



INFORME JUSTIFICATIU DE LA MOBILITAT SOBRE LA MODIFICACIÓ DE LES NNSS DE PLANEJAMENT DEL MORELL, EN L'ÀMBIT DE LA UA-1 "AVINGUDA DE VALLS"

PROMOTOR: **AJUNTAMENT DEL MORELL**

ARQUITECTE REDACTOR: **ARKU 3 URBAN**

INFORME DE MOBILITAT: **LA LLENA ambiental, SCP**

NOVEMBRE 2022



Ajuntament del Morell

III la lлена
serveis • projectes ambientals

c/Abadia, 8 • Les Borges Blanques (Lleida)

973 143 038 • lallena@lallena.cat • www.lallena.cat



1. INTRODUCCIÓ.....	3
1.1. Presentació i objecte de la modificació	3
1.2. Abast i objectiu de l'informe	3
2. MARC TERRITORIAL	5
2.1. Encaix del municipi en el sistema urbà del Camp de Tarragona.....	5
2.2. Estructura actual de l'àmbit de la modificació i proximitat	7
3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL	11
3.1. Dinàmica de la mobilitat municipal	11
3.2. Pols generadors i atractius de mobilitat.....	12
3.3. Perfil de mobilitat	13
3.3. Mobilitat a l'àmbit del sòl urbà	14
3.4. Oferta de transport públic.....	18
4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	21
4.1. Desenvolupament previst de la proposta.....	21
4.2. Estimació de generació de viatges	23
4.3. Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures	24
4.4. Impacte de la mobilitat generada sobre els habitatges propers	26
5. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA.....	27

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Presentació i objecte de la modificació

El planejament vigent al Morell són les Normes Subsidiàries de planejament aprovades definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona, en sessió de 6 de febrer de 2002, i el Text Refós de les Normes Subsidiàries de planejament urbanístic de l'any 2006 (document informatiu sense valor normatiu); i les posteriors modificacions de planejament general.

L'Ajuntament del Morell promou la Modificació de les Normes Subsidiàries (NNSS en endavant) de planejament urbanístic en l'àmbit de la UA-1 "Avinguda de Valls".

Arku 3 Urban és el despatx d'arquitectes que redacta la proposta de Modificació i encarrega a La Llena ambiental un Informe justificatiu de la mobilitat sobre la modificació en l'àmbit de la UA-1.

L'objecte de la Modificació de les NNSS del Morell en l'àmbit de la Unitat d'Actuació 1 "Avinguda de Valls", i d'una porció de sòl urbà consolidat, té com a finalitat l'ajust de l'ordenació d'aquesta zona per adaptar-la millor a les preexistències i necessitats de l'entorn, tot garantint el manteniment dels paràmetres normatius actuals.

1.2. Abast i objectiu de l'informe

L'abast de l'informe justificatiu de la mobilitat en relació a la modificació és:

- Analitzar l'encaix territorial del municipi i de l'àmbit.
- Realitzar una diagnosi de la mobilitat actual.
- Analitzar la mobilitat generada prevista.
- Valorar l'impacte sobre les xarxes i nucli urbà.
- Justificar la proposta de modificació en relació a la mobilitat.

L'objectiu de l'informe és justificar la modificació en l'ordenació de l'àmbit en tant la solució definida no afecta la mobilitat general i s'adequa a les directrius de mobilitat sostenible.

L'assoliment d'una mobilitat sostenible aplicada al municipi i a l'àmbit del sector passa en general per:

- *Garantir l'accessibilitat directa al sector i optimitzar la mobilitat interna de vehicles.* Actualment, l'accés a l'àmbit es produeix majoritàriament per l'Av. de Valls i el carrer Mossèn Manyé.
- *Canvi d'hàbits en l'ús del vehicle privat.* L'ús del vehicle privat en els desplaçaments petits i mitjans interns s'està generalitzant i caldria revertir-lo, ja que si augmenta la intensitat de mobilitat amb vehicles, puntualment poden ocasionar molèsties a altres usuaris de la via pública i augmenten les emissions i sorolls. Una part d'aquests desplaçaments són assumibles a peu o en bicicleta. En tot cas, cal potenciar els espais atractius per als usuaris de mitjans de transport no mecànics i desincentivar l'ús de mitjans motoritzats.
- *Promoció dels viatges a peu o en bicicleta.* La dimensió i característiques del Morell fan que l'ús de mitjans de transport no mecànics sigui una opció viable i recomanable per guanyar espai per a usuaris i veïns. Cal establir tipologies de vials que contemplin tots els usuaris. Val a dir que en l'actualitat el municipi no compta amb cap carril bici.

- *Creació de nuclis policèntrics*, que incorporin equipaments fàcilment assequibles, disminuint així el nombre total de desplaçaments diaris en vehicle i, en conseqüència, l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, partícules contaminants i sorolls.
- *Establiment de pautes per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques*. Definir paràmetres i elements que estableixin mesures generals i concretes per facilitar la mobilitat al gruix de la població i en especial, als sectors amb mobilitat reduïda.
- *Potenciació dels mitjans de transport mecànics*. L'ús de la tracció mecànica (a peu, en bicicleta, patins, etc.) en relació a la tracció motoritzada, permet la descongestió de les vies destinades a l'ús de vehicles privats, millorant la qualitat de vida dels habitants del municipi, i permetent la disminució d'emissions de gasos contaminants.

2. MARC TERRITORIAL

2.1. Encaix del municipi en el sistema urbà del Camp de Tarragona

L'emplaçament de l'àmbit es troba al municipi del Morell, a la comarca del Tarragonès. En concret, es localitza a la part nord de la trama urbana del nucli. La principal via de comunicació pròxima a l'àmbit és la carretera T-722, que en l'entrada al nucli urbà esdevé l'Av. de Valls.

L'àmbit del sòl urbà de la modificació confronta per l'est amb l'Av. de Valls, pel nord amb el carrer Mossèn Mané, per l'est amb sòl urbà i pel sud també amb sòl urbà. Al sud de l'àmbit, una petita falca o extensió de sòl de l'àmbit connecta amb el carrer Ramon Llull.

El terme del Morell ocupa una superfície de 5,9 km² i es troba situat al sector nord-oest de la comarca del Tarragonès. A nivell administratiu el terme confronta pel sud i a l'oest amb el municipi de la Pobla de Mafumet, al nord amb Vilallonga del Camp i Vallmoll, a l'est amb Perafort i els Garidells. El traçat del ferrocarril Reus-Roda delimita el terme en el costat sud-est.

El terme és irregular, en forma de L inversa, amb el costat més llarg que limita amb el marge dret del riu Francolí. També té dos enclavaments, coneguts com els Majols i el terme de la Selva situats a la part de ponent del terme. El territori municipal és pràcticament pla, amb un pendent suau, cap al riu. La major part del terme està destinat a conreus (fonamentalment avellaners) i a la indústria, on destaca la proximitat a complex petroquímic situat a llevant. El nucli urbà està situat a uns 100 metres respecte al nivell del mar.

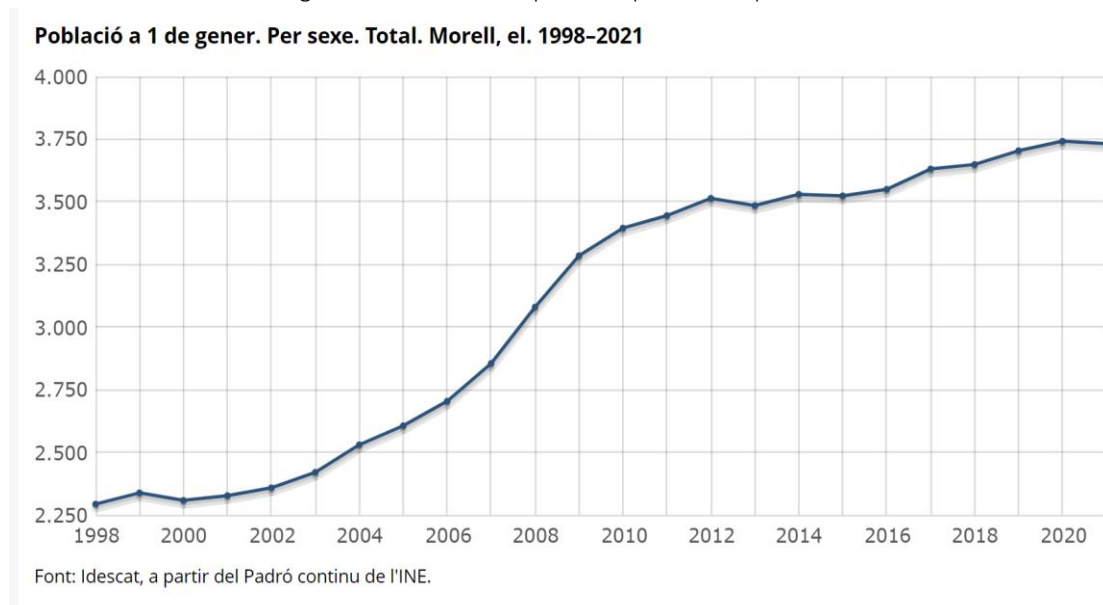
A més del riu Francolí el terme està travessat, d'oest a est, pel riu Glorieta, que lliura les seves aigües al Francolí, a l'alçada de la Granja, la riera de Vilallonga o de la Selva, el torrent de Gemagó i els barrancs de Manyé i de les Bruixes. El 2013 el municipi queda enllaçat amb l'autovia Tarragona-Lleida A-27

Taula 1. Característiques del municipi (2021).

Municipi	Comarca	Superfície	Habitants	Densitat	Altitud nucli
El Morell	Tarragonès	5,9 km ²	3.732	632,54 Hab./Km ²	104 m

Font: pròpia a partir de les dades de l'[IDESCAT](#).

Figura 1. Evolució de la població (1998-2021) al Morell.



Les fases de l'evolució poblacional identificades els darrers 25 anys són:

- ➔ Creixement pronunciat (2003-2012).
- ➔ Estabilització (2012-2016).
- ➔ Creixement lleu però sostingut (2016-2021).

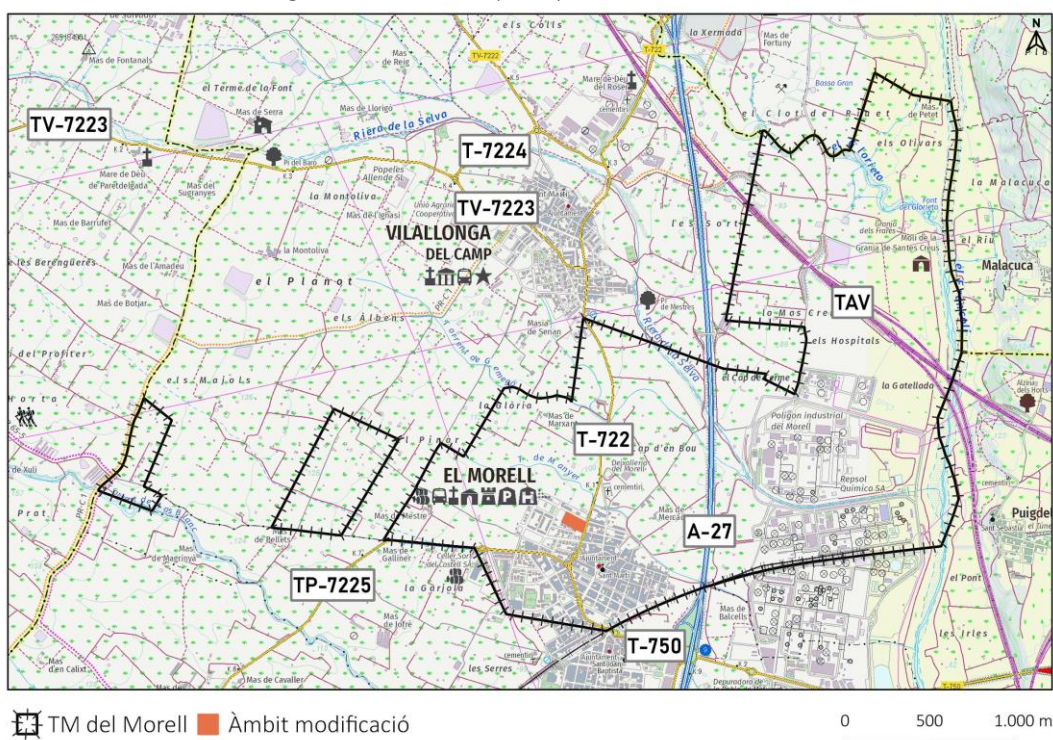
En tot cas, el pes del número d'habitants en relació a la comarca és molt baix (1,45%) donada l'existència d'una ciutat com Tarragona.

Respecte la xarxa viària, el Morell gaudeix d'una bona connexió amb alguns dels eixos viaris principals de Catalunya:

- ➔ Autovia A27 Lleida-Tarragona. És una carretera de titularitat del Ministeri de Foment espanyol, que un cop finalitzada haurà de connectar Tarragona amb Lleida, per tal de descongestionar la carretera N-240. Al sud-est del municipi, al nus amb la carretera T750 hi trobem un enllaç (9).
- ➔ T-722. És una carretera local de les comarques de l'Alt Camp i del Tarragonès. Duu la T perquè és de les carreteres que pertanyen a la demarcació de Tarragona. Discorre pels termes municipals del Morell, Vilallonga del Camp, a la comarca del Tarragonès, el Rourell, la Masó, el Milà, Alcover i Valls, a la comarca de l'Alt Camp, on enllaça amb la carretera C-37, en la qual té el final, just al límit dels termes municipals de Valls i d'Alcover. La carretera s'estén des del centre del Morell, d'on surt per l'Avinguda de Valls. A la cruïlla d'aquesta avinguda amb les avingudes de la Pau, Tarragona i Camí de Reus i amb la Rambla de Pau Casals enllaça amb la carretera T-750; a Vilallonga del Camp es troba amb la carretera TV-7223 dins de la població i amb la TV-7222 a la seva sortida nord.
- ➔ T-750. Parteix del centre del Morell i en direcció est passa per la Pobla de Mafumet arribant a la N240 a l'alçada del terme de Perafort.
- ➔ TP-7225. Parteix del centre del Morell i en direcció oest connecta amb la ciutat de Reus, passant pels termes municipals de la Pobla de Mafumet i Constantí.

Pel nord-est de l'àmbit també travessa la línia d'Alta Velocitat de Madrid a Tarragona i Barcelona, amb la parada propera als termes municipals de la Secuita i Perafort.

Figura 2. Xarxa viària principal del TM del Morell.



Taula 2. Distàncies des del Morell a les principals ciutats.

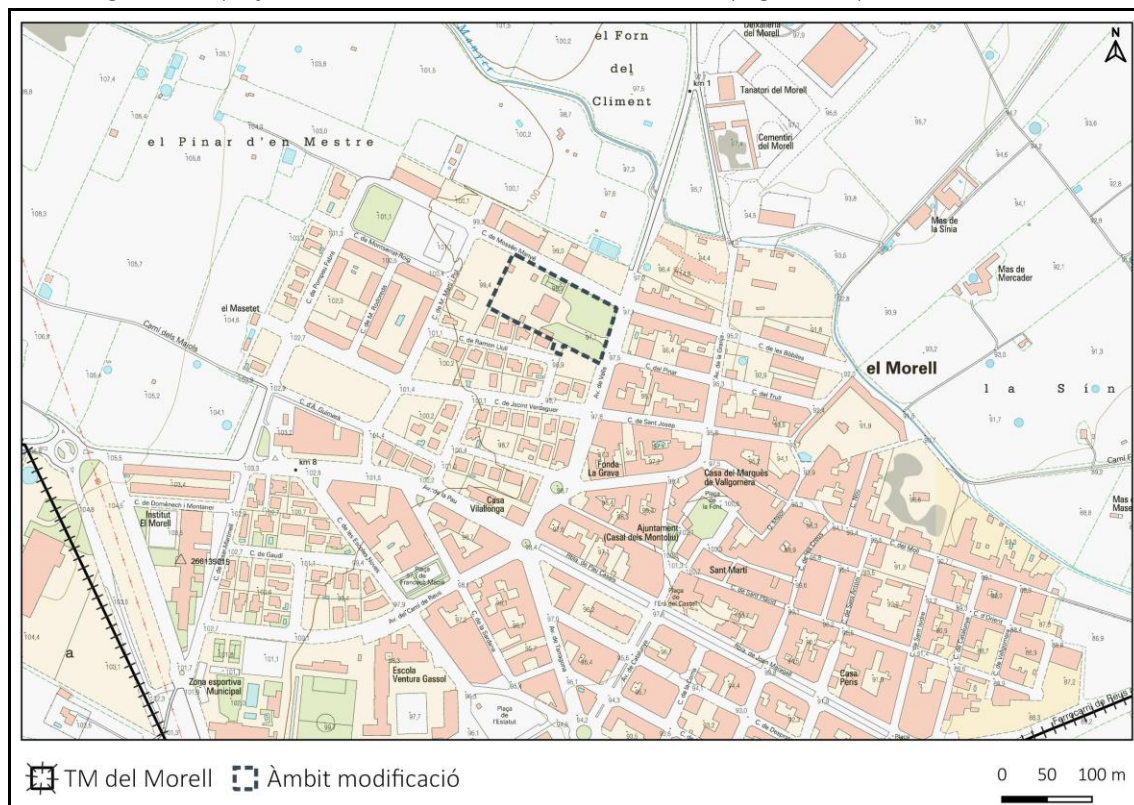
Població	Distància (km)
Tarragona	11,5
Reus	11,2
Valls	11,9
Montblanc	29,2
Tortosa	92,5
Lleida	91,6
Barcelona	102

Font: pròpia a partir del Google Maps.

2.2. Estructura actual de l'àmbit de la modificació i proximitat

L'àmbit de la modificació, per tant, es correspon amb un sòl urbà localitzat a la part nord del nucli urbà del Morell. Es tracta d'una superfície de 8.810,85 m², amb una forma gairebé regular rectangular amb una amplada d'uns 140 metres i una llargada de 65 metres.

Figura 3. Emplaçament de l'àmbit de la modificació sobre topogràfic respecte el nucli urbà.



Font: ICGC i pròpia.

Els límits confronten pel nord amb el carrer Mossèn Manyé, a l'est amb l'Avinguda de Valls, al sud, amb diverses parcel·les urbanes i el carrer Ramon Llull i a l'oest amb un sector de sòl urbanitzable del PP-1.

Figura 4. Localització i entorn de l'àmbit de la modificació sobre ortofotomapa.



Font: ICGC i pròpia.

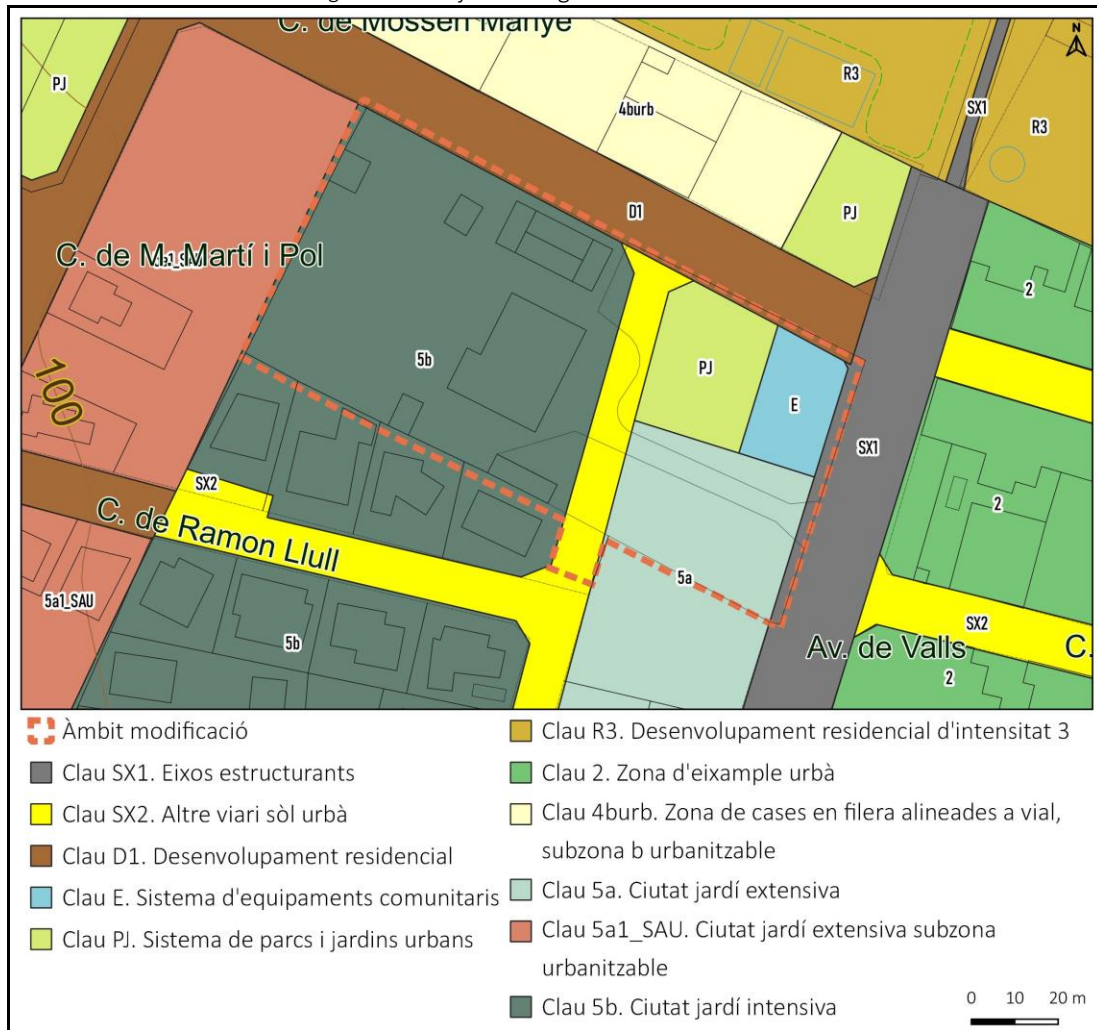
La superfície de l'àmbit és clarament plana, amb pendents inferiors al 2%. Pel que fa les cotes i alçades, aquestes oscil·len entre 98,30 metres al costat oest i 97,51 metres al costat est.

Pel que fa a preexistències dins l'àmbit hi trobem:

- Construcció residencial de l'any 1970.
- Cossos annexos a la construcció residencial.
- Espais exteriors enjardinats.

Segons les NNSS els terrenys estan classificats de sòl urbà no consolidat formant la Unitat d'Actuació U.A.1 "Avinguda de Valls, destinada a ús residencial "Clau 5a Ciutat Jardí"; i una petita falca al sud com a sòl urbà consolidat en clau de sistema viari.

Figura 5. Planejament vigent a l'àmbit i entorn.



Font: ICGC i MUC.

Foto 1. Imatges dels carrers que delimiten i confronten amb l'àmbit.



Av. de Valls i costat oest de l'àmbit



Carrer Mossèn Manyé i costat nord de l'àmbit



Carrer Ramon Llull i extrem sud de l'àmbit

3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

3.1. Dinàmica de la mobilitat municipal

La mobilitat municipal pot assimilar-se amb la "mobilitat quotidiana" de les persones que fan ús del municipi per diferents raons.

Tradicionalment, aquesta mobilitat s'associava a la mobilitat obligada per motius de treball i/o estudis, i tenia caràcter pendular, de casa a la feina o de casa al centre d'estudis i a la inversa. No obstant, en l'actualitat aquesta distinció (obligada i no obligada) és arbitrària perquè els motius per a moure's són més diversos: anar a comprar, dur la canalla a l'escola o altres activitats extraescolars, fer gestions... són raons que tenen a veure amb la satisfacció de necessitats (educatives, sanitàries, laborals...), però també amb noves tendències: l'augment de la productivitat, l'increment del consum, la conciliació de la vida familiar i laboral i l'ampliació del temps lliure, així com també amb l'estratègia personal o familiar de consum i amb les classes socials.

Així, s'ha passat d'una "mobilitat obligada" a una "mobilitat quotidiana" i d'una mobilitat pendular a una mobilitat *en núvol*, que vincula diferents punts d'origen i destinació i que afecta cada vegada a un nombre més gran de persones.

No obstant, resulta difícil caracteritzar aquesta mobilitat per la manca de dades i perquè la sistemàtica de recollida de dades no s'ha adaptat a aquest nou model (per ex. els nens i nenes no s'inclouen a moltes de les enquestes, així com també s'exclouen els viatges a peu). Per aquest motiu, en aquest informe no es caracteritza la dinàmica de la mobilitat municipal des del concepte tradicional de la mobilitat obligada i concretament, des de les seves dues components bàsiques:

- Mobilitat *intramunicipal*: composta pels desplaçaments que es generen en l'àmbit del municipi, amb inici i final en el mateix sense depassar els límits de terme.
- Mobilitat *intermunicipal*: té origen i destí en municipis diferents.

Les dades estadístiques oficials analitzen la mobilitat obligada que es disgrega en la mobilitat obligada per motius de treball i motius d'estudis, és a dir, aquella imprescindible per dur a terme les activitats diàries. Les últimes dades publicades per l'IDESCAT són relativament antigues (2001), de manera que no es consideren referència per aquest informe.

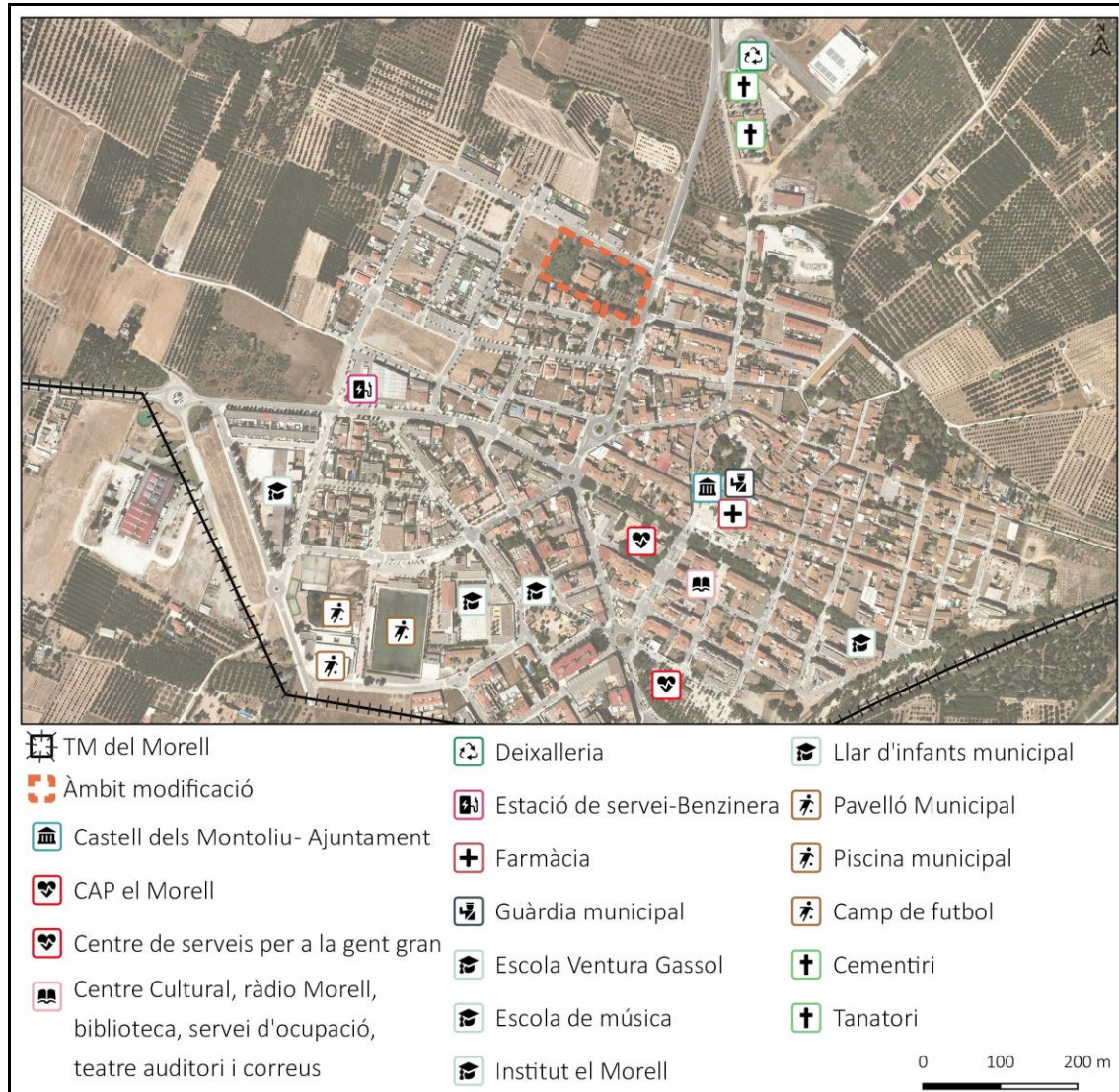
Amb tot, es disposa de dades referides l'Enquesta de la Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de l'any 2021 (ATM Camp de Tarragona). Segons l'enquesta, en dies feiners la mobilitat total es realitza en un 57,5% en vehicle privat, un 38,3% en modes actius/altres (a peu, bicicleta...) i un 4,2% en transport públic.

Quan al parc d'automòbils del municipi, el Morell compta amb 3.391 vehicles (any 2021), dels quals 2.563 son turismes, 421 motocicletes, 590 camions i furgonetes, 26 tractors industrials i 101 autobusos i altres. Respecte a l'any 2000 el nombre total de vehicles al municipi ha augmentat aproximadament un 85,6%. L'índex de motorització (nombre de vehicles per a cada 1.000 habitants) l'any 2012 era de 835,52. Cal destacar que als municipis relativament petits és molt comú utilitzar el vehicle per qualsevol desplaçament que s'hagi de dur a terme dins el mateix poble.

3.2. Pols generadors i atractius de mobilitat

Es consideren que tenen condició d'equipaments o serveis generadors o atractius de mobilitat aquells que tenen una funcionalitat social, cultural, assistencial, lúdic, comercial, etc. Al Morell tal i com s'assenyala a la figura següent existeixen diversos pols generadors o atractius.

Figura 6. Pols generadors i atractius de mobilitat al municipi del Morell.



Font: ICGC i pròpia.

Equipaments diversos:

- Ajuntament del Morell
- Centre cultural
- Ràdio Morell
- Biblioteca
- Servei d'Ocupació
- Teatre-auditori
- Correus
- Deixalleria
- Guàrdia municipal
- Cementiri
- Tanatori

Equipaments educatius:

- Llar d'infants
- Escola Ventura Gassol
- Institut el Morell
- Escola de música

Equipaments sanitaris:

- CAP el Morell
- Farmàcia

Equipaments esportius:

- Pavelló municipal
- Piscines municipals
- Camp de futbol

Equipaments comercials:

- Farmàcia
- Estació de servei-benzinera

L'àmbit de la modificació actualment no conté cap pol generador o atraient, altrament sí que hi preveu una sessió per equipament comunitari i per a parc i jardí de mida relativament petita. Amb tot, la figura anterior mostra com en un entorn proper (200-300 metres) no hi ha cap altre pol. Els més pròxims són el tanatori, el cementiri i la deixalleria al nord del nucli. Altrament, els pols de major mobilitat es situen clarament a la part central i sud del nucli urbà.

3.3. Perfil de mobilitat

Les Intensitats Mitjanes Diàries (IMDs) ens indiquen la quantitat de vehicles que diàriament transiten per un vial determinat. Habitualment existeixen dades de diferents trams de carreteres, però no de l'interior de carrers com el cas del Morell. Amb tot, en aquests cas es disposa d'informació sobre el tram de la carretera T-722 que dins l'àmbit urbà del Morell pren el nom d'Avinguda de Valls, que justament constitueix el límit est del sector. La taula següent mostra les dades referides a aquest tram entre el Morell i Vilallonga del Camp.

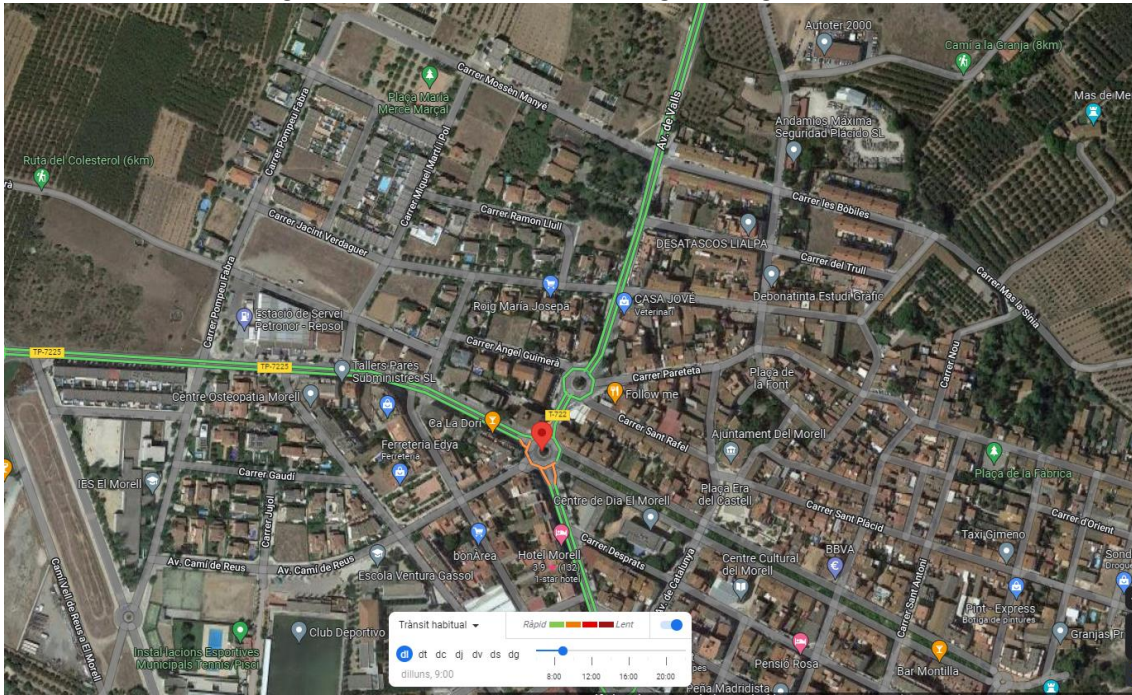
Taula 3. Indicadors de mobilitat de l'Avinguda Valls (tram T-722).

Sostenibilitat global de la mobilitat			
XARXA VIÀRIA	LOCALITZACIÓ	IMD (vehicles/dia)	FONT
T-722	De la TP-7225 a la TV-7223 PK inici: 0,510 PK final: 2,3	Total: 3.899	Dades de trànsit (2021) de la xarxa de carreteres de la Diputació de Tarragona

Font: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

Per altra banda, i segons dades de Google Trànsit, el ritme del trànsit a la carretera comarcal T-722 i a l'Av. de Valls sol ser ràpid, exceptuant les proximitats a les circumval·lacions. En concret, aquest trànsit més lent es produeix puntualment a la rotonda que enllaça amb la Rambla de Pau Casals o la que enllaça amb el carrer de la Paradeta..

Figura 7. Trànsit habitual al Morell segons Google Trànsit.



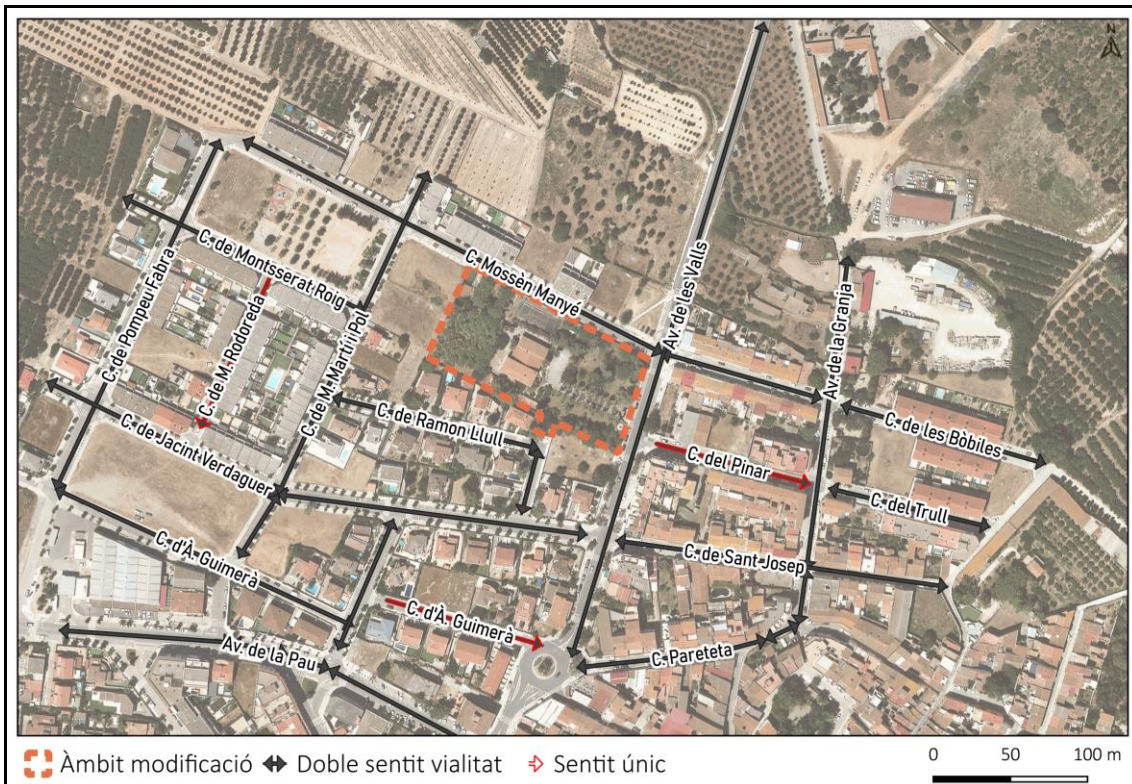
Font: Google Trànsit.

3.3. Mobilitat a l'àmbit del sòl urbà

Xarxa bàsica de vehicles

L'àmbit del sòl urbà i rodalies, situat a la part nord del nucli, confronta amb l'Av. de Valls que es correspon també al tram urbà de la carretera T-722, considerada l'entrada o sortida principal del Morell per la banda nord. Aquesta via principal parteix de la rotonda del centre del nucli i és la via principal de comunicació d'aquesta banda de municipi.

Figura 8. Xarxa viària externa d'accés a l'àmbit del SUC per a equipament i del sector SUD-1 .



Font: ICGC i pròpia.

Així, quan a la xarxa viària a l'entorn de l'àmbit trobem:

- **Av de Valls:** carrer principal d'accés i sortida del Morell per la banda nord, que transcorre en direcció nord-sud. Aquesta carrer es correspon amb la part de travessera urbana de la carretera 722. El carrer parteix de la rotonda del centre de la població que enllaça amb la Rambla Pau Casals, Av. de la Pau, Av. de Reus i Av. de Tarragona i la seva continuïtat per carretera condueix al nucli de Vilallonga del Camp (2.385 habitants). L'amplada del carrer és de 20 metres, amb circulació de vehicles amb un carril per sentit. També s'hi troba aparcament en línia al costat de la vorera a banda i banda.

Foto 2. Carrer Av. de Valls en sentit nord, a l'esquerra el límit est de l'àmbit.



- **Carrer Mossèn Manyé:** carrer que delimita l'àmbit pel costat nord. Té un recorregut transversal d'oest a est. El carrer constitueix la via urbana que completa la trama urbana per la banda nord del municipi. Connecta l'Av. de Valls amb el carrer Pompeu Fabra a l'oest del nucli. L'amplada del carrer és d'uns 16 metres, amb circulació de vehicles amb un carril per sentit. Excepte el tram que delimita amb l'àmbit, la resta de carrer té disposició de voreres i aparcament en filera.

Foto 3. Carrer Mossèn Manyé en direcció oest, a l'esquerra el límit de l'àmbit.



- **Carrer de Ramon Rull:** carrer que transcorre per la banda sud de l'àmbit, sense confrontar-hi directament excepte per la peça de sòl urbà que sobresurt de l'àmbit. El carrer té un recorregut en forma de L que partint del carrer Jacint Verdaguer circula primer per un tram curt en direcció nord per prendre un gir de 90 graus a l'esquerra i en direcció oest conflueix amb el carrer Miquel Martí Pol. Es tracta d'un carrer amb

funcionalitat secundària atès que dona accés bàsicament als habitatges que s'hi disposen a banda i banda. El carrer té una amplada d'uns 10 metres on s'hi permet la circulació amb doble sentit i aparcament en línia amb la vorera.

Foto 4. Carrer Ramon Llull en direcció est, al final s'observa el punt on es carrer gira 90 ° en sentit sud.



Per altra banda, tal i com s'indica a la figura anterior, a l'entorn de l'àmbit hi trobem diversos carrers (c/Miquel Martí Pol, c/ del Pinar, c/Mercè Rodoreda, de les Bòbiles, c/Jacint Verdaguer, c/de les Bòbiles, etc). En conjunt configuren una malla urbana de format regular, principalment rectangular amb superfícies que van dels 4000 als 6000 m². En general l'ocupació i densitat d'habitatges es correspon a zones amb planta baixa i zones de com a molt planta baixa més dues plantes com a màxim.

Aparcaments

Al municipi del Morell, majoritàriament en aquest àmbit de la trama urbana l'aparcament de vehicles es resol en bona part directament a l'interior de les finques dels habitatges. Tanmateix, majoritàriament els carrers disposen d'espai a banda i banda d'aparcament en filera, tal i com s'observa a la figura següent. El teixit urbà principalment té caràcter residencial i només en alguns trams de les vies principals, com l'avinguda de Valls, també hi ha presència d'establiments comercials.

Figura 10. Passos de vianants a l'entorn de l'àmbit.



Font: ICGC i pròpia.

3.4. Oferta de transport públic

El municipi del Morell no disposa de transport públic urbà, tot i això, sí que disposa de transport públic interurbà.

El municipi compta amb tres parades d'autobús interurbà:

- ➔ Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls), hi passen totes les línies operatives al municipi: L0597, L0721, L1787, L0788, L1524 i L1632. Aquesta disposa de parada a costat i costat del carrer i de senyalització vertical i horitzontal, però només en un dels costats del carrer disposa de marquesina.

Foto 5. Marquesina Av. Tarragona (davant Cial. Morell sentit Valls).



Font: Google Street View.

- Av. Generalitat, hi passen la línia L0721 i L1524. Disposa de marquesina en un dels costats del carrer, també de senyalització horitzontal i vertical.

Foto 6. Marquesines Av. Generalitat, a un costat del carrer.



Font: Google Street View.

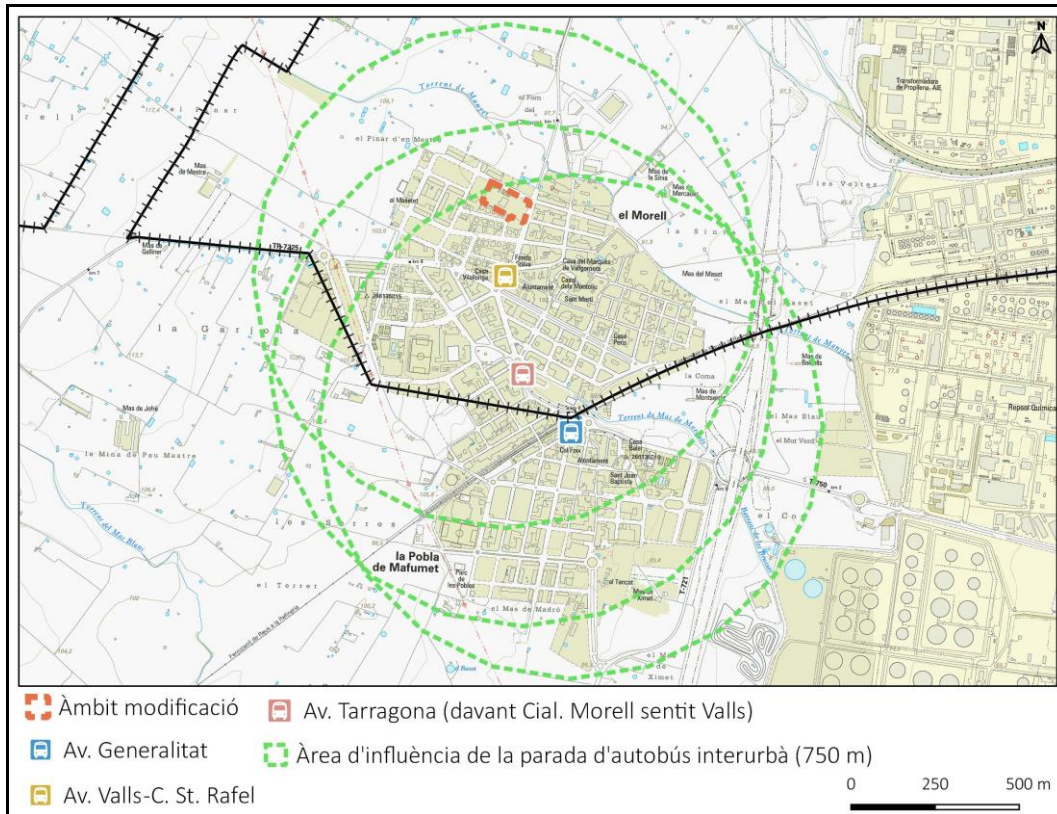
- Av. Valls-C. St. Rafael, hi passa la línia L0721. Disposa de dues marquesines, una a cada costat de carrer i senyalització horitzontal.

Foto 7. Marquesines Av. Valls-C. St. Rafael.



Font: Google Street View.

Figura 11. Parades existents d'autobús interurbà al municipi del Morell.



Font: ICGC i ATM Lleida.

Pel que fa a les línies d'autobús interurbà que hi operen, en trobem un total de sis:

- [L787: Reus-Estació del Camp de Tarragona](#)
- [L0721: Tarragona-Valls per interior](#)
- [L0597: Reus-Vila-rodona](#)
- [L0788: Valls-Reus pel Morell](#)
- [L1524: Reus-Pol. Ind. Constantí-el Morell-ECT](#)
- [L1632: Costa Daurada-Estació del Camp de Tarragona](#)

4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

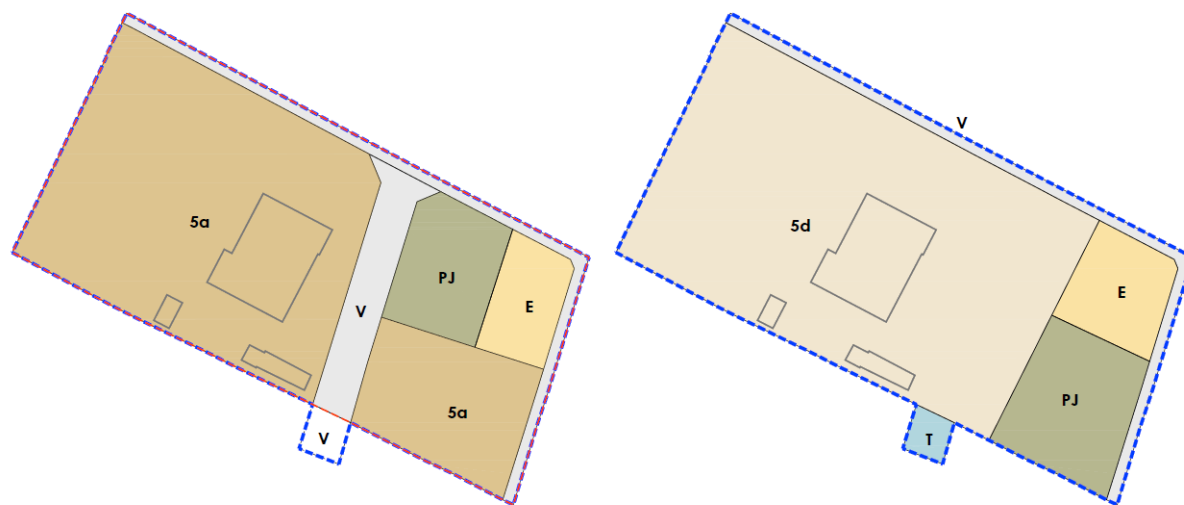
4.1. Desenvolupament previst de la proposta

La modificació proposa l'ajust de l'ordenació de l'àmbit de la UA-1, el qual està format per una única parcel·la amb un habitatge existent envoltat per jardí, en base als següents criteris i objectius:

- Qualitat paisatgística i interès arquitectònic de les actuals preexistències, amb la voluntat de la màxima preservació de l'arbrat, de l'habitatge existent, i de les condicions d'enjardinament de la parcel·la original.
- Necessitat d'eliminar el nou vial previst que travessa la UA-1, poc respectuós amb aquestes preexistències, i que alhora resulta innecessari per a l'estructura de mobilitat global del municipi.
- Inviabilitat econòmica de l'ordenació prevista en el planejament vigent, que proposa un format de parcel·la poc funcional, amb mala disposició de les parcel·les residencials que provoca la impossibilitat de materialitzar la totalitat de paràmetres edificatoris que deriven de la clau urbanística vigent i d'aplicació.
- La voluntat de situar les zones verdes i equipaments en coherència amb el manteniment d'aquestes preexistències, amb garantia de preservar el seu valor.

A continuació es descriuen el seguit d'ajustos proposats en la present Modificació

Figura 12. Ordenació segons el planejament vigent i proposta de modificació.



PLANEJAMENT VIGENT UA-1 AV. DE VALLS

PROPOSTA MODIFICACIÓ UA-1 AV. DE VALLS

Font: Memòria d'ordenació (ARKU3 Urban).

Concretament els ajustos suposen :

- ➔ El sistema viari manté la cessió de les voreres prevista en la fitxa urbanística de les NNSS, que permet prolongar la secció viària de l'Avinguda de Valls i del carrer del Mossèn Manyé. Per altra banda, es proposa eliminar la prolongació del carrer Ramón Lull per connectar amb el carrer del Mossèn Manyé, que subdividia l'àmbit en dues illes diferenciades, ja que aquest vial es considera que resulta innecessari per la mobilitat general de la zona. Aquest ajust permet agrupar la resta de claus per tal de dotar d'una millor coherència dimensional i funcional a l'àmbit, amb la intenció de generar una parcel·la privada única en la que la mobilitat i accessos als habitatges passi a ser interna.

- Sistema d'equipaments comunitaris i sistema de parcs i jardins urbans. Es proposa ampliar els terrenys destinats a sistema d'equipaments, així com a parcs i jardins urbans, i re-situat-los en la franja est de l'àmbit, amb accés directe des de l'Avinguda de Valls. Aquesta re-ubicació permet situar el nou equipament i zones verdes en coherència amb el criteri de màxima preservació de l'arbrat i dels espais enjardinats de valor de la parcel·la existent.
- Sistema de serveis tècnics. Al eliminar la prolongació del carrer Ramón Llull, queda un espai residual de sòl urbà consolidat al sud de l'actual UA-1, que està qualificat com a sistema viari i que es corresponia amb l'inici d'aquest futur vial, pel que en la present modificació es proposa la seva incorporació dins de l'àmbit de la UA-1, per qualificar-lo de Sistema de serveis tècnics. Actualment, en aquesta zona del municipi s'hi situen un seguit d'elements de bombeig d'aigües subterrànies, pel que es considera adient la seva qualificació com a Serveis tècnics que permeti la implantació de sistemes generals de bombeig o qualsevol altra instal·lació necessària per al municipi.
- Zones d'aprofitament. En la UA-1 el planejament vigent preveu l'ús residencial en la tipologia de ciutat jardí (clau 5a). En la present proposta es manté aquest ús i tipologia però si estableixen nous paràmetres per permetre una distribució i agrupació diferent, per tal d'adaptar millor l'ordenació a les preexistències de la zona oest de l'àmbit, garantint un aprofitament real de les previsions establertes pel planejament. Per altra banda, la superfície destinada a zona d'aprofitament augmenta amb l'ajust de l'ordenació, però es manté el sostre i número màxim d'habitatges establert pel planejament vigent

Alhora, cal tenir en compte que prèviament, la modificació realitza una adaptació i ajust de l'àmbit degut a la precisió dels seus límits per adaptació topogràfica i adequació a les preexistències del lloc. Addicionalment, al sud, s'incorpora una part de terrenys de sòl urbà consolidat qualificats de vial, amb l'objectiu de garantir la nova coherència del conjunt, un cop s'elimini el vial intern de la UA-1, com a part de la proposta d'ajust de l'ordenació.

Taula 4. Quadre de superfícies de comparativa entre les NNSS vigents i la proposta de Modificació

PARÀMETRES	NNSS	NNSS SOBRE TOPOGRAFIA		
	UA-1 AVINGUDA DE VALLS	UA-1 AVINGUDA DE VALLS	SUC	ÀMBIT MODIFICACIÓ
		segons topogràfic	segons topogràfic	segons topogràfic
Clau V - Sistema viari	---	651,37 m ² s 7,49%	115,85 m ² s 100,00%	767,22 m ² s 8,71%
Cessió Voreres	---	506,81 m ² s 5,83%	---	506,81 m ² s 5,75%
Clau P.J - Parcs i jardins urbans	840,00 m ² s 9,74%	847,20 m ² s 9,74%	---	847,20 m ² s 9,62%
Clau E - Equipaments comunitaris	540,00 m ² s 6,26%	544,00 m ² s 6,26%	---	544,00 m ² s 6,17%
Clau T - Serveis Tècnics	---	---	---	---
TOTAL SISTEMES	1.380,00 m²s 16,00%	2.549,38 m²s 29,32%	115,85 m²s 100,00%	2.665,23 m²s 30,25%
Clau 5a - Ciutat Jardí extensiva	---	6.145,62 m ² s 70,68%	---	6.145,62 m ² s 69,75%
TOTAL ZONES		6.145,62 m²s 70,68%	0,00 m²s 0,00%	6.145,62 m²s 69,75%
TOTAL SUPERFÍCIE	8.622,00 m²s 100,00%	8.695,00 m²s 100,00%	115,85 m²s 100,00%	8.810,85 m²s 100,00%
IEN Clau 5a	0,60	0,60		0,60
SOSTRE RESIDENCIAL	aplicació IEN	3.687,37 m²st	0,00 m²st	3.687,37 m²st
Nº màx. Habitatges	2 hab/parcel·la 450 m ²	2 hab/parcel·la 450 m ²	2 hab/parcel·la 450 m ²	2 hab/parcel·la 450 m ²
TOTAL HABITATGES	aplicació DENSITAT	26 habitatges	0 habitatges	26 habitatges

Font: Memòria d'ordenació (ARQU 3 urban)

Figura 13. Ortofotomapa amb la proposta d'ordenació.



Font: ICGC, Arku3 Urban i pròpia.

4.2. Estimació de generació de viatges

Els creixements establerts en el desenvolupament del sòl urbà, el sistema d'equipaments comunitaris i el sistema de parcs i jardins de l'àmbit pot portar associats un augment de la mobilitat. L'estimació d'aquest increment de la mobilitat es calcula a partir dels ràtios proposats en l'annex I del *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada*.

Taula 5. Ràtios mínims viatges generats/dia segons l'ús assignat al sòl.

Ús	Ràtios mínims viatges generats/dia
Habitatge	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
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

Per dur a terme el càlcul de mobilitat generada en el desenvolupament del sòl urbà consolidat com a sistema d'equipaments i del sector SUD-1, s'utilitzaran, per una banda, les ràtios per ús d'habitatge, és a dir, **7 viatges/habitatge**. També la ràtio d'equipaments, **20 viatges/100 m² de**

sostre, i per acabar, la ràtio de zones verdes, **5 viatges/100 m² de sòl**, tal com s'observa en la següent taula:

Taula 6. Estimació de viatges generats per la proposta d'ordenació (segons Decret 344/2006).

Àmbit	Ús	Habitatges	Sostre (m ² s)	Ràtio de viatges generats	Viatges generats/dia
UA-1 Av. de Valls	Habitatge	26	6.504,23	7 viatges/habitatge	182
	Equipaments	-	637,57	20 viatges/100 m ² de sostre	128
	Parcs i jardins	-	1.046,39	5 viatges/100 m ² de sòl	53
TOTAL		26		-	363

Així doncs, s'obté que l'ordenació proposada suposarà una mobilitat generada de 363 viatges generats al dia (182 desplaçaments anada/tornada).

4.3. Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures

L'augment de 363 viatges diaris, ja siguin en mitjans mecànics o motoritzats, al municipi del Morell sobre els desplaçaments actuals suposarà un impacte sobre les infraestructures existents de mobilitat. Aquests 363 nous viatges seran generats pel desenvolupament dels habitatges, el sistema d'equipaments comunitaris i el sistema de parcs i jardins situats a l'àmbit.

Distribució modal dels viatges generats

Els 363 viatges diaris que generarà el desenvolupament de l'àmbit es realitzaran, bàsicament, en tres modes de transport:

- ➔ Vehicle privat: turismes, furgonetes o motocicletes.
- ➔ Transport no motoritzat: trajectes a peu, bicicleta o patinet.
- ➔ Transport públic: en el cas del municipi del Morell l'únic transport públic disponibles és l'interurbà.

Per conèixer com es distribueixen aquests viatges en funció del mitjà de transport, es poden utilitzar les dades que ofereix l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana al Camp de Tarragona (EMQ 2020). Concretament, el repartiment modal que s'hi preveu és:

- ➔ 57,5 % transport privat
- ➔ 38,3 % no motoritzat
- ➔ 4,2 % transport públic

Aplicant aquest repartiment a l'àmbit de desenvolupament previs en resulta la següent distribució:

Taula 7. Distribució modal dels viatges generats pel desenvolupament de l'àmbit de la modificació

	Transport no motoritzat	Vehicle privat	Transport públic	Total
Viatges/dia	139	209	15	363

Distribució espacial dels viatges generats

L'augment de viatges generats pel desenvolupament del sector es distribuirà principalment a través del carrer Av. de Valls i el carrer Mossèn Manyé, atès que configuraran els punts d'accés a l'àmbit. En efecte, la proposta d'ordenació preveu que l'accés a la zona d'habitatges es doni a

través del carrer Mossèn Manyé a través dels punt 1 (entrada i sortida) que s'assenyala a la figura. A partir d'aquest accés a través d'un vial interior es connectaran tot l'àmbit d'habitatges, sortint també directament al mateix carrer. Altrament, l'accés a la zona d'equipaments comunitaris i de parcs i jardins és directe des de l'Av. de Valls (punt 2).

Figura 14. Accessos a la zona d'habitatges i al sistema d'equipaments i parcs i jardins.



Font: ICGC i pròpia.

Incidència sobre l'Avinguda de Valls, carrer Ramon Llull i carrer Mossèn Manyé

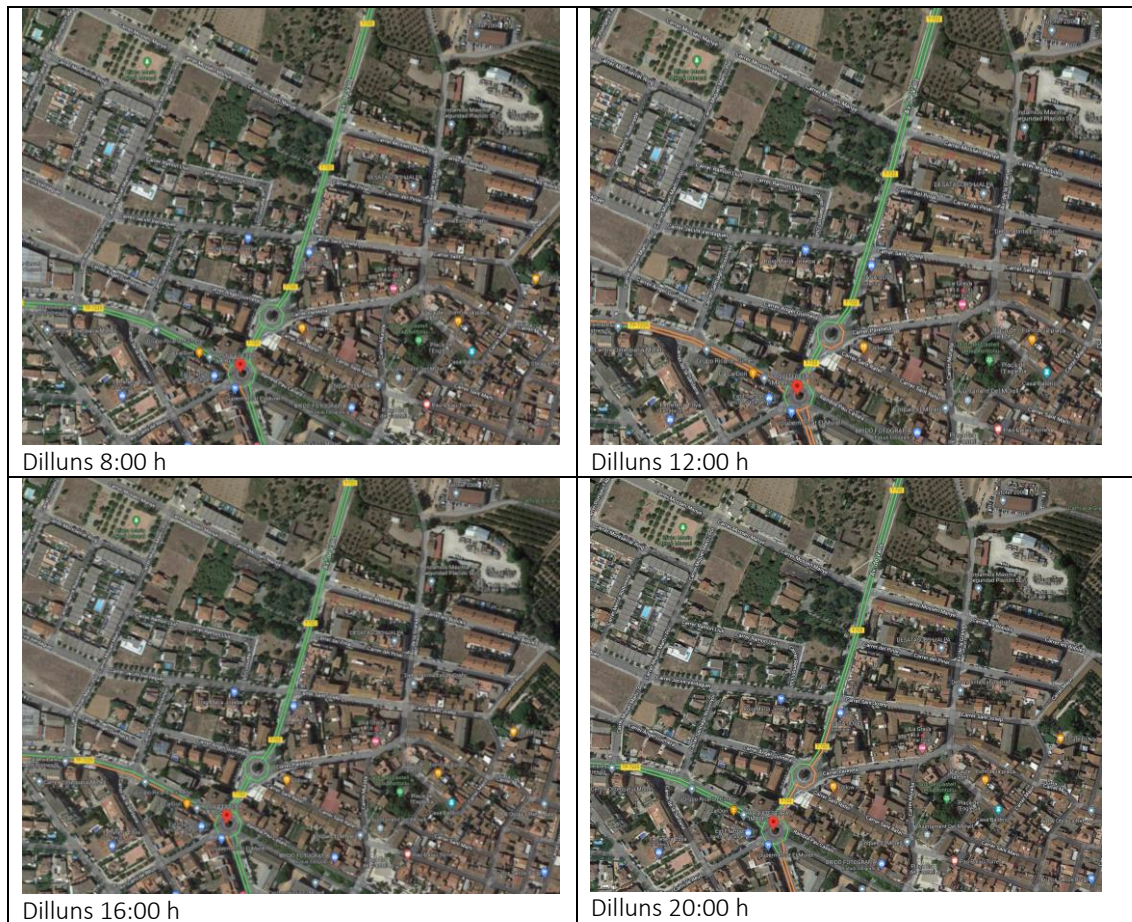
La supressió del vial de prolongació del carrer Ramon Llull fins al carrer Mossèn Manyé no implica un increment significatiu de la mobilitat a l'avinguda de Valls, ni a la resta de carrers de l'entorn de l'àmbit. En efecte, la densitat d'habitatges en aquesta zona del nucli és relativament baixa i alhora la trama urbana amb la seva xarxa viària té amplades i capacitats de mobilitat altes. L'àmbit i l'entorn immediat no presenten pols generadors ni atractius de mobilitat que comportin majors densitats de mobilitat.

Amb la modificació de NNSS la circulació motoritzada a l'entorn de l'àmbit es canalitzarà a través de l'Av. de Valls, el carrer Ramon Llull i el carrer Mossèn Manyé, de la mateixa forma com s'està duent a terme en l'actualitat. D'altra banda, el nombre de viatges/dia motoritzats derivats del desenvolupament del sector (209) no comportarà increments rellevants de vehicles que accedeixen o surten de l'àmbit. En efecte, aquests 209 viatges/dia de mobilitat privada motoritzada generada per la modificació, repartits per les hores del dia i d'acord amb la superfície prevista d'ocupació, suposa un increment de pressió de mobilitat sobre aquests vials molt baix.

Per altra banda, si analitzem l'estat general del trànsit que ofereix Google Trànsit, s'observa que la circulació per l'Av. de Valls, des de la rotonda fins a la sortida nord del nucli és ràpida, tot i que es registren alguns trams concrets on la velocitat és més lenta i s'intueix algun tipus de retenció puntual, especialment a l'entorn de les rotondes del centre de la població.

En concret, i per aquesta carretera, si analitzem el trànsit habitual des de la rotonda fins a la sortida per la banda nord de la població (T-722/Av. de Valls) d'un dilluns en diferents hores, s'observen que és tracta d'un trànsit molt baix i molt fluid.

Figura 15. Trànsit habitual a l'Av de Valls / T-722 els dilluns feiners en diferents hores.



Font: Google Trànsit.

Així doncs, en general s'observa un trànsit actual ràpid en de totes les hores dels dies entre setmana. Aquest trànsit actual s'estima que serà molt equivalent amb el desenvolupament de la modificació de NNSS.

4.4. Impacte de la mobilitat generada sobre els habitatges propers

El sector es troba confrontant amb habitatges de manera que les molèsties que pugui causar la mobilitat que generi el desenvolupament de l'àmbit que únicament preveu 26 habitatges, espais per equipaments comunitaris i parcs i jardins seran imperceptibles o molt baixes. En tot cas, no es preveu que la mobilitat generada tingui impacte sobre habitatges, tant pel que fa al nombre de viatges motoritzats que accedeixen al sector, com per efecte del soroll dels vehicles que hi accedeixin.

5. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

La Modificació de les NNSS en l'àmbit de la UA-1 "Avinguda de Valls" no produirà una afectació de la mobilitat general del nucli urbà del Morell ni una vulneració dels criteris de mobilitat sostenible, en tant que:

- L'estimació de la mobilitat generada arran del desenvolupament del sector és molt baixa i poc significativa (363 viatges/dia). D'aquests s'estima que 209 es corresponen a mobilitat amb vehicle privat, 139 transport no motoritzat (a peu o bicicleta) i 15 amb transport públic.
- El carrer Ramon Llull i la seva prolongació fins al carrer Mossèn Mané que preveu el planejament vigent constitueix un vial que té caràcter secundari, que per tant no representa una via estructurant respecte el nucli urbà i la seva connectivitat amb la xarxa viària d'accés.
- La Modificació que comporta la supressió d'aquest vial secundari no afecta la mobilitat i accessibilitat als habitatges que es preveuen a l'àmbit, atès que aquesta queda garantida per la definició d'una accessibilitat i mobilitat pròpia interna, que arrenca i finalitza des del carrer Mossèn Mané.
- L'accés al sistema de parcs i jardins amb la proposta de modificació queda garantida a través de l'Av. de Valls de manera directa.
- L'accés a la peça del sistema d'equipaments comunitaris queda garantida a través de l'Av. de Valls i del carrer Mossèn Mané.
- Les dades de trànsit habituals mostren que els carrers Ramon Llull i Mossèn Mané no presenten cap situació de trànsit significatiu en cap horari ni dia de la setmana, en consonància amb el seu caràcter també de vials secundaris. Així, la seva connexió no esdevé necessària per a millorar la mobilitat actual ni la generada pel desenvolupament urbanístic de l'àmbit.
- El trànsit habitual a l'Av. de Valls és fluid i no presenta situacions de lentitud al llarg dels diferents dies i horaris de la setmana. La mobilitat generada pel sistema d'equipaments comunitaris i el sistema dels parcs i jardins que es desenvolupin amb l'àmbit no tindran un impacte negatiu sobre la mobilitat de l'Av. de Valls ni per la mobilitat del municipi.
- L'àmbit i els seu entorn immediat no conté cap element o activitat potencialment generadora o atraient de mobilitat rellevant. La modificació prevista tampoc altera aquesta situació de manera que l'afectació sobre la mobilitat no es preveu significativa.

El Morell, novembre de 2022

Firmat digitalment
por
ANTONI COSTA (R:
(R: .
Fecha: 2022.12.01
10:04:37 +01'00'

Toni Costa Pedrós
Llicenciat en Ciències Ambientals
LA LLENA ambiental, scp (C.A 0296)

Júlia Segalàs Roca
Llicenciada Ciències Ambientals
LA LLENA ambiental, scp