² st / m ² s

Tipus d'ordenació	Alineació de vial
Alçada màxima	12,80 m
Nombre màxim de plantes	PB + 3 PP
Ús predominant	Residencial-habitatge plurifamiliar
Usos compatibles	Els admesos en sòl 2 delimitat

Font: Text refós modificació núm.6. PMU-1

També s'ha de tenir en compte que el sector es troba inclòs en la trama urbana consolidada (TUC) de Cambrils. Les trames urbanes consolidades són àrees de concentració de la població on s'han d'implantar en caràcter general els establiments comercials. Aquestes TUC estan en l'actualitat regulades pel Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació d'equipaments comercials, tot i que la trama urbana de Cambrils correspon a una de les delimitacions vigents del Pla territorial de Serveis i Equipaments Comercials (Decret 379/2006, de 10 d'octubre).

Imatge 5. Plànol de la trama urbana consolidada de Cambrils



Font: Departament d'Empresa i Coneixement, Generalitat de Catalunya.

2.4. ESTUDIS I PLANS DE MOBILITAT

El **Pla de mobilitat urbana sostenible (2016 - 2021)** (PMUS) de Cambrils, elaborat per Aparcam – Aparcaments i Mobilitat de Cambrils i DEKRA el novembre de 2010, aprovat inicialment el març 2013 per l'Ajuntament de Cambrils. És un pla estratègic que ha d'aportar eines suficients per tal d'ordenar les xarxes dels diferents modes de transport i promocionar la mobilitat sostenible i segura. La proposta d'aquest pla s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnosi de la situació actual de la mobilitat a Cambrils. Seguidament, a partir d'aquesta diagnosi, es generen uns objectius dels quals en deriven unes propostes de mesura i d'actuació, encaminades a limitar les emissions de contaminants i assolir així una mobilitat més sostenible, més segura i més humana.

Els objectius definits en el PMUS de Cambrils són:

- a) Promouen l'ús del transport públic, configurant un model de transport més eficient.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles

Per assolir els seus objectius, el Pla preveu les següents línies d'actuació, i proposa diferents accions i mesures per cada línia d'actuació:

- Transport públic
- Vianants
- Aparcament
- Mercaderies i productes
- Informació, formació i implicació
- Transport privat
- Bicicletes
- Seguretat viària
- Planificació i sostenibilitat ambiental
- Accessibilitat

Posteriorment, en el present document, es detallaran les propostes del PMUS de Cambrils pel que fa a la mobilitat amb vehicle privat, transport col·lectiu, bicicleta i vianants, que poden tenir relació amb el PMU 1 "L'Alforja".

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

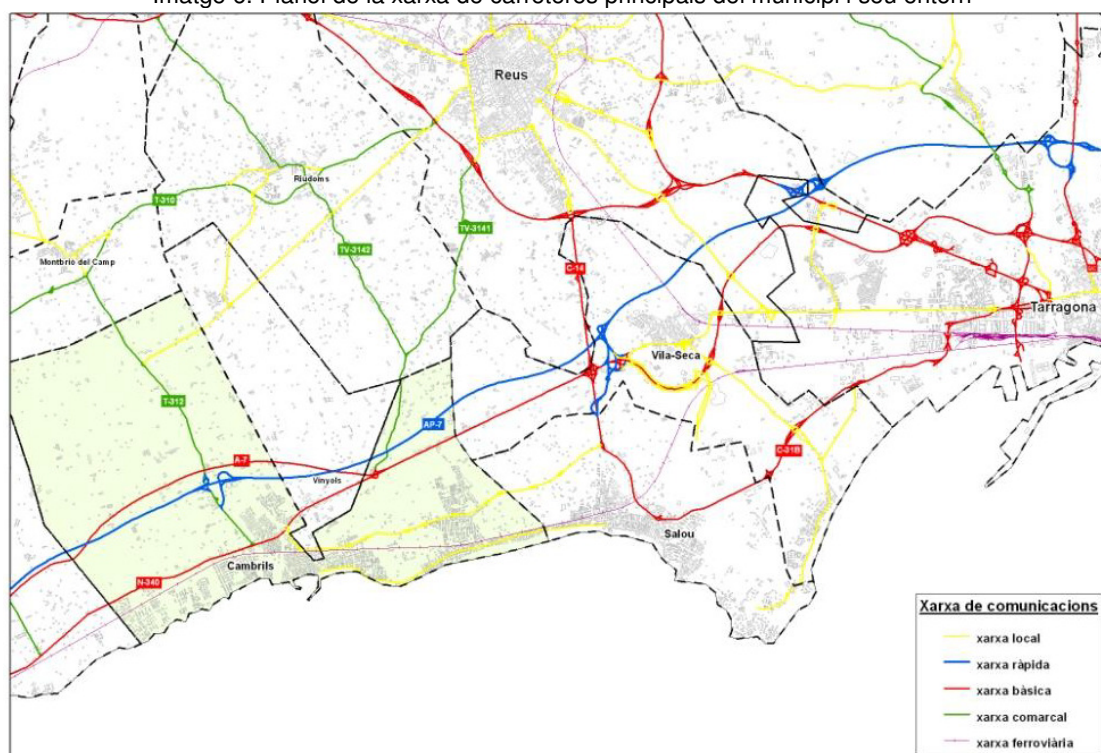
3.1. DEFINICIÓ DE LES XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS¹

3.1.1. INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

En el PMUS de Cambrils es defineixen la xarxa d'accessos i vies interurbanes de Cambrils:

- L'autopista AP-7 uneix la frontera francesa amb Algeciras i creua el terme municipal longitudinalment. Cambrils es beneficia d'una sortida que dóna un accés directe a la ciutat: Cambrils Nord - Montbrió del Camp, que desemboca a la carretera T-312.
- La N-340 o carretera del Mediterrani (A-7), que uneix Barcelona amb Cadis per la costa mediterrània és paral·lel a l'AP-7.
- La resta de vies locals de penetració al nucli urbà, 5 en total, es descriuen a continuació. Les tres carreteres següents són perpendiculars al mar i enllacen amb la N-340:
 - La T-312, o carretera de Montbrió del Camp, que entra a Cambrils passant pel polígon industrial de Belianes.
 - La TV-3142, o carretera de Riudoms
 - La TV-3141, o carretera de Reus.

Imatge 6. Plànol de la xarxa de carreteres principals del municipi i seu entorn



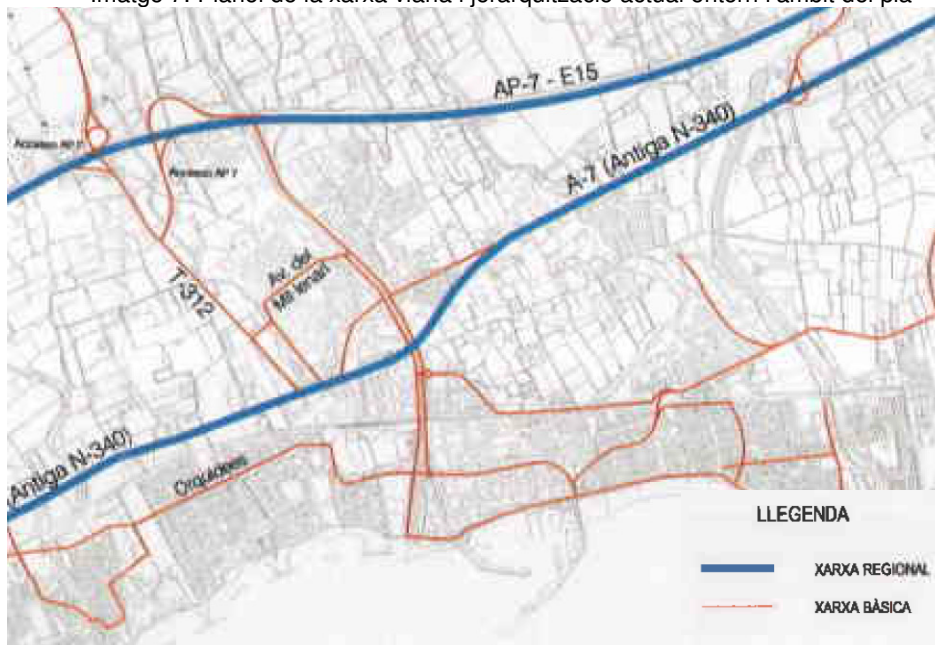
Font: PMUS Cambrils

¹ Informació procedent del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Cambrils (2016 - 2021) elaborat per Aparcam – Aparcaments i Mobilitat de Cambrils i DEKRA. Aprobant inicialment el març de 2013.

En la documentació del POUM de Cambrils aprovada definitivament en data 1 de desembre de 2005 i aprovat el text refós del POUM en data 2 de febrer de 2006 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, es delimita en l'annex de mobilitat la xarxa viària del municipi. L'àmbit del PMU 1 "L'Alforja" es situa en el triangle format per la següent xarxa de vials:

- Xarxa regional: Avinguda del Baix Camp – antiga N340
- Xarxa bàsica: Avinguda d'Adelaida i Passeig de Sant Joan Baptista de la Salle

Imatge 7. Plànol de la xarxa viària i jerarquització actual entorn l'àmbit del pla



Font: Annex mobilitat del POUM de Cambrils. TR aprovat gener de 2006.

Imatge 8. Plànol de la proposta de la xarxa viària bàsica del municipi (POUM Cambrils)

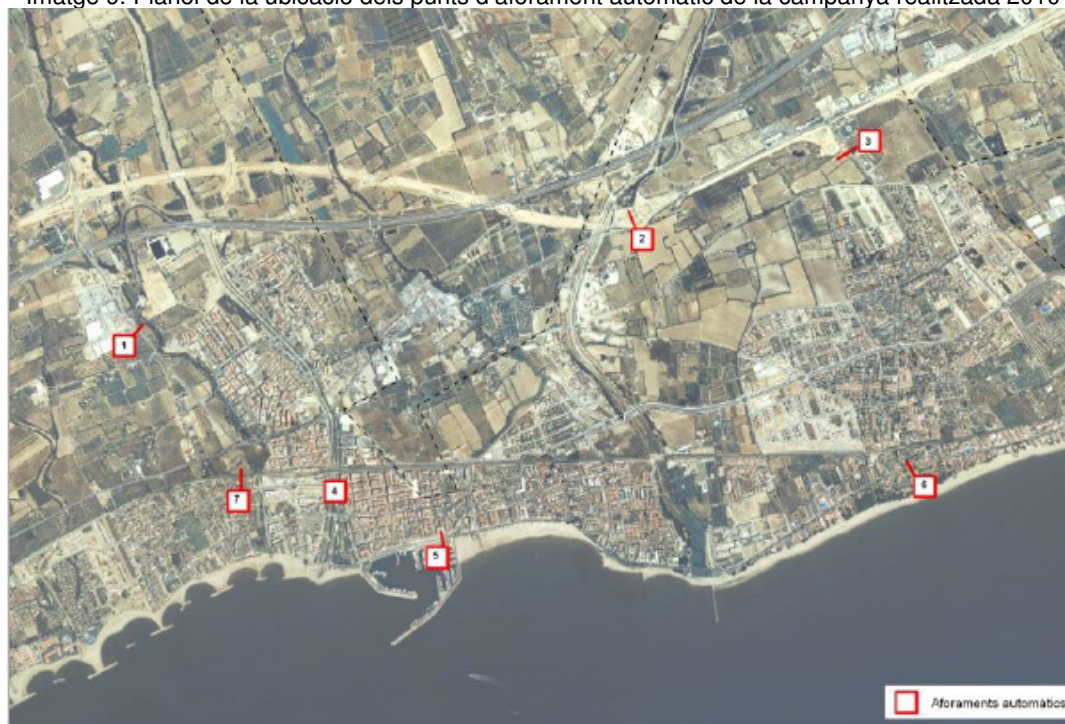


Font: Annex mobilitat del POUM de Cambrils. TR aprovat gener de 2006.

En el PMUS de Cambrils es mostren les IMD de les vies de comunicació del municipi, segons els aforaments disponibles del Ministeri de Foment i la Direcció General de Catalunya l'any 2007, i s'analitza l'evolució històrica de les IMD de la xarxa d'accessos del municipi període 2000-2008. Així, s'aprecia que l'evolució de la IMD en els últims anys ha estat en general positiva. D'inici s'observa que l'evolució a les vies principals, AP-7 i N-340 són pràcticament paral·leles i que la via comarcal T-312, com és lògic, assumeix una quantitat molt més baixa de trànsit que ambdues anteriors.

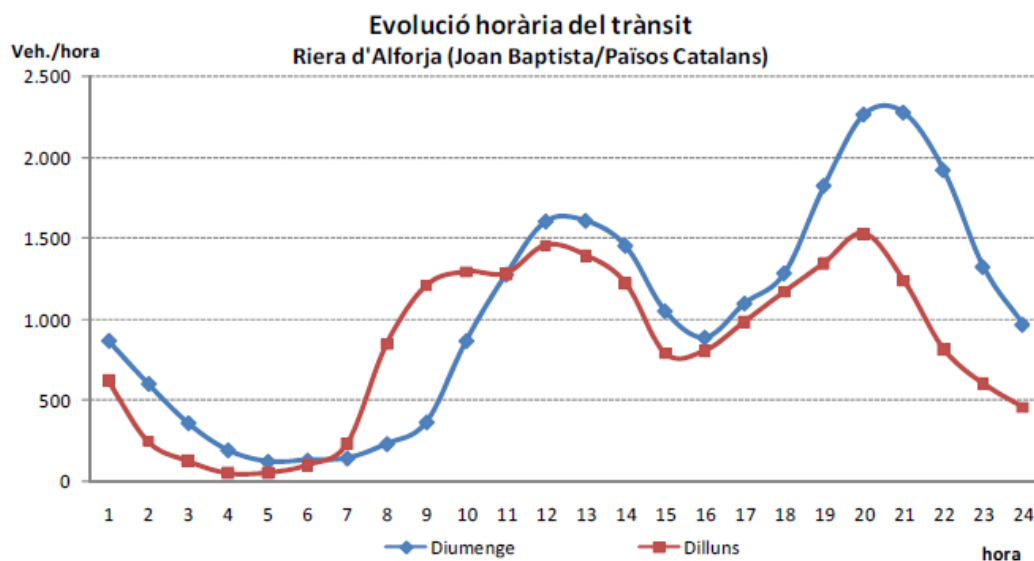
Pel que fa a la xarxa viària urbana, el PMUS fa un anàlisi de la variació horària del trànsit, a partir d'una campanya de treball de camp que ha consistit en la realització d'aforaments automàtics i comptatges manuals a la xarxa viària urbana principal de Cambrils. Com es pot observar al plànol següent, el punt d'aforament 4 (eix de la Riera d'Alforja (Joan Baptista / Països Catalans) es situa prop de l'àmbit d'estudi (PMU1 "l'Alforja").

Imatge 9. Plànol de la ubicació dels punts d'aforament automàtic de la campanya realitzada 2010



Font: PMUS Cambrils.

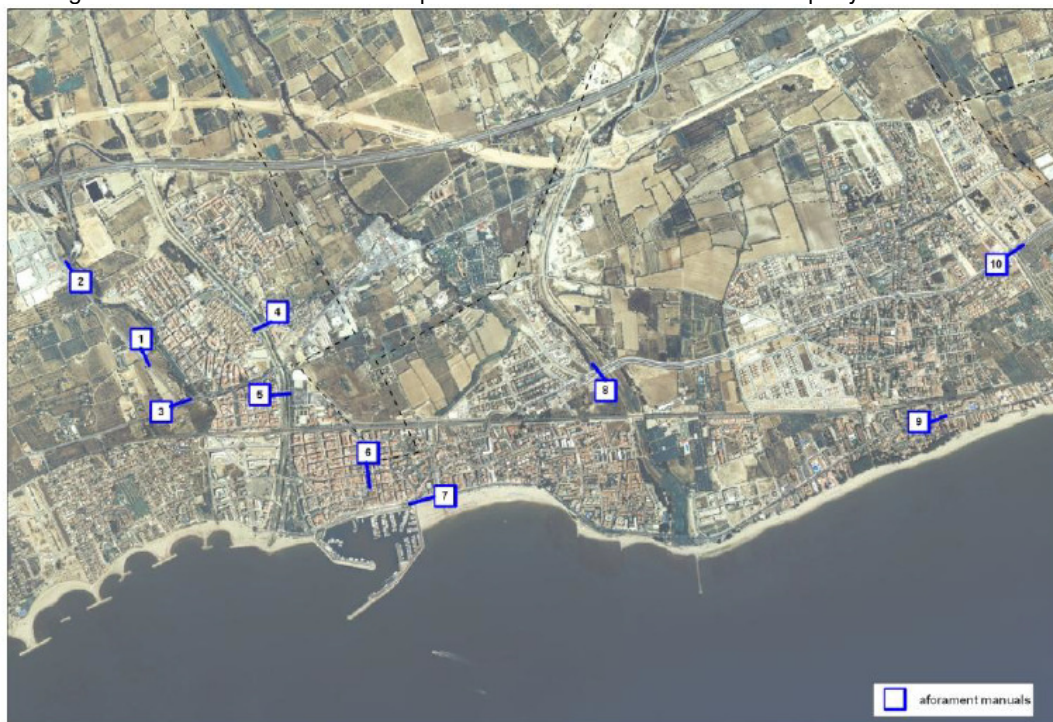
Imatge 10. Gràfic de l'evolució horària del trànsit al punt 4



Font: PMUS Cambrils (dades d'aforaments automàtics).

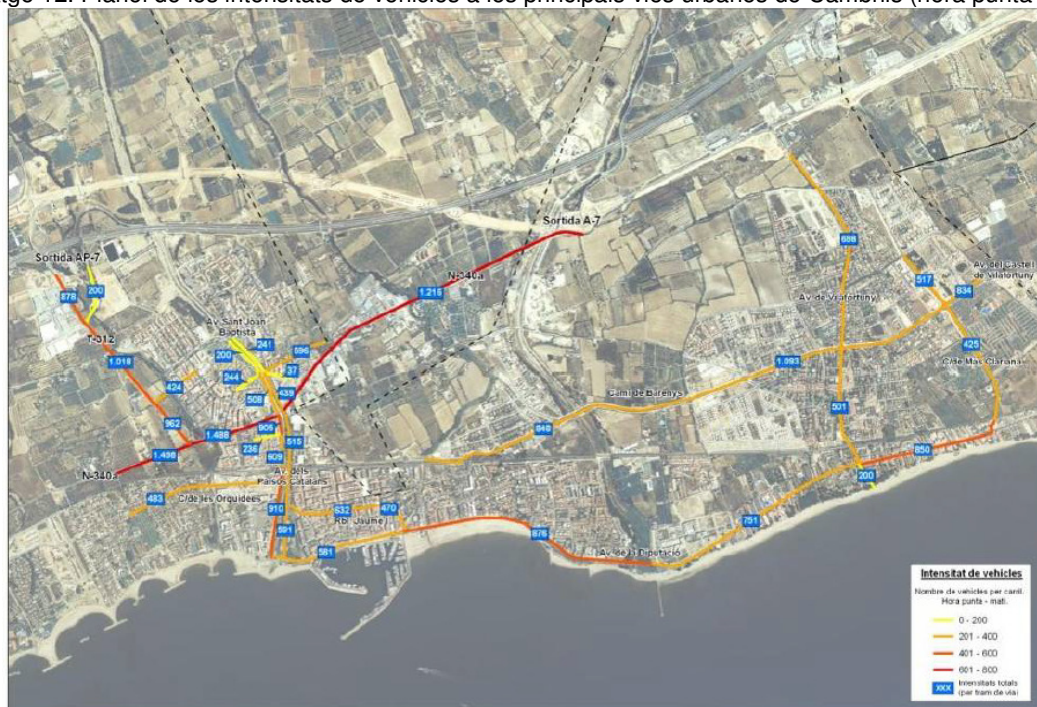
Per completar la informació dels aforaments automàtics es van dur a terme comptatges manuals a 10 punts de la xarxa viària durant les franges horàries punta (diumenges de juliol de 11:30 a 14:30 i de 17 a 21h). El punt 4 (cruïlla de Raval de Gràcia amb Pg. Sant Joan Baptista) i el Punt 5 (cruïlla de Sta. Joaquina de Vedruna i Pg. Sant Joan Baptista) són els més propers a la zona d'estudi, segons els següents plànols la intensitat total de vehicles per tram de via en hora punta detectades són de: 1.216 veh./hora a l'Avinguda del Baix Camp (N-340a) passant a 1.488 veh./hora dins el nucli, 439 veh./hora a l'Avinguda d'Adelaida (límit amb àmbit del PMU) i 37 veh./hora al C/ Camí de la Creu.

Imatge 11. Plànol de la ubicació dels punts d'aforament manual de la campanya realitzada 2010



Font: PMUS Cambrils.

Imatge 12. Plànol de les intensitats de vehicles a les principals vies urbanes de Cambrils (hora punta matí)



Font: PMUS Cambrils (dades de punts aforament manuals)

Així, resumint es pot concloure que l'àmbit del PMU 1 "L'Alforja", objecte del present estudi de mobilitat, es situa en un pol d'atracció comercial del nucli de Cambrils i en un important nus de comunicació de la xarxa viària urbana del municipi. Els vials que delimiten el pla són:

- Avinguda del Baix Camp (antiga N-340), al sud de l'àmbit del PMU, amb una IMD en hora punta entorn els 1.500 vehicles /hora, es considera un vial de la xarxa primària bàsica del municipi. Passa a través d'un pont per sobre al riera de l'Alforja i Avinguda d'Adelaida, a l'oest de l'àmbit. Disposa d'un carril en cada sentit de circulació, i no té voreres.

Imatge 13. Fotografia de l'antiga N-340 (Av. del Baix Camp) , abans de l'inici de les obres del nou pont.



Font: Google maps

La Junta de Govern Local, en sessió de data 23 de setembre de 2016, va aprovar definitivament el "Subprojecte-Fase1 Demolició del pont i urbanització parcial de l'Avinguda Baix Camp" del "Projecte de demolició i construcció del pont de l'antiga Ctra. Nacional-340 sobre la Riera d'Alforja i reordenació del seu entorn". L'execució d'aquest projecte modificarà les característiques actuals de l'entorn del PMU-1 "l'Alforja", tant per la configuració de les interseccions en planta com per les rasants de la vialitat. Actualment aquest pont sobre la riera està en obres. Un cop finalitzada la urbanització de la vialitat de l'Av. del Baix Camp també comportarà canvis de sentits i de vialitat a l'entorn del sector.

Imatge 14. Fotografia del nou pont actualment en construcció (extrem sud-oest de l'àmbit)



Cal tenir en compte que passada la rotonda de l'Avinguda del Baix Camp que enllaça amb C/de la Creu, la tipologia del vial és diferent. Es tracta d'un vial en cada sentit de circulació amb vorera arbrada, i una mitjana vegetada i amb un carril bici a la part central. Aquesta tipologia de vial s'ha de tenir en compte en el disseny de la vialitat del futur PMU i en contacte amb l'Av. del Baix Camp.

Imatge 15. Fotografia de l'Av. del Baix Camp, rotonda amb C/de la Creu (est de l'àmbit)



- Avinguda d'Adelaida, vial de la banda est de la riera de l'Alforja, amb una IMD de l'entorn de 500 vehicles/hora, similar al vial de l'altra banda de riera (Passeig de Sant Joan Baptista de la Salle). És el límit oest de l'àmbit del pla, es pot considerar un vial de la xarxa secundària bàsica del municipi. Passava per sota el pont de l'antiga N-340 (Avinguda del Baix Camp), just el tram de vial que limita amb l'àmbit del PMU era un carrer en un únic sentit de circulació cap al nord, limitat a l'oest per la riera i una vorera arbrada només en aquest costat de vial; a l'est limita amb l'àmbit del PMU per una paret de pedra.

Imatge 16. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida abans de les obres (oest de l'àmbit)



Font: Google maps

Actualment l'Avinguda Adelaide està tallat a la circulació perquè està en obres el nou pont de l'Avinguda del Baix Camp que enllaçarà amb aquest vial, i donarà continuïtat a la tipologia de vial existent més al nord de l'àmbit (dos vials en sentit únic de direcció cap al nord) .

Imatge 17. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida, actualment en obres



Imatge 18. Fotografia de l'Avinguda d'Adelaida, passat l'àmbit (més al nord)



Font: Google maps

- C/ Camí de la Creu, a l'est de l'àmbit d'estudi, amb una IMD de 37 vehicles/hora en el tram que enllaça amb l'Avinguda d'Adelaida. Es pot considerar un vial de la xarxa local bàsica del municipi. És un carrer de doble sentit de circulació però sense carrils definits (no hi ha línia de separació de carrils), ni voreres ni voravies; es troba parcialment urbanitzat i els vehicles aparcuen a banda i banda del vial.

Imatge 19. Fotografia del c/ de la Creu (a l'esquerra de la imatge l'àmbit del PMU)



Font: Google maps

- C/ de Pere Moretó, al nord de l'àmbit del pla, enllaça l'Avinguda d'Adelaida amb el C/ de la Creu. No es disposa de dades d'aforaments de vehicles, però es pot considerar un vial de la xarxa local del municipi. Disposa d'un carril en cada sentit de circulació, amb aparcaments i voreres a banda i banda.

Imatge 20. Fotografia del c/ de Pere Moretó (a la dreta de la imatge l'àmbit del PMU)



En el PMUS de Cambrils, amb possible incidència a l'àmbit del pla, es defineixen les següents actuacions pel transport privat al municipi:

Imatge 21. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils pel Transport privat



6. TRANSPORT PRIVAT

- 6.1. Ordenar i reorganitzar la xarxa viària, amb l'objectiu de moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers.
- 6.2. Planificar la jerarquització viària a l'horitzó futur del trasllat de l'estació ferroviària al nord del terme municipal.
- 6.3. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor a l'entorn dels equipaments i serveis generadors de desplaçaments.
- 6.4. Recomanacions per a la creació d'aparcaments de motocicletes i la millora de convivència amb altres usuaris de la via pública.
- 6.5. Estudi de la demanda d'aparcaments de motos en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones.
- 6.6. Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Els vehicles elèctrics no produeixen emissions contaminants en el punt d'utilització i això els fa especialment interessants a les zones urbanes.

Font: PMUS Cambrils, any 2013.

3.1.2. TRANSPORT PÚBLIC

Autobús urbà

El servei d'autobús urbà de Cambrils compta amb 2 línies que possibiliten l'enllaç des dels barris als punts generadors de més mobilitat. La línia L1 - Llevant que circula del centre cap als barris de Molí de la Torre, Vilafortuny, fins a Mas de Clariana, i la línia L2 - Ponent que circula del centre de la població cap a Nou Cambrils, la Llosa, la Dorada i fins a Cambrils Mediterrani. Aquestes dues primeres línies donen cobertura pràcticament a la totalitat del municipi, encara que aquesta xarxa es veu complementada amb diferents línies interurbanes.

APARCAM SLM és l'empresa municipal que té la missió de gestionar tota la mobilitat de Cambrils que inclou el transport públic urbà, aparcaments regulats, pàrquing vigilat, pàrquings alternatius, servei de retirada de vehicles i dipòsit municipal. També gestiona la millora de la via pública com pot ser les parades del transport urbà, modificant o creant noves parades, la senyalització viària, etc., basant-se en criteris de mobilitat.

Les línies són radials i coincideixen al centre de la població en diferents parades.

Imatge 22. Plànol de les línies de transport urbà de Cambrils

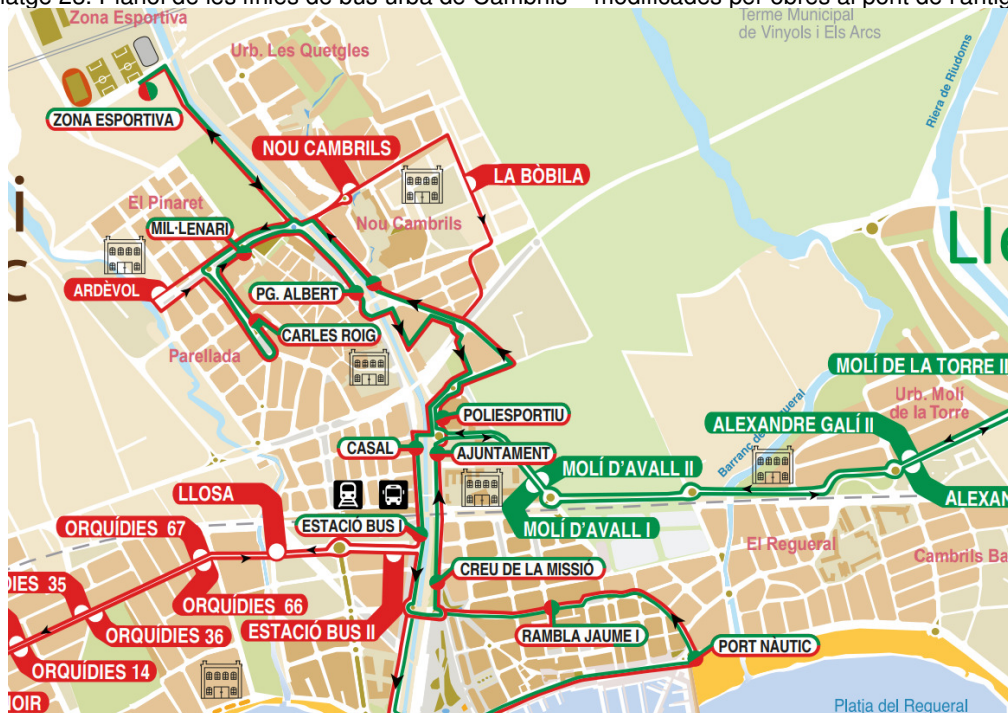


Font: Web Ajuntament de Cambrils

Les dues línies de bus urbà de Cambrils passen per l'Avinguda d'Adelaida, per l'oest de l'àmbit del PMU1 "L'Alforja".

A finals de l'any 2017, per obres al pont de l'Av. del Baix Camp les dues línies es van desviar del tram de l'Avinguda d'Adelaida que limita amb l'oest del sector, passant pel C/ Camí de la Creu i pel C/ de Pere Morató, que també limiten amb el sector.

Imatge 23. Plànol de les línies de bus urbà de Cambrils – modificades per obres al pont de l'antiga N-340

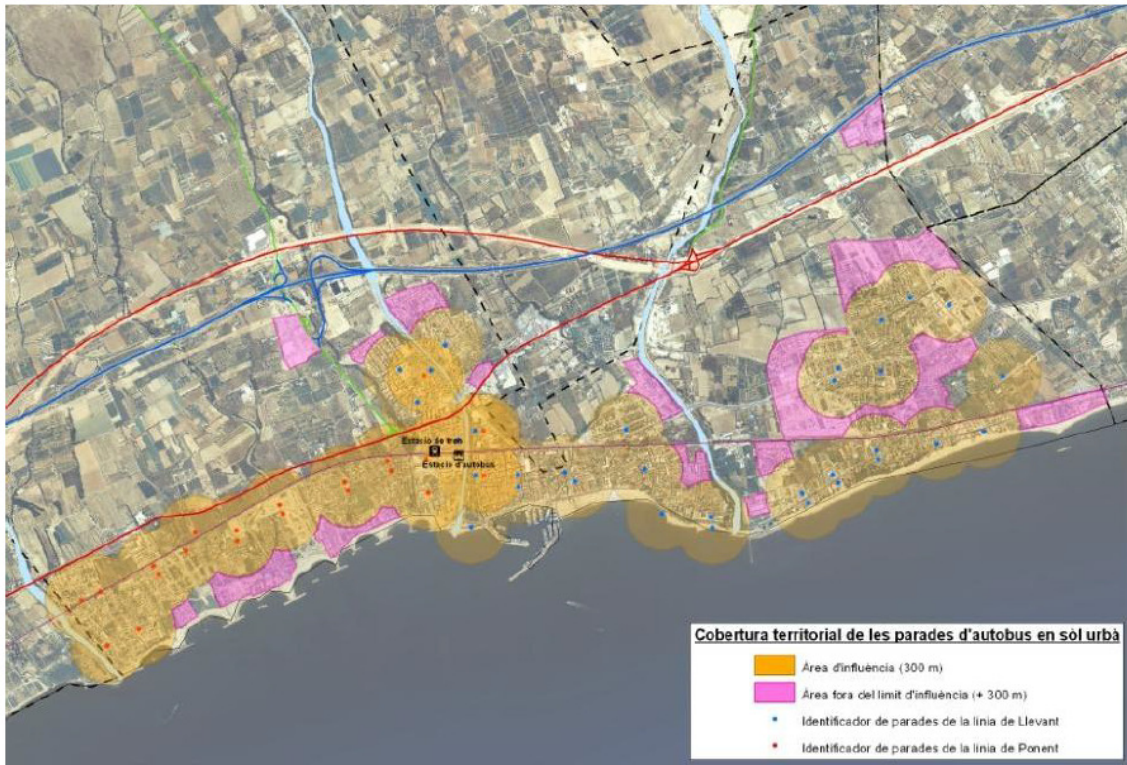


Font: Web Ajuntament de Cambrils

A l'Avinguda d'Adelaida, al nord de l'àmbit del PMU1 hi ha una parada de bus de les línies L1 i L2.

Segons anàlisi de cobertures del servei de la xarxa de transport públic que fa el PMUS de Cambrils, es conclou que el 81,52% de la superfície urbanitzada de Cambrils queda coberta pel transport públic i el 18,48% queda fora del radi de cobertura. D'acord el plànol anterior, l'àmbit del PMU1 "L'Alforja" estaria cobert pel transport públic urbà del municipi.

Imatge 24. Plànol de la cobertura del transport públic al municipi



Font: PMUS Cambrils. Any 2013

La cobertura horària del servei urbà de Cambrils varia segons el dia de la setmana i la temporada de l'any, i els horaris també són diferents segons la línia. D'aquesta manera, els dies feiners del període escolar (de dilluns a divendres) la línia de Llevant circula entre les 7:25 i les 20:50 (amb 13 expedicions per parada en sentit Llevant cap al Nucli Antic) i la línia de Ponent circula entre les 7:50 i les 20:11 (amb 11 expedicions per parada en sentit Nucli Antic al Port). Durant aquest període, els dissabtes feiners, la línia de Llevant circula entre les 9:04 i les 20:38 (amb 6 expedicions per parada en sentit Llevant cap al Port i 5 expedicions del Nucli Antic a Llevant) i la línia de Ponent circula entre les 9:19 i les 20:57 (amb 6 expedicions per cada parada del Nucli Antic a Ponent i amb 4 expedicions en sentit contrari); i els dies festius no hi ha servei en cap de les dues línies.

Imatge 25. Horari de les línies de bus urbà (hivern 2018) a Cambrils

HORARIS de dilluns a divendres (feiners)														
L1-Llevant														
PORT	PG. ALBERT	07:25	08:15	09:00	11:30	12:20	13:10	14:00	15:01	16:35	17:21	18:15	-	20:26
	CASAL	07:28	08:20	09:05	11:35	12:25	13:15	14:05	15:06	16:38	17:26	18:20	-	20:31
	ESTACIÓ BUS I	07:29	08:21	09:06	11:36	12:26	13:16	14:06	15:07	16:39	17:27	18:21	-	20:32
	PG. DE LES PALMERES	-	-	09:08	11:38	12:28	13:18	14:08	-	17:29	18:23	-	-	20:34
	PORT	-	-	09:10	11:40	12:30	13:20	14:10	-	17:31	18:25	-	-	20:36
	JAUME I	-	-	09:13	11:43	12:33	13:23	14:13	-	17:34	18:28	-	-	20:39
	CREU DE LA MISSIÓ	07:30	08:23	09:15	11:45	12:35	13:25	14:15	15:09	16:41	17:36	18:30	-	20:41
	AJUNTAMENT	07:31	08:24	09:16	11:46	12:36	13:26	14:16	15:10	16:42	17:37	18:31	-	20:42
	MOLÍ D'AVALL I	07:33	08:26	09:18	11:48	12:38	13:28	14:18	15:12	16:44	17:39	18:33	-	20:44
	ALEXANDRE GALÍ	07:35	08:28	09:20	11:50	12:40	13:30	14:20	15:14	16:46	17:41	18:35	-	20:45
LLEVANT	MOLÍ DE LA TORRE I	07:36	08:29	09:21	11:51	12:41	13:31	14:21	15:15	16:47	17:42	18:36	-	20:46
	MAR DE LA FRAU	07:37	08:30	09:22	11:52	12:42	13:32	14:22	15:16	16:48	17:43	18:37	-	20:47
	QUATRE CAMINS	07:38	08:31	09:23	11:53	12:43	13:33	14:23	15:17	16:49	17:44	18:38	-	20:48
	VILAFORTUNY	07:40	08:32	09:24	11:54	12:44	13:34	14:24	15:18	16:50	17:45	18:39	-	20:49
	FINAL CAVET	07:50*	08:34	09:26	11:56	12:46	13:36	14:30	15:20	16:52	17:47	18:41	-	20:50
	MAS CLARIANA	07:52	08:36	09:28	11:58	12:48	13:38	14:32	15:22	16:54	17:49	-	-	-
	CASTELL D'ALMANSA	07:54	08:38	09:30	12:00	12:50	13:40	14:34	15:24	16:56	17:51	-	-	-
	ELS TALLATS	07:55	08:39	09:31	12:01	12:51	13:41	14:35	15:25	16:57	17:52	-	-	-
	HIGINI ANGLADA	07:56	08:40	09:32	12:02	12:52	13:42	14:36	15:26	16:58	17:53	-	-	-
	ELS AMETLLERS	07:57	08:41	09:33	12:03	12:53	13:43	14:37	15:27	16:59	17:54	-	-	-
NUCLI ANTIC	GUILLEM FORTUNY	07:59	08:43	09:35	12:05	12:55	13:45	14:39	15:29	17:01	17:56	-	-	-
	MOLÍ DE LA TORRE II	08:01	08:45	09:37	12:07	12:57	13:47	14:41	15:31	17:03	17:58	-	-	-
	ALEXANDRE GALÍ II	08:02	08:46	09:38	12:08	12:58	13:48	14:42	15:32	17:04	17:59	-	-	-
	MOLÍ D'AVALL II	08:05	08:47	09:39	12:09	12:59	13:49	14:43	15:33	17:05	18:00	-	-	-
	POLESPORTIU	08:06	08:49	09:41	12:11	13:01	13:51	14:45	15:35	17:07	18:02	-	-	20:13
	PG. ALBERT	08:10	08:53	09:45	12:15	13:05	13:55	14:49	15:39	17:11	18:06	-	-	20:17
	CARLES ROIG	08:11	08:55	09:47	12:17	13:07	13:57	14:51	15:41	17:13	18:08	-	-	20:19
	MILLENARI	08:12	08:56	09:48	12:18	13:08	13:58	14:52	15:42	17:14	18:09	-	-	20:20
	ZONA ESPORTIVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:23
	PG. ALBERT	08:13	08:57	09:49	12:19	13:09	13:59	14:53	15:43	17:20	18:15	-	-	20:26
*El bus descansa 10 minuts.														
Els directors al moll i a causa del mercat ambulants, el bus no passarà per les parades Nou Cambrils (només L2-Ponent), Polesportiu, Mil·lenari i Pg. Albert. El compliment dels horaris està subjecte a la fluïdesa del trànsit. El recorregut de les línies es poden veure alterades per modificacions de la circulació.														
L2-Ponent														
NUCLI ANTIC	CREU DE LA MISSIÓ	-	07:50	08:43	12:31	13:18	13:50	14:35	16:30	17:23	18:18	19:20	-	-
	AJUNTAMENT	-	07:51	08:44	12:32	13:19	13:51	14:36	16:32	17:24	18:19	19:21	-	-
	POLESPORTIU	-	07:53	08:45	12:33	13:20	13:52	14:37	16:33	17:25	18:20	19:22	-	-
	PG. ALBERT	-	07:55	08:48	12:36	13:23	13:55	14:40	16:36	17:28	18:23	19:25	-	-
	ARDEVOL	-	07:57	08:50	12:38	-	13:57	14:42	16:38	17:30	18:25	19:27	-	-
	CARLES ROIG	-	07:59	08:52	12:40	-	13:59	14:44	16:40	17:32	18:27	19:29	-	-
	MILLENARI	-	08:01	08:54	12:42	-	14:01	14:46	16:42	17:34	18:29	19:31	-	-
	ZONA ESPORTIVA	-	08:02	-	-	13:23	14:02	-	-	17:37	18:32	19:34	-	-
	PG. ALBERT	-	-	08:55	12:43	-	-	14:47	16:43	-	-	-	-	-
	NOU CAMBRILS	-	-	08:56	12:44	-	-	14:48*	16:44	-	-	-	-	-
PONENT	CASAL	-	08:07	-	12:49	13:26	14:05	15:10	16:48	17:43	18:38	19:42	-	-
	ESTACIÓ BUS I	-	08:08	-	12:50	-	14:06	15:11	16:49	17:44	-	-	-	-
	AV. LA LLOSA, 15	-	08:09	-	12:51	-	14:07	15:12	16:50	17:45	-	-	-	-
	ORQUIDES, 67	-	08:10	-	12:52	-	14:08	15:13	16:51	17:46	-	-	-	-
	ORQUIDES, 35	-	08:11	-	12:53	-	14:09	15:14	16:52	17:47	-	-	-	-
	ORQUIDES, 13	-	08:12	-	12:54	-	14:10	15:15	16:53	17:48	-	-	-	-
	PAUL CEZANNE, 13	-	08:13	-	12:55	-	14:11	15:16	16:54	17:49	-	-	-	-
	EL DOMADO I	-	08:14	-	12:56	-	14:12	15:17	16:55	17:50	-	-	-	-
	HERZ I	-	08:15	-	12:57	-	14:13	15:18	16:56	17:51	-	-	-	-
	GUILLEM CARBONELL, 4	-	08:17	-	12:59	-	14:15	15:19	16:58	17:53	-	-	-	-
PORT	TERRAL I	-	08:18	-	13:00	-	14:16	15:20	16:59	17:54	-	-	-	-
	NEPTÚ, 22	-	08:19	-	13:01	-	14:17	15:21	17:00	17:55	-	-	-	-
	BRUNOLA	-	08:20	-	13:02	-	14:18	15:22	17:01	17:56	-	-	-	-
	PAL	-	07:35	08:22	13:04	-	14:20	15:23	17:03	17:58	-	-	-	-
	VEIER, 9	-	07:36	08:23	13:05	-	14:21	-	17:04	17:59	-	-	-	-
	PERSEO, 17	-	07:37	08:24	13:06	-	14:22	-	17:05	18:00	-	-	-	-
	MART, 13	-	07:38	08:25	13:07	-	14:23	-	17:06	18:01	-	-	-	-
	TERRAL II	-	07:39	08:26	13:08	-	14:24	-	17:07	18:02	-	-	-	-
	GUILLEM CARBONELL, 5	-	07:40	08:27	13:09	-	14:25	-	17:08	18:03	-	-	-	-
	HERZ II	-	07:41	08:28	13:10	-	14:26	-	17:09	18:04	-	-	-	-
PONENT	EL DOMADO II	-	07:42	08:29	13:11	-	14:27	-	17:10	18:05	-	-	-	-
	PAUL CEZANNE, 22	-	07:43	08:30	13:12	-	14:28	-	17:11	18:06	-	-	-	-
	ORQUIDES, 24	-	07:44	08:31	13:13	-	14:29	-	17:12	18:07	-	-	-	-
	ORQUIDES, 66	-	07:45	08:32	13:14	-	14:30	-	17:13	18:08	-	-	-	-
	ORQUIDES, 36	-	07:46	08:33	13:15	-	14:31	-	17:14	18:09	-	-	-	-
	AV. LA LLOSA, 16	-	07:47	08:34	13:16	-	14:32	-	17:15	18:10	-	-	-	-
	ESTACIÓ BUS II	-	07:48	08:35	13:17	-	14:33	-	17:16	18:11	-	-	-	-
	PG. DE LES PALMERES	-	07:57	12:25	-	-	-	-	17:18	18:13	19:15	-	-	-
	PORT	-	08:39	12:27	-	-	-	-	17:20	18:15	19:17	-	-	-
	JAUME I	-	08:41	12:29	-	-	-	-	17:22	18:17	19:19	-	-	-
PORT	CREU DE LA MISSIÓ	-	07:49	08:42	12:30	13:18	-	14:34	-	17:23	18:18	19:20	20:11	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
*El bus descansa 12 minuts.														

HORARIS de dissabte (feiners)																																				
L1:Llevant												L2:Ponent																								
LLEVANT	NUCLI ANTIC	FINAL CAVET	9:04	11:04	13:04	16:04	18:04	20:05	NUCLI ANTIC	CARLES ROIG	10:34	12:34	-	17:34	19:34	PORT	POIESPORTIU	9:19	11:19	13:19	16:19	18:19	20:19	PONENT	PAL	9:57	11:57	16:57	18:57							
		CLARIANA - CAMPINGS	9:05	11:05	13:05	16:05	18:05	20:05		MIL-LENARI	10:35	12:35	-	17:35	19:35		PG. ALBERT	9:22	11:22	13:22	16:22	18:22	20:22		VELER, 9	9:59	11:59	16:59	18:59							
		MAS CLARIANA	9:06	11:06	13:06	16:06	18:06	20:06		PG. ALBERT	10:36	12:36	-	17:36	19:36		CARLES ROIG	9:24	11:24	13:24	16:24	18:24	20:24		PERSEO, 17	9:24	11:24	13:24	16:24	18:24	20:24	MART, 13	10:00	12:00	17:00	19:00
		CASTELL D'ALMANSÀ	9:08	11:08	13:08	16:08	18:08	20:08		CASAL	10:46	12:46	15:46	17:46	19:46		MIL-LENARI	9:25	11:25	13:25	16:25	18:25	20:25		TERRAL II	10:02	12:02	17:02	19:02							
		ELS TALLATS	9:09	11:09	13:09	16:09	18:09	20:09		ESTACIÓ BUS I	10:47	12:47	15:47	17:47	19:47		CASAL	9:30	11:30	13:30	16:30	18:30	20:30		JOSEP M. JUOL	10:05	12:05	17:05	19:05							
		HIGINI ANGLADA	9:11	11:11	13:11	16:11	18:11	20:11		PG. DE LES PALMERES	10:48	12:48	15:48	17:48	19:48		JAUME I	9:31	11:31	13:31	16:31	18:31	20:31		GUILLERMO CARBONELL, 5	10:07	12:07	17:07	19:07							
		ELS AMETLLERS	9:12	11:12	13:12	16:12	18:12	20:12		PORT	10:50	12:50	15:50	17:50	19:50		CREU DE LA MISSIÓ	9:32	11:32	13:32	16:32	18:32	20:32		JEREZ II	10:08	12:08	17:08	19:08							
		GUILLERMO FORTUNY	9:13	11:13	13:13	16:13	18:13	20:13		JAUME I	10:52	12:52	15:52	17:52	19:52		PORT	9:34	11:34	13:34	16:34	18:34	20:34		VITÒRIA II	10:10	12:10	17:10	19:10							
		MOLÍ DE LA TORRE II	9:14	11:14	13:14	16:14	18:14	20:14		CREU DE LA MISSIÓ	10:54	12:54	15:54	17:54	19:54		A. RENOIR (PLATJA) I	9:36	11:36	13:36	16:36	18:36	20:36		DOPPLER II	10:11	12:11	17:11	19:11							
		ALEXANDRE GALÍ II	9:16	11:16	13:16	16:16	18:16	20:16		AJUNTAMENT	10:55	12:55	15:55	17:55	19:55		CASAL	9:41	11:41	13:41	16:41	18:41	20:41		A. RENOIR II	10:12	12:12	17:12	19:12							
NUCLI ANTIC	MOLÍ D'AVALL II	9:18	11:18	13:18	16:18	18:18	20:18	MOLÍ D'AVALL I	10:57	12:57	15:57	17:57	19:57	LLEVANT	ESTACIÓ BUS I	9:42	11:42	13:42	16:42	18:42	20:42	ESTACIÓ BUS II	10:18		12:18	17:18	19:18									
	POIESPORTIU	9:19	11:19	13:19	16:19	18:19	20:19	ALEXANDRE GALÍ I	10:58	12:58	15:58	17:58	19:58		LLOSA, 15	9:43	11:43	13:43	16:43	18:43	20:43	ORQUÍDEES, 36	10:19		12:19	17:19	19:19									
	PG. ALBERT	9:22	11:22	13:22	16:22	18:22	20:22	MOLÍ DE LA TORRE I	10:59	12:59	15:59	17:59	19:59		ORQUÍDEES, 47	9:44	11:44	13:44	16:44	18:44	20:44	ORQUÍDEES, 36	10:20		12:20	17:20	19:20									
	CARLES ROIG	9:24	11:24	13:24	16:24	18:24	20:24	MAR DE LA FRAU	11:00	13:00	16:00	18:00	20:00		ORQUÍDEES, 13	9:45	11:45	13:45	16:45	18:45	20:45	LLOSA, 16	10:21		12:21	17:21	19:21									
	MIL-LENARI	9:25	11:25	13:25	16:25	18:25	20:25	QUATRE CAMINS	11:01	13:01	16:01	18:01	20:01		A. RENOIR (PLATJA) I	9:46	11:46	13:46	16:46	18:46	20:46	ESTACIÓ BUS II	10:22		12:22	17:22	19:22									
	PG. ALBERT	9:26	11:26	13:26	16:26	18:26	20:26	VILAFORTUNY	11:03	13:03	16:03	18:03	20:03		ORQUÍDEES, 13	9:47	11:47	13:47	16:47	18:47	20:47	PG. DE LES PALMERES	10:23		12:23	17:23	19:23									
	CASAL	9:30	11:30	13:30	16:30	18:30	20:30	FINAL CAVET	11:04	13:04	16:04	18:04	20:04		RENOIR	9:49	11:49	13:49	16:49	18:49	20:49	JAUME I	10:25		12:25	17:25	19:25									
	ESTACIÓ BUS I	9:31	11:31	13:31	16:31	18:31	20:31	CLARIANA - CAMPINGS	11:05	13:05	16:05	18:05	20:05		VITÒRIA II	9:50	11:50	13:50	16:50	18:50	20:50	CREU DE LA MISSIÓ	10:27		12:27	17:27	19:27									
	PG. DE LES PALMERES	9:32	11:32	13:32	16:32	18:32	20:32	MAS CLARIANA	11:06	13:06	16:06	18:06	20:06		JEREZ II	9:51	11:51	13:51	16:51	18:51	20:51	AJUNTAMENT	10:28		12:28	17:28	19:28									
	PORT	9:34	11:34	13:34	16:34	18:34	20:34	CASTELL D'ALMANSÀ	11:08	13:08	16:08	18:08	20:08		TERRAL I	9:53	11:53	13:53	16:53	18:53	20:53	POIESPORTIU	10:29		12:29	17:29	19:29									
	CREU DE LA MISSIÓ	9:38	11:38	13:38	16:38	18:38	20:38	ELS TALLATS	11:09	13:09	16:09	18:09	20:09		NEPTÚ, 22	9:55	11:55	13:55	16:55	18:55	20:55	PG. ALBERT	10:32		12:32	17:32	19:32									

Font: Web Ajuntament de Cambrils

Durant el període no escolar, es redueix el nombre d'expedicions i parades en ambdós línies.

Imatge 26. Horari de les línies de bus urbà (Estiu 2017) a Cambrils

L2-Ponent										Direcció ponent																																																																																																																																																																																												
PORT	NUCLI ANTIC	PONENT	L2-Ponent								Direcció ponent																																																																																																																																																																																											
			ESTACIÓ BUS II	PG. DE LES PALMERES	PORT	JAUME I	CREU DE LA MISSIÓ	AJUNTAMENT	POLIESPORTIU	ADELAIDA	CARLES ROIG	MIL-LENARI	PG. ALBERT	PG. LA SALLE-MERCAT	CASAL	ESTACIÓ BUS I	AV. LA LLOSA, 15	ORQUÍDEES, 67	ORQUÍDEES, 35	ORQUÍDEES, 13	A. RENOIR I	A. RENOIR (PLATJA) I	DOPPLER I	VITÒRIA I	JEREZ I	GUILLERMO CARBONELL, 6	TERRAL I	NEPTÚ, 22	BRÚIXOLA	PAL																																																																																																																																																																								
			07:35	08:35	09:35	12:00	13:00	16:35	19:05	07:37	08:37	09:37	12:02	13:02	16:37	19:07	07:39	08:39	09:39	12:04	13:04	16:39	19:09	07:42	08:42	09:42	12:07	13:07	16:42	19:12	07:44	08:44	09:44	12:09	13:09	16:44	19:14	07:45	08:45	09:45	12:10	13:10	16:45	19:15	07:46	08:46	09:46	12:11	13:11	16:46	19:16	07:47	08:47	09:47	12:12	13:12	16:47	19:17	07:50	08:50	09:50	12:15	13:15	16:50	19:20	07:52	08:52	09:52	12:17	13:17	16:52	19:22	07:53	08:53	09:53	12:18	13:18	16:53	19:23	07:55	08:55	09:55	12:20	13:20	16:55	19:25	07:56	08:56	09:56	12:21	13:21	16:56	19:26	07:57	08:57	09:57	12:22	13:22	16:57	19:27	07:58	08:58	09:58	12:23	13:23	16:58	19:28	07:59	08:59	09:59	12:24	13:24	16:59	19:29	08:00	09:00	10:00	12:25	13:25	17:00	19:30	08:01	09:01	10:01	12:26	13:26	17:01	19:31	08:03	09:03	10:03	12:28	13:28	17:03	19:33	08:04	09:04	10:04	12:29	13:29	17:04	19:34	08:06	09:06	10:06	12:31	13:31	17:06	19:36	08:07	09:07	10:07	12:32	13:32	17:07	19:37	08:09	09:09	10:09	12:34	13:34	17:09	19:39	08:11	09:11	10:11	12:36	13:36	17:11	19:41	08:12	09:12	10:12	12:37	13:37	17:12	19:42	08:13	09:13	10:13	12:38	13:38	17:13	19:43	08:14	09:14	10:14	12:39	13:39	17:14	19:44	08:15	09:15	10:15	12:40	13:40	17:15	19:45
Els dimecres matí, el bus no passarà per les parades Carles Roig, Mil-lenari i Passeig Albert. El compliment d'aquest horari està subjecte a la fluïdesa del trànsit.																																																																																																																																																																																																						
L1-Llevant										Direcció llevant																																																																																																																																																																																												
PORT	NUCLI ANTIC	LLEVANT	L1-Llevant								Direcció llevant																																																																																																																																																																																											
			POLIESPORTIU	ADELAIDA	CARLES ROIG	MIL-LENARI	PG. ALBERT	PG. LA SALLE-MERCAT	CASAL	ESTACIÓ BUS I	PG. DE LES PALMERES	PORT	JAUME I	CREU DE LA MISSIÓ	AJUNTAMENT	MOLÍ D'AVALL I	ALEXANDRE GALÍ I	MOLÍ DE LA TORRE I	MAR DE LA FRAU	QUATRE CAMINS	VILAFORTUNY	FINAL CAVET	CLARIANA - CÀMPINGS	MAS CLARIANA	CASTELL D'ALMANSA	ELS TALLATS	HIGINI ANGLADA	ELS AMETLLERS	GUILLERMO FORTUNY	MOLÍ DE LA TORRE II	ALEXANDRE GALÍ II	MOLÍ D'AVALL II	POLIESPORTIU	ADELAIDA	CARLES ROIG	MIL-LENARI	PG. ALBERT	PG. LA SALLE-MERCAT	CASAL	ESTACIÓ BUS I	PG. DE LES PALMERES	PORT	JAUME I	CREU DE LA MISSIÓ																																																																																																																																																										
			07:10	07:45	08:45	11:45	12:45	13:45	16:45	20:16	07:11	07:46	08:46	11:46	12:46	13:46	16:46	20:17	07:12	07:49	08:49	11:49	12:49	13:49	16:49	20:20	07:13	07:51	08:51	11:51	12:51	13:51	16:51	20:22	07:14	07:52	08:52	11:52	12:52	13:52	16:52	20:23	07:15	07:54	08:54	11:54	12:54	13:54	16:54	20:25	07:16	07:55	08:55	11:55	12:55	13:55	16:55	20:26	07:17	07:56	08:56	11:56	12:56	13:56	16:56	20:27	07:18	07:58	08:58	11:58	12:58	13:58	16:58	20:29	07:19	08:00	09:00	12:00	13:00	14:00	17:00	20:31	07:20	08:03	09:03	12:03	13:03	14:03	17:03	20:34	07:21	08:05	09:05	12:05	13:05	14:05	17:05	20:36	07:22	08:06	09:06	12:06	13:06	14:06	17:06	20:37	07:23	08:08	09:08	12:08	13:08	14:08	17:08	20:39	07:24	08:10	09:10	12:10	13:10	14:10	17:10	20:41	07:25	08:11	09:11	12:11	13:11	14:11	17:11	20:42	07:26	08:12	09:12	12:12	13:12	14:12	17:12	20:43	07:28	08:14	09:14	12:14	13:14	14:14	17:14	20:45	07:29	08:16	09:16	12:16	13:16	14:16	17:16	20:47	07:30	08:17	09:17	12:17	13:17	14:17	17:17	20:48	07:31	08:18	09:18	12:18	13:18	14:18	17:18	20:49	07:32	08:19	09:19	12:19	13:19	14:19	17:19	20:50	07:34	08:20	09:20	12:20	13:20	14:20	17:20	20:51	07:35	08:21	09:21	12:21	13:21	14:21	17:21	20:52				
Els dimecres matí, el bus no passarà per les parades Carles Roig, Mil-lenari i Passeig Albert. El compliment d'aquest horari està subjecte a la fluïdesa del trànsit.																																																																																																																																																																																																						

- Cambrils - Reus, recorreguts directes amb menys de 30 minuts. Forma part dels transports públics de la Generalitat de Catalunya (ATM Camp de Tarragona), que realitza l'empresa Plana. Hi ha un total de 18 expedicions, 9 d'anada i 9 de tornada de dilluns a divendres feiners. Només realitza una parada a Cambrils, a l'estació d'autobusos.

Imatge 29. Horari de la línia Cambrils - Reus

CAMBRILS - REUS

Per Campus Bellisens i Hospital Sant Joan de Reus

PARADES	DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS									
Cambrils (estació d'autobusos)	7.25	8.25	9.25	10.25	13.35	14.35	15.35	19.35	20.35	
Urbanització Els Tallats	7.35	8.35	9.35	10.35	13.45	14.45	15.45	19.45	20.45	
Facultat Econòmiques (URV) sentit Reus	7.50	8.50	9.50	10.50	14.00	15.00	16.00	20.00	21.00	
Reus (estació d'autobusos)	7.55	8.55	9.55	10.55	14.05	15.05	16.05	20.05	21.05	

REUS - CAMBRILS

Per Campus Bellisens i Hospital Sant Joan de Reus

PARADES	DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS									
Reus (estació d'autobusos)	7.55	8.55	9.55	13.05	14.05	15.05	19.05	20.05	21.05	
Facultat Econòmiques (URV) sentit Tarragona	8.00	9.00	10.00	13.10	14.10	15.10	19.10	20.10	21.10	
Urbanització Els Tallats	8.15	9.15	10.15	13.25	14.25	15.25	19.25	20.25	21.25	
Cambrils (estació d'autobusos)	8.25	9.25	10.25	13.35	14.35	15.35	19.35	20.35	21.35	

Font: Web Ajuntament de Cambrils

Cal destacar que existeix una línia nocturna, de l'Empresa Plana, de Pineda – Salou - Cambrils (NT-4). Té un total de 25 expedicions, 7 d'anada i 18 de tornada, entre les 23:15 h i les 6:30h; i realitza 6 parades al municipi de Cambrils. Funciona de 22 de juny al 4 de setembre de 2018.

Imatge 30. Horari de la línia NT-4 Pineda – Salou - Cambrils

ANADES	HORARI PAS PER PARADA (SUBJECTES AL TRANSIT)									
Discoteca Pacha VILA-SECA	23'15	00'30	01'30	02'30	03'30	04'30	05'30			
Racó de Salou VILA-SECA	23'17	00'32	01'32	02'32	03'32	04'32	05'32			
Enllaç Carretera del Far	23'19	00'34	01'34	02'34	03'34	04'34	05'34			
Hotel Molinos	23'21	00'36	01'36	02'36	03'36	04'36	05'36			
Hotel Negresco	23'23	00'38	01'38	02'38	03'38	04'38	05'38			
c/ Carles Buigues 69 SALOU	23'25	00'40	01'40	02'40	03'40	04'40	05'40			
c/ Carles Buigues 45 SALOU	23'27	00'42	01'42	02'42	03'42	04'42	05'42			
c/ Barbastre-P.La Jota SALOU	23'28	00'43	01'43	02'43	03'43	04'43	05'43			
Passeig Jume I, 17 SALOU	23'29	00'44	01'44	02'44	03'44	04'44	05'44			
Passeig Jume I, SALOU	23'31	00'46	01'46	02'46	03'46	04'46	05'46			
Passeig Miramar, 12 SALOU	23'33	00'48	01'48	02'48	03'48	04'48	05'48			
Passeig Miramar, SALOU	23'35	00'50	01'50	02'50	03'50	04'50	05'50			
TV-3147 H. Augustus CAMB.	23'37	00'52	01'52	02'52	03'52	04'52	05'52			
TV-3147 H. Maritim CAMB.	23'39	00'54	01'54	02'54	03'54	04'54	05'54			
TV-3147 Urb.Vilaforuny CAMB.	23'41	00'56	01'56	02'56	03'56	04'56	05'56			
TV-3147 H. Centurió CAMB.	23'42	00'57	01'57	02'57	03'57	04'57	05'57			
TV-3147 Urb.Joan XXIII CAMB.	23'43	00'58	01'58	02'58	03'58	04'58	05'58			
Avg. Diputació C.Nautic CAMB.	23'45	01'00	02'00	03'00	04'00	05'00	06'00			
TORNADES	HORARI PAS PER PARADA (SUBJECTES AL TRANSIT)									
Avg. Diputació C.Nautic CAMB.	24'00	01'00	02'00	03'00	04'00	05'00	06'00			
TV-3147 Urb.Joan XXIII CAMB.	00'02	01'02	02'02	03'02	04'02	05'02	06'02			
TV-3147 H. Centurió CAMB.	00'03	01'03	02'03	03'03	04'03	05'03	06'03			
TV-3147 Urb.Vilaforuny CAMB.	00'04	01'04	02'04	03'04	04'04	05'04	06'04			
TV-3147 H. Maritim CAMB.	00'06	01'06	02'06	03'06	04'06	05'06	06'06			
TV-3147 Augustus CAMB.	00'08	01'08	02'08	03'08	04'08	05'08	06'08			
Psg Miramar Plç Venus SALOU	00'10	01'10	02'10	03'10	04'10	05'10	06'10			
Psg Miramar 17 SALOU	00'12	01'12	02'12	03'12	04'12	05'12	06'12			
Psg Jaume I Nautic SALOU	00'14	01'14	02'14	03'14	04'14	05'14	06'14			
Psg Jaume I Monum. SALOU	00'15	01'15	02'15	03'15	04'15	05'15	06'15			
c/ Brussel·les/Bilbao SALOU	00'17	01'17	02'17	03'17	04'17	05'17	06'17			
c/ Carles Buigues, 20 SALOU	00'18	01'18	02'18	03'18	04'18	05'18	06'18			
c/ Carles Buigues, 61 SALOU	00'20	01'20	02'20	03'20	04'20	05'20	06'20			
Hotel Negresco	00'22	01'22	02'22	03'22	04'22	05'22	06'22			
Hotel Molinos	00'24	01'24	02'24	03'24	04'24	05'24	06'24			
Enllaç Carretera del Far	00'26	01'26	02'26	03'26	04'26	05'26	06'26			
Racó de Salou VILA-SECA	00'28	01'28	02'28	03'28	04'28	05'28	06'28			
Discoteca Pacha VILA-SECA	00'30	01'30	02'30	03'30	04'30	05'30	06'30			

Font: Web Ajuntament de Cambrils

Aquesta línia té un servei de reforç durant la temporada alta, de 20 de juliol a 20 d'agost, s'incorporen 5 expedicions d'anada i 7 de tornada.

En temporada baixa (5 setembre a 21 de juny i durant nits de divendres a dissabte, i nits de dissabtes a diumenges i nits de vigiles de festius a festius), aquesta línia disposa d'un total de 14 expedicions, 7 d'anada i 7 de tornada; funciona de les 22:30h a les 6:00h.

També existeixen dues línies que connecten amb els dos aeroports més pròxims:

- Línia de bus de l'Aeroport de Barcelona – Pineda – Salou – Cambrils – Reus, d'Autocars Plana. Té tres parades a Cambrils, a l'Avinguda Diputació.

Durant la temporada baixa (de 2 de novembre a 30 d'abril) té un total de 14 expedicions (7 anada i 7 tornada) de dilluns a divendres, 12 expedicions els dissabtes feiners (6 en cada sentit), i 13 expedicions diumenges i dies festius (7 anada i 6 tornada).

Durant la temporada alta (de 1 de maig a 1 de novembre) té un total de 28 expedicions (14 anada i 14 tornada) de dilluns a divendres, 30 expedicions els dissabtes feiners (15 en cada sentit), i 28 expedicions diumenges i dies festius (14 anada i 14 tornada).

- Línia de bus de l'Aeroport de Reus – Pineda – Faro – Salou – Cambrils. Té tres parades a Cambrils, a l'Avinguda Diputació.

El pròxim mes de juny té de 2 a 6 expedicions segons el dia de la setmana, i fa dos parades a Cambrils.

Imatge 31. Horari de la línia Aeroport de Reus – Pineda – Faro – Salou – Cambrils

AEROPORT DE REUS - LA PINEDA - SALOU - BM CAMBRILS									
Reus Airport - La Pineda - Salou - BM Cambrils									
DIES DE LA SETMANA (Codi del dia: 1-DILLUNS, 2-DIMARTS, 3-DIMECRES, 4-DIJOU, 5-DIVENDRES, 6-DISSABTE, 7-DIUMENGE)									
Weekdays (Code: 1-Monday, 2-Tuesday, 3-Wednesday, 4-Thursday, 5-Friday, 6-Saturday, 7-Sunday)									
Vols més pròxims Closer Flights	Codi de setmana Weekday Code	Sortides Aeroport Reus Reus Airport's departures	Arribada La Pineda La Pineda arrival	Arribada Salou (Cap Salou) Salou (Cap Salou) arrival	Arribada Salou (Pl. Europa) Salou (Pl. Europa) arrival	(1) Arribada Port Aventura (1) Port Aventura arrival	Arribada Salou (Pl. Jaume I) Salou (Pl. Jaume I) arrival	Arribada Vilafortuny Vilafortuny arrival	Arribada Cambrils (Nàutic) Cambrils (Nàutic) arrival
Dublin	1-Dilluns / Monday	11:25	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10
East Midlands	1-Dilluns / Monday	21:40	21:55	22:00	22:05	22:10	22:15	22:20	22:25
Varadero	3-Dimecres / Tuesday	09:40	09:55	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:25
Enlhouse, Cork i Dublin	3-Dimecres / Tuesday	12:50	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35
Birmingham	3-Dimecres / Tuesday	14:40	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25
Stuttgart	3-Dimecres / Tuesday	16:40	16:55	16:55	16:10	16:20	16:25	16:30	16:35
Dublin	3-Dimecres / Tuesday	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00	20:05
Bristol i Luton	3-Dimecres / Tuesday	22:15	22:30	22:35	22:40	22:45	22:50	22:55	23:00
Amsterdam i Liverpool	3-Dimecres / Wednesday	10:10	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55
Moscu, Frankfurt i Amsterdam	3-Dimecres / Wednesday	12:45	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30
Dublin	3-Dimecres / Wednesday	18:25	18:40	18:45	18:50	18:55	19:00	19:05	19:10
Manchester, Birmingham i Dublin	3-Dimecres / Wednesday	21:40	21:55	22:00	22:05	22:10	22:15	22:20	22:25
Bristol i Luton	4-Dijous / Thursday	09:05	09:20	09:25	09:30	09:35	09:40	09:45	09:50
Stuttgart i Dublin	4-Dijous / Thursday	11:00	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45
Birmingham	4-Dijous / Thursday	14:20	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10
Dublin	4-Dijous / Thursday	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00	20:05
Dublin	5-Divendres / Friday	09:10	09:20	09:30	09:35	09:40	09:45	09:50	09:55
East Midlands	5-Divendres / Friday	11:50	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40
Dublin i Enlhouse	5-Divendres / Friday	14:30	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:15
Cork	5-Divendres / Friday	16:05	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50
Dublin i Shannon	5-Divendres / Friday	18:00	18:15	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:45
Amsterdam i Bristol i Luton	6-Dissabte / Saturday	08:40	08:55	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20	09:25
Enlhouse	6-Dissabte / Saturday	10:20	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05
Dublin i Moscu	6-Dissabte / Saturday	12:10	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55
Birmingham i Stuttgart	6-Dissabte / Saturday	15:20	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00	16:05
Luton	6-Dissabte / Saturday	16:30	16:45	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10	17:15
Bristol i Luton	6-Dissabte / Saturday	20:30	20:45	20:50	20:55	21:00	21:05	21:10	21:15
Dublin	7-Diumenge / Sunday	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35
Liverpool	7-Diumenge / Sunday	11:45	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30
Cork i Frankfurt	7-Diumenge / Sunday	13:30	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10	14:15
Birmingham	7-Diumenge / Sunday	17:20	17:35	17:40	17:45	17:50	17:55	18:00	18:05
Dublin	7-Diumenge / Sunday	19:00	19:15	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40	19:45
Enlhouse i Manchester	7-Diumenge / Sunday	21:20	21:35	21:40	21:45	21:50	21:55	22:00	22:05

HORES DE PAS PER PARADES INTERMEDIES SUBJECTES AL TRANSECT
Els horaris de sortides des de l'Aeroport es podran ajustar als horaris d'arribada real dels vols.
(1) Parada del servei a hotels de Port Aventura a la demanda. Reservar abans de les 18:00 h. del dia anterior, enviant e-mail a:
booking@autocarsplana.com, o trucant al 610947265

Approximate timetable and subject to the traffic
Departure times from the airport may be adjusted to actual arrival times of flights.
(1) Stop of the service to hotels of Port Aventura to the demand. Book before the 18:00 pm of the
previous day, sending e-mail to: booking@autocarsplana.com, or call 610947265

Font: Web Ajuntament de Cambrils

Totes aquestes línies passen per l'estació d'autobusos de Cambrils, o bé pel Barri Marítim de Cambrils, per la parada situada a prop del Club Nàutic.

Imatge 32. Ubicació de la parada de l'Estació d'Autobusos de Cambrils



Font: Web Ajuntament de Cambrils

Durant la temporada alta, i els dies de més demanda, s'arriben a produir un total de 428 expedicions de serveis interurbans amb origen o destinació Cambrils. Es pot afirmar que el municipi està ben connectat amb els principals pobles de l'entorn i ciutats principals.

Xarxa de Ferrocarril

Cambrils consta d'una estació ferroviària d'Adif de la línia general Barcelona – València (Corredor Mediterrani), operada per l'empresa Renfe. Per aquest corredor hi circulen els trens de mitjana distància entre Barcelona, Tortosa i València, i els trens de llarga distància entre França, Barcelona, València, Alacant, Lorca, Cartagena i Andalusia.

Tots els trens de mitjana distància que passen per l'estació de Cambrils hi fan parada. Fins i tot algun servei té com a inici aquesta estació. En canvi els trens de llarga distància no s'aturen a Cambrils, essent les estacions de parada més properes les de Salou o Tarragona

L'estació se situa a l'Avinguda Verge de Montserrat, molt a prop de l'ajuntament i al costat de l'estació d'autobusos, tot i que no hi ha accés d'una a l'altra. La línia ferroviària creua el municipi de nord a sud paral·lelament al mar, separant la zona marítima del Nucli Antic i Vilafortuny de la Platja.

Segons informació del PMUS de Cambrils de 2013: "Des de Cambrils, es pot anar en ferrocarril a les principals poblacions de l'arc mediterrani, com ara Barcelona, Tarragona, Tortosa i València i a les poblacions veïnes de Salou, l'Hospitalet de l'Infant o Mont-roig del Camp. Els dies feiners de dilluns a dissabtes, i durant tot l'any, a l'estació de Cambrils hi ha 22 serveis ferroviaris amb el següent itinerari:

Sentit Nord – Sud:

- 8 serveis Barcelona – Tortosa
- 1 servei Barcelona – València
- 1 servei Barcelona – Vinaròs
- 1 servei Talgo Montpellier – Cartagena
- 1 servei Talgo Barcelona – Murcia

Sentit Sud – Nord:

- 7 serveis Tortosa – Barcelona
- 1 servei València – Barcelona
- 1 servei Vinaròs – Barcelona
- 1 servei Talgo Lorca – Montpellier

Els diumenges i els dies festius l'oferta s'adapta a les necessitats de la demanda, creant més serveis a la tarda entre Cambrils i Barcelona. Aquesta oferta també varia segons la temporada de l'any.

Sentit Nord – Sud:

- 7 serveis Barcelona – Tortosa
- 1 servei Barcelona – València
- 1 servei Barcelona – Vinaròs
- 1 servei Talgo Montpellier – Cartagena
- 1 servei Talgo Barcelona – Murcia

Sentit Sud – Nord:

- 6 serveis Tortosa – Barcelona (Temporada baixa novembre – febrer)
- 8 serveis Tortosa – Barcelona (Temporada alta març – octubre)
- 1 servei València – Barcelona
- 1 servei Vinaròs – Barcelona
- 1 servei Cambrils – Barcelona
- 1 servei Talgo Lorca – Montpellier

Com s'ha comentat anteriorment, a l'entorn de l'àmbit del PMU hi circulen les dues línies de bus urbà existents al municipi, les quals tenen parada a les proximitats de l'àmbit. Veure plànols externs del present document on es determina la xarxa d'itineraris principals de transport públic de la zona.

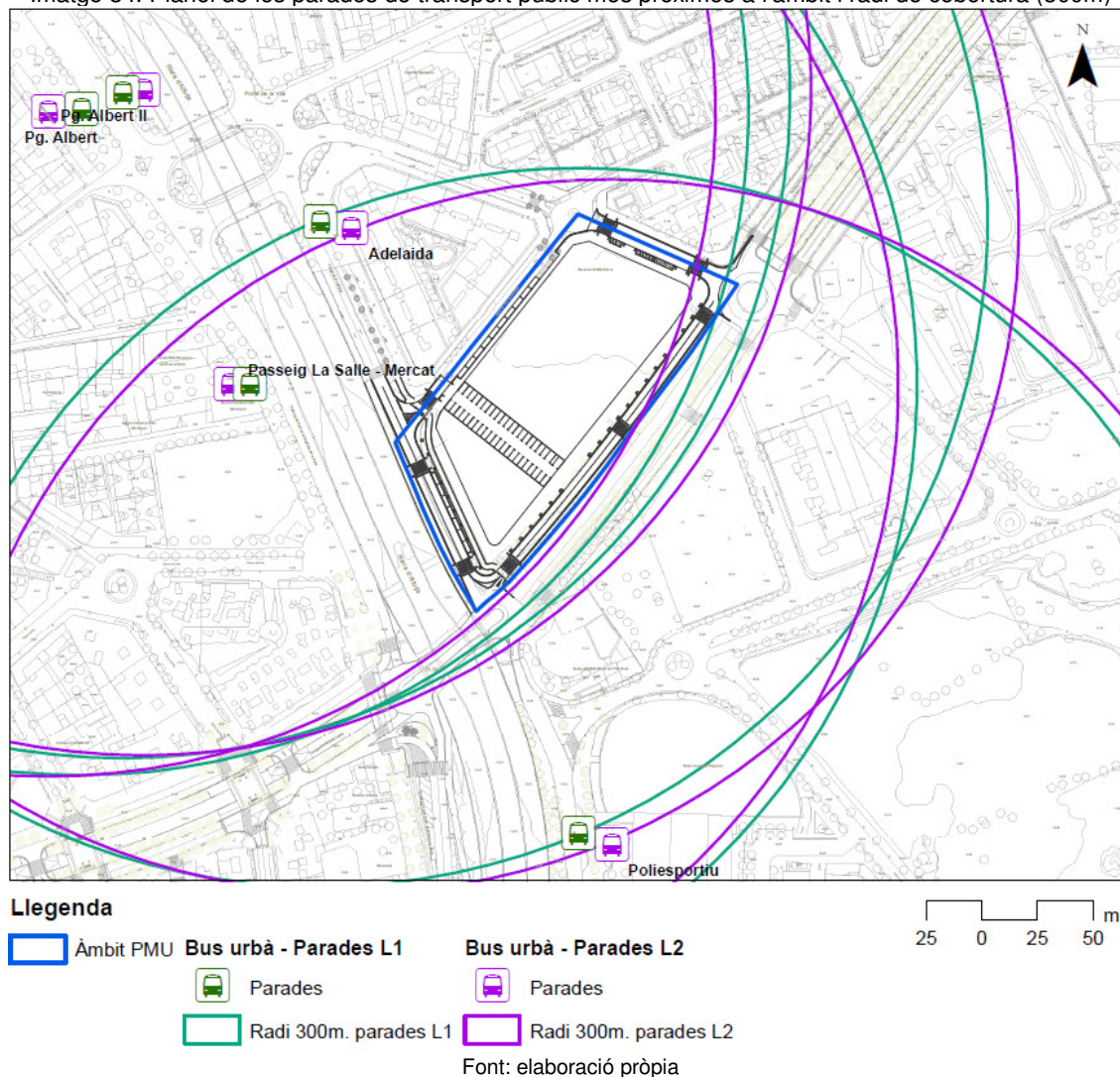
La parada actual de bus més propera a l'àmbit és de les línies urbanes L1 i L2, situada a l'Avinguda d'Adelaida, davant el supermercat existent, a uns 50 metres en línia recta des de l'àmbit del PMU. Aquesta parada no disposa de marquesina, només d'una senyalització vertical amb informació dels horaris.

Imatge 33. Fotografia de parada de bus a l'Avinguda d'Adelaida



D'acord l'article 16 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada, s'estableix que l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu, amb caràcter general, ha de ser inferior a 750 metres. L'àmbit del PMU queda totalment cobert per les parades existents a l'entorn.

Imatge 34. Plànol de les parades de transport públic més properes a l'àmbit i radi de cobertura (300m)



En el PMUS de Cambrils, amb possible incidència a l'àmbit del pla, es defineixen les següents actuacions pel transport públic al municipi:

Imatge 35. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils pel Transport públic

**1. TRANSPORT PÚBLIC**

Transport públic urbà

- 1.1. Establir un sistema urbà de transport adaptat a les necessitats del municipi i la sostenibilitat econòmica del servei.
- 1.2. Crear una imatge que identifiqui el servei de transport urbà Cambrils.
- 1.3. Adequació de les principals parades, per la seva funció d'intercanviador i intermodalitat: Ajuntament, Barri Antic, Port-Reguerà, estació de trens.
- 1.4. Implantació d'un sistema de control i d'informació a temps real del servei des d'Aparcam.
- 1.5. Millorar la informació als usuaris de la xarxa de transport públic urbà.
- 1.6. Pla de seguiment de la qualitat del servei de transport públic urbà.
- 1.7. Impulsar un Pla de coordinació del transport urbà amb el transport interurbà.
- 1.8. Planificació de la xarxa de transport públic urbà actual a l'horitzó del desenvolupament de la nova estació intermodal i de nous desenvolupaments urbanístics.
- 1.9. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.

Transport públic interurbà

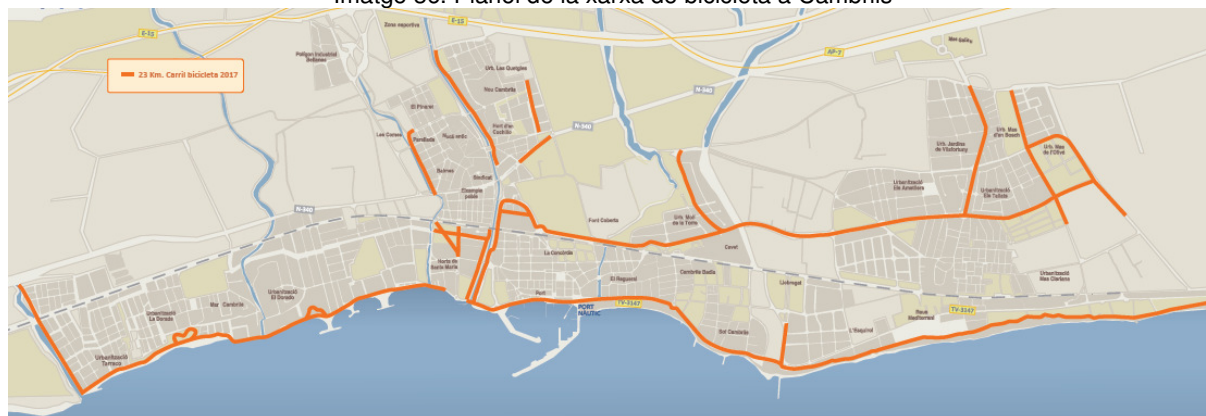
- 1.10. Promoure estratègicament la connectivitat amb altres municipis, infraestructures de transport i altres pols generadors de mobilitat. (aeroport de Reus, aeroport de Barcelona, estació del Camp de Tarragona...)
- 1.11. Fer el seguiment del compliment d'oferta i qualitat del transport públic contemplat en els plans directors superiors.
- 1.12. Fer el seguiment de l'oferta local de la futura xarxa ferroviària de viatgers de rodalies, regionals i llarg recorregut, i en cas que s'escaigui, impulsar la petició de millores.

Font: PMUS Cambrils, any 2013.

3.1.3. XARXA DE BICICLETES

Cambrils disposa d'uns 23 km de carrils bici, repartits al llarg de tot el municipi. L'esquema de xarxa de carrils bici de la ciutat de Cambrils presenta globalment una bona connectivitat entre carrils, permetent itineraris ininterromputs al llarg de tot el municipi, creant un efecte de xarxa, tot i que falten uns trams per unir en el sector de Mas Clariana i entre el nucli antic i el Port (Av. Adelaida).

Imatge 36. Plànol de la xarxa de bicicleta a Cambrils



Font: Web municipal

Dels carrils bici existents, destaquen, per la seva longitud, els següents:

- Passeig Marítim / Av. de la Diputació (des de Salou fins a la Riera de Riudecanyes) amb més de 9 km de longitud.
- Camí Cavet, entre el nucli urbà de Cambrils i el límit municipal amb Salou, amb aproximadament 5 km de longitud. Aquest itinerari passa pel terme municipal de Vinyols i els Arcs en uns 500 metres, aproximadament.

Si ens fixem en els carrils bici existents entorn l'àmbit del PMU1 "L'Alforja" destaca:

- Per la vorera de l'Avinguda d'Adelaida, al nord-oest de l'àmbit, hi ha un carril bici segregat dels vianants. Aquest carril bici queda interromput en arribar al sector del PMU de l'Alforja, límit oest de l'àmbit.
- El tram de l'Avinguda del Baix Camp (antiga N-340) que limita l'àmbit pel sud no hi ha ni voreres ni carril bici, tot i que actualment aquest vial està en obres per la nova rotonda sobre la riera de l'Alforja. Cal tenir en compte que l'Avinguda del Baix Camp abans de la rotonda que enllaça amb el C/ Camí de la Creu, és un vial amb vorera arbrada i una mitjana vegetada amb un carril bici a la part central; aquesta tipologia de vial tindrà continuïtat al límit del sector un cop s'hagin executat les obres del pont i del PMU.

Dins el terme municipal també destaquen diversos itineraris senderistes i/o ciclistes, molts d'ells descrits en plànols i guies editats pel Patronat Municipal de Turisme de Cambrils. La *Xarxa de Camins a peu i en BTT* de Cambrils compta amb 4 rutes, de les quals la ruta circular 4. *Rodant sobre l'asfalt pel perímetre municipal* transcorre per l'Avinguda Adelaida a tocar de l'àmbit, en total compta amb 30,8km. També per l'Avinguda d'Adelaida passa la *Ruta dels Espais de la Guerra Civil* a Cambrils.

Imatge 37. Plànol de rutes a peu i bici per Cambrils entorn l'àmbit



Font: Web Ajuntament de Cambrils

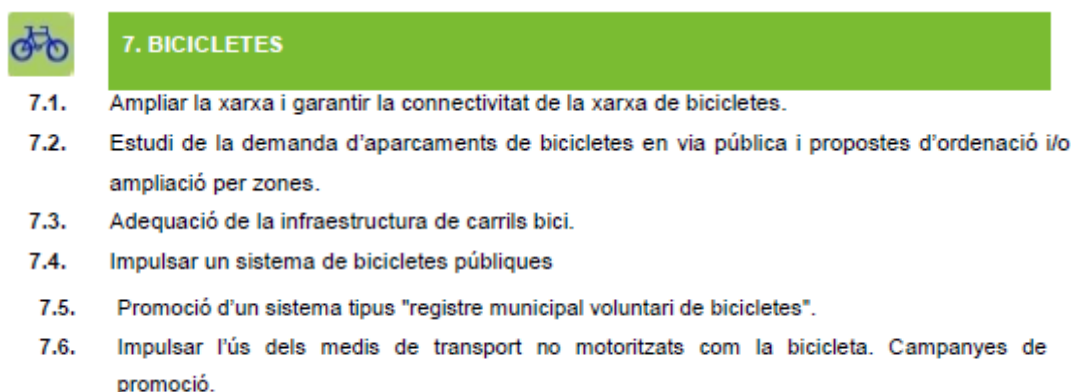
D'altra banda, també cal destacar el pas d'un Sender de Gran Recorregut Federació, gestionada per les Entitats Excursionistes de Catalunya (FEEC), concretament el GR192 - Camí del Vent, que consta d'un total de 52 km que uneixen el nucli de Cambrils amb la ciutat d'Amposta (enllaç amb la GR-92). La primera etapa d'aquesta GR surt de la vila de Cambrils i ressegueix la Riera de l'Alforja, i transcorre per l'Avinguda Adelaida a tocar del PMU-1. El seu traçat passa per diversos llocs d'interès del municipi on poden observar-se restes medievals i l'espai natural Serres de Cardó.

En resum, des del terme municipal surten nombroses rutes en bicicleta, amb recorreguts que van dels 47 als 141km, que apopen a conèixer indrets diversos d'interès natural i cultural tant del propi municipi com de municipis i comarques veïnes. Aquests itineraris permeten una mobilitat amb bicicleta entre la franja litoral i l'interior del nucli de Cambrils, així com la connexió amb municipis veïns.

El municipi disposa de diferents aparcaments per a bicicletes, el PMUS Cambrils no detalla de manera extensiva i concreta el nombre d'aparcaments, però determina que existeixen més de 50 aparcaments, la majoria dels quals estan ubicats en la part central del municipi i a les platges de llevant.

El PMUS de Cambrils determina una sèrie d'actuacions en la xarxa de bicicletes del municipi, cap d'aquestes té incidència directa sobre l'àmbit del PMU1, es proposa:

Imatge 38. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils per bicicletes



Font: PMUS Cambrils, any 2013.

3.1.4. XARXA DE VIANANTS

La principal infraestructura per on circulen els vianants són les voreres quan es comparteix la via amb altres sistemes de transport mecanitzats. Existeixen altres infraestructures dedicades íntegrament als vianants, com poden ser els passejos, places, parcs i vies.

Cambrils disposa de diferents àrees destinades exclusivament als vianants: se situen al nucli antic (Vila) i a la zona del Port. Cambrils disposa d'una gran via longitudinal de més de 9 km de llargària: el Passeig Marítim, que des dels límits dels termes municipals de Cambrils i de Salou i fins a la Riera de Riudecanyes (límit municipal entre Cambrils i Mont-roig del Camp) comunica tot el litoral del municipi de manera ininterrompuda.

En el PMUS de Cambrils (2013) es determina que: "la suma de la longitud dels carrers destinats als vianants supera els 11 km en tot el municipi de Cambrils. Aquest valor no contempla altres espais de vianants que formen part d'avingudes o passejos amb voreres d'una amplada significativa."

Imatge 39. Plànol de la zona de vianants a Cambrils



Font: PMUS Cambrils

Com s'ha comentat anteriorment, pel municipi hi ha diferents itineraris i senders per bicicletes i vianants que passen i recorren per tot el terme municipal i també connecten amb municipis veïns, donant a conèixer el patrimoni cultural i natural de Cambrils.

L'accés i mobilitat de vianants a l'àmbit es realitza a través de les voreres existents del C/ de Pere Moretó i l'Avinguda d'Adelaida; també pel C/ del Camí de la Creu, tot i que aquest no té voreres. Cal tenir en compte que actualment el tram de l'Avinguda d'Adelaida que limita amb l'àmbit està tallat al trànsit de vehicles i persones per les obres al pont de l'Av. del Baix Camp.

El PMUS de Cambrils determina una sèrie d'actuacions en la xarxa de vianants del municipi, però no hi ha cap incidència directa sobre l'àmbit del PMU1:

Imatge 40. Actuacions proposades pel PMUS de Cambrils per a vianants



2. VIANANTS

- 2.1. Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants: ampliar les illes de vianants en carrers comercials, turístics i generadors d'una alta mobilitat, impulsar la prioritat per als vianants als carrers secundaris residencials.
- 2.2. Millora de la seguretat als punts conflictius de circulació.
- 2.3. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà basats entre d'altres en els criteris de seguretat viària i accessibilitat.
- 2.4. Implantar actuacions de millora d'itineraris als recorreguts escolars: moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars, creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles.
- 2.5. Millora i ampliació de la senyalització d'orientació per als vianants.

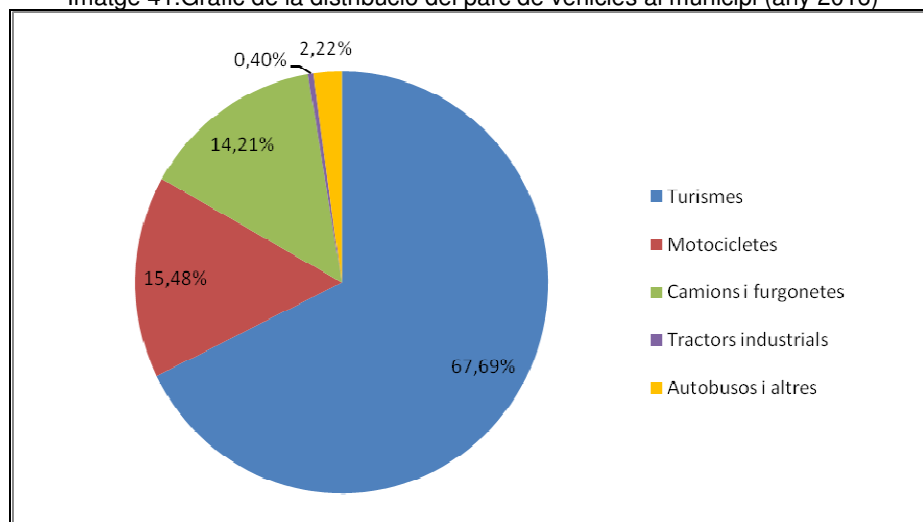
Font: PMUS Cambrils

4. MOBILITAT OBLIGADA DEL MUNICIPI

4.1. MOTORITZACIÓ

Segons les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), el municipi de Cambrils registrava l'any 2016 un parc automobilístic de 23.166 vehicles. Un 67,69% (15.682) dels quals eren turismes.

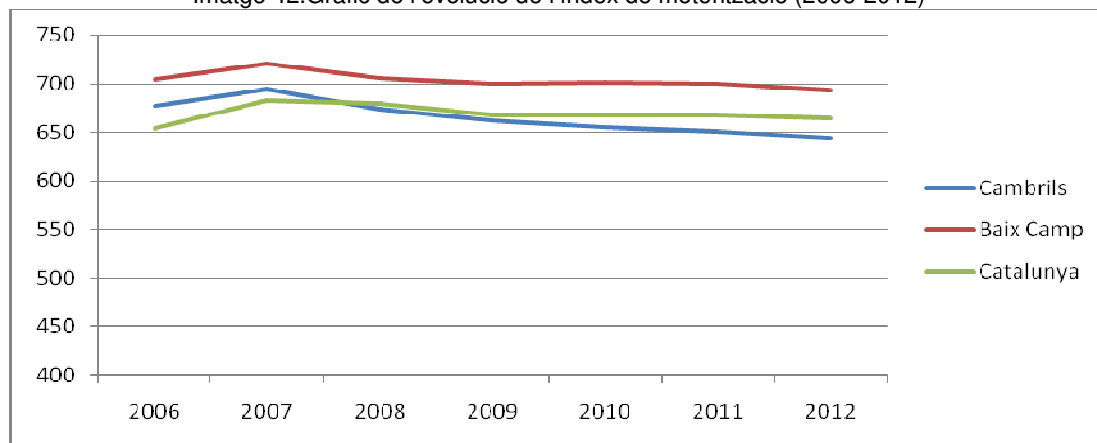
Imatge 41. Gràfic de la distribució del parc de vehicles al municipi (any 2016)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

L'índex de motorització (IdM), que relaciona el nombre de vehicles censats i la població, es mostra a la taula següent:

Imatge 42. Gràfic de l'evolució de l'índex de motorització (2006-2012)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

Taula 10. Evolució de l'IdM (vehicles per 1.000 habitants) 2006-2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cambrils	677,21	694,56	673,54	662,33	655,17	650,54	643,51
Baix Camp	703,78	720,15	705,6	699,26	701,27	699,87	693,41
Catalunya	653,95	682,71	679,63	668,07	667,45	668,06	663,77

Font: IDESCAT.

L'índex municipal des del 2008 fins al 2012 està per sota l'índex comarcal i català, i també per sota de municipis de l'entorn (Vinyols i els Arcs, Mont-roig del Camp, i Montbrió del Camp), i una mica per sobre de grans ciutats properes com Reus i Tarragona, constatant que el vehicle privat al municipi pren certa importància. La tendència de l'índex municipal, igual que el comarcal i català, els darrers anys és de disminució lenta però constant.

La concentració de nombrosos llocs de treball entorn el turisme i la gran quantitat de serveis al propi terme municipal, així com la elevada concentració de la població entorn a la costa, permet a la població cert grau de mobilitat interna i per tant una menor dependència del vehicle privat com a principal font de mobilitat.

4.2. DESPLAÇAMENTS OBLIGATS PER MOTIUS LABORALS O D'ESTUDI

La mobilitat obligada s'entén com aquells desplaçaments que es realitzen per motius laborals o d'estudi, mentre que la mobilitat no obligada és aquella que es realitza a causa de l'oci. És a dir, és aquella que es produeix des del domicili per motius de feina i/o estudi, considerant solament el primer viatge que es realitza al dia. S'estima que la mobilitat obligada s'aproxima al 90% del trànsit a les hores punta del matí.

Quan s'analitza la mobilitat territorial, l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) proporciona una informació molt valuosa per la importància que tenen aquests tipus de desplaçaments sobre el total de la mobilitat a les hores punta. Aquestes Enquestes de Mobilitat Obligada (EMO) es realitzen mitjançant el padró municipal d'habitants i les dades de l'EMO realitzada l'any 2011 i any 2006 per part de l'Institut d'Estadística de Catalunya. L'Enquesta de Mobilitat Obligada permet determinar els fluxos de desplaçaments més remarcables en al mobilitat intermunicipal i les correspondències més fortes que s'estableixen entre els diferents punts del territori.

La següent taula mostra els desplaçaments obligats, o sigui els desplaçaments entre el municipi de Cambrils i altres municipis, incloent aquells desplaçaments a l'interior del propi municipi, segons siguin per motius de treball o bé per motius d'estudis (entre els joves de més de 16 anys). En total la mobilitat obligada per treball o estudis generava un total de 24.112 desplaçaments diaris l'any 2011, d'aquests la majoria era per raó de treball (64%) i la resta per estudi (36%).

Taula 11. Desplaçaments obligats del municipi de Cambrils, Any 2011. (Persones que es desplacen)

Desplaçaments	Total per raons de treball	Total per raons d'estudi
Residents ocupats /que estudien a dins	5.989	6.220
No residents ocupats / que estudien a dins (des de fora)	2.293	554
Residents ocupats / que estudien a fora	7.193	1.863
Llocs de treball /d'estudi localitzats (1)	8.282	6.774
Població ocupada/ que estudia resident (2)	13.182	8.082
Diferència (1)-(2)	-4.900	-1.308
TOTALS	15.475	8.637

(1) Llocs d'estudi localitzats = Residents que estudien a dins + No residents que estudien a dins

(2) Població que estudia resident = Residents que estudien a dins + Residents que estudien a fora + Residents que estudien en diversos municipis.

Font: IDESCAT

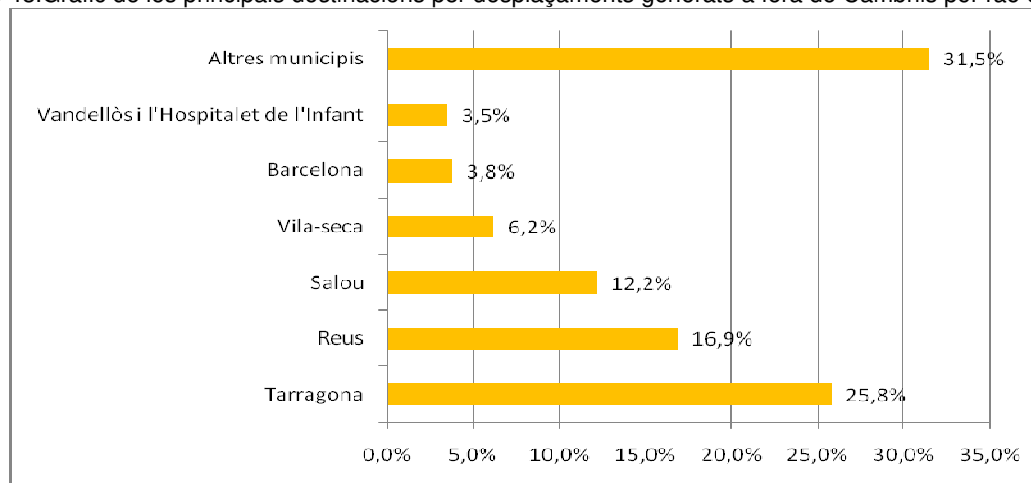
Vista la taula anterior, es pot constatar que Cambrils pel que fa a la mobilitat per raó de treball i estudi genera més desplaçaments que els que atreu, és un municipi exportador de mobilitat. El motiu que generin importants desplaçaments per motius d'estudi i treball, és la situació geogràfica i estratègica del municipi a les proximitats grans ciutats com Reus i Tarragona, així com importants polígons industrials, on la població de Cambrils es desplaça per anar a treballar/estudiar.

Pel que fa a la mobilitat obligada per raó d'estudi, cal destacar que es genera una important mobilitat interna, concretament un 72,01% del total dels desplaçaments per raó d'estudi són per mobilitat interna, mentre que per motius de treball la mobilitat interna es redueix a un 38,70% dels desplaçaments totals per raó de treball.

En resum, per raó de treball, el 38,70% dels desplaçaments són interns, el 14,81% són atrets des d'altres municipis, i el 46,48% són generats a altres municipis. Dels desplaçaments per raó d'estudi, el 72,01% són interns, el 6,41% són atrets des d'altres municipis, i el 21,57% són generats a altres municipis.

Els desplaçaments generats a fora per raó de treball, destaca les destinacions a altres municipis i a Tarragona.

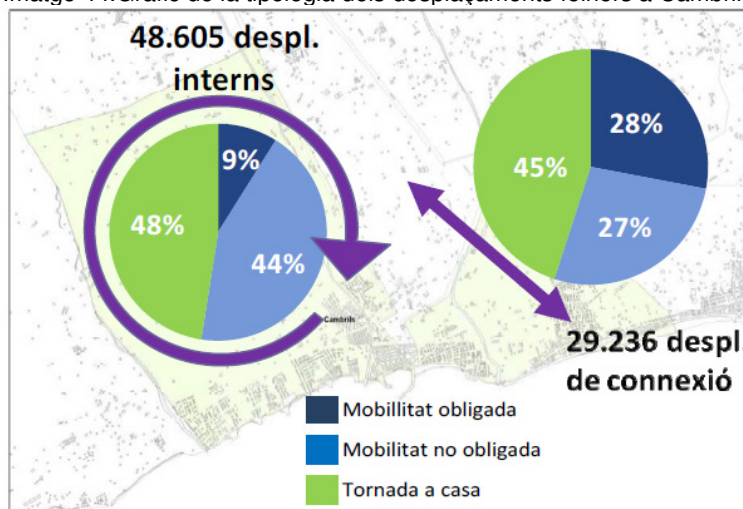
Imatge 43. Gràfic de les principals destinacions per desplaçaments generats a fora de Cambrils per raó de treball



Font: dades IDESCAT

El PMUS de Cambrils (2013), va realitzar enquestes de mobilitat a la població resident a Cambrils el juny 2009 i determina pel que fa als desplaçaments: "En un dia feiner típic, la població major de 15 anys resident a Cambrils realitza 77.841 desplaçaments, un 62% (48.605) són moviments interns al municipi i el 38% restant són de connexió amb l'exterior. En els desplaçaments urbans, la mobilitat no obligada o personal (oci, compres, metge...) predomina per molt sobre l'obligada o ocupacional (treball o estudis)."

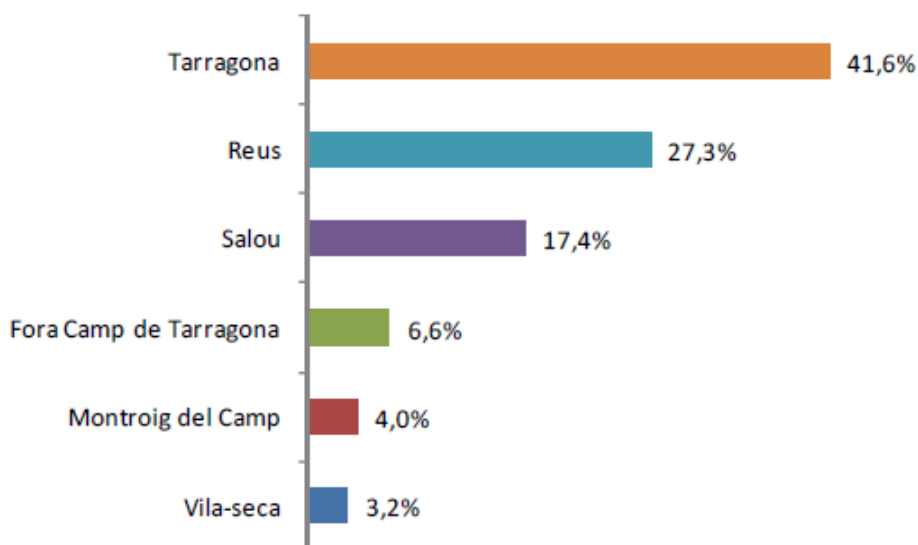
Imatge 44. Gràfic de la tipologia dels desplaçaments feiners a Cambrils



Font: PMUS Cambrils – enquestes telefòniques 2009.

Els fluxos externs del municipi, que representen el 38% dels desplaçaments diaris en dia feiner dels residents a Cambrils (29.236 desplaçaments), que són de connexió amb altres municipis. Les principals destinacions són Tarragona i Reus, que representen un 69% dels desplaçaments de connexió. Nuclis propers a Cambrils com Salou, Vila-seca i Montroig del Camp són altres de les destinacions de la població, però amb un volum de viatges més baix, com s'aprecia al gràfic següent.

Imatge 45.Gràfic dels principals fluxos externs



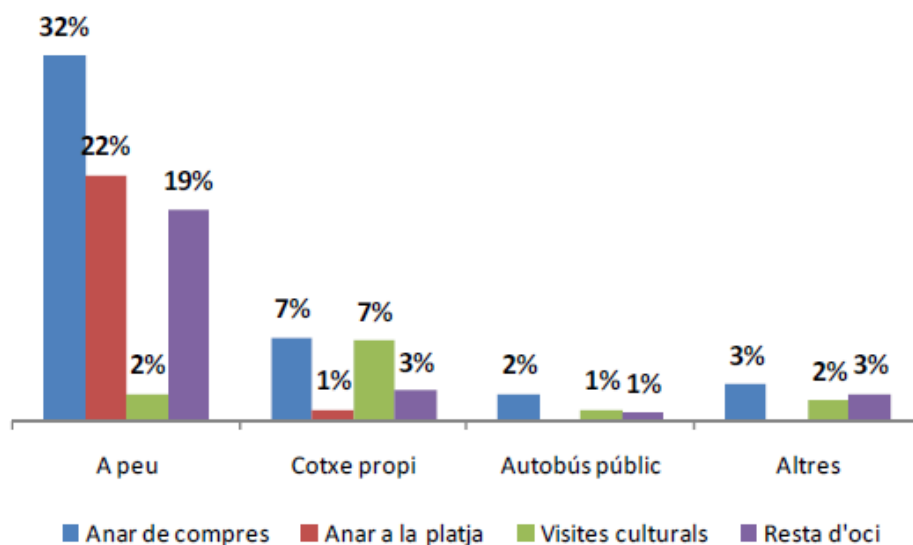
Font: PMUS Cambrils – enquestes telefòniques 2009.

Aquests dades del PMUS de Cambrils, no són del tot representatives, però mostren una major mobilitat interna al municipi en dies feiners que les dades de l'IDESCAT. I corroboren que els principals fluxos externs per raó de treball es produeixen amb Tarragona.

El PMUS de Cambrils (2013), també va realitzar enquestes de mobilitat a la població no resident a Cambrils el juliol de 2009, la mostra és poc representativa però dóna informació interessant en la mobilitat dels turistes al municipi. Així, es determina:

- "El 71% de les persones entrevistades es desplacen fins el municipi amb cotxe. Un 24% de persones entrevistades declaren haver vingut amb avió; són preferentment anglesos – la tercera nacionalitat més representada a Cambrils durant el període de vacances –. Altres transports com el tren, autocaravana o autocar presenten percentatges inferiors al 2%.
- Els principals desplaçament dels turistes són anar de compres i anar a la platja i es fan a peu. El cotxe propi és el següent mitjà més utilitzat, principalment per fer compres (7,5%) i visites culturals (7,2%), però amb percentatges molt més baixos. El transport públic i altres mitjans presenten percentatges negligibles, preferentment per fer compres pel municipi.

Imatge 46.Gràfic dels motius de desplaçament segons el mitjà de transport dels no residents



Font: PMUS Cambrils – enquestes telefòniques 2009.

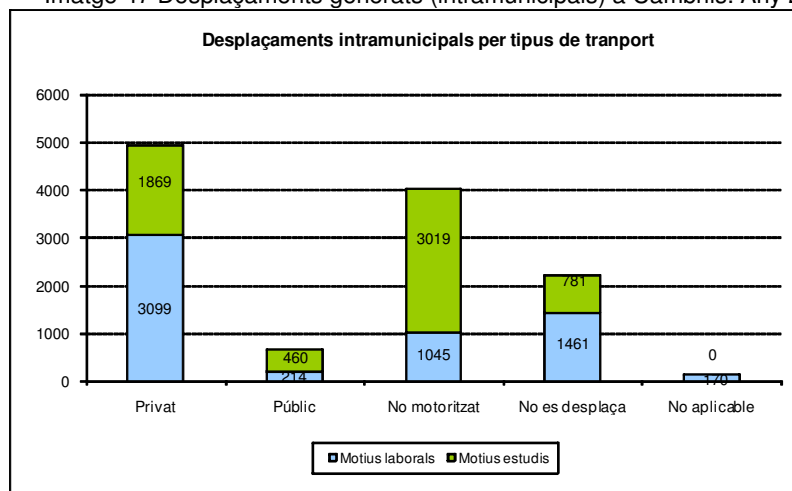
4.3 DESPLAÇAMENTS OBLIGATS PER MITJÀ DE TRANSPORT

A l'hora d'analitzar els desplaçaments, és important analitzar els mitjans de transport utilitzats en els mateixos, en aquest sentit, l'Institut d'Estadística de Catalunya els ha agrupat de la següent manera:

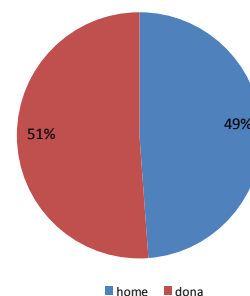
- **Privat:** cotxe o furgoneta com a conductor, cotxe o furgoneta com a passatger o moto, a més de les combinacions d'aquestes categories entre elles o amb no motoritzat (caminant o en bicicleta).
- **Públic:** autobús, autocar o microbús, metro o tren, a més de les combinacions d'aquests mitjans de transport entre ells, amb un de privat (cotxe o moto) i amb no motoritzat (caminant o en bicicleta).
- **No motoritzat:** caminant o en bicicleta i la seva combinació.
- **Altres mitjans:** Altres mitjans de transport no inclosos en cap dels anteriors epígrafs.
- **No es desplaça:** Aquelles persones que treballen o estudien en el seu propi domicili.
- **No aplicable:** població que treballa o estudia diversos municipis, i la que es desplaça des d'una segona residència.

Segons dades disponibles per l'IDESCAT de l'any 2011 al municipi de Cambrils (dades més actuals que les disponibles al PMUS de Cambrils) les tipologies dels desplaçaments segons mitjà de transport són les que es mostren a continuació. Les següents figures mostren aquestes dades de l'any 2011 d'una forma gràfica, primer per als desplaçaments intramunicipals, tant per motius laborals com d'estudis, així com el percentatge de desplaçaments segons gènere.

Imatge 47 Desplaçaments generats (intramunicipals) a Cambrils. Any 2011, per mitjà de transport i gènere.

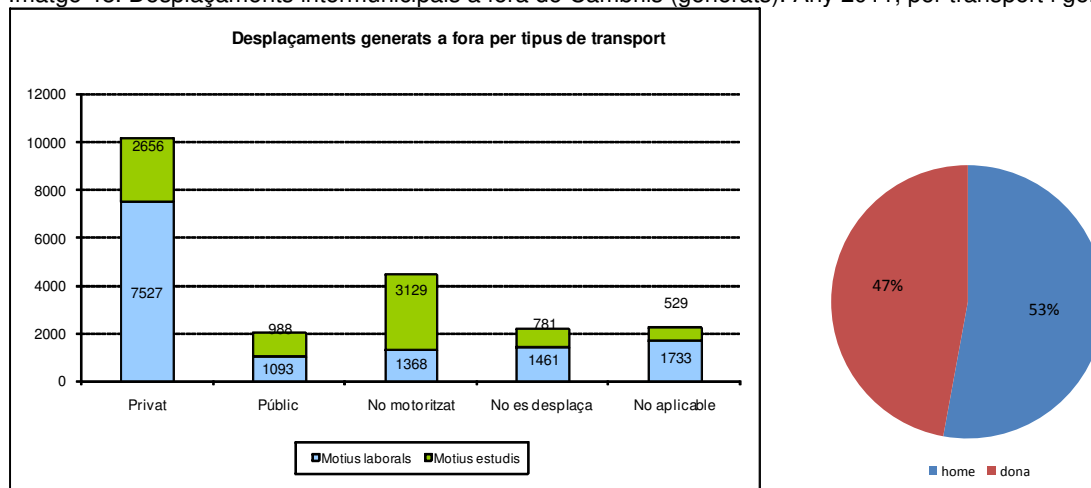


Font: Elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT.

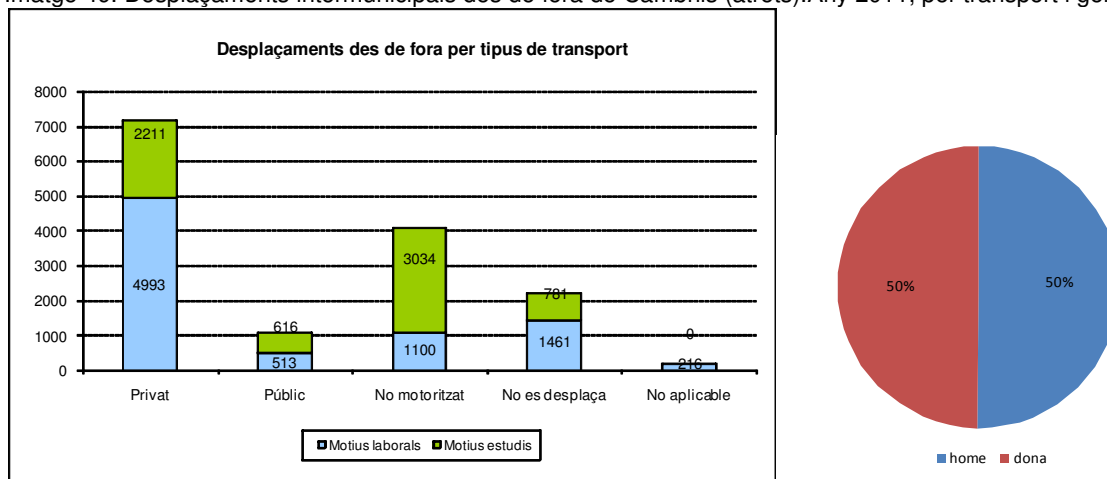


Així mateix, s'han elaborat les mateixes figures per als desplaçaments intermunicipals, segons siguin des de fora cap a Cambrils, o des d'aquesta població cap a d'altres municipis.

Imatge 48. Desplaçaments intermunicipals a fora de Cambrils (generats). Any 2011, per transport i gènere.



Imatge 49. Desplaçaments intermunicipals des de fora de Cambrils (atrets). Any 2011, per transport i gènere.

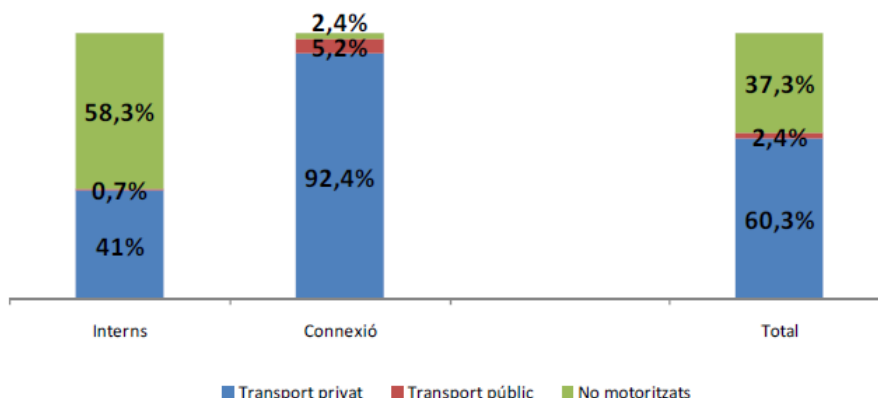


Segons les anteriors figures la major part dels moviments atrets i generats són per motius laborals, mentre que els moviments interns es deuen per raons de treball i estudis a parts gairebé iguals, 49% i 51% respectivament. Pel que fa al mitjà de transport utilitzat, el transport privat (cotxe, moto o bicicleta) és amb diferència el majoritari, tant per als desplaçaments interns com fora del municipi. Destaca que el transport no motoritzat és un transport usat majoritàriament per estudiants, amb nivells que superen el 70% de les persones totals desplaçades a peu i en bicicleta.

Pel que fa a qüestions de gènere, els desplaçaments en general presenten força paritat, essent per als desplaçaments intermunicipals del 50% per a cada sexe, i molt propers a aquest valor per als desplaçaments atrets i generats. Però si s'analitza en detall la mobilitat generada tan sols per raons de treball es pot observar que el 56% dels moviments atrets els realitzen homes, mentre que la mobilitat interna la realitzen en un 53% les dones.

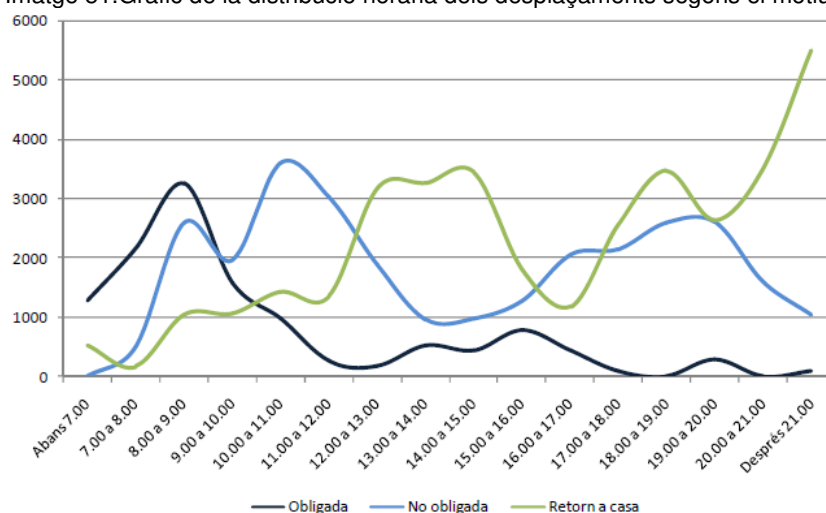
El PMUS de Cambrils (2013), segons enquestes de mobilitat a la població resident a Cambrils el juny 2009, determina que els mitjans de transport utilitzats en els desplaçaments en dies feiners, els de transport privat superen àmpliament els realitzats en transport públic. "D'altra banda, un 37% dels desplaçaments es fan en modes no motoritzats (un 34,5% a peu, i un 2,8% en bicicleta)." En els desplaçaments interns, s'observa una situació inversa: "els modes no motoritzats predominen, representant el 58% dels desplaçaments. Més detalladament, aquest 58% es descompon de la manera següent: un 54,1% de desplaçaments es fan a peu i un 4,2% en bicicleta.". En canvi, la preponderància del vehicle privat és major quan els desplaçaments són interurbans: només un 2,4% d'aquests s'efectuen amb transport públic.

Imatge 50. Gràfic dels mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament



Font: PMUS Cambrils – enquestes telefòniques 2009.

Imatge 51. Gràfic de la distribució horària dels desplaçaments segons el motiu



Font: PMUS Cambrils – enquestes telefòniques 2009.

"El gràfic anterior mostra com en la mobilitat obligada existeix una sola punta horària que es concentra entre les 7h00 i les 9h00 del matí en la qual es registren 3.250 desplaçaments. Descendeix després progressivament fins passades les 10h00. A partir d'aquesta hora els moviments oscil·len entre 0 i 1.000 desplaçaments per hora.

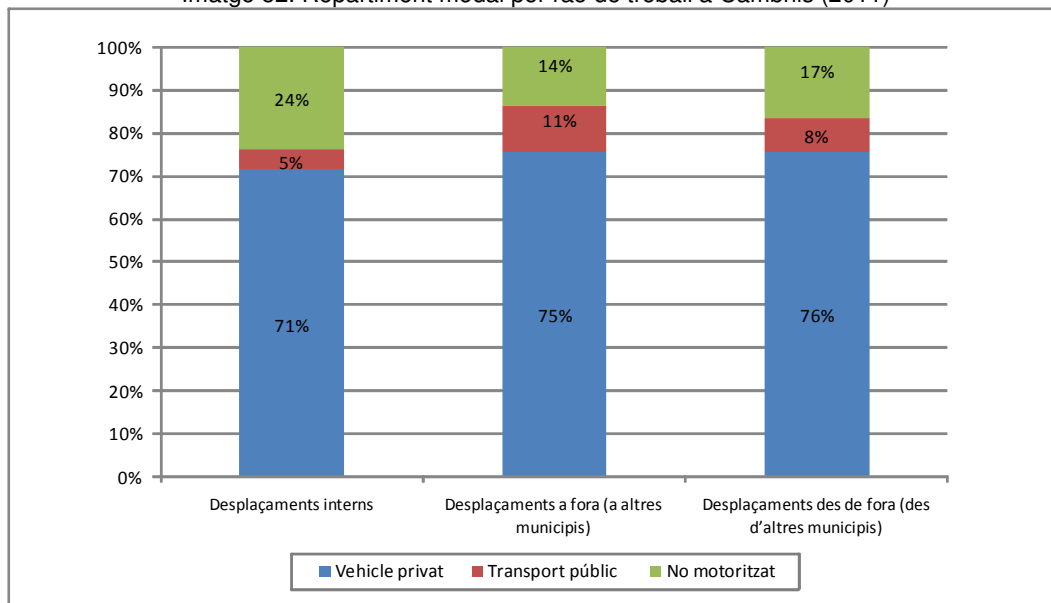
La mobilitat no obligada en canvi presenta una major flexibilitat durant el dia, tenint dues puntes principals: la primera a mig matí (entre les 10h00 i les 11h00) amb 3.600 desplaçaments i la segona de 19h00 a 20h00, però menys accentuada.

Quants als retorns a casa, mostren una punta exponencial al final del dia on se sumen un total de gairebé 5.500 desplaçaments; agrupen les tornades pràcticament de tota la mobilitat obligada o no obligada. Al mig dia entre les 12h00 i les 15h00 i a mitja tarda entre les 18h00 i 19h00 es produeixen també concentracions de més de 3.000 tornades, en aquest cas però, com s'observa en el gràfic, de forma més repartida."

4.4. REPARTIMENT MODAL

El repartiment modal dels desplaçaments per motius de treball a Cambrils, i segons dades IDESCAT any 2011, no varia gaire entre desplaçaments interns i de connexió (intermunicipals) especialment en l'ús del vehicle privat, entre el 71 i el 76%. El transport públic és en general molt poc utilitzat, i pren importància per als desplaçaments intermunicipals, essent majoritari per als desplaçaments a fora del propi municipi. El mode no motoritzat s'utilitza en tan sols el 24% dels desplaçament interns, i en menor proporció per als desplaçaments entre municipis (14% generats i 17% atrets).

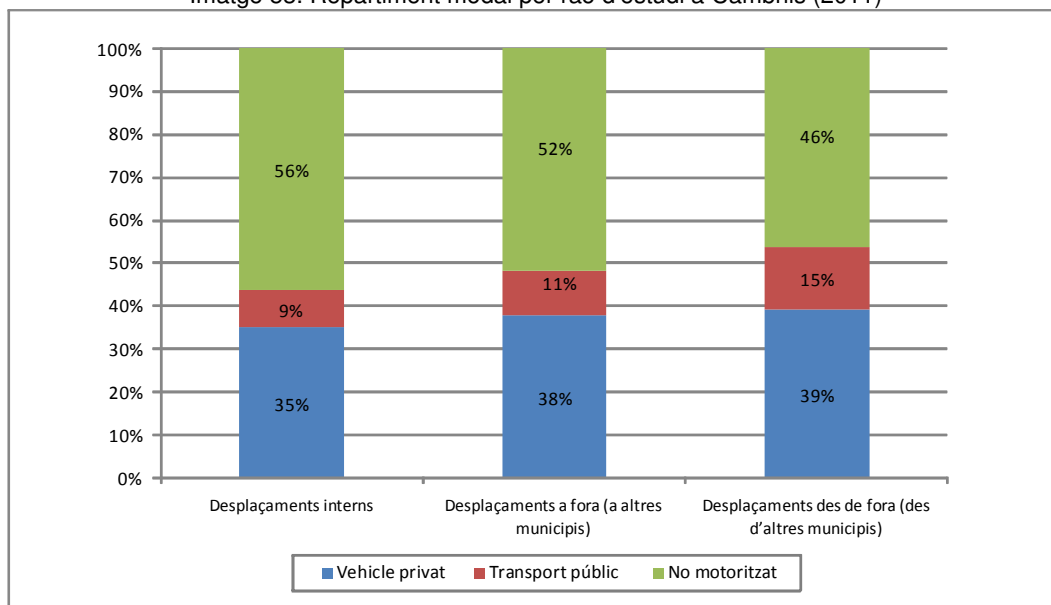
Imatge 52. Repartiment modal per raó de treball a Cambrils (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT.

El repartiment modal dels desplaçaments per motiu d'estudi, també varia una mica en funció de si es tracta de desplaçaments interns o de connexió (intermunicipals), però destaca respecte la mobilitat per motius laborals l'elevat percentatge de mitjà no motoritzat front el vehicle privat. S'observa la importància del mode no motoritzat en els desplaçaments interns, amb una quota del 56%; en el transport públic la quota de desplaçaments és baixa, rondant el 10% per als desplaçaments interns i a d'altre municipis, i del 15% en els desplaçaments atrets.

Imatge 53. Repartiment modal per raó d'estudi a Cambrils (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT.

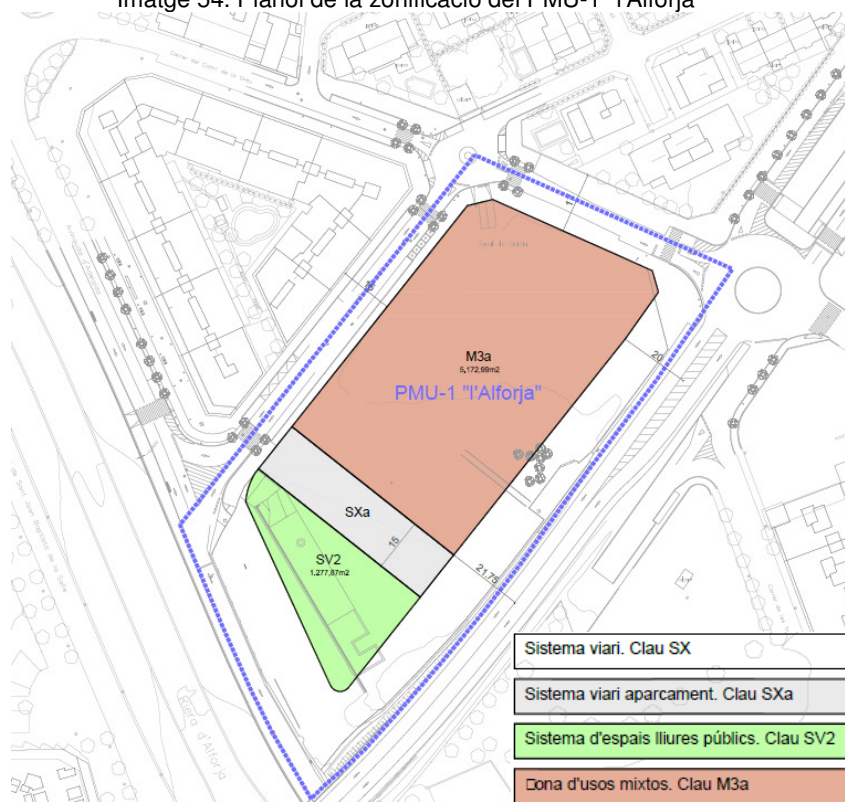
5. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA

5.1. PROPOSTA DEL PLA DE MOBILITAT URBANA²

En l'ordenació del PMU s'han tingut en compte diferents criteris:

- *Vialitat.* Connectar al els vials ja existents a la zona, donant-hi continuïtat, amb una secció adequada en cadascun dels vials que limiten l'àmbit. Donar continuïtat al carril bici de l'Avinguda d'Adelaida, límit oest del pla. També s'ha tingut en compte el nou pont de l'Avinguda del Baix Camp (antiga N-340), al sud de l'àmbit, que actualment està en execució.
- *Situació dels espais lliures públics.* Es concentren a la part més pròxim a la riera de l'Alforja, a l'oest de l'àmbit, adoptant criteris del POUM; i permeten resoldre les noves rasants a l'Avinguda d'Adelaida (puja de cota) i l'Avinguda del Baix Camp (es deprimeix pel nou enllaç que s'està executant).
- *Situació i ordenació del sòl d'aprofitament privat.* El PMU proposa concentrar l'aprofitament privat en l'ús d'activitats terciàries, al servei del teixit residencial de la zona. La disposició del sòl d'aprofitament privat respecta la distància mínima de 20 metres en relació a l'eix de l'avinguda del Baix Camp (antiga N-340) i de 17 metres de la façana oposada del carrer Camí de la Creu.

Imatge 54. Plànol de la zonificació del PMU-1 "l'Alforja"



Font: Pla de millora urbana (PMU-1 "l'Alforja"). Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

² Informació de la memòria urbanística del PMU1 "L'Alforja", elaborada per Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

Taula 12. Superfícies i usos de la proposta de zonificació del PMU

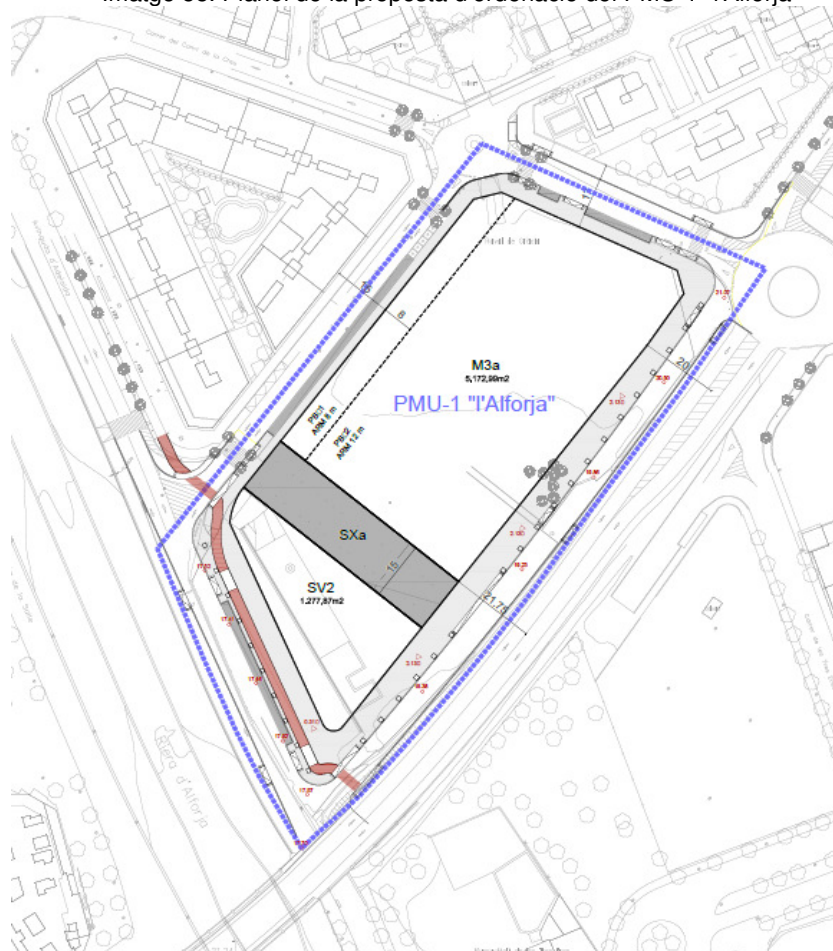
Clau	SUPERFÍCIE (m ²)	%
SV2 (espais lliures)	1.277,87	9,90
SX (comunicacions)	6.451,14	50,01
SÒL DE SISTEMES	7.729	59,91
ZONES - M3a	5.172,99	40,09
TOTAL	12.902,00	100

Font: Pla de millora urbana (PMU-1 "l'Alforja"). Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

El Pla de millora urbana del PMU-1 "l'Alforja" de Cambrils adapta les determinacions establertes en la fitxa urbanística del sector, i donat el ventall ampli d'usos que s'admeten (art. 177 usos de la zona d'eixample – clau 2) pel POUM, es considera que s'escau assignar la clau M3 del Mapa Urbanístic de Catalunya, subclau M3a en correspondre exclusivament al sector PMU-1 "l'Alforja".

La qualificació que es defineix en el PMU-1 "l'Alforja" parteix de la clau 2 del POUM, però defineix uns paràmetres propis que no superen el llindar dels del POUM. Pel que fa al sostre edificable, de l'edificabilitat neta d'1m2st/m2 que es determina per a la clau M3a, resulten 5.172,99 m2st, inferiors als 21.933,40 m2st que admet el POUM i pel qual resultarien 161 habitatges. Aquesta reducció substancial de sostre edificable i l'ús previst al sector, comporta que no es construeixin habitatges a l'àmbit.

Imatge 55. Plànol de la proposta d'ordenació del PMU-1 "l'Alforja"



Font: Pla de millora urbana (PMU-1 "l'Alforja"). Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

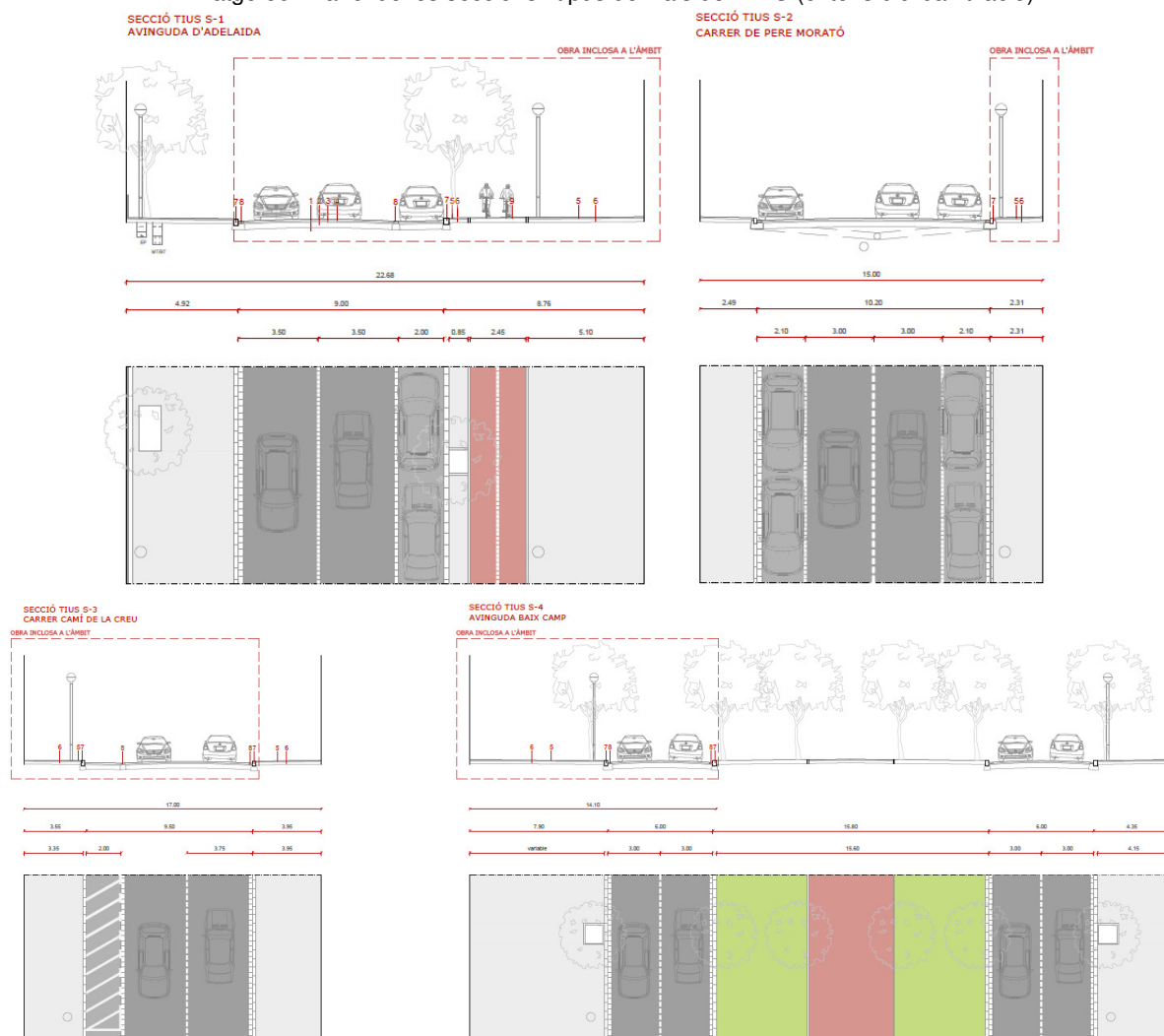
Aquesta distribució permet la creació d'una única illa (clau M3a) de sòl comercial, en el qual es podrà desenvolupar planta baixa més una planta pis, amb un total de 12m d'alçada, exceptuant al carrer de Pere Moretó on es limitarà a 8.

Les zones verdes es concentren a tocar de l'Avinguda Adelaide, paral·lela a la riera de l'Alforja, i per tant allunyant les edificacions a aquest punt considerat un eix connector entre la costa i l'interior. D'altra banda aquesta ubicació dels espais lliures públics permetrà crear un espai d'adaptació i transició a les noves rasants que esdevindran de l'execució de projecte del nou pont sobre la riera d'Alforja.

El PMU-1 "l'Alforja" preveu espais per a aparcament de vehicles automòbils, motocicletes i bicicletes a l'avinguda Adelaide, al carrer de Pere Moretó i la major part en un espai interior expressament reservat per a vehicles, seguint les condicions establertes a l'article 275 del planejament vigent de Cambrils. La superfície total destinada a aparcament és de 1.108,80 m², amb capacitat per a 60 places d'aparcament d'automòbils (43 en espai específic independent de la vialitat), 11 motocicletes i 20 bicicletes. La situació de l'aparcament de bicicletes i motocicletes es realitza en una àrea específica al carrer Camí de la Creu, que és el que té millors condicions per als accessos als establiments que s'implantin al PMU.

El sector es desenvoluparà en un únic projecte d'urbanització i s'executarà en una sola fase. El PMU determina els principals criteris per a les obres d'urbanització, que es concretaran en el projecte. Entre els criteris d'urbanització determina la vialitat i les seves alineacions i dimensions:

Imatge 56. Plànol de les seccions i tipus de vials del PMU (criteris d'urbanització)



Font: Pla de millora urbana (PMU-1 "l'Alforja"). Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

5.2. ESTIMACIÓ DEL NOMBRE DE VIATGES GENERATS

Per tal d'avaluar la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic es realitza una estimació del nombre de desplaçaments que es generaran en funció de les superfícies, dels usos principals i de l'índex d'edificabilitat, segons els ràtios de l'annex 1 del Decret 344/2006, que són les següents:

Imatge 57. Viatges generats/dia pels diferents usos segons Decret 344/2006

	Viatges generats/dia
Ús d'habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre.

Així doncs, a partir de la taula que proporciona el Decret i les dades fixades en el PMU, es calcula del nombre de desplaçaments generats en el desenvolupament del pla. Pel càlcul des desplaçaments generats s'utilitza el paràmetre fixat per l'ús comercial, ja que és el previst al sector.

Imatge 58. Càlcul del nombre de desplaçaments del PMU

	m ² sòl	m ² sostre	Conversió	Desplaçaments generats
Aprofitament privat (M3a)	5.172,99	5.172,99	50 viatges/100m ² st	2.586
Espais lliures (SV2)	1.277,87		5 viatges/100m ² sòl	64
TOTAL				2.650

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del PMU i del Decret 344/2006.

S'estima una mobilitat generada pel desenvolupament del PMU1 "L'Alforja" de **2.650 desplaçaments diaris totals** (entrada i sortida).

5.3. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

Un cop es determina el volum global de desplaçaments generats pel sector d'estudi, cal realitzar una estimació de la distribució modal d'aquests viatges.

L'àmbit d'estudi es situa al nucli urbà de Cambrils, en una zona principalment residencial de l'Eixample, a 900 m. de distància del mar, a uns 600 m. de l'estació de ferrocarril, a 450m. de l'estació d'autobusos del municipi, a 50m. d'una parada de bus de les línies urbanes, etc. Per tractar-se de la zona urbana de Cambrils, hi predomina una mobilitat interna, fruit dels desplaçaments de la població de Cambrils.

L'accés a l'àmbit es pot realitzar fàcilment per diferents carrers de l'entorn, així podem concloure que l'àmbit del PMU1 "L'Alforja" té una bona comunicació amb la xarxa viària municipal, tot i que caldrà adequar i urbanitzar els carrers que limiten l'àmbit, donant continuïtat a la viabilitat de l'entorn existent. L'àmbit del PMU està ben connectat amb la xarxa de transport públic municipal, hi ha una parada de bus molt aprop del sector, i també té fàcil i bon accés a peu i en bicicleta, pel límit del sector passa el carril bici.

L'estimació de la distribució modal del sector s'ha basat amb la distribució modal de la mobilitat a Cambrils, segons dades del repartiment modal de l'IDESCAT 2011, tenint en compte l'oferta actual i la informació obtinguda de zones de característiques similars.

Taula 13. Estimació del repartiment modal a l'àmbit

	REPARTIMENT MODAL DEL SECTOR
VP. Vehicle privat (cotxe i/o moto)	65%
TP. Transport públic	25%
TB. A peu i/o bicicleta	10%

Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte aquestes consideracions, la mobilitat generada del sector serà la que es preveu a la taula següent. Aquesta mobilitat es distribueix en vehicle privat (VP), transport públic (TP) i a peu o en bicicleta (TB).

Imatge 59. Desplaçaments generats per mode de transport al sector d'estudi

ÚS	DESPLAÇAMENTS GENERATS	MOBILITAT		
		VP	TP	TB
Aprofitament privat (M3a)	2.586	1.681	647	259
Espais lliures (SV2)	64	42	16	6
TOTAL	2.650	1.723	663	265

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Pla Parcial i del Decret 344/2006

Cal remarcar que aquesta valoració de mobilitat correspon els desplaçaments totals. És a dir, si considerem un esquema de la matriu total de viatges com a simètrica tindrem els mateixos desplaçaments d'anada com de tornada.

5.4. ESTIMACIÓ DE LES EMISSIONS GEH

Els vehicles a motor emeten diferents compostos contaminants, i també generen una gran quantitat de CO₂ un dels principals gasos amb efecte d'hivernacle responsables del canvi climàtic. Arreu del món, els vehicles de motor emeten anualment a l'atmosfera uns 4.000 milions de tones equivalents de CO₂, al voltant d'un 20% de totes les emissions produïdes per l'activitat humana. L'evolució de les emissions de CO₂ al sector dels transports ha avançat en paral·lel amb l'evolució del consum d'energia.

L'any 1997, durant la tercera Cimera del Clima de l'ONU, es va signar el Protocol de Kyoto, amb el qual els països industrialitzats es comprometien a reduir, de mitjana, un 5,2%, per sota dels nivells de 1990 les emissions de sis gasos amb efecte d'hivernacle: CO₂, metà, òxid nitrós, hidrofluorcarburs, perfluorcarburs i hexafluorur de sofre. A Espanya, les emissions de CO₂ generades pel transport privat creixen molt per damunt de qualsevol altre sector, i han superat en més de 3,5 punts les emissions que hi corresponen perquè l'any 2010 Espanya pugui complir els compromisos de Kyoto (0,7%).

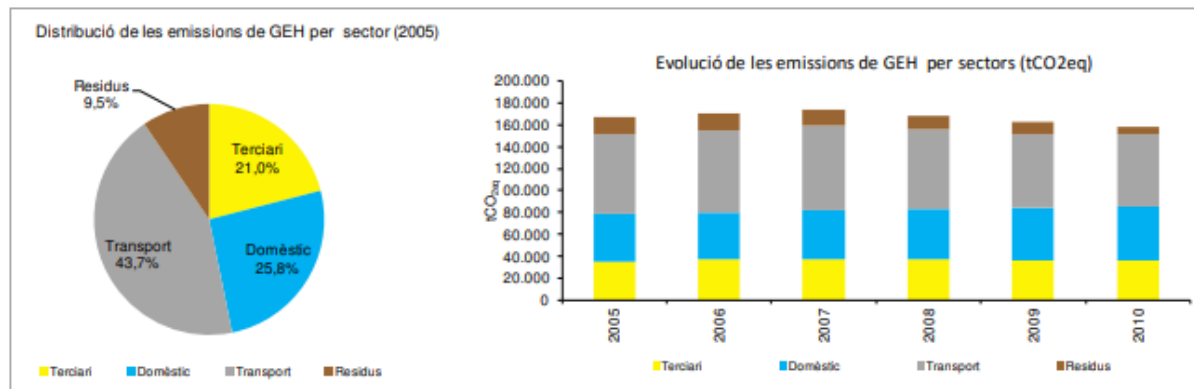
El Parlament ha aprovat la Llei de canvi climàtic, Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic (DOGC7426 de 3/8/2017), que adopta les bases derivades de la legislació comunitària europea i configura els elements essencials per a la regulació d'aquest instrument al nostre país. La Llei estableix unes fites de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), l'objectiu de reducció és del 40% respecte l'any base per al 2030, del 65% per al 2040 i del 100% per al 2050. Així mateix, la Llei estableix en l'article 27 que les actuacions en matèria urbanística han d'anar encaminades a:

"c) L'adaptació de la normativa urbanística i ambiental per tal que tant les figures de nous planejaments urbanístics i llurs modificacions i revisions com el planejament territorial incorporin una anàlisi quantitativa i una valoració descriptiva de l'impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i dels impactes del canvi climàtic sobre el nou planejament, i també mesures per a mitigar-lo i adaptar-s'hi. Aquesta anàlisi ha d'incloure les emissions vinculades a la mobilitat generada, a d'incloure les emissions vinculades a la mobilitat generada,...."

El marc del problema del canvi climàtic és global, però en canvi, els impactes i les eventuais accions d'adaptació són diferents per a cada país i cada territori. La principal iniciativa per fer front al repte del canvi climàtic en els ens locals, és el Pacte d'Alcaldes, constituït formalment per la Comissió Europea el 29 de gener del 2008, per tal d'aconseguir objectius de reducció ambiciosos de cara al 2020. El Pacte consisteix en un compromís oficial de les ciutats adherides de superar els objectius establerts per la Unió Europea al 2020, reduint les emissions de CO₂ als territoris respectius en almenys un 20% mitjançant l'aplicació d'un Pla d'acció per l'energia sostenible (PAES).

L'Ajuntament de Cambrils va signar el Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses el 30 de setembre de 2014, i el 28 de juny de 2016 es va aprovar la primera fase d'elaboració del Pla d'Acció d'Energia Sostenible (PAES) del municipi. En aquest document es determinen les emissions de GEH que va emetre el municipi de Cambrils en els àmbits del PAES l'any 2005 (any base):

Imatge 60. Gràfic de les emissions GEH àmbit PAES Cambrils per sectors. Any 2005



Font: PAES Cambrils. 2016

Taula 14. Evolució de 2005 a 2010 de les emissions de GEH per sectors (tCO₂eq)

Sector	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Terciari	35.214	36.856	37.167	37.219	36.018	36.509
Domèstic	43.255	43.354	44.694	46.145	47.922	49.232
Transport	73.296	75.211	77.172	72.415	67.920	66.076
Residus	15.960	14.654	14.569	12.917	11.163	6.431
TOTAL tCO₂eq	167.725	170.075	173.602	168.695	163.023	158.248
Població (hab.)	26.209	27.848	29.112	30.956	31.720	32.422
tCO ₂ eq /hab.	6,40	6,11	5,96	5,45	5,14	4,88

Font: PAES Cambrils. 2016

Les emissions a l'any 2005 van ser de 6,4t CO₂eq per habitant, aquestes es van reduir en un 6% en el període de 2005 a 2010. Per tal de reduir les emissions de GEH "Cambrils té 5 objectius estratègics, i el seu compliment suposarà un estalvi d'emissions de CO₂eq del 22%, equivalent a 36.877tCO₂eq". Un d'aquests objectius estratègics fa referència a la mobilitat "amb la implementació de les 4 accions de mobilitat, (aplicades al transport privat), l'ajuntament assolirà un estalvi de 24.038 tCO₂eq, que representen un 65% de les emissions totals que es reduiran amb la implementació del Pla d'Acció".

En el PMUS de Cambrils s'ha calculat en base el programa COPERT 4 les emissions dels contaminants produïts pels vehicles al municipi. Així es determina: "s'emeten 4.034,89 tones de CO₂ a l'any en el conjunt de vehicles que circulen pel municipi. Això suposa un 0,04% del total d'emissions de CO₂ del trànsit per carretera de tot Catalunya, que és uns 10 milions de tones aproximadament."

Hi ha noves tecnologies i fonts d'energia que milloren l'eficiència dels modes de transport de motor i obren portes al desenvolupament de nous tipus de vehicles. La utilització de biocarburants o gas natural, o de motors elèctrics o de pila de combustible, representen un avantatge a l'hora de fer un consum més sostenible dels recursos energètics. La utilització del transport col·lectiu també suposa menors emissions de GEH per persona, que l'ús individual del vehicle privat.

En la documentació ambiental del PMU1 "L'Alforja" que es tramita juntament amb el present estudi de mobilitat, que concreta l'ordenació i superfície d'usos de l'àmbit, es calculen les emissions de GEH, utilitzant eines de l'Oficina Catalana de Canvi Climàtic de la Generalitat, incorporant també les emissions fruit dels desplaçaments de vehicles pel nou desenvolupament urbanístic al municipi. Si s'escau, es proposaran mesures per la reducció de les emissions GEH, incorporant actuacions vinculades a la mobilitat més sostenible i modes de transport de baixes emissions.

6. PROPOSTA DE LES XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT³

En aquest apartat es realitza una breu diagnosi dels diferents grans temes relacionat amb la mobilitat del sector del PMU i es realitzen propostes integral d'ordenació. Els eixos guia que es segueix per les propostes són:

- El manteniment d'un entorn de qualitat ambiental.
- La seguretat i comoditat dels desplaçaments a peu.
- Un nivell suficient d'accessibilitat al transport públic.
- Assegurar la capacitat de les vies i les condicions de fluïdesa en la circulació

Primerament cal destacar que el conjunt de mesures adoptades en el sector ha de contemplar les directrius establertes en la legislació de la mobilitat. En aquest sentit cal recordar les determinacions per a totes les actuacions de desenvolupament, gestió o execució urbanes, els criteris establerts a l'article 4.1a del Decret 344/2006:

a. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.

b. L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com els trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.

c. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atindrà a l'establert als apartats anteriors.

d. Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atindrà al que estableixen els apartats anteriors.

e. El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f. El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g. La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

També cal tenir en compte les determinacions de l'Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats. Entre d'altres conceptes, aquest ordre determina que la pendent transversal màxima serà del 2% i que la pendent longitudinal serà del 6% essent inferior a la que determina el Decret 344/2006.

³ Informació de la memòria urbanística del PMU1 "L'Alforja", elaborada per Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

Com s'observa en el plànol de proposta d'ordenació de l'àmbit del pla, i els criteris d'urbanització del sector, la vialitat prevista es connectarà i donarà continuïtat a la xarxa principal de l'entorn immediat de l'àmbit, acabant la urbanització i consolidació d'aquesta parcel·la. En la memòria urbanística del PMU 1 "L'Alforja" es detallen les següents característiques per la vialitat del sector:

- *Avinguda del Baix Camp. La part que queda inclosa en el PMU és la vorera oest, i els dos carrils en sentit sud (direcció centre urbà) amb les corresponents vorades.*

Les dimensions corresponen al tram ja urbanitzat de més al nord al que es dona continuïtat i són les següents:

Vorera Dimensió variable entre 5,80 i 7 m (inclosa vorada de 0,20)

Calçada oest: 6 m (2 carrils de 3 m)

Vorada oposada 0,20 m

- *Avinguda Adelaida. El POUM inclou dins de l'àmbit la vorera est, la calçada i la vorada oest.*

La urbanització segueix els criteris dels tram urbanitzat de més al nord:

Vorera 5,20 m

Carril bici 2,45 m

Escocells 0,85 m

Vorada 0,20 m

Aparcament 2 m

Calçada: 7 m (2 carrils de 3,50 m)

Vorada 0,20 m

- *Carrer de Pere Moretó. El POUM inclou dins de l'àmbit la vorera oest (el carrer està completament urbanitzat excepte l'acabat de vorera i l'enllumenat públic):*

Vorera 2 m

- *Carrer camí de la Creu. El POUM inclou dins de l'àmbit la sud i la meitat de la calçada. (el carrer està parcialment urbanitzat). Les dimensions previstes són les següents:*

Vorera 3,55 m (inclosa vorada de 0,20)

Aparcament 2 m

Calçada: 7,50 m (2 carrils de 3,50 m)

Vorada oposada 0,20 m

A l'apartat 2.3 de la memòria urbanística del PMU1 "L'Alforja" es justifica el compliment del pla respecte les determinacions del Decret 135/1995, del 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

6.1. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

Els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, que asseguri la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

Així, la xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles, ha d'assegurar la connectivitat de la zona d'estudi amb les altres zones urbanitzades del seu entorn i amb els indrets que indica el Decret 344/2006, esmentats anteriorment.

Com s'ha detallat anteriorment, el PMU defineix les seccions dels futurs vials del sector en coherència i continuïtat amb la vialitat existent i en execució (pont de l'Avinguda del Baix Camp) de l'entorn. I dona compliment a les directrius indicades pel planejament vigent de Cambrils, pel que fa a la xarxa viària i mobilitat del sector. Veure plànols núm.1 Xarxa bàsica de vehicles del present document.

El PMU respecta les alineacions de vialitat predeterminades pel POUM de Cambrils de la següent manera:

- *Avinguda del Baix Camp (antiga N-340) >20 m de l'eix*
- *Carrer del Camí de la Creu 17 m de la façana oposada*
- *Al carrer de Pere Moretó i a l'avinguda de l'Adelaida es mantenen les amplades d'acord amb la urbanització ja executada.*

La vialitat del nou sector haurà de donar compliment a les determinacions de l'article 4 que estableix el Decret 344/2006 i les normes d'accessibilitat urbanística vigent (Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer).

6.1.1. RESERVA DE PLACES PER A APARCAMENTS DE VEHICLES

Pel que respecte als aparcaments situats fora la via pública, el Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'avaluació de la mobilitat generada considera que es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques reservin un mínim de places d'aparcament per a automòbils i motocicletes. En concret, l'Annex 3 del Decret estableix uns ràtios mínims per l'ús d'habitatge, no s'especifica cap ràtio per l'ús comercial o d'activitats econòmiques, pel que no és d'aplicació en el PMU.

Però el planejament vigent de Cambrils (POUM i les seves modificacions), que regulen el sector, estableix a l'article 275 de la normativa, les reserves i condicions d'aparcament de vehicles automòbils, motocicletes i bicicletes, que el PMU ha de donar compliment.

El PMU-1 "l'Alforja" preveu espais per a aparcament de vehicles automòbils, motocicletes i bicicletes a l'avinguda Adelaida, al carrer de Pere Moretó i la major part en un espai interior expressament reservat per a vehicles.

En els plànols d'ordenació es pot observar la superfície total destinada a aparcament, que és de 1.108,80 m², en la memòria del PMU es detalla la capacitat de la zona d'aparcament: "60 places d'aparcament d'automòbils (43 en espai específic independent de la vialitat), 11 motocicletes i 20 bicicletes. La situació de l'aparcament de bicicletes i motocicletes es realitza en una àrea específica al carrer Camí de la Creu, que és el que té millors condicions per als accessos als establiments que s'implantin al PMU."

La taula següent detalla els requeriments del POUM i les reserves superiors del PMU:

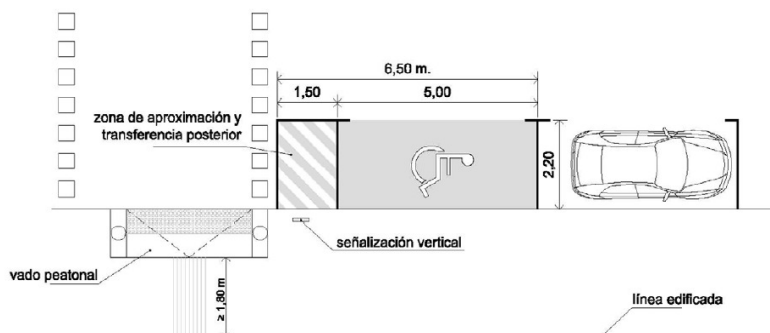
Taula 15. Reserves de places d'aparcament a l'àmbit segons el POUM i el PMU

aparcament en espais públics						
	POUM		PMU			
	article 275		5.172,99 m2st			
	m2/plaça	ut/m2st	m2 min.	m2 PMU	ut. min	ut PMU
automòbils	20	1/100	1.034,60	1.062,25	52	60
motocicletes	2,2	1/500	24,20	28,65	11	11
bicicletes	1,5	1/500	16,50	17,90	11	20
			1.075,30	1.108,80	74	91

Font: Pla de millora urbana (PMU-1 "l'Alforja"). Reverendo-ginesta arquitectes associats s.l.p.

No es concreta si hi haurà reserves d'aparcament per mobilitat reduïda. Però cal tenir en compte que segons l'Ordre VIV/561/2010, les dimensions mínimes per les places de usuaris de mobilitat reduïda són 5x2'20 m. i aquestes disposaran d'una zona d'aproximació i transferència lateral d'una longitud igual a la plaça i una amplada mínima de 1,50 metres. A més, exposa que com a mínim una de cada quaranta places o fracció serà reservada per a mobilitat reduïda.

Imatge 61. Dimensions mínimes de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda en línia amb accés des del pas de vianants



Font: Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer

6.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

Segons l'article 15 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, on s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

Els itineraris principals per a vianants, als quals s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

Mercats, zones i centres comercials.

Instal·lacions recreatives i esportives.

Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.

Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

En el pla que es tramita i la xarxa d'itineraris principals de vianants del sector, connectarà amb la xarxa de vianants que passa per les voreres dels carrers de la zona, com s'ha detallat anteriorment es preveu voreres suficient i adequades a la normativa vigent en el límit de l'àmbit: Avinguda d'Adelaida, Av. del Baix Camp, C/ Camí de la Creu i C/ de Pere Moretó, per on discorre l'itinerari principal de vianants de l'àmbit. Veure plànol 2. Itinerari principal de vianants al sector.

L'itinerari principal per a vianants haurà de tenir unes condicions òptimes de manera que els vianants puguin accedir de manera còmode a qualsevol punt del nucli urbà de Cambrils, i els seus punts d'atracció. I complir amb les normes d'accessibilitat urbanística vigent (Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer), les quals indiquen que les voreres han de ser adaptades i accessibles d'una amplada mínima de 2 metres i amb un espai lliure de pas $\leq 1,8$ m. A l'apartat 2.3 de la memòria urbanística del PMU1 "L'Alforja" es justifica el compliment del pla respecte les determinacions l'Ordre VIV / 561/2010 , d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l' accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

Pels desplaçaments en l'itinerari de vianants s'han de preveure la creació d'alguns passos de vianants per tal de facilitar la mobilitat. Aquest encreuaments entre els itineraris peatonals i vehiculars es realitzaran com s'exposa en el capítol núm. 6 (Creuaments entre itineraris peatonals i itineraris vehiculars) de les normes d'accessibilitat urbanística vigent (Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer). Els passos de vianants que no siguin de ressalt hauran de tenir els seus guals per tal que permetin desplaçar-se a persones amb mobilitat reduïda i permetre creuar de forma segura els diversos carrers. Els passos de vianants que siguin necessaris hauran de tenir una amplada de 4m., i es situaran en els encreuaments entre carrers per minimitzar les distàncies necessàries per a efectuar l'encreuament, i disposaran de senyalització vertical i horitzontal.

6.3. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

Segons l'article 17 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments de forma segura i sostenible. Segons aquest Decret, els paràmetres que han de complir els itineraris per a bicicletes són els següents:

Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

En l'apartat 3.1.3 del present document s'ha detallat la xarxa de bicicletes del municipi i de l'entorn de l'àmbit. Així s'ha detectat que per l'Avinguda d'Adelaida, al límit oest de l'àmbit, hi passa un carril bici al que es preveu donar continuïtat amb el desenvolupament del sector. A l'Avinguda del Baix Camp, límit sud de l'àmbit, s'està executant dins les obres del pont sobre la riera el tram de carril bici que donarà continuïtat a la vialitat existent a la zona. Així, el sector quedarà connectat a la xarxa de bicicletes del municipi i itineraris dels sòls urbans consolidats de l'entorn. Veure plànol 3 de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.

Els itineraris de bicicletes proposat tenen unes condicions òptimes de manera que els usuaris puguin desplaçar-se de manera còmode i segura pel municipi, i els seus punts d'atracció. Complirà amb les determinacions fixades per la normativa urbanística, i les especificacions determinades per legislació sectorial vigent.

6.3.1 RESERVA D'APARCAMENTS PER A BICICLETES

En l'Annex 2 del Decret 344/2006 estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Imatge 62. Conversió places mínimes d'aparcament.

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Ús d'habitatge	Màx. de 2 places/habitatge
	2 places/100m ² sostre
Ús comercial/oficines/etc.	1 plaça/100 m ² sostre
Equipaments docents	5 places/100 m ² sostre
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 m ² sostre
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² de sostre
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Decret 344/2006

D'acord les superfícies i usos establertes en la proposta d'ordenació del sector segons el pla que es tramita (condicions de màxims), i els diferents factors de conversió assenyalats anteriorment, el nombre de places mínimes d'aparcament de bicicletes hauria de ser de 65, tal i com es mostra en la següent taula:

Imatge 63 Estimació del nombre d'aparcaments de bicicletes a l'àmbit

	m ² sòl	m ² sostre	Conversió	Num. aparcaments
Aprofitament privat (M3a)	5.172,99	5.172,99	1 plaça/100m ² sostre	52
Espais lliures (SV2)	1.277,87		1 plaça/100m ² sòl	13
TOTAL				65

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Pla Parcial i del Decret 344/2006.

Tot i els paràmetres que indiqui el Decret 344/2006 per la reserva d'aparcaments de bicicletes, el POUM de Cambrils determina en l'article 275 altres paràmetres específics en el sector del PMU per reserva d'aparcaments de vehicles. Així com s'ha determinat a l'apartat anterior 6.1.1 del present document, el PMU reserva una zona per aparcament amb una capacitat de 60 places d'aparcament d'automòbils (43 en espai específic independent de la vialitat), 11 motocicletes i 20 bicicletes.

Tot i que la reserva d'aparcament de bicicletes és inferior a les indicacions del Decret 344/2006, cal tenir en compte l'ús final del sector que s'estima que serà comercial (establiment comercial alimentari). La bicicleta té limitacions per la càrrega de productes comercials i per això no es preveu que hi hagi una elevada mobilitat amb bicicleta al sector, fet que justifica una menor instal·lació d'aparcaments de bicicleta al sector que les previsions del Decret, però sí es dona compliment a les previsions de reserva d'aparcament de bicicletes del POUM de Cambrils.

La reserva d'aparcaments de bicicletes previstes del PMU es considera suficient per donar servei als pocs usuaris del futur establiment comercial que aniran en bicicleta i possibles treballadors del centre, i per fomentar la mobilitat sostenible al municipi.

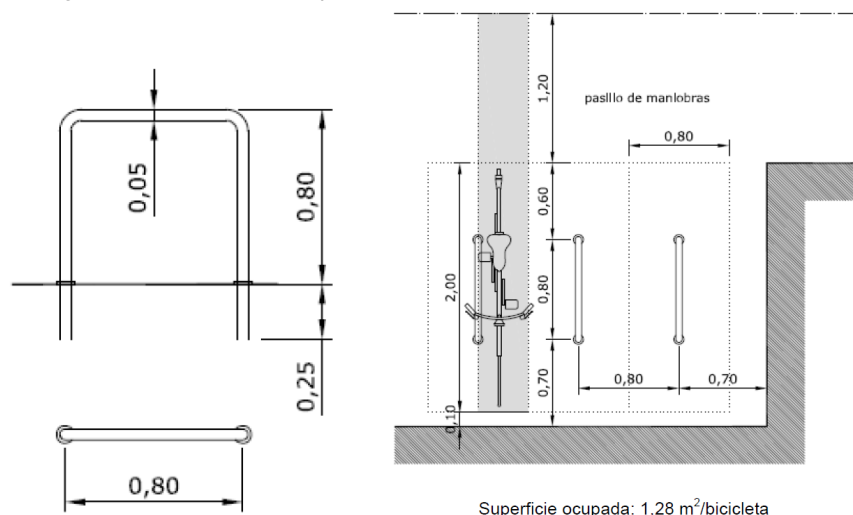
Les dimensions dels aparcaments de bicicletes s'ha de realitzar respectant una mínima ocupació de l'espai i el confort òptim pels usuaris. Unes dimensions massa ajustades poden presentar problemes de maniobrabilitat i pel contrari, poden suposar un desapropietament de l'espai. El disseny d'aquests aparcaments han de considerar unes dimensions mitjanes de 1,90 metres de llargada i 0,60 metres d'amplada. A continuació s'adjunten alguns exemples d'aparcaments per bicicletes i la seva superfície ocupació per bicicleta.

- Aparcaments bicicletes amb suport de tipus U-invertida.

Està format per una peça metàl·lica colzada que permet lligar dos bicicletes, una a cada costat. La bicicleta es recolza en la seva totalitat contra el suport. Aquest tipus d'aparcament també s'anomena *Universal*.

Actualment és el més acceptat i recomanat a Europa, pel seu nivell de seguretat i comoditat. La principal avantatge respecte altres models, és que permet lligar la bicicleta amb dos antirobatori, fixant el quadre i les dos rodes amb el suport.

Imatge 64. Dimensions bàsiques (en metres) d'aparcaments tipus U-invertida



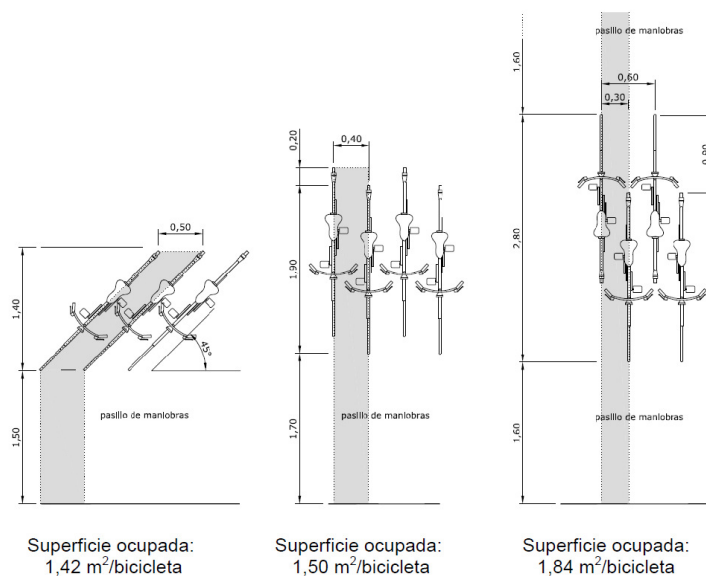
Font: Manual de aparcamientos de bicicletas de IDAE

- Aparcaments bicicletes amb suport de roda

Consisteix en elements on s'encaixa una de les dues rodes de la bicicleta. Són models senzills i dels més econòmics del mercat, però no són tant segur per suportar robatoris i/o actes vandàlics.

Aquest tipus d'aparcaments requereixen distàncies de 0,60–0,70 metres entre les bicicletes. Si es col·loquen de manera alternada o si s'aixequen només les rodes davanteres de tal manera que els manillars no es toquin, serà suficient disposar d'una distància entre 0,30 - 0,35 m.

Imatge 65. Dimensions bàsiques d'aparcaments amb suport de roda, configuració alterna (en metres)



Font: Manual de aparcamientos de bicicletas de IDAE

6.4. XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU EN SUPERFÍCIE

Segons l'article 16 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu en superfície. Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

Mercats, zones i centres comercials.

Instal·lacions recreatives i esportives.

Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.

Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Com s'ha pogut veure en l'apartat 3.1.2 (Transport públic), en el municipi de Cambrils i concretament entorn de l'àmbit del PMU hi circulen les dos línies de bus urbà que uneix el nucli urbà de Cambrils amb els principals punts d'atracció del municipi, amb diferents parades que donen cobertura a l'àmbit segons les determinacions del Decret 344/2006 i el PMUS de Cambrils. La parada més propera a l'Avinguda d'Adelaida, a 50m. al nord del sector.

Veure plànol 4. Xarxa itineraris transport públic i col·lectiu en superfície

7. RESERVA D'ESPAI PER CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

L'article 6 del Decret 344/2006 estableix unes pautes en relació a la mobilitat generada per operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies. Concretament, determina que per tal de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega dels establiments comercials, aquests hauran de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Per altra banda, en relació als establiments comercials de dimensions mitjanes o grans s'ha de tenir en compte que:

- a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 m de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².*
- b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000m².*

També, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, els plans urbanístic cal que contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- *Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.*

El PMU no concreta els espais de càrrega i descàrrega de mercaderies al sector. El futur projecte d'urbanització de l'espai haurà de donar compliment a la normativa vigent que regula les característiques d'aquestes zones d'estacionament si s'escau.

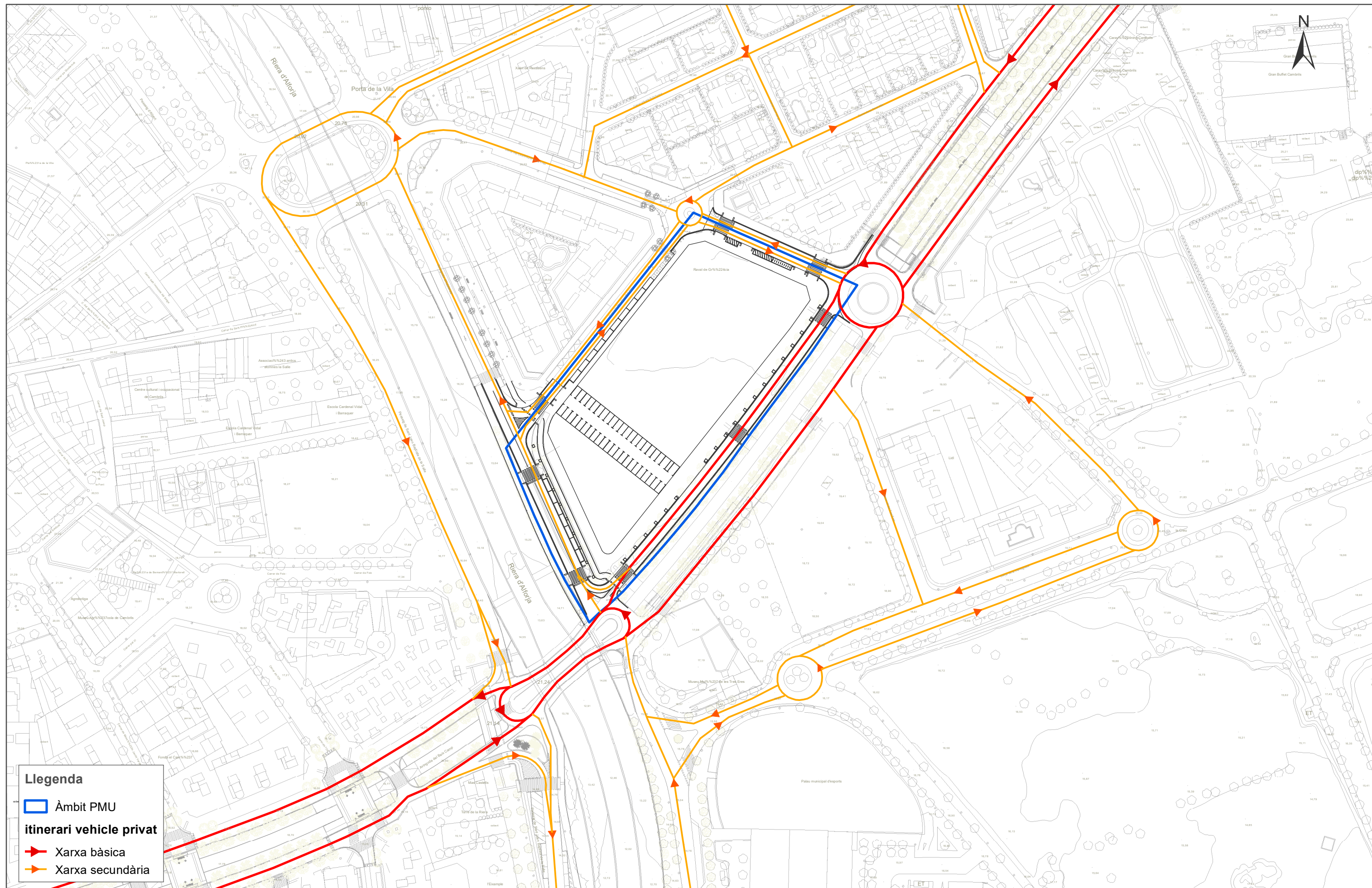
8. CARTOGRAFIA

Plànol 1. Xarxa bàsica per a vehicles

Plànol 2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Plànol 3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Plànol 4. Xarxa d'itineraris transport públic i col·lectiu en superfície



Llegenda

-  Àmbit PMU
-  itinerari vehicle privat
-  Xarxa bàsica
-  Xarxa secundària

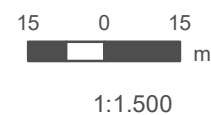
Realitza:



Títol de l'estudi:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Pla de Millora Urbana PMU-1 "L'Alforja"
Cambrils (Baix Camp)

Escala:



Font:

Base topogràfica 1:1.000 (ICGC)
Arquitectes del PMU
Ajuntament de Cambrils

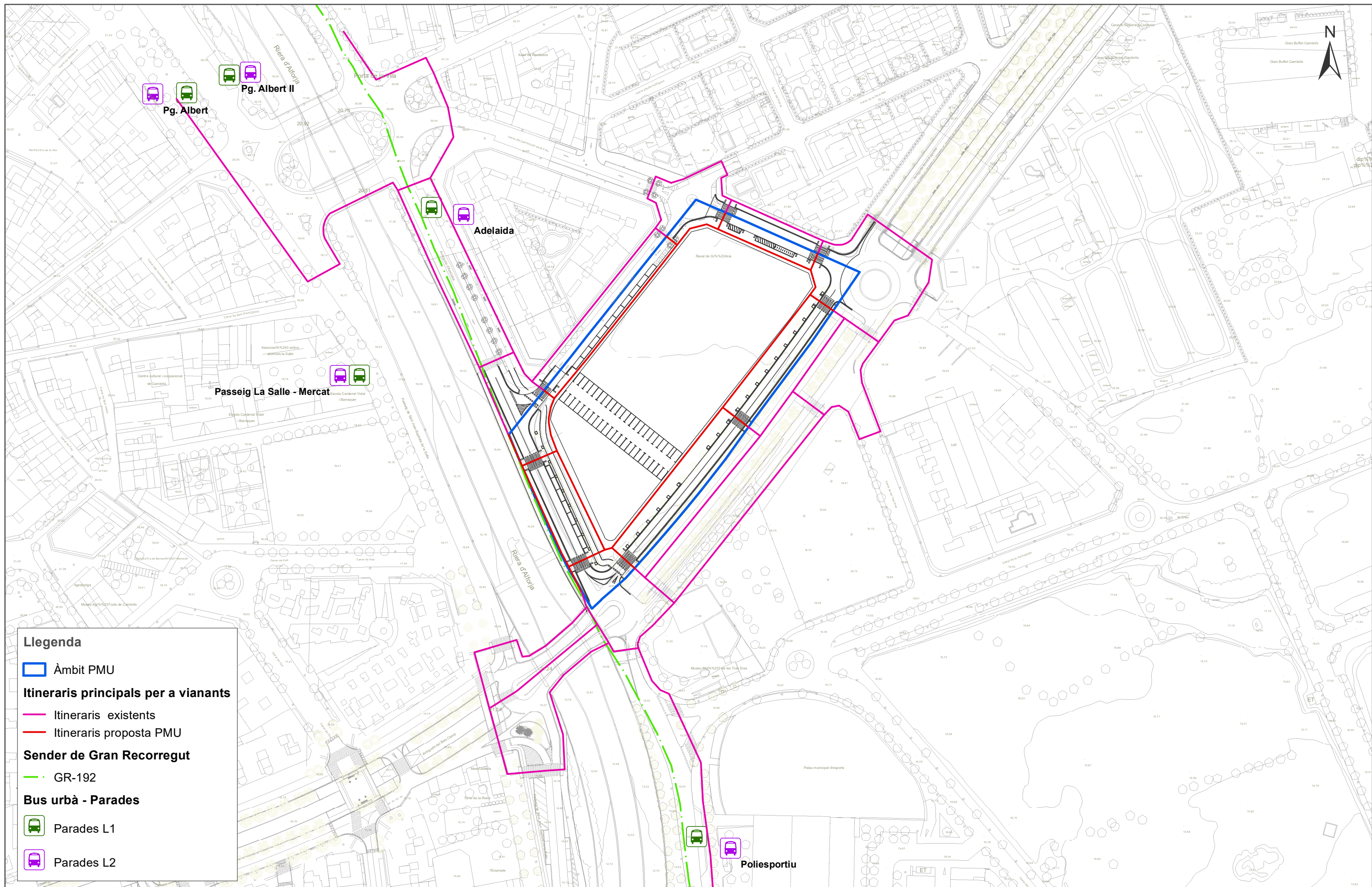
juny 2018

Títol del plànol:

XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

Núm.:

1



Llegenda

Àmbit PMU

Itineraris principals per a vianants

Itineraris existents

Itineraris proposta PMU

Sender de Gran Recorregut

GR-192

Bus urbà - Parades

Parades L1

Parades L2

Realitza:



Títol de l'estudi:

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Pla de Millora Urbana PMU-1 "L'Alforja"
Cambrils (Baix Camp)

Escala:

15 0 15 m
1:1.500

Font:

Base topogràfica 1:1.000 (ICGC)
Arquitectes del PMU
Ajuntament de Cambrils
FEEC

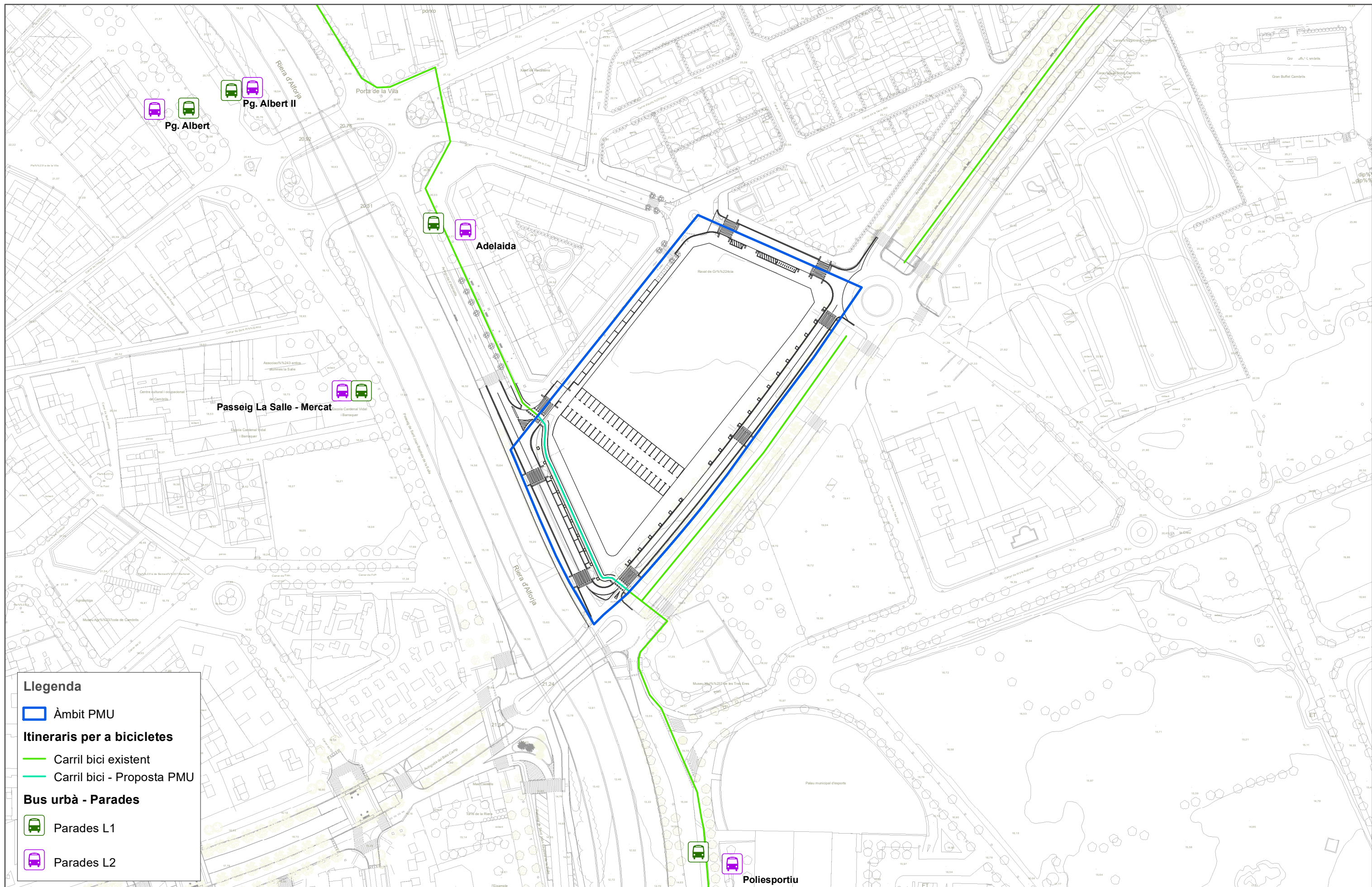
juny 2018

Títol del plànol:

**XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS
PER A VIANANTS**

Núm.:

2



Llegenda

 Àmbit PMU

Itineraris per a bicicletes

 Carril bici existent

 Carril bici - Proposta PMU

Bus urbà - Parades

 Parades L1

 Parades L2

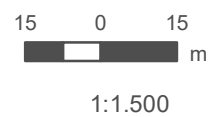
Realitza:



Títol de l'estudi:

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Pla de Millora Urbana PMU-1 "L'Alforja"
Cambrils (Baix Camp)

Escala:



Font:

Base topogràfica 1:1.000 (ICGC)
Arquitectes del PMU
Ajuntament de Cambrils

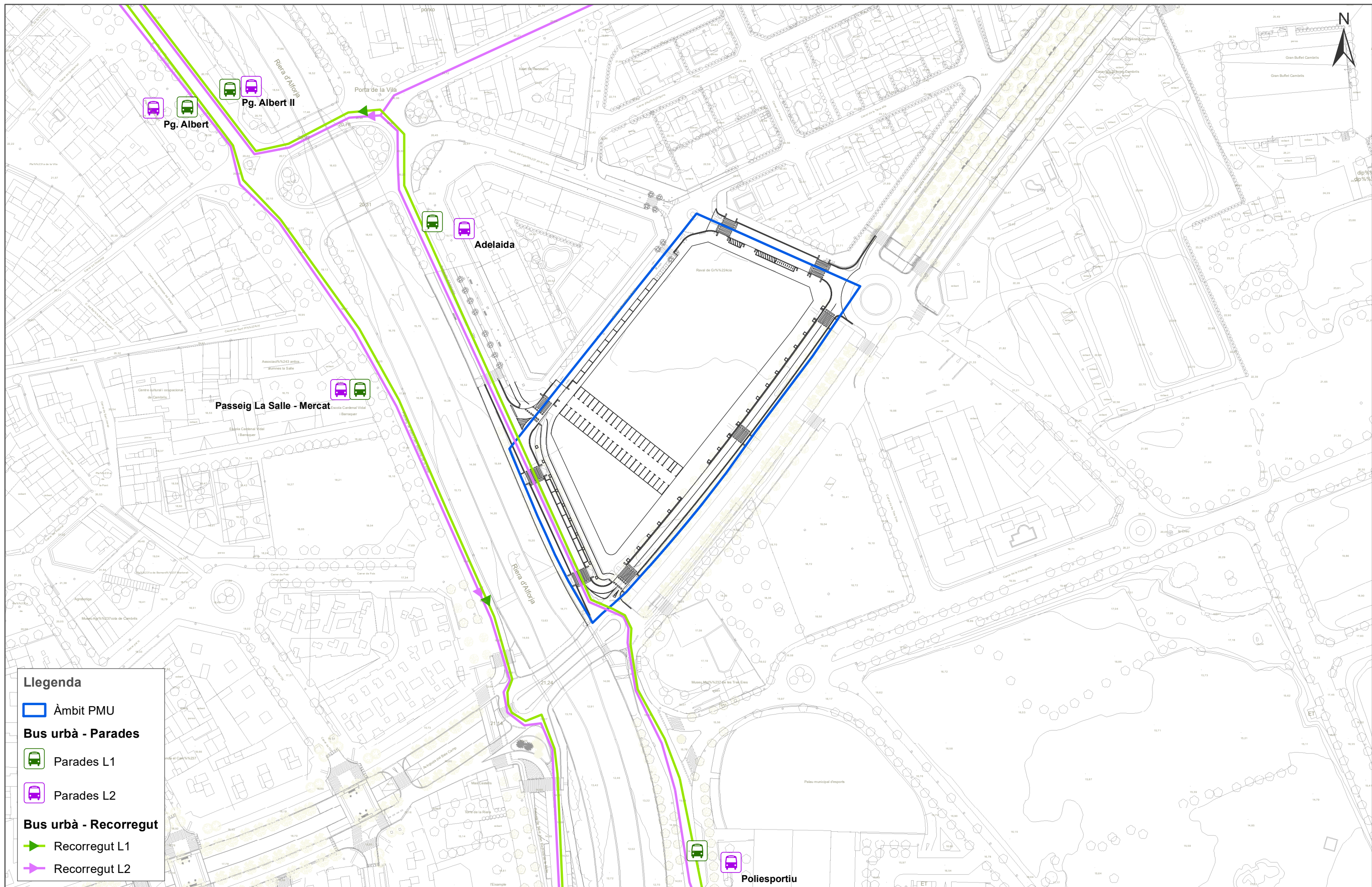
juny 2018

Títol del plànol:

**XARXA D'ITINERARIS PER
A BICICLETES**

Núm.:

3



Llegenda

Àmbit PMU

Bus urbà - Parades

Parades L1

Parades L2

Bus urbà - Recorregut

Recorregut L1

Recorregut L2

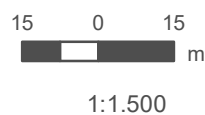
Realitza:



Títol de l'estudi:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Pla de Millora Urbana PMU-1 "L'Alforja"
Cambrils (Baix Camp)

Escala:



Font:

Base topogràfica 1:1.000 (ICGC)
Arquitectes del PMU
Ajuntament de Cambrils

juny 2018

Títol del plànol:

**XARXA D'ITINERARIS
TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU
EN SUPERFÍCIE**

Núm.:

4

9. ANNEX

9.1. LEGISLACIÓ

- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme
- Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost
- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.
- Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

9.2. BIBLIOGRAFIA

- *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques – 2006.
- *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques – 2007.
- *Manual de aparcamientos de bicicletas*. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.
- *Circular d'elements reductores de velocitat*. Generalitat de Catalunya, Direcció General de Carreteres.
- *Pla Director de l'ATM del Camp de Tarragona 2013 - 2018*, ATM - 2015
- *Pla de Mobilitat Sostenible de Cambrils (PMUS) 2013*. Ajuntament de Cambrils.

Pàgines web:

- Portal de mobilitat de la Generalitat de Catalunya
- IDESCAT (Institut d'Estadística de Catalunya)
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
- Ajuntament de Cambrils
- Pàgina web de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) del Camp de Tarragona
- Web de Google Maps



SERPA

ENGINYERIA I CONSULTORIA AMBIENTAL, SL

Gran Via de Jaume I 35acc, 2n 1a – Girona 17001
tel. 872.215.299 / www.serpa.cat

JUNY 2018

Ref. 1805.1/18

Equip Tècnic redactor:

Anna Puigdemont Bonmatí
Ambientòloga
Col·legiada núm. 718

Eduard Llandrich Plantés
Geògraf
Col·legiat núm. 1.321