



**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DEL
MUNICIPI DE SALOU 2019-2024**

DOCUMENT I: MEMÒRIA

Per a :



Ajuntament de Salou



DIRECCIÓ FACULTATIVA

Ajuntament de Salou

David González Cerdeña

Regidor de l'Àrea de seguretat ciutadana i mobilitat

Lluís M. Serra Solé

Cap de serveis tècnics, arquitectura-planejament i gestió

Elena Cort Ciurana

Arquitecta tècnica

Lisa Rovira

Delineant

José Luís Gargallo Garcia

Cap de la Policia Local

Expedito Moreno Eslava

Policia Local de Salou

URV Universitat Rovira i Virgili

Aaron Gutiérrez

Coordinador URV Màster Interuniversitari en Anàlisi i Gestió del Territori

EQUIP REDACTOR

INGENIERÍA DE TRÁFICO SL

Jordi Parés Estela

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevadeordal Flotats

Planificador de mobilitat

Àlia Ramellini Llorca

Ambientòloga

Andrea Melero Ramos

Geògrafa

Diego Gómez Matarranz

Geògraf

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Juny 2022

COMISIÓ DE SEGUIMENT

Ajuntament de Salou

David González Cerdeña

Regidor de l'Àrea de seguretat ciutadana i mobilitat

Marc Montagut

Regidor de l'Àrea de gestió del territori

Lluís M. Serra Solé

Cap de serveis tècnics, arquitectura-planejament i gestió

José Luís Gargallo Garcia

Cap de la Policia Local

Expedito Moreno Eslava

Policia Local de Salou

Joan Carles Capilla

Gerent del Patronat Municipal de Turisme de Salou

Elisabet Caparó

Tècnica de Turisme

Jesús Redón

Cap de la secció de Sistemes d'Informació

Montserrat Vendrell

Tècnica de Promoció Econòmica

Eva Ralduà

Gabinet Premsa

Coordinació:

Elena Cort Ciurana

Arquitecta tècnica

Lisa Rovira

Delineant

ATM Autoritat del Transport i la Mobilitat del Camp de Tarragona

Daniel Miravet

ATM Camp de Tarragona

URV Universitat Rovira i Virgili

Aaron Gutiérrez

Coordinador URV Màster Interuniversitari en Anàlisi i Gestió del Territori

Empresa Consultora

Jordi Parés Estela

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevadeordal Flotats

Planificador de mobilitat

Àlia Ramellini Llorca

Ambientòloga

Andrea Melero Ramos

Geògrafa

ÍNDIX DE CONTINGUTS

DOCUMENT I: MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ.....	1
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ	1
1.2. ANTECEDENTS.....	2
1.3. OBJECTIU GENÈRIC DELS PMUS	2
1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA	4
2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	5
2.1. TERRITORI I SOCIOECONOMIA	5
2.1.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny.....	5
2.1.2. Estructura i distribució de la població	7
2.1.3. Anàlisi estructural.....	15
2.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges.....	18
2.1.5. Parc de vehicles i dades de motorització	24
2.2. DEMANDA GLOBAL.....	28
2.2.1. Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF).....	28
2.2.2. Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou.....	52
2.2.3. Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou.....	68
2.2.4. Mobilitat global en escenari d'estiu i tardor	81
2.3. EL MODE A PEU.....	89
2.3.1. Xarxa de vianants	89
2.3.2. Demanda a peu: intensitat de vianants	105
2.4. EL MODE BICICLETA	109
2.4.1. Xarxa ciclista	109
2.4.2. Aparcaments de bicicletes	112
2.4.3. Demanda en bicicleta: Intensitat de bicicletes.....	115
2.5. EL MODE TRANSPORT PÚBLIC.....	118
2.5.1. Xarxa de transport públic.....	118
2.5.2. Senyalització i accessibilitat de les parades	127
2.5.3. Demanda en transport públic	134
2.6. EL MODE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	140
2.6.1. Xarxa viària actual: jerarquització	140
2.6.2. Demanda en vehicle privat motoritzat	145
2.7. APARCAMENT.....	150
2.7.1. Oferta d'aparcament	150
2.7.2. Demanda d'aparcament	157
2.8. LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	166
2.9. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT	170
2.9.1. Seguretat viària.....	170
2.9.2. Medi ambient.....	174
2.9.3. Costos unitaris del transport.....	182
2.10. PARTICIPACIÓ DE LA DIAGNOSI: PUNTS FORTS I FEBLES DEL SISTEMA DE MOBILITAT.....	185
2.10.1. Mobilitat a peu	185
2.10.2. Mobilitat en bicicleta.....	187
2.10.3. Mobilitat en transport públic.....	188
2.10.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat.....	190
2.10.5. Altres qüestions	193
2.11. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSIS	196

3. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL	205
3.1. PLANEJAMENT MUNICIPAL I CREIXEMENTS PREVISTOS	205
3.1.1. <i>Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou</i>	205
3.1.2. <i>Pla Director Urbanístic. Centre Recreatiu i Turístic</i>	207
3.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS.....	213
3.2.1. <i>Planejament territorial i infraestructural supramunicipal</i>	214
3.2.2. <i>Planejament sectorial supramunicipal</i>	216
3.2.3. <i>Planejament de seguretat viària supramunicipal</i>	219
3.2.4. <i>Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Salou</i>	220
3.2.5. <i>Planejament ambiental</i>	222
3.3. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	223
3.3.1. <i>Descripció de les alternatives</i>	225
3.3.2. <i>Avaluació de les alternatives</i>	231
4. OBJECTIUS DEL PMUS	233
4.1. EIXOS ESTRATÈGICS	234
4.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS.....	235
5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ.....	239
5.1. MOBILITAT A PEU	242
5.2. MOBILITAT EN BICICLETA.....	258
5.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	267
5.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	280
5.5. APARCAMENT.....	292
5.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	299
5.7. MOBILITAT SEGURA.....	301
5.8. BAIXES EMISSIONS.....	304
5.9. INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	308
5.10. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES	311
5.11. CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS.....	320
5.12. PERSPECTIVA URBANÍSTICA	321
5.13. ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS	361
5.14. PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL PLA D'ACCIÓ	361
5.14.1. <i>Taller participatiu</i>	361
5.14.2. <i>Valoració i incorporació de les aportacions al PMUS</i>	361
6. INDICADORS DE SEGUIMENT.....	364
7. FITXES D'ACTUACIÓ	368
8. PRIORITZACIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS.....	434
9. MARC TEMPORAL I PRESSUPOST ESTIMAT	441

DOCUMENT II: PLÀNOLS DE LA DIAGNOSI I PLA D'ACCIÓ

- 1.Situació del municipi
- 2.Divisió administrativa
- 3.Centres d'atracció i generació de viatges
- 4.Xarxa de vianants. Classificació
- 5.Xarxa de vianants. Amplada útil de voreres
- 6.Passos de vianants i guals
- 7.Pendents dels vials
- 8.Intensitat de vianants estiu
- 9.Intensitat de vianants tardor
- 10.Diagnosi de la mobilitat actual a peu: detecció de disfuncions
- 11.Xarxa de vies ciclistes i aparcaments
- 12.Classificació dels carrils bicicleta
- 13.Intensitat de bicicletes estiu
- 14.Intensitat de bicicletes tardor
- 15.Diagnosi de la mobilitat actual en bicicleta: detecció de disfuncions
- 16.Xarxa de serveis de transport públic
- 17.Cobertura territorial dels serveis de transport públic
- 18.Cobertura territorial dels serveis de transport públic. Ferrocarril
- 19.Tipologia de parades d'autobús
20. Diagnosi de la mobilitat actual en transport públic: detecció de disfuncions
- 21.Jerarquització de la xarxa viària
- 22.Interseccions i tipologies
- 23.Sentits de circulació de les vies
- 24.Regulació de les vies
- 25.Intensitat mitjana diària estiu
- 26.Intensitat mitjana diària tardor
27. Diagnosi de la mobilitat actual en vehicle privat: detecció de disfuncions
- 28.Inventari d'aparcament per tipologia
- 29.Demanda d'aparcament residencial
- 30.Demanda d'aparcament diürna en estiu
- 31.Balanç entre oferta i demanda residencial
- 32.Balanç entre oferta i demanda diürnes en estiu
- 33.Distribució urbana de mercaderies
- 34.Punts de recollida d'informació estiu
- 35.Punts de recollida d'informació tardor
36. Proposta xarxa de vianants
37. Proposta d'arranjar l'amplada de les voreres
38. Proposta d'accessibilitat per vianants. Fase 1
39. Proposta d'accessibilitat per vianants. Fase 2

40. Proposta d'itineraris per bicicletes
41. Proposta línia d'autobús urbà
42. Proposta línia d'autobús interurbà
43. Proposta de cobertura de transport públic
44. Proposta de la jerarquització de la xarxa viària. Fase 1
45. Proposta de la jerarquització de la xarxa viària. Fase 2
46. Proposta de la jerarquització de la xarxa viària. Fase 3
47. Proposta de sentits de circulació
48. Proposta de regulació de les vies
49. Proposta d'oferta i regulació d'aparcament

DOCUMENT III: ANNEXOS DE LA DIAGNOSI

- I. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES C-14 I C-31b
- II. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES ESTIU
- III. AFORAMENTS MANUALS DE VEHICLES, VIANANTS I BICICLETES ESTIU
- IV. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES TARDOR
- V. AFORAMENTS MANUALS DE VEHICLES, VIANANTS I BICICLETES TARDOR
- VI. AFORAMENT MANUAL DE VEHICLES CAMÍ DE CAVET, TARDOR
- VII. VELOCITATS
- VIII. ROTACIONS D'APARCAMENT
- IX. INFORMACIÓ EMPRESA PLANA
- X. ITINERARIS DE LÍNIES
- XI. LOCALITZACIÓ DE SENYALITZACIÓ INFORMATIVA D'APARCAMENT

DOCUMENT IV: INFORME PARTICIPACIÓ DIAGNOSI

DOCUMENT V: MODELITZACIÓ

DOCUMENT VI: INFORME PARTICIPACIÓ PLA D'ACCIÓ

DOCUMENT VII: ESTUDI AMBIENTAL ESTRATEGIC

DOCUMENT I: MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció

Els Plans de Mobilitat Urbana sostenible (PMUS) són una eina d'importància cabdal per a les administracions locals en la planificació integrada de les diferents xarxes que conformen el sistema de transport. Pel caràcter transversal que juga la mobilitat en la nostra societat, les aportacions del PMUS contribueixen també a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

Pel que fa a la normativa vigent, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, té per objecte establir els principis i objectius (articles 2 i 3 respectivament) als quals ha de respondre la gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat, i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots el ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

En el seu capítol II, la Llei de la Mobilitat, estableix quins són els instruments de planificació que han de concretar l'aplicació d'aquests principis. S'estableixen els instruments de planificació següents:

- Directrius Nacionals de Mobilitat,
- Plans Directors de Mobilitat,
- Plans Específics
- Plans de Mobilitat Urbana Sostenible

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius d'aquesta Llei a tot el territori de Catalunya (art.6).

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat.

Els plans específics desenvolupen de forma sectorial les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat (art.8).

A l'art.9, s'especifica que en l'àmbit local, correspon als plans de mobilitat urbana ser els instruments de planificació que configuren les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

Finalment, el Pla de mobilitat urbana sostenible (en endavant PMUS) de Salou, ha d'ésser un pla estratègic que porti eines suficients per tal d'ordenar les xarxes dels diferents modes de transport i promoció la mobilitat sostenible i segura. També s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució.

Actualment, i degut a la crisi financera i econòmica que travessa l'estat, els municipis i les persones, el PMUS esdevé una eina fonamental a l'hora d'optimitzar els recursos energètics consumits pel transport de mercaderies i persones (públic i privat). A més d'orientar la gestió de la mobilitat en el municipi d'una forma més eficient que permeti l'estalvi econòmic per part de les entitats públiques

En aquest sentit l'Ajuntament de Salou, amb el suport de la Autoritat Territorial de la Mobilitat Camp de Tarragona (ATM) han portat a terme la iniciativa per l'elaboració del PMUS de Salou. Concretament, el present document correspon a la Memòria del PMUS.

1.2. Antecedents

Els antecedents de Salou que tenen relació amb la planificació i gestió de la mobilitat (mobilitat, accessibilitat, planejament urbanístic, camins escolars, etc) es relacionen a continuació:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), 2002.
- Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2008-2010.
- Actualització del Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2016.
- Salou Agenda 21, 2008
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla parcial Sector 04 Salou, Empris Nord, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Projecte d'ordenació del mercat de Salou, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic d'actuació específica d'interès públic de caràcter esportiu, 2011.
- Estudi d'afectació a la mobilitat de les actuacions de millora del port de Salou, 2009.
- Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.
- Pla Estratègic de l'activitat turística Salou, 2018.
- Pla d'acció per a l'energia sostenible i el clima (PAESC 2030)

Les diverses àrees de l'ajuntament que tenen responsabilitats en l'àmbit de la mobilitat són:

- Regidoria de Mobilitat, Serveis tècnics, arquitectura-planejament i gestió
- Regidoria de Seguretat ciutadana i mobilitat, Ocupació, Joventut i Protecció Civil, incloent Policia Local
- Regidoria de Gestió de Territori
- Regidoria de Turisme
- Patronat municipal de turisme
- Departament de comerç

1.3. Objectiu genèric dels PMUS

La proposta d'aquest pla s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnosi de la situació actual de la mobilitat a Salou. Seguidament, a partir d'aquesta diagnosi, es generen uns objectius dels quals en deriven unes propostes de mesura i d'actuació, sota les

premisses anteriorment detallades. Aquestes propostes estan encaminades a assolir una mobilitat més segura, més sostenible i més humana.

El seu període de vigència serà de 2019 a 2024 (6 anys), prenent com any base per a la recollida de dades l'any 2018 (en alguns casos 2017, per dades estadístiques).

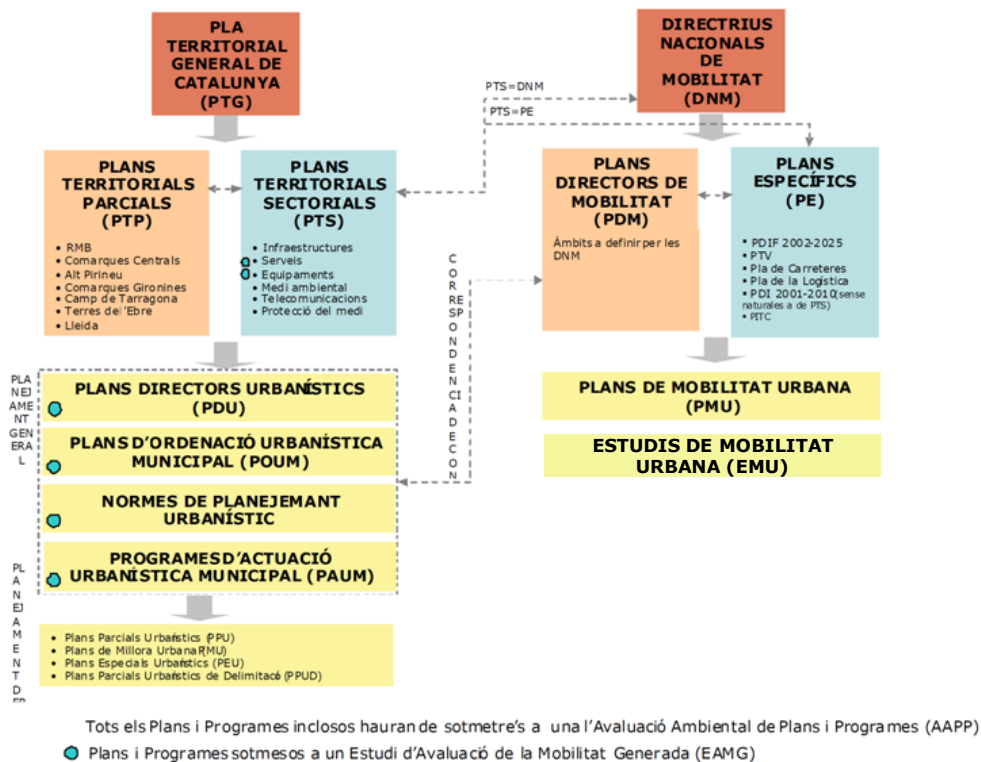
L'inici de la redacció del PMUS es produeix el mes de juny de 2018. La presa de dades (treball de camp) es realitza durant l'estiu 2018, per a les dades de temporada alta, i la tardor 2018, per a les dades de temporada baixa turística i enquesta de mobilitat a residents.

El procés de participació de la Diagnosi data de febrer 2019, i la participació del Pla d'Acció, novembre 2019.

La situació de la COVID durant l'any 2020 endarrereix l'aprovació inicial i el procediment d'avaluació ambiental. És per això que el calendari d'execució de les mesures del Pla d'Acció s'ha adaptat preveient l'inici de l'aplicació efectiva a partir de l'any 2021.

El PMUS de Salou guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directe en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS. Aquestes relacions amb els instruments de planificació que es veuran a continuació es reflecteixen en el següent esquema:

Figura 1. Guia bàsica d'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana.



Font: Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (2006). Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

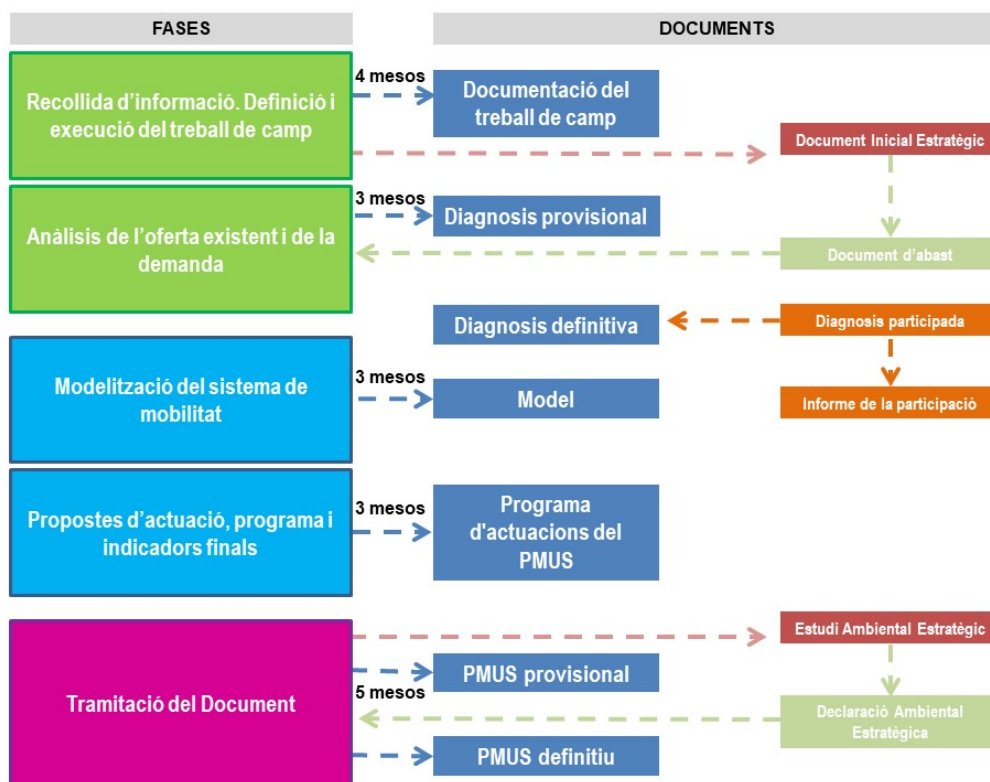
Les figures i plans de planejament superior que determinaran les mesures i objectius del PMUS són els següents.

- Directrius nacionals de mobilitat (en revisió)
- Pla Territorial General de Catalunya i Pla territorial parcial Camp de Tarragona
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)
- Pla director de la mobilitat del Camp de Tarragona 2009-2015 (aprovació inicial)
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC), actualment en informació pública.
- Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020
- Pla de seguretat viària 2017-2019
- La Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic; Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Salou (Vila-seca i Cambrils).

1.4. Estructura metodològica

La redacció del PMUS es divideix en les següents fases d'acord amb el Plec de prescripcions tècniques particulars. Inclou un procés d'avaluació ambiental del Pla i un procés de participació pública en les fases de diagnosi i del pla d'actuació.

Figura 2.Fases de la redacció del PMUS



Font: Plec de Prescripcions tècniques particulars per la redacció del pla de mobilitat urbana sostenible de Salou.

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. Territori i socioeconomia

Per tal de dur a terme la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana (PMUS), a banda dels aspectes relacionats directament amb les diverses mobilitats –transport públic, transport privat i mobilitat a peu i en bicicleta- cal analitzar:

- Aspectes urbanístics i de morfologia del municipi. Consideracions sobre l'evolució de la forma del municipi i sobre el seu creixement. Diversos projectes d'intervenció al municipi. Situació actual, sectors en desenvolupament i en projecte i tendències futures de creixement.
- Dades poblacionals i socioeconòmiques. Evolució del creixement de la població. Situació actual i projeccions de l'evolució futura, relacionant aquestes anàlisis amb les diverses inflexions i canvis de mobilitat.

2.1.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny

El terme municipal de Salou està situat a la comarca del Tarragonès, i forma part de la regió metropolitana del Camp de Tarragona. La seva **extensió aproximada és de 15,27 km²**. Limita a nord i a l'est amb el terme de Vila-seca i la Pineda, a l'oest amb el de Cambrils i al sud amb el mar Mediterrani (vegeu plànol 1 de localització).

Els municipis de Salou i Vila-seca històricament vam formar part del mateix terme, i actualment conformen un continu urbà entre Cap Salou i La Pineda (barri marítim de Vila-seca). El medi físic, l'urbanisme, l'oferta de lleure, l'accés a les infraestructures de mobilitat (AP-7, ferrocarril amb l'estació de Port Aventura), el tractament d'aigües residuals i el Centre Recreatiu i Turístic de Vila-seca i Salou, reforcen els vincles entre els dos municipis.

Salou compta actualment amb **26.233 habitants** (Padró municipal, 2017), té una densitat de població alta, de **1.733,8 habitants/km²**. A manera de comparació, la densitat del Tarragonès és de 784,3 hab/km² per aquest mateix any, i la densitat mitjana del Tarragonès és de 295,1 hab./km².

Es tracta d'un poble típic del Tarragonès per les seves característiques físiques, on la major part del seu territori voreja el mar. Es troba molt a prop dels municipis de Tarragona i Reus, amb una bona connexió per carretera. Aquest fet ha atret un nombre important de ciutadans que buscaven una millor qualitat de vida, a prop de les dues ciutats.

Històricament els lligams entre Reus i Salou han estat importants, a través de la connexió amb el carrilet, línia de ferrocarril de via estreta, que facilitava la comunicació de persones i mercaderies entre els anys 1887 i 1975.

El terme municipal de Salou està assentat sobre un territori pla de caràcter maresmós. Té una forma allargada, degut al creixement lligat al model turístic de *sol i platja*.

La línia de ferrocarril (Barcelona – Valencia) divideix el municipi en dos, i disposa de dues parades (Salou i Port Aventura), així com la carretera C-14 i C-31B, que s'uneixen a la rotonda on neix el vial de Cavet.

L'orografia del municipi és en general molt planera a excepció de la zona del segon eixample turístic i del barri de Cap Salou. En aquestes dues zones del municipi es troben carrers amb desnivells que dificulten la circulació dels vianants. Els carrers principals del municipi es disposen en paral·lel a la línia de costa i el seu pendent és inexistent. Aquest fet incrementa la facilitat de circulació al vianant.

2.1.1.1. Localització de tipologies urbanes del municipi

El municipi de Salou està dividit en un districte format per 12 seccions censals. És un nucli urbà planificat pràcticament des del seu origen.

En l'àmbit d'aquest estudi es poden distingir **15 barris**. El plànol 2 mostra la zonificació per barris. Els barris que formen part del municipi són:

1. Nucli antic
2. Barri de la Salut
3. Barenys
4. Centre
5. Zona esportiva i rural
6. Emprius
7. Terror
8. Primer eixample turístic
9. Segon eixample turístic
10. Urbanització Covamar
11. Complex Turístic Integrat (CTI)
12. Centre Recreatiu Turístic (CRT)
13. Xalets de Salou
14. Mirador de Salou
15. Cap Salou

La seva relació amb les seccions censals, és com segueix:

Taula 1. Seccions censals agrupades dins dels barris

Zonificació	Districte	Secció censal
Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI; CRT	001	001
Primer eixample turístic; Terror	001	002
Centre i nucli antic*	001	003-005-008-009-010
Barri de la Salut	001	004
Segon eixample turístic	001	006
Barenys; Zona esportiva i rural	001	007-011
Emprius	001	012

*El nucli antic en les seccions censals esta entre els barris de la salut i primer eixample turístic.

El Complex Turístic Integrat (CTI) és una zona en desenvolupament, que acollirà el Hard Rock Entertainment World, un centre recreatiu i d'oci.

El nucli urbà té una estructura urbanística que es recolza al Passeig Marítim com a espai urbà més significatiu.

Per altra banda, la discontinuïtat provocada per la via ferroviària i la C-14, amb escassos passos a nivell per vianants, són barreres per la fluïdesa de la mobilitat a peu.

A la zona de Barenys i del centre es concentren la major part dels serveis i equipaments, plànol 3.

Cap Salou té un territori rocallós amb pinedes en la zona immediata de la costa. La carretera de la costa (que uneix la Pineda amb Salou) ha sigut l'eix d'edificació d'aquesta zona. Reflexa unitats inconnexes, i que en general no té res a veure amb els accidents geogràfics i les característiques naturals del territori.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA SITUACIÓ GEOGRÀFICA

- Salou té una extensió aproximada és de 15,27 km².
- Padró de població 26.233 habitants.
- Densitat de població alta (1.733,8 hab./km²) que respon a l'ocupació i consolidació urbana del municipi.
- Situació privilegiada entre Reus i Tarragona, compta amb bones comunicacions per carretera (C-14 i C-31B).
- Divisió del municipi per la via ferroviària (Barcelona-Valencia) i per la carretera C-14/C-31B. Escassos passos a nivell.
- L'orografia del territori, predominantment planera, que ha incentivat el desenvolupament urbanístic i turístic.
- El municipi es pot dividir en 15 barris: Nucli antic, Barri de la Salut, Barenys, Centre, Zona esportiva i rural, Emprius, Terrer, Primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic, Urbanització Covamar, CTI, CRT, Xalets de Salou, Mirador de Salou, Cap Salou.

2.1.2. Estructura i distribució de la població

2.1.2.1. Creixement de la població

A desembre de l'any 2017, segons dades del Padró municipal d'habitants, Salou tenia una població de 26.233 habitants, que representen una densitat de 1.733,8 habitants/km². Es tracta del **segon municipi més habitat del Tarragonès**, per darrera de Tarragona, i el tercer amb una major densitat de població. Té una superfície menor a la d'altres municipis de la comarca i un major nombre de habitats.

Es tracta d'una densitat superior a la dels municipis veïns de Vila-seca i Cambrils.

Figura 3.Comparativa de les densitats de població als municipis veïns. 2017.

Municipi	Habitants	Superfície (km2)	Densitat (habitants/km2)
Vila-seca	21.993	21,64	1.016,30
Salou	26.233	15,13	1.733,80
Cambrils	32.855	35,21	933,12
Reus	103.123	52,82	1.952,40
Tarragona	131.507	57,88	2.272,10

Font: Institut Cartogràfic de Catalunya i Idescat. Padró municipal d'habitants.

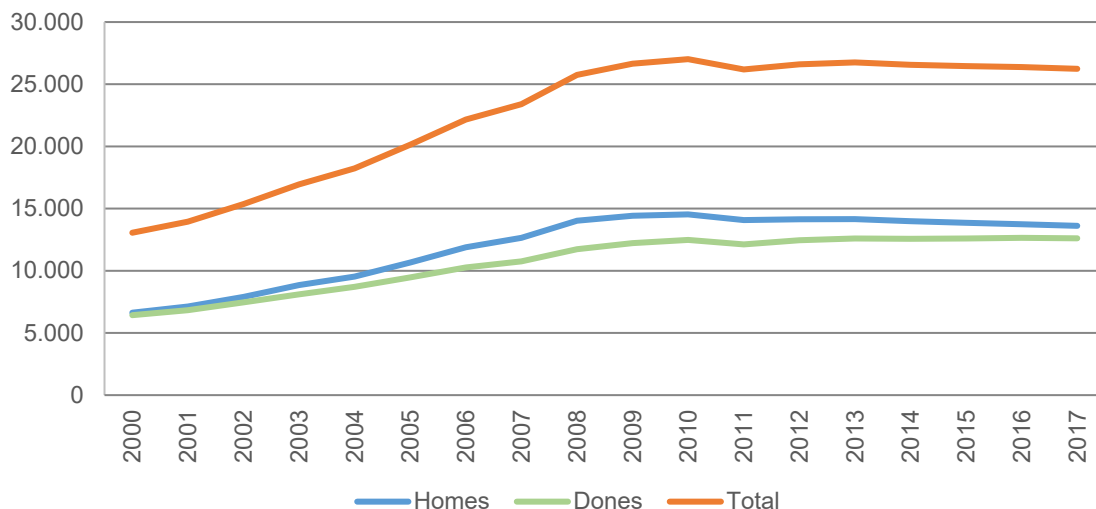
L'any 2000 a Salou vivien unes 13.000 persones. Entre 2001 i 2010 la població del municipi es va incrementar fortament, passant a 27.000 l'any 2010 (99%). Les taxes de creixement entre el 2001 i 2010 han estat entre el 7% i el 10%. Entre 2010 i 2017 han estat més suaus, fins registrar una tendència decreixent en els últims quatre anys.

Taula 2.Evolució de la població. 2000-2017.

	Homes	Dones	Total	Increment anual	%
2000	6.629	6.430	13.059		
2001	7.121	6.831	13.952	893	6,8%
2002	7.894	7.466	15.360	1.408	10,1%
2003	8.854	8.098	16.952	1.592	10,4%
2004	9.528	8.710	18.238	1.286	7,6%
2005	10.668	9.471	20.139	1.901	10,4%
2006	11.890	10.272	22.162	2.023	10,0%
2007	12.643	10.755	23.398	1.236	5,6%
2008	14.019	11.735	25.754	2.356	10,1%
2009	14.429	12.220	26.649	895	3,5%
2010	14.534	12.482	27.016	367	1,4%
2011	14.073	12.120	26.193	-823	-3,0%
2012	14.142	12.459	26.601	408	1,6%
2013	14.150	12.602	26.752	151	0,6%
2014	13.982	12.576	26.558	-194	-0,7%
2015	13.863	12.596	26.459	-99	-0,4%
2016	13.738	12.648	26.386	-73	-0,3%
2017	13.618	12.615	26.233	-153	-0,6%

Font: Idescat. Padró municipal d'habitants.

Figura 4. Creixement de població per al període comprès entre 2000 i 2017.



Font: IDESCAT.

Al gràfic podem apreciar com en els últims deu anys, la població s'ha estabilitzat.

L'estimació de previsió de creixement de la població, basades en les projeccions de Idescat fetes per la comarca del Tarragonès, inclou tres escenaris de creixement baix, mig i alt.

Taula 3. Estimació de previsió de creixement de població a Salou, 2017-2026.

	Escenari Baix	Escenari Mig	Escenari Alt
2017	26.233	26.233	26.233
2018	25.991	26.216	26.370
2019	25.799	26.236	26.561
2020	25.650	26.286	26.788
2021	25.537	26.356	27.038
2022	25.446	26.438	27.305
2023	25.372	26.532	27.588
2024	25.303	26.631	27.880
2025	25.237	26.733	28.186
2026	25.172	26.835	28.502

Font: basat en Idescat. Projeccions de població 2013-2051.

Nota: Les dades de l'any 2017 difereixen amb les del padró municipal.

L'estimació de creixement de població pel 2024 (termini de vigència del PMUS) mostra en l'escenari més baix un decreixement de la població d'unes 900 persones, en un escenari mig creixeria unes 400 persones i en un escenari alt creixeria en unes 1.600 persones.

Tot i així, cal considerar que en els últims quatre anys la població de Salou mostra un decreixement suau, que podria indicar un canvi de les tendències.

2.1.2.2. Població estacional

Als anys vint comença l'arribada dels primeres estiuejants i turistes. Però, es als anys 60 quan Salou experimenta un creixement urbanístic que impulsa el fenomen turístic. Salou s'ha convertit en un dels grans referents de vacances a Catalunya i d'Espanya, rebent un elevat nombre de persones, tant al estiu com a diferents esdeveniments durant l'any.

Persones en equivalència a temps complet anual (ETCA)

Les estimacions de població estacional que realitza l'IDESCAT, son una forma de estimar la càrrega de població que suporta cada municipi. Aquest càlcul inclou a totes les persones que tenen un algun tipus de relació amb el municipi, resideixen, treballen, estudien passen algun període de temps (tant en residències pròpies, de amics o familiars o establiments turístics).

Les dades de *persones en equivalència a temps complet anual* (ETCA) és una unitat de mesura en la que una persona que passa de vacances al municipi una setmana equival a 0,02 persones ETCA.

Taula 4. Estimacions de població ETCA i de població estacional ETCA, Salou (2005-2017)

	Població estacional ETCA. No resident present	Població estacional ETCA. Resident absent	Població estacional ETCA. Total	Població resident	Població ETCA	Població ETCA (%)
2005	28.096	-2.286	25.810	20.139	45.949	228,2
2006	29.240	-2.615	26.625	22.162	48.787	220,1
2007	28.450	-2.822	25.628	23.398	49.026	209,5
2008	28.124	-2.997	25.127	25.754	50.881	197,6
2009	26.572	-2.973	23.599	26.649	50.248	188,6
2010	27.218	-2.933	24.285	27.016	51.301	189,9
2011	29.275	-2.616	26.659	26.193	52.852	201,8
2012	28.954	-2.638	26.316	26.601	52.917	198,9
2013	28.573	-2.617	25.956	26.752	52.708	197
2014	27.247	-2.624	24.623	26.558	51.181	192,7
2015	24.189	-2.792	21.397	26.459	47.856	180,9
2016	26.126	-2.821	23.305	26.386	49.691	188,3
2017	28.726	-2.914	25.812	26.233	52.045	198,4

Font: Idescat. Estimacions de població ETCA i de població estacional ETCA.

El Tarragonès és la comarca amb més població estacional l'any 2017 (47.721 persones equivalents a temps complet anual ETCA) i Salou és el municipi amb major població estacional l'any 2017 (25.812 persones). **La població ETCA al any 2017 és de 52.812**, amb un còmput superior al de la població resident censada.

Estimacions de població flotant

La població flotant d'un municipi és dada calculada, estimant el contingent demogràfic de persones no oficialment inscrites en el cens de població de la comunitat, però que resideixen temporal o permanentment en un àmbit geogràfic. L'ajuntament de Salou realitza aquest càlcul amb estàndards de consum. Les hipòtesis utilitzades són: consum d'aigua 200 litres per persona i dia, generació de 800 grams de brossa diari i la mitjana aritmètica dels resultats que proporcionen els dos indicadors precedents.

Amb aquest càlcul s'obté que en el mes d'agost 2017 s'estimava una població de vora 170.000 habitants, mentre que en els mesos d'hivern la població es situa al voltant dels 40.000 habitants.

Taula 5.Dades de la població flotant, 2017.

	BROSSA	AIGUA	PROMIG
GENER	36.430	42.825	39.628
FEBRER	38.125	36.957	37.541
MARÇ	50.926	48.194	49.560
ABRIL	82.445	80.215	81.330
MAIG	97.459	92.154	94.807
JUNY	123.931	119.838	121.885
JULIOL	163.277	152.316	157.797
AGOST	179.390	162.340	170.865
SETEMBRE	129.670	124.245	126.958
OCTUBRE	86.028	61.789	73.909
NOVEMBRE	41.066	51.076	46.071
DESEMBRE	36.911	46.024	41.468
PROMIG ANUAL	88.805	84.831	86.818

Font: Elaboració pròpia. Àrea Promoció Econòmica Ajuntament de Salou .

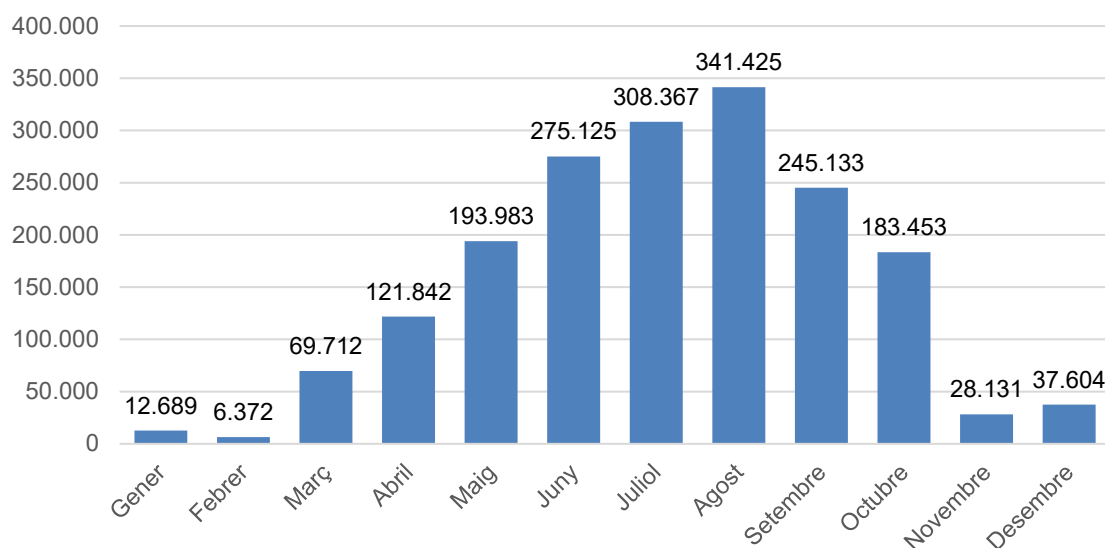
Font: Ajuntament de Salou

Arribada de turistes

D'acord amb les dades de Observatori del Parc Científic i Tecnològic de Turisme i Oci, l'any 2016 van arribar a Salou **un total de 1.823.836 turistes**. Els mesos amb major nombre de turistes son juliol i agost, que representen el 35,6% del total d'arribades. Els turistes del mes d'agost realitzen un total de **1.592.132 pernactacions** (agost, 2016).

La taxa de pernactacions és de 4,7 (agosto, 2016).

Figura 5. Nombre de turistes per mesos, any 2016.



Font: Observatori del Parc Científic i Tecnològic de Turisme i Oci

2.1.2.3. Distribució per sectors de la població censada

Segons les dades de població facilitades per l'ajuntament, la distribució de la població censada per sectors s'ha mantingut estable al llarg dels darrers anys (10-18), amb tot i el creixement de sectors on s'han desenvolupat nous creixements urbanístics.

El **barri amb major volum poblacional segueix sent el Centre (8.135 habitants, 2018)**, tot i la pèrdua de població dels últims anys, seguit per Barenys- Zona esportiva i rural. Es tracta de zones on la tipologia d'edificació (plurifamiliar) genera major densitat habitativa, a més de ser les zones més antigues del municipi i on es troben la major part dels equipaments.

Taula 6. Població per sectors. 2010-2014

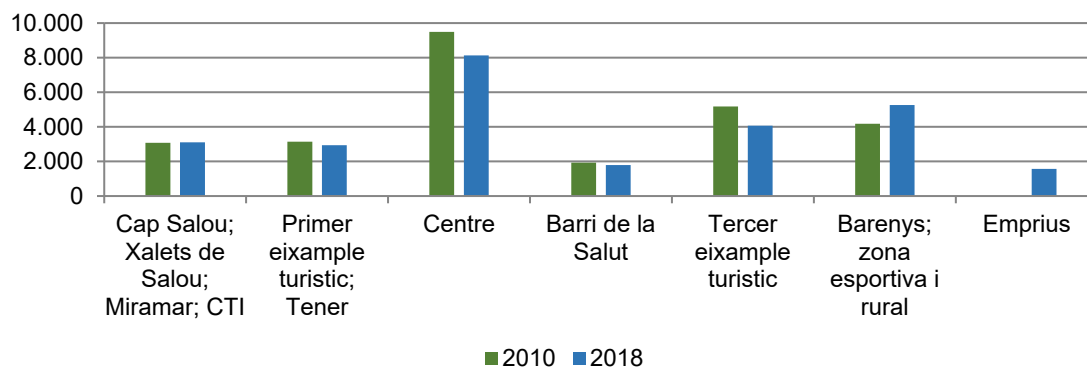
Zonificació	2010	2018	% Total 2010	% Total 2018
Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI; CRT	3075	3102	11,4%	11,5%
Primer eixample turístic; Terrer	3139	2938	11,6%	10,9%
Centre	9494	8135	35,2%	30,3%
Barri de la Salut	1928	1789	7,1%	6,7%
Segon Eixample Turístic	5182	4064	19,2%	15,1%
Barenys, zona esportiva i rural	4176	5266	15,5%	19,6%
Emprius	-	1571		5,8%
Total Municipi	26994	26865	100,0%	100,0%

Font: Padró municipal d'habitants. Ajuntament de Salou

Els barris amb major augment de població han estat Barenys-Zona esportiva i rural (amb la urbanització de les zones properes al vial de Cavet) i la zona d'Emprius (zona de nova urbanització).

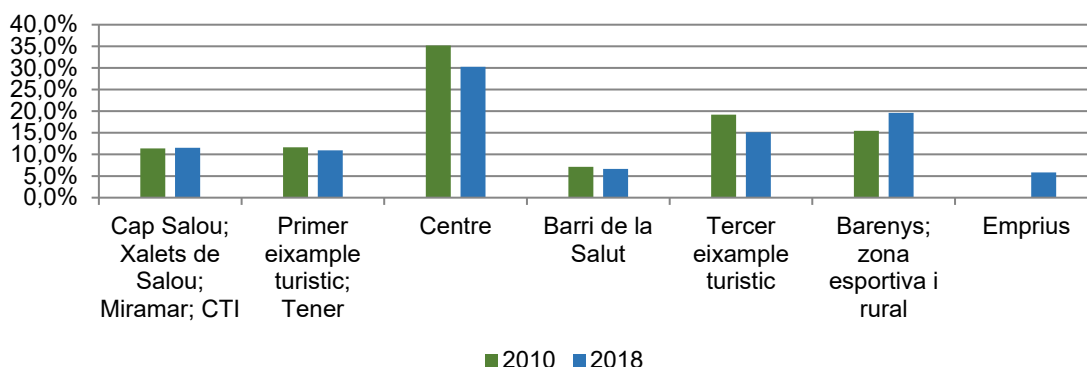
Es pot apreciar l'increment de població al Barri de Barenys amb el desenvolupament del vial que connecta Salou amb Cambrils.

Figura 6. Població per barris, en nombres absoluts



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del padró municipal d'habitants. Ajuntament de Salou

Figura 7. Població per barris, percentatge sobre el total anual



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del padró municipal d'habitants. Ajuntament de Salou

2.1.2.4. Densitat per sectors

La densitat de població del barri de Salou centre és major a la resta del municipi, seguit pel barri de la Salut. En aquests barris es concentra l'habitatge plurifamiliar. Per altra banda, els barris del centre, la Salut i Barenys compten amb equipaments i serveis, i són les zones on es troba la població més estable durant l'any.

En canvi, els barris de Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI; Primer eixample turístic; Terrer i Segon Eixample Turístic, tenen un percentatge superior de segones residències, habitatges turístics i zones d'oci.

Taula 7. Densitat de població per sectors. 2018

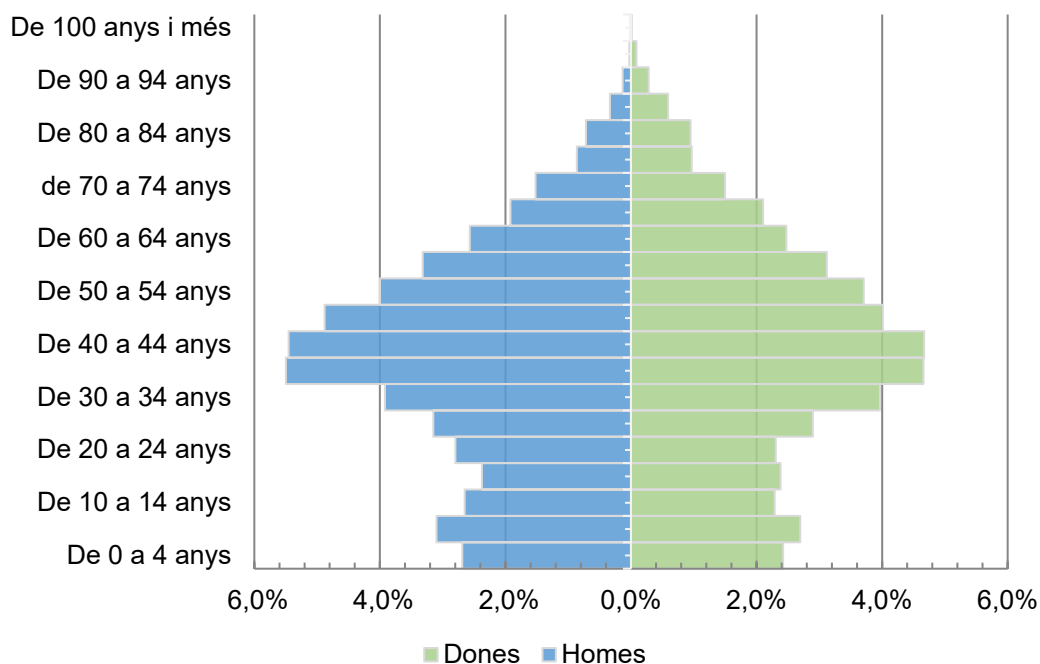
Zonificació	Habitants	km2	Densitat
Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI; CRT	3.102	6,50	477,14
Primer eixample turístic; Terrer	2.938	0,95	3094,13
Centre	8.135	0,63	12862,96
Barri de la Salut	1.789	0,18	10014,78
Segon Eixample Turístic	4.064	0,91	4469,82
Barenys; Zona esportiva i rural	5.266	4,89	1077,01
Emprius	1.571	0,76	2062,47

Font: Elaboració pròpia a partir del Padró municipal d'habitants.

2.1.2.5. Piràmide demogràfica

La piràmide d'edat indica que el 15,8% de la població del municipi és menor de 14 anys, el 28,2% té entre 30 i 44 anys, i un 12% supera el 65 anys. **Hi ha un cert equilibri poblacional entre famílies i gent gran.**

Figura 8. Piràmide de població de Salou, 2017.



Font: Idescat. Padró municipal d'habitants.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

- Salou té una població de 26.233 habitants censats, segons dades del padró municipal, 2017.
- S'ha produït un creixement mig anual del 4,3% entre 2001 i 2017.
- Els últims 10 anys el nombre de població s'ha mantingut estable.
- El sector més poblat és Salou Centre amb 8.135 habitants, un 30% de la població del municipi.
- Els sectors amb major creixement poblacional a la última dècada ha estat Barenys.
- Hi ha cert equilibri poblacional, entre famílies i gent gran.
- La població real del municipi se situa al voltant dels 40.000 habitants en mesos d'hivern, i arriba fins als 170.000 en el mes d'agost (segons les estimacions de població flotant).
- Anualment el municipi rep prop de 1,8 milions de turistes.

2.1.3. Anàlisi estructural

2.1.3.1. Habitatge

Segons les dades disponibles més actuals, referents a l'any 2011 (Cens d'habitatges), el parc d'habitatges de Salou era de **31.266 habitatges**, dels quals prop d'un **35% eren habitatges principals**, mentre que el **65%** restant eren **habitatges secundaris**.

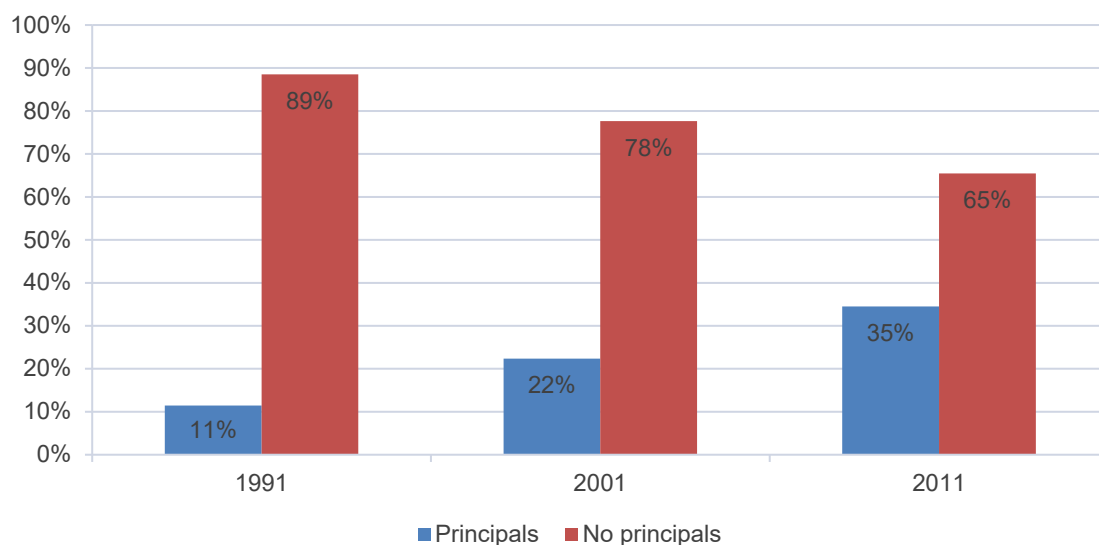
Taula 8.Habitatges familiars (1991, 2001, 2011)

	1991	2001	2011
Principals	2.489	5.601	10.793
No principals	19.218	19.460	20.473
Secundaris	17.471	13.358	17.454
Vacants	1.747	6.102	3.019
Altres	24	3.819	20.473
Total	21.707	25.061	31.266
Habitatges col·lectius	10	3	1

Font: Idescat. Cens d'habitatges.

La proporció d'habitatges principals ha incrementat en les dues últimes dècades. Tot i que segueix sent un municipi molt turístic, amb un percentatge de segones residències molt elevat, hi ha una transformació del municipi d'un poble exclusivament estiuenc a un municipi de primeres residències.

Figura 9. Evolució del percentatge de les tipologies de habitatge en Salou.

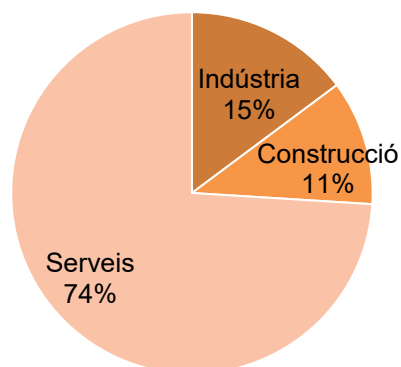


Font: Idescat. Cens d'habitatges.

2.1.3.2. Activitat econòmica

Salou és un municipi on l'activitat econòmica principal és el sector serveis, i concretament en el turisme. Segons les darreres dades disponibles (Idescat 2011), prop d'un **74% de la població ocupada treballava en el sector dels serveis**, entorn d'un 15% en indústria, un 11% en el sector de la construcció.

Figura 10. Població ocupada per sector d'activitat, 2011.



Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges de l'INE.

A partir del cens de població del 2011, s'ha calculat l'índex d'autocontenció del municipi. Aquest índex reflexa la capacitat que té el municipi de proporcionar treball a la població en edat de treballar que resideix al municipi.

Al any 2011 **l'índex d'autocontenció era de 35,33%**. Aquesta dada indica que molta gent residents a Salou, treballa fora del municipi.

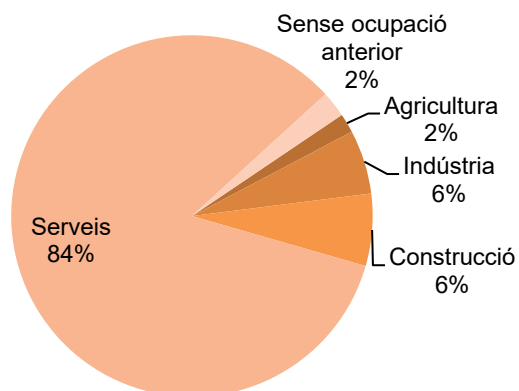
L'any 2017 hi ha un total de **1.407 persones en atur**, de les quals el **84% corresponen al sector serveis**.

Taula 9. Atur registrat per sectors (2005-2017)

	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense ocupació anterior	Total
2017	24	81	91	1.179	33	1.407
2016	28	87	101	1.279	47	1.542
2015	31	105	140	1.413	47	1.736
2014	29	114	177	1.517	53	1.891
2013	25	120	204	1.524	47	1.920
2012	38	146	239	1.539	45	2.007
2011	42	141	268	1.452	44	1.946
2010	44	129	299	1.368	83	1.923
2009	35	119	273	1.191	57	1.674
2008	19	82	150	862	22	1.135
2007	13	66	82	683	19	863
2006	10	58	80	700	26	874
2005	8	41	81	812	16	957

Font: Idescat, a partir de les dades del Departament d'Empresa i Ocupació.

Figura 11. Atur registrat per sector, any 2017.



Font: Idescat, a partir de les dades del Departament d'Empresa i Ocupació.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ANÀLISIS ECONÒMICA

- L'any 2011 Salou disposava d'un parc d'habitatges de 31.266, dels quals el 35% eren habitatge principal i el 65% de segona residència.
- S'entreveu el pas d'un poble exclusivament estiuenc a un poble de primeres residències.
- L'any 2011 el 74% de la població ocupada pertanyia al sector servei, entorn un 15% a l'indústria i un 11% a la construcció.
- L'índex d'autocontenció era de 35,33%.
- L'any 2017, 1.407 persones eren a l'atur de les quals el 84% corresponen al sector serveis, any 2017.

2.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges

Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments. Al plànol 3 (de centres de generació i atracció de viatges) resten grafiats els llocs d'atracció de viatges: els equipaments públics i privats –culturals, docents, sanitaris, esportius, socials, administratius, tècnics i laborals.

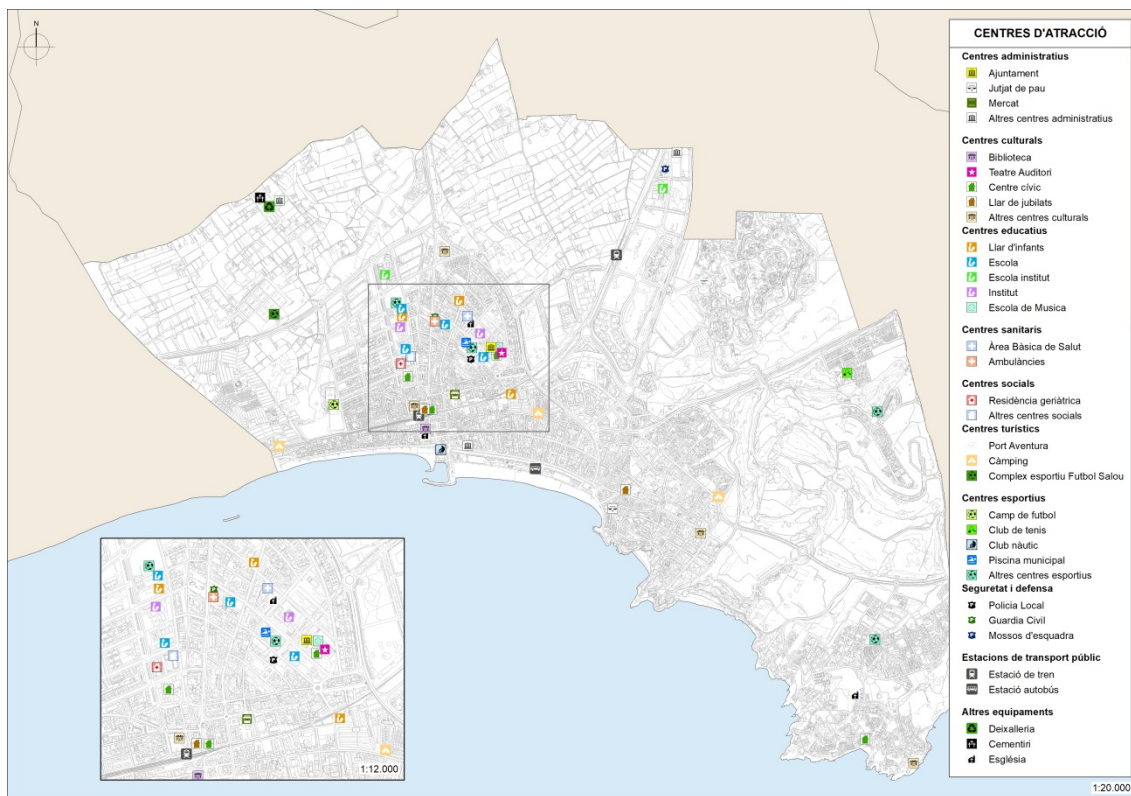
Com es pot observar, hi ha certa concentració d'equipaments (especialment administratius) al voltant de l'Ajuntament, a la zona de Barenys, a Salou centre i al nucli antic. L'Ajuntament es troba envoltat d'un gran nombre d'equipaments i és on es troba la major concentració de població estable del municipi. A més, en aquest mateix edifici de l'ajuntament es localitzen diversos serveis: l'ajuntament, el teatre auditori i l'escola de música.

Les dues estacions de Renfe creen dues polaritats molt diferenciades, entre Salou i Port aventura.

Els centres escolars també es troben als barris de Barenys i Salou centre, dificultat l'accessibilitat als equipaments des dels barris més allunyats. L'ajuntament facilita el transport escolar en autobús.

La presència de parc temàtic de Port Aventura també és un punt important d'afluència turística i de treballadors, especialment en època estival.

Figura 12. Detall del plànol 3, centres d'atracció de desplaçaments



Font: INTRA SL

Es sintetitzen a continuació els principals centres d'atracció, amb detall dels barri on s'ubiquen.

Taula 10. Centres d'atracció i generació de viatges de Salou

Tipologia	Centre	Barri on està ubicat
Centres administratius	Ajuntament	Centre
	Consorci C.R.T.	CRT
	Jutjat de pau	Segon Eixample Turístic
	Patronat municipal de turisme	Nucli antic
	Serveis Municipals	Zona esportiva i rural
Estacions de transport públic	Estació autobús	Primer Eixample Turístic
	Port Aventura World	CRT
	Salou	Barenys
Centres sanitaris	Àrea Bàsica de Salut	Centre
	Cases dels mestres - Ambulàncies	Centre
Centres educatius	CEIP Europa	Centre
	CEIP Salou	Barenys
	CEIP Santa Maria del Mar	Centre
	CEIP Voramar	Barenys

Tipologia	Centre	Barri on està ubicat
	Col·legi Elisabeth	Barenys
	Escola de Musica	Centre
	Escola Internacional del Camp	CRT
	IES Jaume I	Centre
	IES Marta Mata	Barenys
	Llar d'infants	Primer Eixample Turístic
	Llar d'infants Balena Blava	Centre
	Llar d'infants Cavallet de Mar	Barenys
Centres esportius	Camp de futbol	Barenys
	Club de tenis Salou	Xalets de Salou
	Club nàutic i port esportiu	Nucli antic
	Pavelló poliesportiu Cap Salou	Cap Salou
	Pavelló poliesportiu municipal	Centre
	Piscina Municipal	Centre
	Pista Esportiva Mirador de Salou	Mirador de Salou
Centres culturals	Salou Ponent	Barenys
	Biblioteca pública	Nucli antic
	Centre Cívic	Centre
	Els triangles - Centre civic	Cap Salou
	Estació del carrilet - punt d'informació juvenil	Centre
	Jardí Botànic - Pavelló d'acollida	Centre
	Llar de jubilats	Barenys
	Masia Tous	Barenys
	Masia Catalana	Segon Eixample Turístic
	Parc de Salou - Llar d'avis	Segon Eixample Turístic
	Teatre Auditori de Salou	Centre
Torre Vella	Barenys	
Mercats	Biblioteca pública	Nucli antic
	Mercat municipal	Centre
Centres socials	Mercat setmanal (dilluns de cada setmana de 9-14h, al carrer de l'Arquitecte Ubach i els carrers adjacents)	Centre
	Habitatges Tutelats	Barenys
Centres turístics	Residència Geriàtrica	Barenys
	Complex esportiu Futbol Salou	Zona esportiva i rural
	La siesta	Primer Eixample Turístic

Tipologia	Centre	Barri on està ubicat
	La unió	Segon Eixample Turístic
	Port Aventura	CRT
	Sangulí	Barenys
Seguretat i defensa	Guardia Civil	Centre
	Mossos d'esquadra	CRT
	Polícia Local	Centre
Centres religiosos	Església evangèlica Betània	Centre
	Església Sant Jordi	Cap Salou
	Església sta. Maria del Mar	Nucli antic
Altres	Deixalleria	Zona esportiva i rural
	Cementiri	Zona esportiva i rural
	Far de Salou	Cap Salou

Font: Ajuntament de Salou i INTRA SL

2.1.4.1. Zones comercials i allotjament

Un altre punt generador de desplaçaments son les zones comercials i d'oci. Segons el Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou (2016), el municipi compta amb un total de **1.571 comerços** i uns 60 establiments hotelers, càmpings i apartaments regulats, amb una oferta total d'unes **56.079 places**.

Taula 11. Distribució territorial dels establiments comercials, 2016.

COMERÇ							
Zonificació	Comerç	Agències de viatge	Sanitari	Oci	Serveis	Restauració	Oficines
Miramar	28	1	0	4	0	27	6
C. Antic - Ajuntament	297	7	20	4	10	103	72
Jaume I	221	18	6	7	3	100	47
C. Buigas - Capellans	253	21	5	45	2	181	21
Cap Salou	21	5	0	3	0	27	6
TOTAL	820	52	31	63	15	438	152
1.571							

Font: Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.

Dins del municipi podem diferenciar diferents àrees comercial:

- **Casc antic - Ajuntament:** zona amb un gran nombre de comerços, oberts durant la major part del any. En aquesta zona es troba el mercat setmanal que es realitza els dilluns al matí, i el mercat municipal.

Figura 13. Establiments i locals comercials Casc Antic i Ajuntament.



Font: Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.

- **Zona Jaume I:** amb nombrosos comerços dedicats als turistes. És una zona amb gran activitat durant els mesos d'estiu.

Figura 14. Establiments i locals comercials zona del passeig Jaume I



Font: Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.

- **Zona Carles Buïgas:** al carrer de Carles Buïgas i els més propers, com c. Saragossa, trobem un gran nombre d'establiments comercials. L'oferta d'aquests establiments es troba dirigida als turistes estacionals. Per altra banda, aquesta zona és la que presenta un major nombre d'allotjaments.

Figura 15. Establiments i locals comercials a Carles Buïgas.



Font: Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.

2.1.4.2. Esdeveniments de Promoció Econòmica i comerç

A més dels establiments fixos de generació de mobilitat, es celebren al municipi diferents esdeveniments puntuals, que promouen una elevada atracció de visitants i alteracions en la mobilitat habitual de les zones afectades.

Els principals esdeveniments es promouen des del departament de comerç, participació ciutadana i cultura i esdeveniments esportius.

Taula 12. Esdeveniments per ubicació i mesos en què es celebren

Mesos	Passeig Jaume I (Patronat de turisme)	Masia Catalana	C. Barcelona	Plaça Bonet i pl. Mercat Municipal	Pl. de Sant Jordi
Gener					
Febrer					
Març					
Abril					
Maig					
Juny	Salou de Moda Fira d'entitats	Mercat de nit			
Juliol	Fires For a Stock	Mercat de nit			
Agost	Fires For a Stock	Mercat de nit			
Setembre	Salou Shopping Festival		Salou Shopping Festival		
Octubre					
Novembre					
Desembre					Fira de Nadal

Font: Ajuntament de Salou

TRETS MÉS DESTACATS DE CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

- S'observa un pol de serveis i equipaments en Salou centre.
- S'identifiquen dues nuclis urbans de concentració de comerç: el nucli estival al voltant del carrer Carles Buïgas i el nucli de tot l'any al carrer Barcelona.
- Salou compta amb 1.571 comerços.
- L'allotjament de Salou compta amb unes 56.079 places.

2.1.5. Parc de vehicles i dades de motorització

Segons dades de l'Ajuntament de Salou, l'any 2018 Salou disposa d'un **parc automobilístic de 16.237 vehicles censats** (no es comptabilitzen remolcs), dels quals **11.560 són turismes** (aproximadament un 71%). En la última dècada s'ha produït un **creixement del parc de vehicles del 19,3%**. En aquest mateix període (2008-2017) la població ha augmentat un 1,8%.

Taula 13. Evolució del parc de vehicles. 2008-2018

Any	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Camions	Autobusos	Tractors	Total
2008	246	2.415	9.102	1.220	5	114	13.102
2009	233	2.539	9.468	1.220	11	111	13.582
2010	211	2.564	9.570	1.238	12	110	13.705
2011	196	2.585	9.691	1.217	10	111	13.810
2012	190	2.707	10.148	1.230	12	119	14.406
2013	183	2.759	10.221	1.184	23	122	14.492
2014	174	2.790	10.299	1.158	29	133	14.583
2015	173	2.816	10.493	1.161	19	149	14.811
2016	161	2.885	10.721	1.150	9	154	15.080
2017	155	2.949	11.130	1.171	7	172	15.584
2018	151	3.085	11.560	1.254	7	180	16.237

Font: Ajuntament de Salou

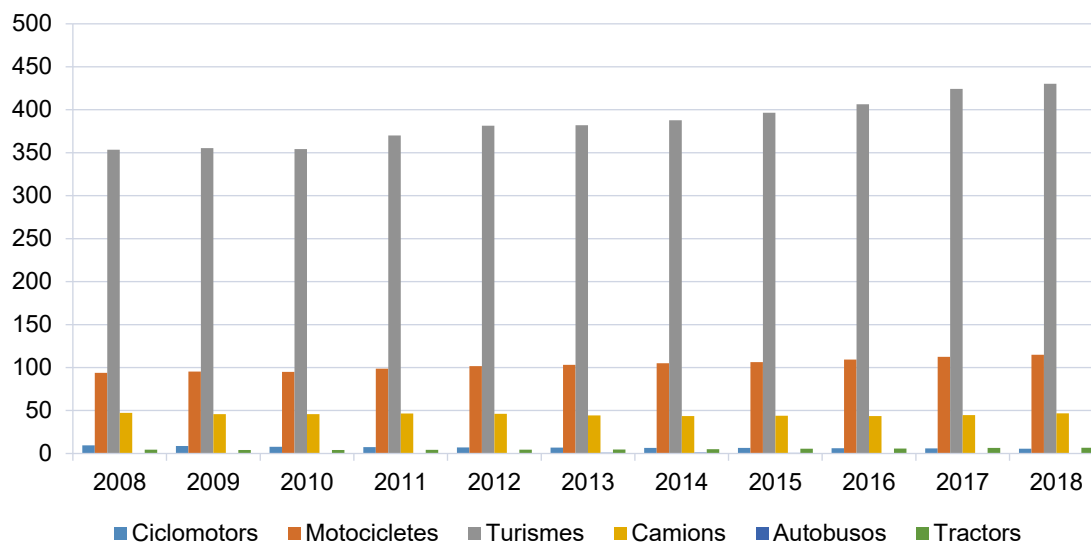
L'índex de motorització a Salou es situa, l'any 2018, en **604,4 vehicles per cada mil habitants, i 430,3 turismes per cada mil habitants.**

Taula 14. Índex de motorització. 2008-2018.

Any	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Camions	Autobusos	Tractors	Total
2008	9,6	93,8	353,4	47,4	0,2	4,4	508,7
2009	8,7	95,3	355,3	45,8	0,4	4,2	509,7
2010	7,8	94,9	354,2	45,8	0,4	4,1	507,3
2011	7,5	98,7	370,0	46,5	0,4	4,2	527,2
2012	7,1	101,8	381,5	46,2	0,5	4,5	541,6
2013	6,8	103,1	382,1	44,3	0,9	4,6	541,7
2014	6,6	105,1	387,8	43,6	1,1	5,0	549,1
2015	6,5	106,4	396,6	43,9	0,7	5,6	559,8
2016	6,1	109,3	406,3	43,6	0,3	5,8	571,5
2017	5,9	112,4	424,3	44,6	0,3	6,6	594,1
2018	5,6	114,8	430,3	46,7	0,3	6,7	604,4

Font: Ajuntament de Salou i IDESCAT

Figura 16. Evolució de l'índex de motorització per tipus de vehicle, 2008-2018.



Font: Ajuntament de Salou i IDESCAT

Les dades municipals varien lleugerament respecte les dades disponibles a l'IDESCAT sobre parc de vehicles i motorització (on l'índex de motorització és més elevat).

Si comparem aquestes dades amb els municipis de l'entorn, la comarca i el conjunt de Catalunya, s'observa que l'índex global de motorització a Salou és menor al d'una vila similar com és Cambrils. El municipis veïns mostren una motorització més elevada propera a la mitjana del Tarragonès i de Catalunya.

Taula 15. Índex de motorització per 1.000 habitants. Comparativa entre els municipis, 2017.

Àmbit	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
Salou	460	81	68	622
Vila-seca	489	81	99	691
Tarragona	469	93	77	657
Reus	485	84	98	687
Cambrils	495	113	98	725
Tarragonès	485	94	89	695

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

Nota: comparativa feta amb dades Idescat per uniformar les fonts de dades.

2.1.5.1. Índex de turismes per barris

Per tal d'aprofundir en l'anàlisi de la motorització i altres aspectes relacionats s'han analitzat les dades del parc de turismes facilitada per l'Ajuntament. Aquesta conté informació de l'adreça fiscal dels vehicles, especificant el carrer i el número d'habitatge. Aquesta informació s'ha localitzat i zonificat seguint els àmbits descrits al plànol 2, per tal d'obtenir l'índex de turismes diferenciat per barris.

Un percentatge dels turismes tot i ser de residents a Salou encara mantenen una adreça fiscal en un altre municipi, i per tant no poden ser localitzats en una vivenda del municipi, a més de turismes amb direcció d'apartat de correus. Aquests turismes no ubicats suposen un 8% del total.

Com es mostra a la taula, **l'índex de turismes més elevat es troba en els barris més allunyats de la línia de costa i amb morfologies més abruptes**. Cap Salou, Xalets de Salou i Miramar son el millor exemple.

Taula 16. Parc de turismes i índex de motorització de les diferents zones de Salou (2018)

Zonificació	Habitants	Turismes censats	% turismes per barri	turismes cada 1000 persones
Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI; CRT	3.102	1.620	14,9%	522
Primer eixample turístic; Terror	2.938	862	7,9%	293
Centre i nucli antic*	8.135	4.366	40,2%	537
Barri de la Salut	1.789	256	2,4%	143
Segon eixample turístic i covamar	4.064	1.567	14,4%	386
Barenys; Zona esportiva i rural	5.266	1.944	17,9%	369
Emprius	1.571	240	2,2%	153

Font: Ajuntament de Salou i INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ

- L'any 2018 el parc de vehicles de Salou és de 16.237, dels quals més del 70% són turismes.
- Hi ha 11.560 turismes a Salou.
- Creixement del parc de vehicles del 19,3%
- L'índex de motorització és de 604,4 vehicles per cada mil habitants i l'índex de turismes és de 430,3 turismes per cada mil habitants. Per sota de l'índex del Tarragonès.
- Els barris perifèrics, Cap Salou, Xalets de Salou i Miramar mostren l'índex de motorització més alt del municipi.

2.2. Demanda global

Per realitzar una anàlisi global de la demanda de la mobilitat que es produeix al municipi de Salou es van realitzar tres enquestes, orientades a 3 perfils de persones que es desplacen pel municipi:

- Enquesta de mobilitat de residents en dia feiner;
- Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou en època estival;
- Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou en època estival.

2.2.1. Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF)

Per realitzar una anàlisi global de la mobilitat quotidiana al municipi de Salou es va realitzar una enquesta telefònica durant el mesos d'octubre-novembre de 2018. L'enquesta tenia com a objectiu analitzar les pautes de mobilitat en dia feiner de les persones de 16 i més anys residents a Salou.

Es van enquestar 363 persones, xifra que donat el volum poblacional de Salou representa un error del 5,1%. S'han treballat els orígens i destins dels fluxos interns i de connexió a partir de l'enquesta, arribant al nivell de barris, a partir del carrers d'origen i destí dels desplaçaments.

Cal tenir present que els resultats només contempen la mobilitat en dia feiner dels residents. Per tant, no mostra els desplaçaments realitzats per habitants d'altres municipis externs cap a Salou. Per tal de detectar possibles fluxos de mobilitat atreta de forans, s'han contrastat les dades amb l'EMQ 2006, detectant dos fluxos atrets importants de residents a Tarragona i Reus. Així mateix les dades es complementaran amb el coneixement de la mobilitat de turistes i treballadors, un gruix important de les persones atretes a Salou per temporades.

El qüestionari de l'EMEF 2018 ha estat elaborat per l'AMT del Camp de Tarragona. Consta de dues parts diferenciades:

- la primera on es pregunten els desplaçaments realitzats el dia laborable anterior al dia de l'entrevista (dilluns es pregunta per divendres);
- i la segona, que inclou una valoració i opinió de diferents aspectes de la mobilitat: polítiques municipals, ús i satisfacció de diferents mitjans de transport, motius d'ús i no ús dels diferents modes de transport, etc.

La ponderació dels resultats s'ha realitzat d'acord a gènere, grups d'edat i nacionalitat, d'acord amb les dades següents.

POBLACIÓ	Edats	Homes	Dones	Total
Espanyols	16-24	828	828	1.656
	25 – 34	941	927	1.868
	35 – 44	1.594	1.497	3.091
	45 – 54	1.609	1.490	3.099
	55 – 64	1.245	1.225	2.470
	>64	1.391	1.603	2.994
	subtotal	7.608	7.570	15.178
Estrangers	16 - 44	2.602	2.224	4.826
	>45	1.483	1.301	2.784
	subtotal	4.085	3.525	7.610
TOTAL		11.693	11.095	22.788

ENQUESTATS	Edats	Homes	Dones	Total
Espanyols	16-24	19	17	36
	25 - 34	17	22	39
	35 - 44	30	22	52
	45 - 54	21	23	44
	55 - 64	18	21	39
	>64	22	26	48
	subtotal	127	131	258
Estrangers	16 - 44	36	35	71
	>45	15	19	34
	subtotal	51	54	105
TOTAL		178	185	363

2.2.1.1. Mobilitat global en dia feiner

Diàriament es realitzen un total de **95.267 desplaçaments de residents al municipi de Salou**, amb una mitjana de 4,18 desplaçaments per persona i dia, una xifra elevada.

La majoria dels desplaçaments (61,4%) són de caràcter intern, és a dir, tenen origen i destinació a Salou. Els moviments de connexió representen el 32,1%, i el 6,5% restant són desplaçaments externs al terme municipal.

Taula 17. Fluxos dia feiner, residents a Salou, 2018

Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	58.516	61,4%
Connexió	30.529	32,1%
Externs	6.222	6,5%
Total	95.267	100,0%

Nota: Els desplaçaments de connexió atrets (de forans al municipi) s'analitzaran en un apartat independent.

2.2.1.2. El modes de transport

En la mobilitat interna al municipi, la major part dels desplaçaments (67,8%) es realitzen a peu, el 28,7% en vehicle privat, un percentatge minoritari en bicicleta (2,9%) o en transport públic urbà (0,7%).

En la mobilitat de connexió hi ha una total predominança del vehicle privat (85,9% dels desplaçaments generats). Un 9,1% dels desplaçaments es realitzen a peu, un 2,6% es fan en transport públic i un 2,5% en bicicleta.

Globalment, l'enquesta indica que es realitzen en dia feiner a Salou més de **44.000 desplaçaments a peu i 47.500 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).**

L'ús del transport públic es fixa al voltant dels 1.200 viatges i es detecta un ús de la bicicleta al voltant dels 2.500 desplaçaments dia.

Figura 17.Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

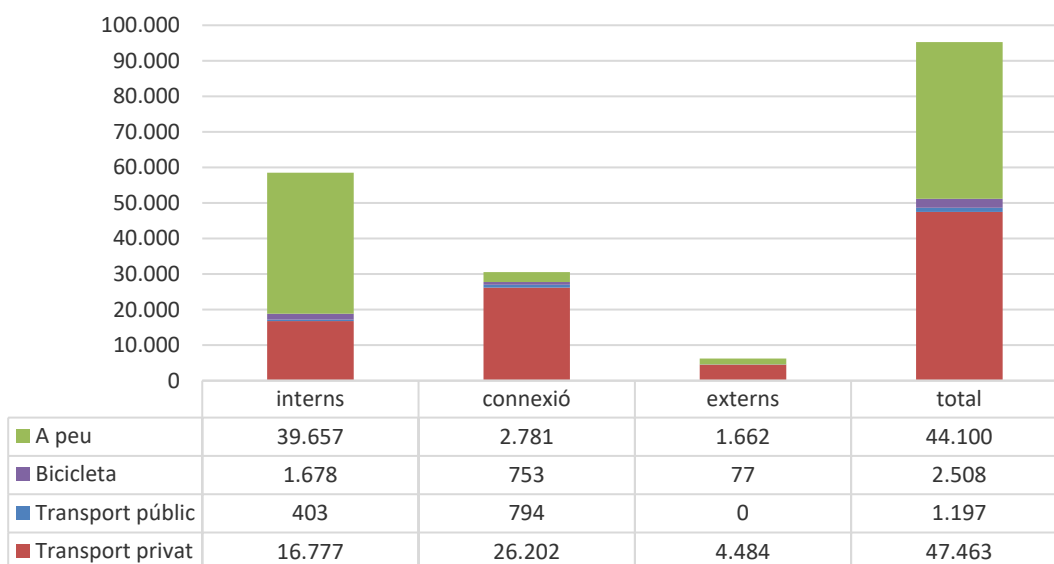
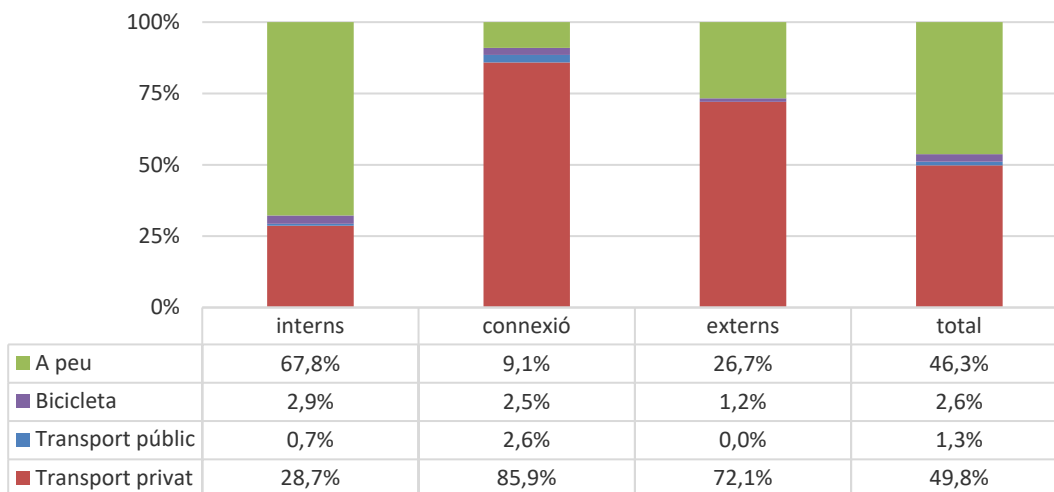


Figura 18.Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



Els desplaçaments externs no s'analitzaran en detall en els següents apartats, ja que aporten informació de poca utilitat a l'anàlisi en curs.

2.2.1.3. Multimodalitat

Un desplaçament es pot realitzar utilitzant un o diversos modes de transport. Els desplaçaments unimodals són aquells en els que només s'utilitza un mitjà de transport, mentre que els multimodals són aquells en els que se n'utilitza més d'un. Fins ara, la descripció dels desplaçaments s'ha realitzat a partir del mode de transport principal, però també és possible fer-ho des del punt de vista de la multimodalitat.

El 96% dels desplaçaments dels residents a Salou són unimodals, mentre que un 4% utilitzen més d'un mitjà de transport (multimodals). Dels desplaçaments multimodals el més freqüent és la combinació entre caminar i l'autobús.

Figura 19. Multimodalitat

	Interns		Connexió		Totals	
	N. desplaç.	%	N. desplaç.	%	N. desplaç.	%
Unimodal	57.734	98,7%	27.555	90,2%	91.515	96,0%
Bimodal	782	1,3%	2.616	8,6%	3.398	3,6%
Trimodal o més	0	0,0%	358	1,2%	358	0,4%
Total	58.516	100,0%	30.529	100,0%	95.267	100,0%

2.2.1.4. Mode de transport segons segment de població

Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat interna:

- L'ús del transport públic per desplaçaments interns al municipi és quasi exclusivament de menors de 30 anys.
- Els homes i dones de més de 65 anys són els que més desplaçaments realitzen en modes no motoritzats.
- Els estudiants i persones en actiu laboralment fan un ús predominant del transport privat.

En la mobilitat de connexió:

- La dependència del vehicle privat s'incrementa molt en tots els grups d'edat. El màxim d'ús es dona en homes d'entre 30 i 64 anys.
- L'ús del transport públic en feiners és important en els grups de homes de més de 65 anys, i molt més baixa en la població d'edat intermèdia.

Figura 20.Desplaçaments **interns** per mode de transport segons gènere i edat

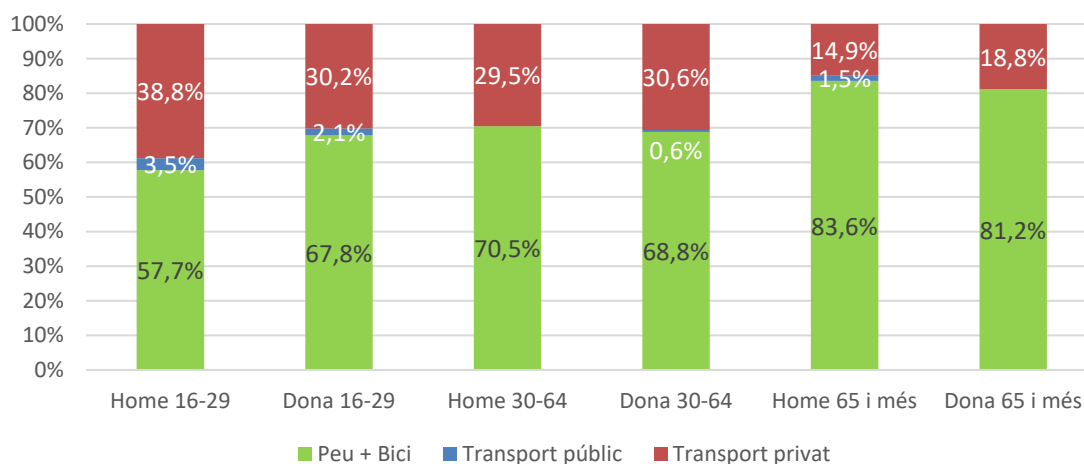


Figura 21.Desplaçaments **interns** per mode de transport segons situació laboral

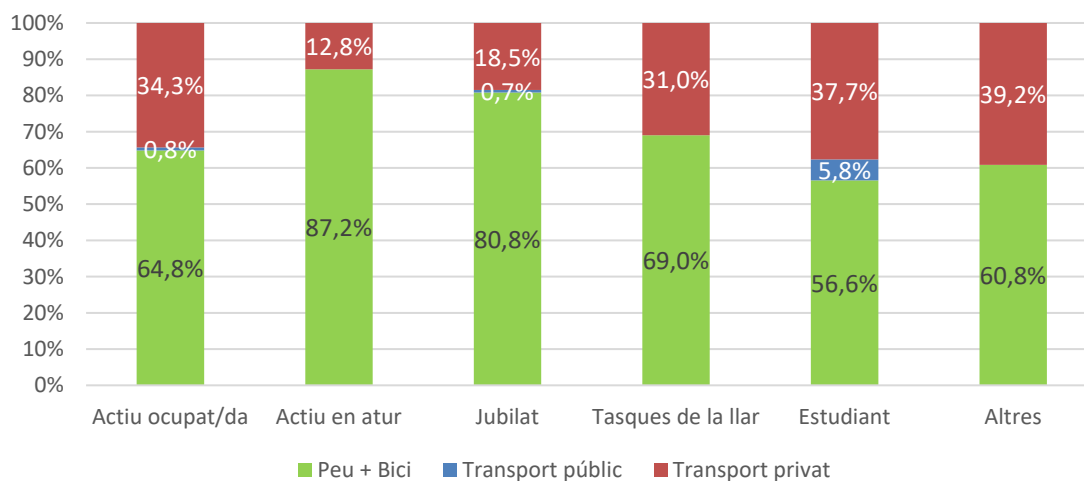


Figura 22.Desplaçaments de **connexió** per mode de transport segons gènere i edat

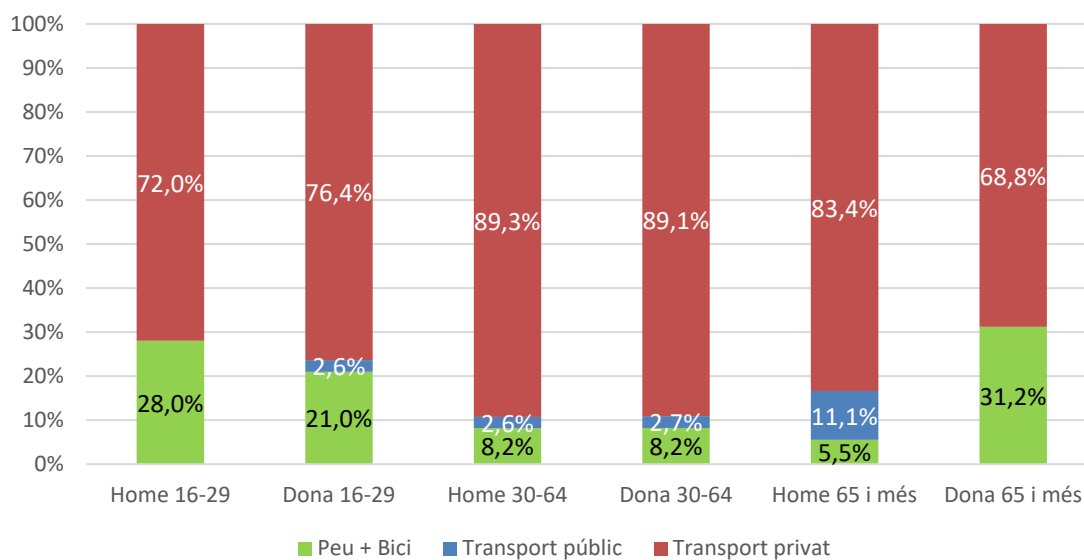
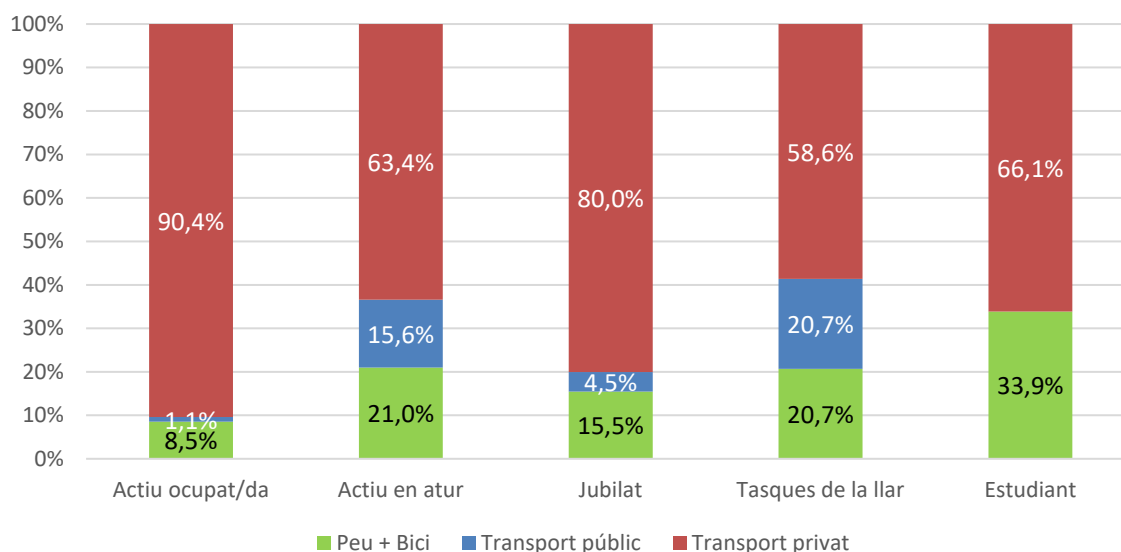


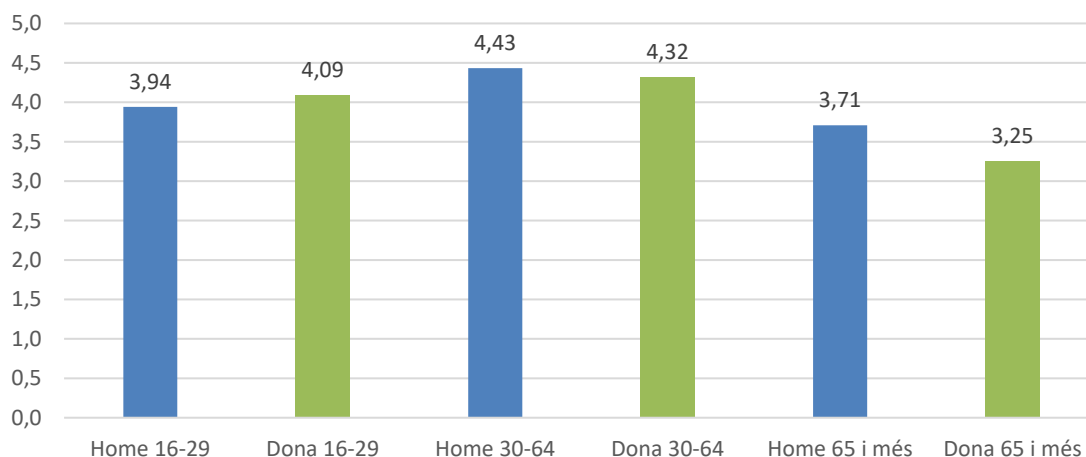
Figura 23.Desplaçaments de **connexió** per mode de transport segons situació laboral

2.2.1.5. Rati de desplaçaments/dia

De mitjana, cada persona a Salou realitza 4,18 desplaçaments al dia. Si s'agrupa per edats i gènere s'observa que el nombre de desplaçaments per dia és superior per a les persones en edat de treballar.

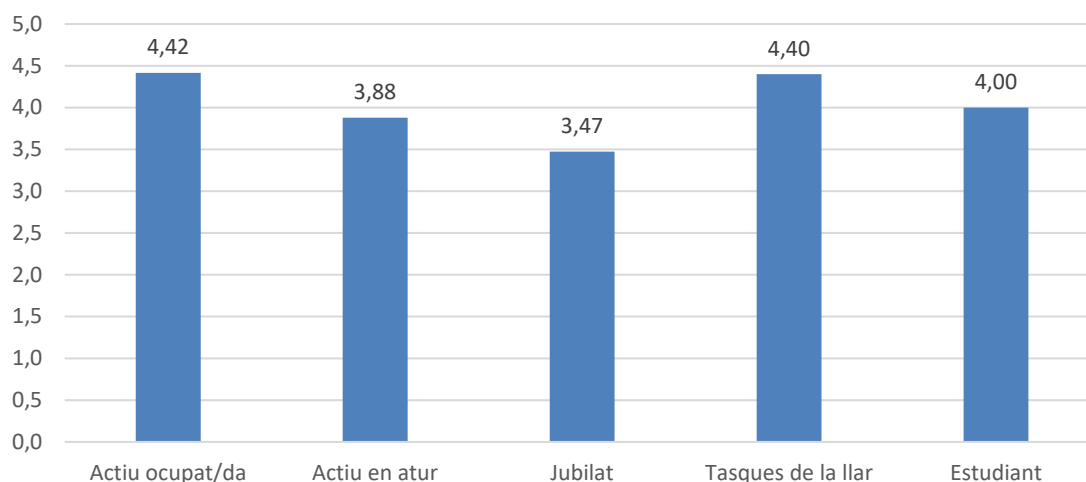
Els homes realitzen una mitjana de 4,2 desplaçaments al dia mentre que en dones el rati és de 4,1.

Figura 24.Rati de desplaçaments segons gènere i edat



Si es classifica el rati segons la situació laboral, s'observa que els actius ocupats i els que realitzen tasques de la llar són els que realitzen més desplaçaments al dia (4,42 i 4,4 respectivament). Els jubilats són els que tenen la ràtio més baixa.

Figura 25. Rati de desplaçaments segons situació professional



2.2.1.6. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments dels residents mostra diferències en els períodes punta entre desplaçaments interns i de connexió:

- En els desplaçaments interns la punta màxima es produeix en horari de tarda. Entre les 16 i les 20h es produeixen el 36,3% dels desplaçaments (punta horària entre 17 i 18h). En horari de matí es detecta una punta entre les 8 i les 10h, amb el 22,9% del total diari.
- En els desplaçaments de connexió la punta més significativa és en horari de tarda, de 18 a 19h (8,6%) i de 19 a 20h (8,6%). La punta de matí també es localitza de 7 a 8h, i és del 8,0%.

Aquesta distribució està molt condicionada pel motiu del desplaçament i pel tipus de mode de transport. L'horari dels desplaçaments varia: amb puntes de matí de 8 a 12h en no motoritzats i de 7 a 10h en vehicle privat, i de tarda, entre les 16 i les 20h en tots dos modes.

Figura 26. Distribució horària dels desplaçaments diaris segons el tipus de desplaçament

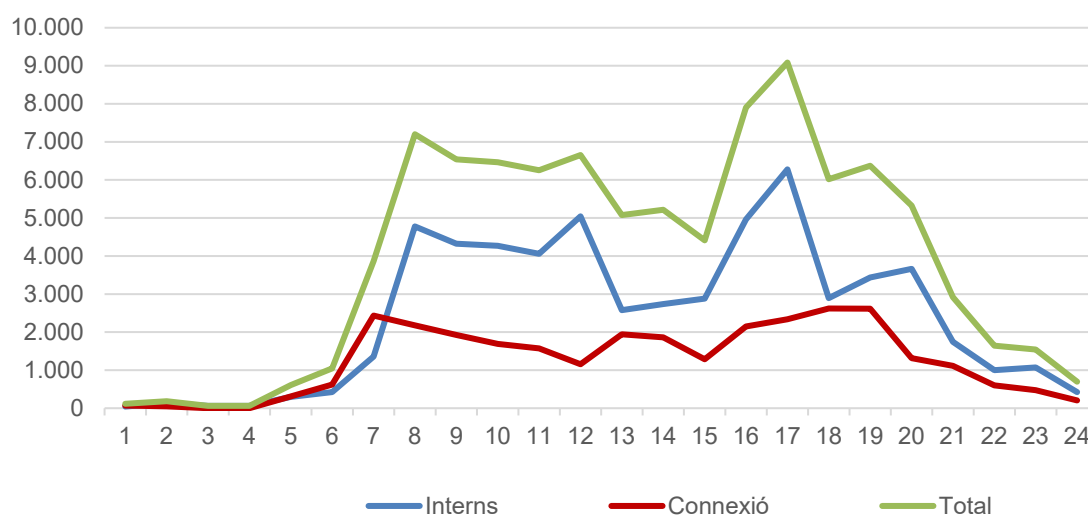
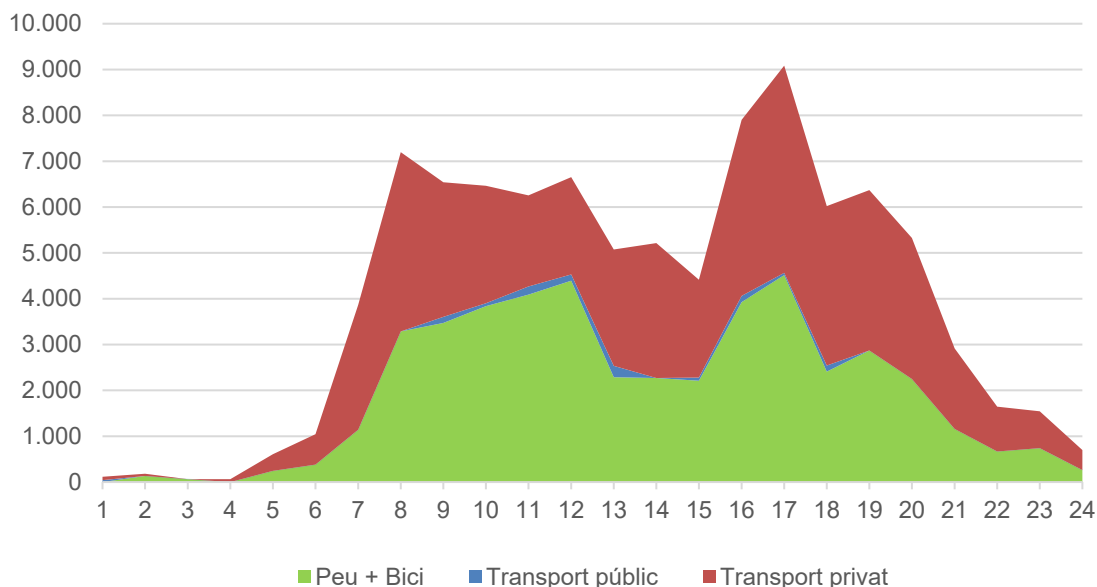


Figura 27. Distribució horària dels desplaçaments diaris el mode de transport (desplaçaments totals)



La durada mitjana declarada dels desplaçaments és de 22 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments interns són els de menor durada (una mobilitat de proximitat). Els desplaçaments en transport públic són en els que s'hi dedica més temps, en els desplaçaments interns, i en el cas del desplaçaments de connexió es dedica major temps als desplaçaments a peu o en bicicleta.

Aquesta dada pot indicar que en certa mesura el desplaçament intern en transport públic és menys competitiu respecte el vehicle privat.

Taula 18. Durada dels desplaçaments segons mode de transport i tipus de desplaçament (minuts)

Durada del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Interns	Connexió	Totals
No motoritzat	19,6	63,3	23,1
Transport públic	29,6	54,4	46,1
Transport privat	10,9	23,9	20,1
Mitjana total	17,2	29,2	21,9

2.2.1.7. Etapes dels desplaçaments

La majoria de desplaçaments interns consta només d'una etapa (98%), mentre que en els desplaçaments de connexió els desplaçaments que consten de dos o més etapes tenen un pes important (17,7%).

Figura 28. Nombre de desplaçaments segons tipologia

	Interns		Connexió		Totals	
	N. desplaça.	%	N. desplaça.	%	N. desplaça.	%
Una etapa	57.313	98,0	25.113	82,3	88.583	93,0
Dos etapes	1.020	1,7	3.155	10,3	4.239	4,4
Tres etapes o més	183	0,3	2.261	7,4	2.445	2,6
Total	58.516	100,0	30.529	100,0	95.267	100,0

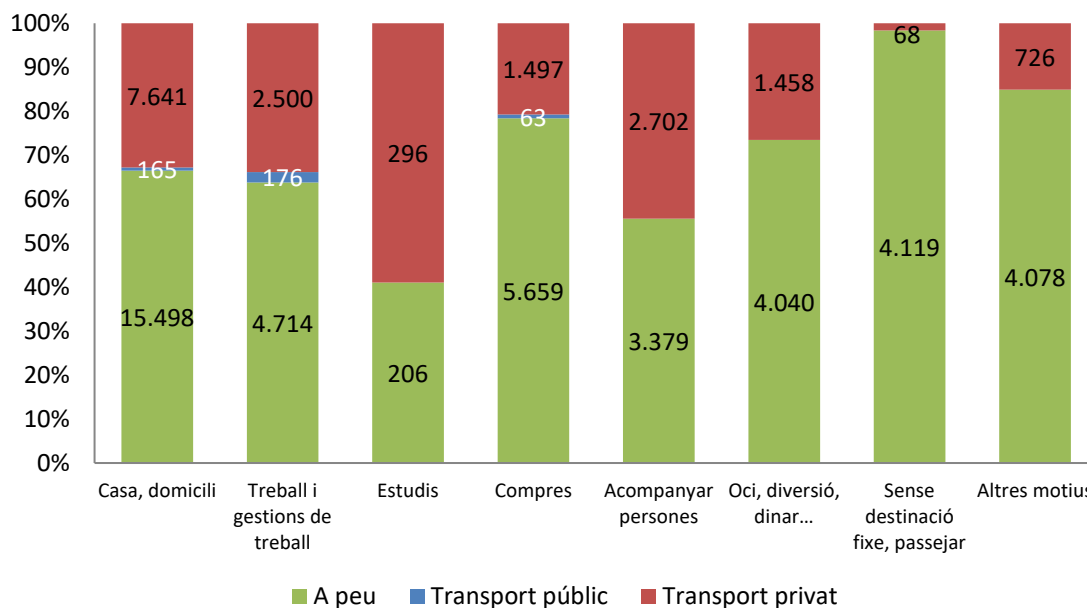
2.2.1.8. Motiu del desplaçament

El 86,6% dels desplaçaments interns a Salou es produeixen per motius personals (compres, anar al metge, visita amic o familiar, acompanyar persones...) i només el 13,4% és una mobilitat ocupacional (per motiu de treball o estudi).

El 70,7% dels desplaçaments personals interns es realitzen en modes no motoritzats, el 28,6% en vehicle privat, i el 0,7% en transport públic.

En la mobilitat ocupacional interna el 62,3% dels desplaçaments són no motoritzats, el 35,4% en vehicle privat (augmenta la quota respecte els de motiu personal), i només el 2,2% en transport públic.

Figura 29. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments interns)

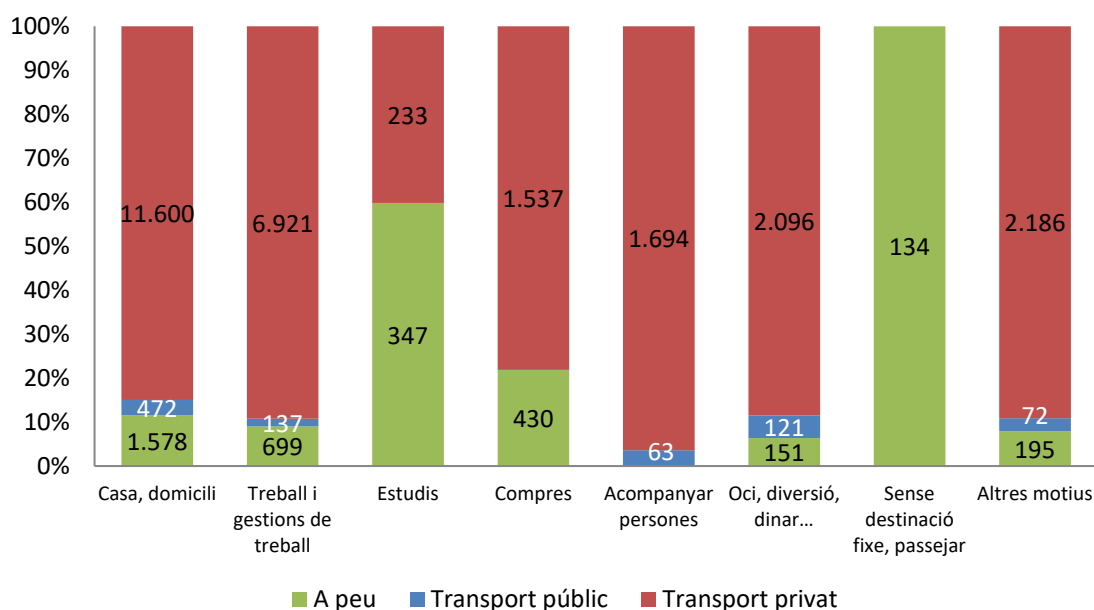


En la mobilitat de connexió el 72,8% dels desplaçaments es deuen a motius personals, i el 27,2% a motius ocupacionals.

En tots els motius de desplaçament de connexió hi ha una elevada quota de desplaçament motoritzat privat. En els desplaçaments personals el 85,6% són en vehicle privat, l'11,1% en modes no motoritzats i el 3,3% en transport públic.

En els desplaçaments ocupacionals hi ha una quota del 85,8% en vehicle privat, un 12,5% en modes no motoritzats i només l'1,6% en transport públic.

Figura 30. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments de connexió)



2.2.1.9. Anàlisi de fluxos de residents

A partir de l'enquesta es poden conèixer les principals relacions territorials del municipi amb el seu entorn.

En la mobilitat de connexió, els principals municipis on es desplacen en dia feiner els residents de Salou, són:

- El 40% tenen com destinació Tarragona.
- El 19,3% cap a Reus.
- El 17,3% cap a Vila-Seca, i el 10,4% cap a Cambrils.
- El 3,8% cap a Barcelona.

Agrupant:

- El 60,3% cap altres municipis del Tarragonès.
- El 32,5% cap al Baix Camp.
- El 1,6% cap a la Conca de Barberà.
- El 1,7% cap altres comarques.

Entre els principals municipis amb els que els residents de Salou es relacionen, l'ús del transport públic té major participació en la relació amb Barcelona, Tarragona o Reus.

En general, amb els municipis veïns el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto.

Figura 31. Principals municipis destí de desplaçaments generats a Salou (%)

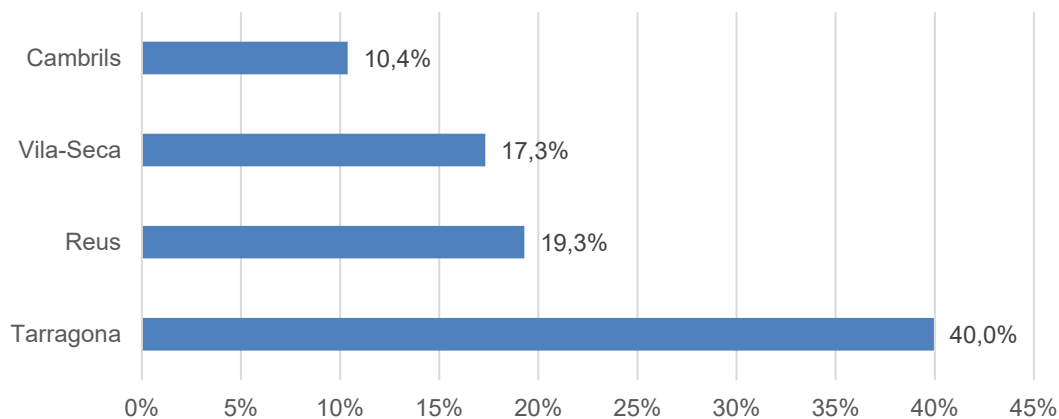
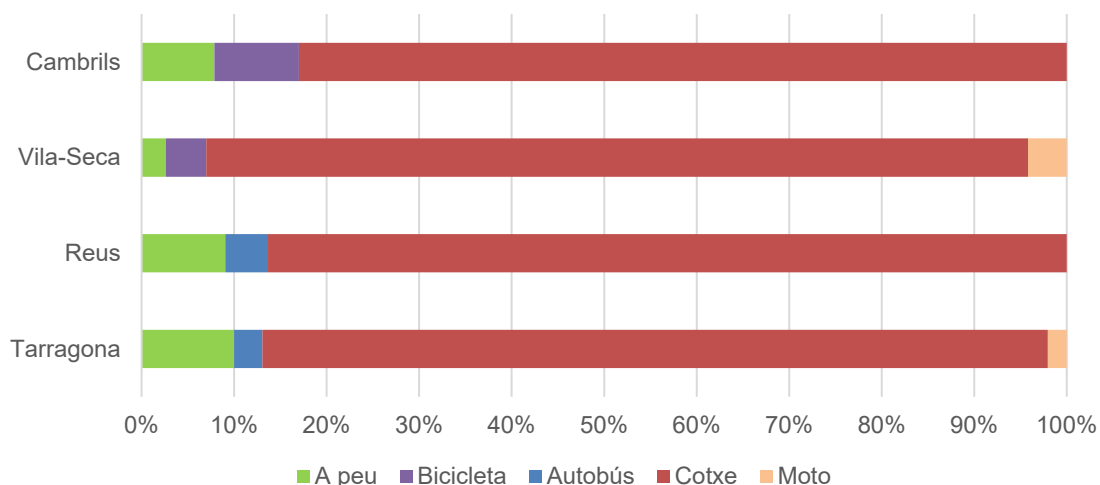


Figura 32. Distribució modal dels desplaçaments als principals destins de connexió (%)



Respecte els desplaçaments interns, es concentren principalment en els barris de Barenys, Centre i Segon Eixample Turístic. Els principals orígens dels desplaçaments són el Centre (31,2%), Barenys (27,3%) i el Segon Eixample Turístic (14,7%). El principals destins també són els mateixos tres barris.

Els principals moviments en els desplaçaments son Barenys-Barenys (12,4%), Centre-Centre (13,2%), Barenys-Centre (8,5%), Centre-Barenys (8,2%) i Segon Eixample-Segon Eixample (7,7%).

Taula 19. Relacions origen-destí en els desplaçaments interns

	Barenys	Barri de la Salut	Cap Salou	Centre	CTI	Emprius	Nucli antic	Primer Eixample Turístic	Terrer	Segon Eixample Turístic	Urb. Covamar	Xalets de Salou	Total
Barenys	12,4%	0,7%	0,8%	8,5%	0,1%	0,8%	2,2%	0,1%	0,1%	1,4%	0,3%	0,1%	27,6%
Barri de la Salut	0,5%	0,2%	0,3%	1,0%			0,2%			0,1%			2,4%
Cap Salou	0,7%	0,2%	0,6%	0,5%		0,2%	0,2%	0,2%		0,1%			2,8%
Centre	8,2%	1,2%	0,5%	13,2%	0,1%	0,6%	4,5%	0,9%	0,6%	3,1%			32,9%
CTI	0,1%			0,1%									0,3%
Emprius	1,0%			0,5%		0,7%	0,1%		0,1%	0,1%			2,6%
Nucli antic	1,7%	0,2%	0,1%	3,2%		0,1%	1,8%	0,1%	0,3%	1,1%	0,1%		8,8%
Primer Eixample Turístic	0,5%		0,2%	0,8%			0,1%	0,2%	0,4%	0,3%			2,6%
Terrer	0,4%			0,3%		0,1%	0,6%	0,1%	0,5%	0,5%	0,4%		3,0%
Segon Eixample Turístic	1,7%	0,1%	0,1%	2,8%		0,1%	1,6%	0,8%	0,4%	7,7%	0,6%		15,8%
Urb. Covamar	0,1%			0,2%	0,1%				0,4%	0,2%			1,1%
Xalets de Salou												0,1%	0,1%
Total	27,3%	2,8%	2,6%	31,2%	0,4%	2,6%	11,5%	2,6%	2,7%	14,7%	1,4%	0,2%	100,0%

En els desplaçaments interns la majoria del usuaris aparca fora de calçada en aparcament en propietat, lloguer o concessió (34,4%) o en calçada al carrer sense pagar (34,1%).

Taula 20. Tipus d'aparcament de cotxe dels desplaçaments interns a Salou (%)

		%
En calçada	Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	3,9%
	Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	34,1%
En destí	Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani	2,6%
	Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	14,9%
Fora de calçada	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	34,4%
	Pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	0,0%
Parada	No aparca, només para un moment	7,5%
Altres llocs		2,6%

Un element important a regular per forçar el canvi modal és l'aparcament en destí reservat (generalment lligat amb empreses amb aparcament propi). La comoditat del desplaçament en vehicle privat junt amb la possibilitat d'aparcar en el lloc de treball són determinants per en l'elecció d'un mitjà front un altre.

S'han analitzat les eleccions d'aparcament en destí dels residents de Salou, destacant els tipus d'aparcament lliure (sense cost). En la major part dels desplaçaments es disposa d'aparcament gratuït en destí.

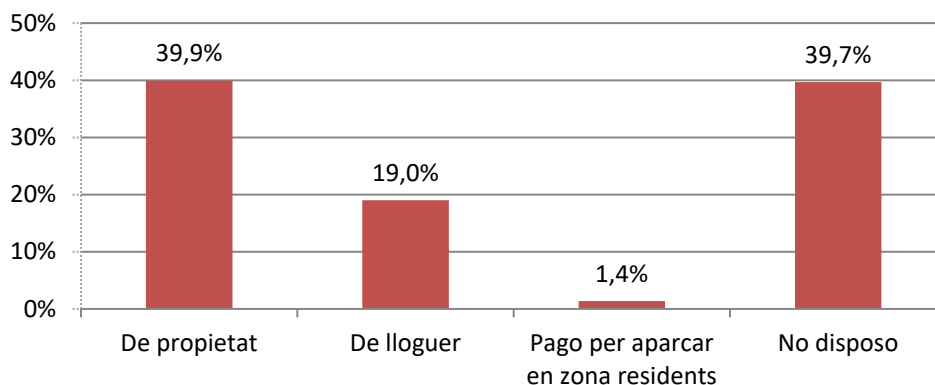
Taula 21. Tipus d'aparcament de cotxe segons destí (%)

		%Total	%Tarragona	%Reus	%Vila-Seca	%Cambrils
En calçada	Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	6,2%	9,9%	2,6%	2,8%	6,8%
	Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	38,3%	32,5%	49,1%	39,3%	72,6%
Park&ride	Aparcament d'intercanvi de pagament (estació de tren o d'autobusos)	0,4%				
	Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	0,5%				
En destí	Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani	3,5%	3,4%	6,4%		
	Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	39,7%	48,7%	25,8%	47,3%	10,0%
Fora de calçada	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	3,0%	0,9%	2,6%		4,2%
	Pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	2,2%	1,2%	6,0%		
Parada	No aparca, només para un moment	4,5%	3,3%	2,7%	8,5%	
	Altres llocs	1,8%	0,0%	4,9%	2,2%	6,4%

Un 46,4% dels residents enquestats disposa de plaça reservada d'aparcament al seu lloc de treball. Entre aquest enquestats. Per al 93,3% d'aquestes enquestats que compten amb plaça reservada al seu lloc de treball, aquesta plaça es gratuïta.

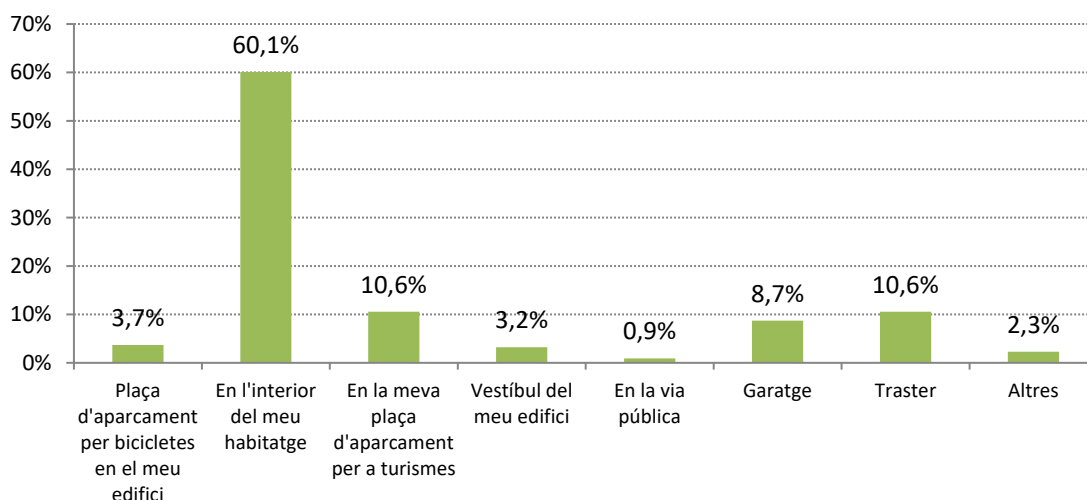
Del total de residents enquestats, el 60,3% disposa d'alguna plaça de aparcament per a cotxe en el seu lloc de residència.

Figura 33. Plaça d'aparcament per a cotxe en el lloc de residència (%)



Un 59,8% del enquestats disposa de bicicleta pròpia (un 59% bicicleta convencional i un 0,8% bicicleta elèctrica). Un cop en el seu lloc de residència habitual, la majoria de enquestats aparca la bicicleta en l'interior del seu habitatge.

Figura 34. Aparcament de bicicletes en el lloc de residència (%)



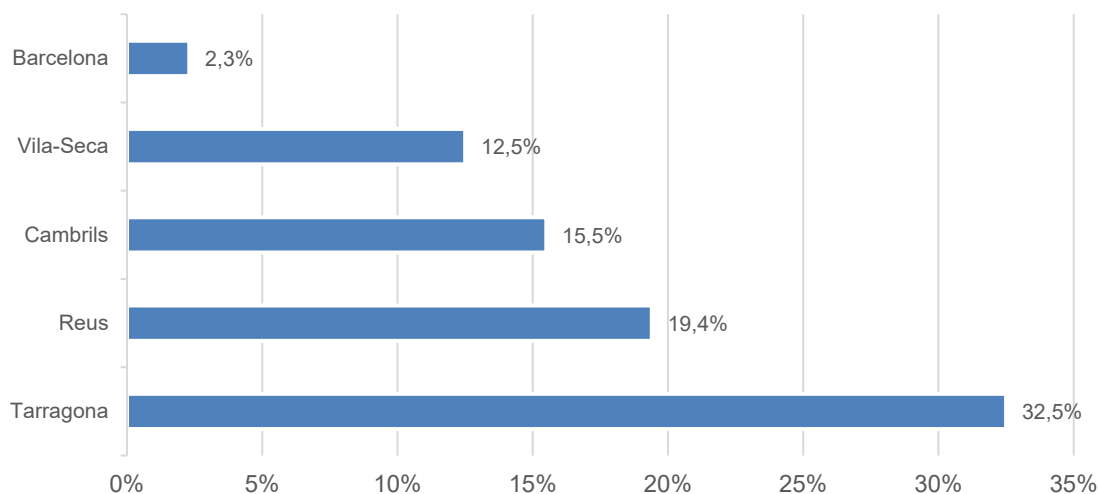
2.2.1.10. Anàlisi de fluxos de no residents (EMQ 2006)

S'ha comprovat amb l'enquesta EMQ2006 si existeixen fluxos significatius amb destí a Salou realitzats per residents en altres municipis. Es detectaven al voltant de 24.500 desplaçaments diaris atrets a Salou l'any 2006, de residents en altres municipis. D'aquests, un 80% són moviments de residents a Tarragona, Reus, Vila-Seca i Cambrils.

Es destaca:

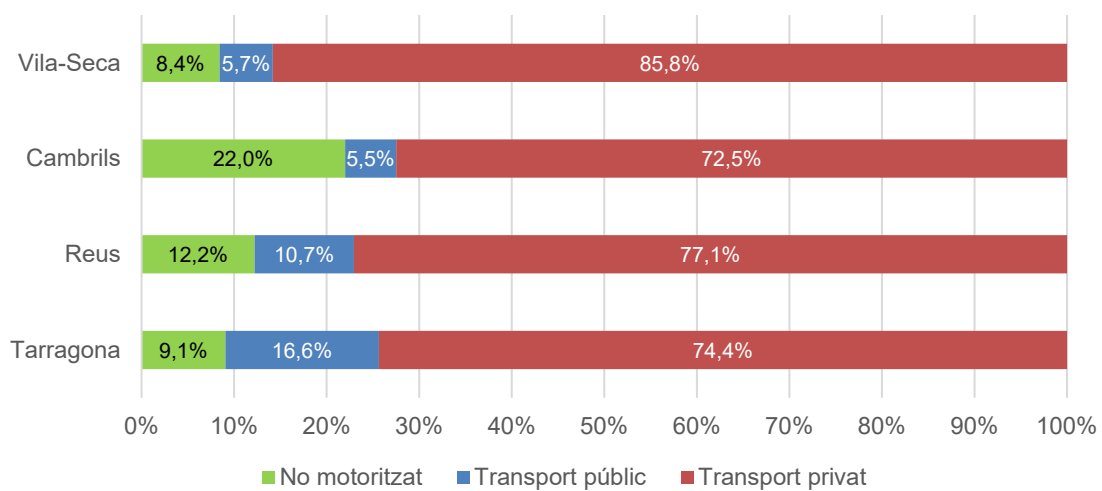
- Ens els municipis atrets per Salou des d'altres municipis hi ha un percentatge significatiu de desplaçaments a peu, que no s'aprecia en els desplaçaments generats des de Salou.
- Des de Tarragona i Reus cap a Salou hi ha un ús superior del transport públic respecte al que hi ha des de Salou cap a aquests municipis.

Figura 35. Municipis de residència dels usuaris dels principals desplaçaments atrets a Salou (%)



Font: EMQ 2006

Figura 36. Distribució modal dels desplaçaments dels principals orígens de connexió (%)



Font: EMQ 2006

2.2.1.11. Dades agregades de desplaçaments de residents-no residents

A la taula següent es presenten les dades de desplaçaments segons resident-no resident, tipologia de flux i repartiment modal.

DESPLAÇAMENTS DIS FEINER	119.744	RESIDENTS	95.267	79,6%	Interns	58.516	61,4%	A peu + bici	41.335	70,6%		
								Transport públic	404	0,7%		
								Vehicle Privat	16.777	28,7%		
					Connexió	30.529	32,1%	A peu + bici	3.534	11,6%		
							Transport públic	793	2,6%			
							Vehicle Privat	26.202	85,8%			
			NO RESIDENTS *	24.477	20,4%	Externs	6.222	6,5%	A peu + bici	1.739	27,9%	
							Transport públic	0	0%			
							Vehicle Privat	4.483	72,1%			
							Interns	-	-	A peu + bici	-	-
									Transport públic	-	-	
									Vehicle Privat	-	-	
					Connexió	24.477	100%	A peu + bici	1.901	7,8%		
							Transport públic	2.142	8,7%			
							Vehicle Privat	20.434	83,5%			
					Externs	-	-	A peu + bici	-	-		
							Transport públic	-	-			
							Vehicle Privat	-	-			
DESPLAÇAMENTS DIA FEINER	119.744	RESIDENTS	95.267	79,6%	A peu + bici	46.607	48,9%					
					Transport públic	1.197	1,2%					
					Vehicle Privat	47.463	49,7%					
				NO RESIDENTS	24.477	20,4%	A peu + bici	1.901	7,8%			
								Transport públic	2.142	8,7%		
								Vehicle Privat	20.434	83,5%		
DESPLAÇAMENTS DIA FEINER	119.744	Interns	58.516	48,9%	A peu + bici	41.335	70,6%					
					Transport públic	404	0,7%					
					Vehicle Privat	16.777	28,7%					
				Connexió	55.006	45,9%	A peu + bici	5.435	9,9%			
								Transport públic	2.935	5,3%		
								Vehicle Privat	46.636	84,8%		
				Externs	6.222	5,2%	A peu + bici	1.739	27,9%			
								Transport públic	0	0%		
								Vehicle Privat	4.483	72,1%		

DESPLAÇAMENTS DIA FEINER	119.744	A peu + bici	48.509	40,5%	Interns	41.335	85,2%
					Connexió	5.435	11,2%
					Externs	1.739	3,6%
		Transport Públic	3.339	2,8%	Interns	404	12,1%
					Connexió	2.935	87,9%
					Externs	0	0%
		Transport privat	67.896	56,7%	Interns	16.777	24,7%
					Connexió	46.636	68,7%
					Externs	4.483	6,6%

Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner a Salou (2018), Ajuntament de Salou.

Font*: EMQ 2006

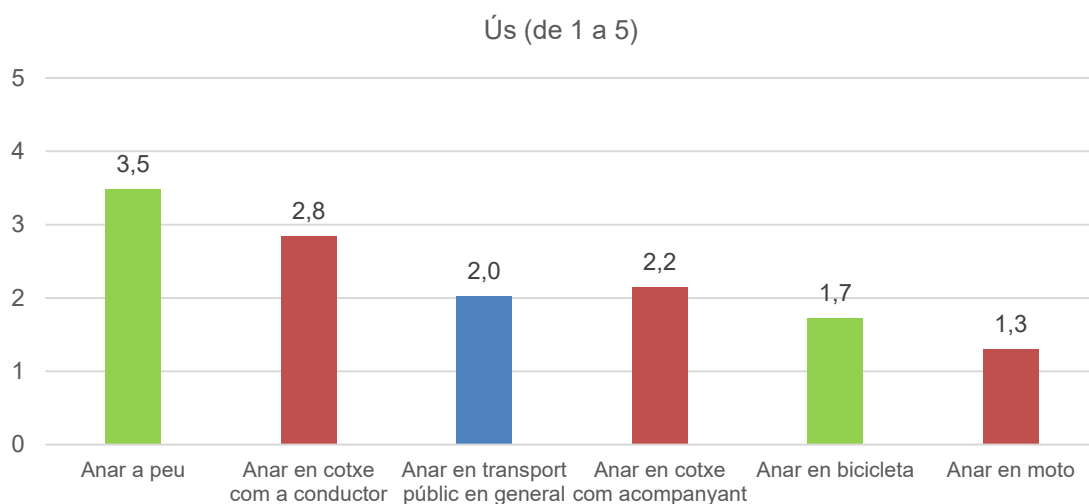
2.2.1.12. Opinió del ciutadà sobre la mobilitat

L'altre apartat de l'enquesta EMEF Salou 2018 mostra la informació qualitativa en relació a la mobilitat del municipi.

Segons les enquestes, els residents fan un major d'ús d'anar a peu, seguit pel cotxe i el transport públic. Els vehicles amb menor ús són la bicicleta i la motocicleta.

Atorguen el major índex de satisfacció a anar a peu seguit per l'anar en moto i en bicicleta. Segueix el cotxe, mentre que el transport públic obté la menor valoració en quant a satisfacció.

Figura 37. Rànquing d'ús segons els modes de transport



Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner a Salou (2018), Ajuntament de Salou.

Dins del transport públic, el major ús es el autobús interurbà, seguit del tren regional. La major satisfacció dins del transport públic és per al taxi, seguit del bus dins del propi municipi. La pitjor valoració és per al bus interurbà.

Figura 38. Rànquing d'us del transport públic segons tipologia

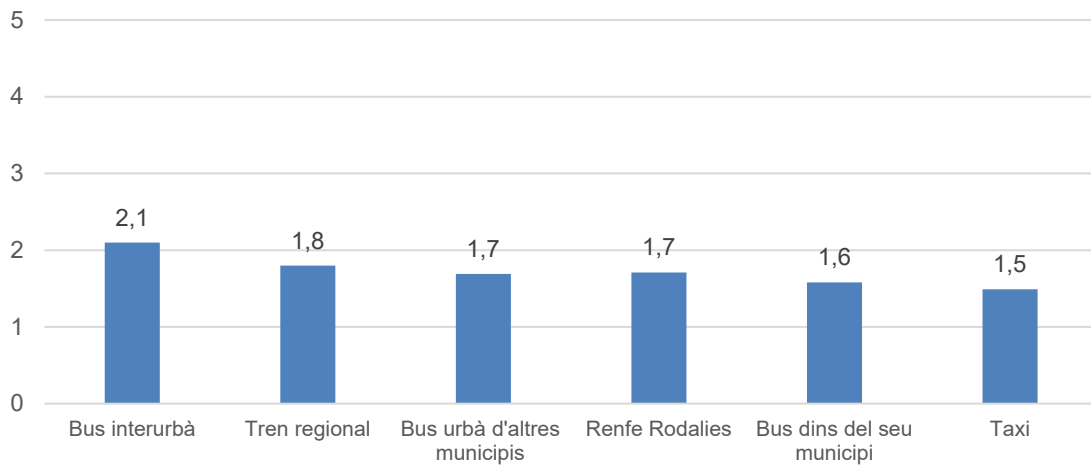


Figura 39. Rànquing de satisfacció segons els modes de transport

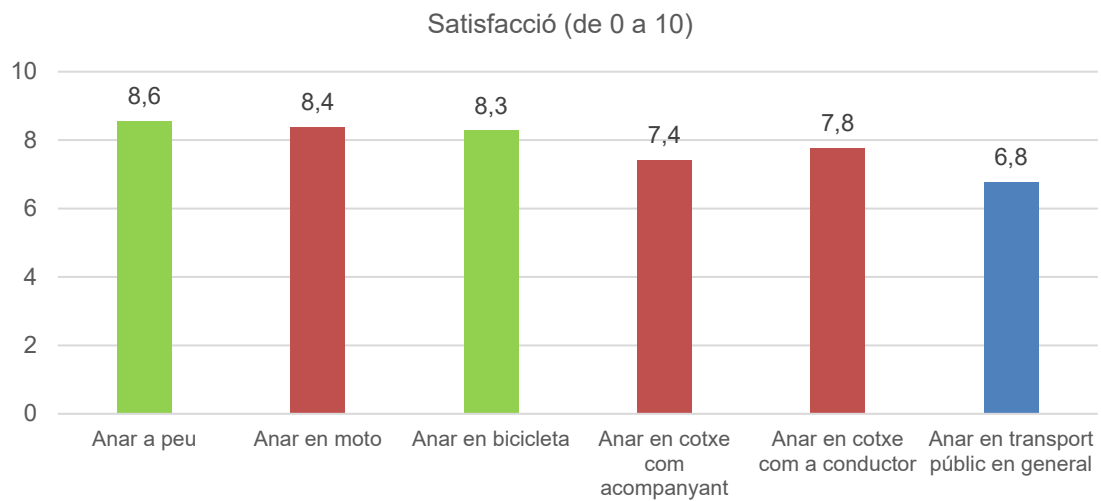
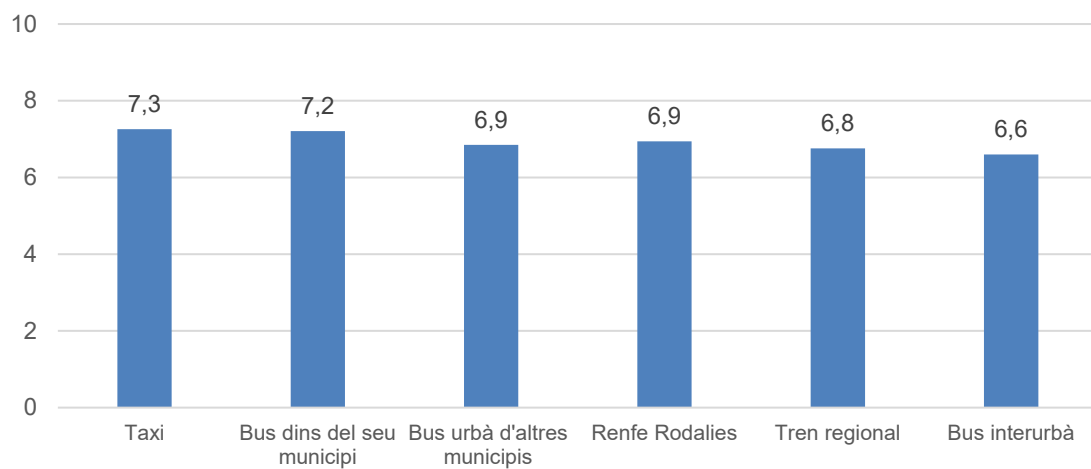


Figura 40. Rànquing de sensació de satisfacció del transport públic segons tipologia



Tot i aquesta valoració de satisfacció en ús, la motocicleta és percebuda com el vehicle amb més possibilitat de tenir un accident, seguit per la bicicleta. En canvi el mode a peu i el transport públic es perceben com els mitjans més segurs.

Figura 41. Rànquing de sensació de seguretat viària segons els modes de transport

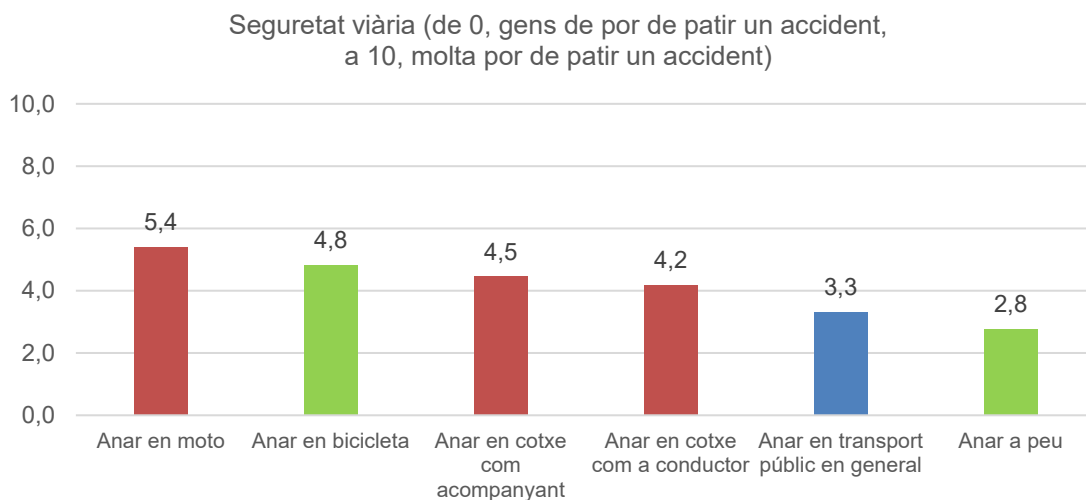
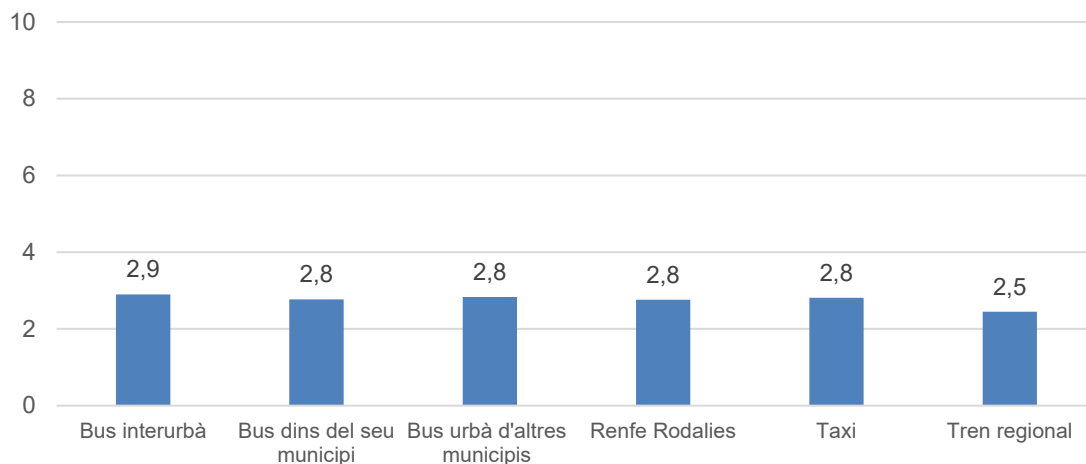


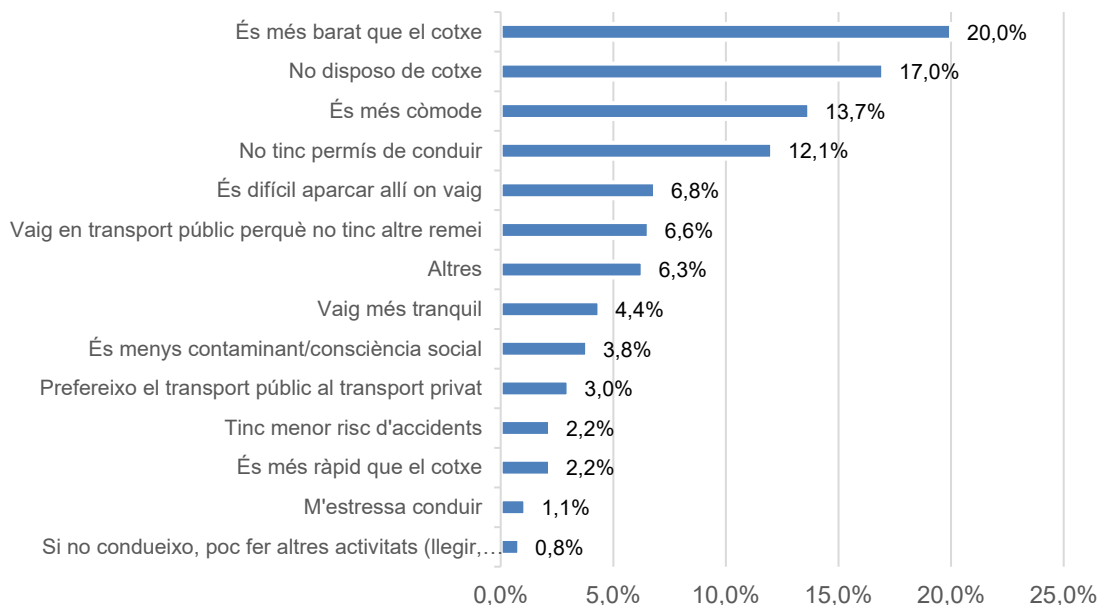
Figura 42. Rànquing de sensació de seguretat viària segons els modes de transport



Ús del transport públic

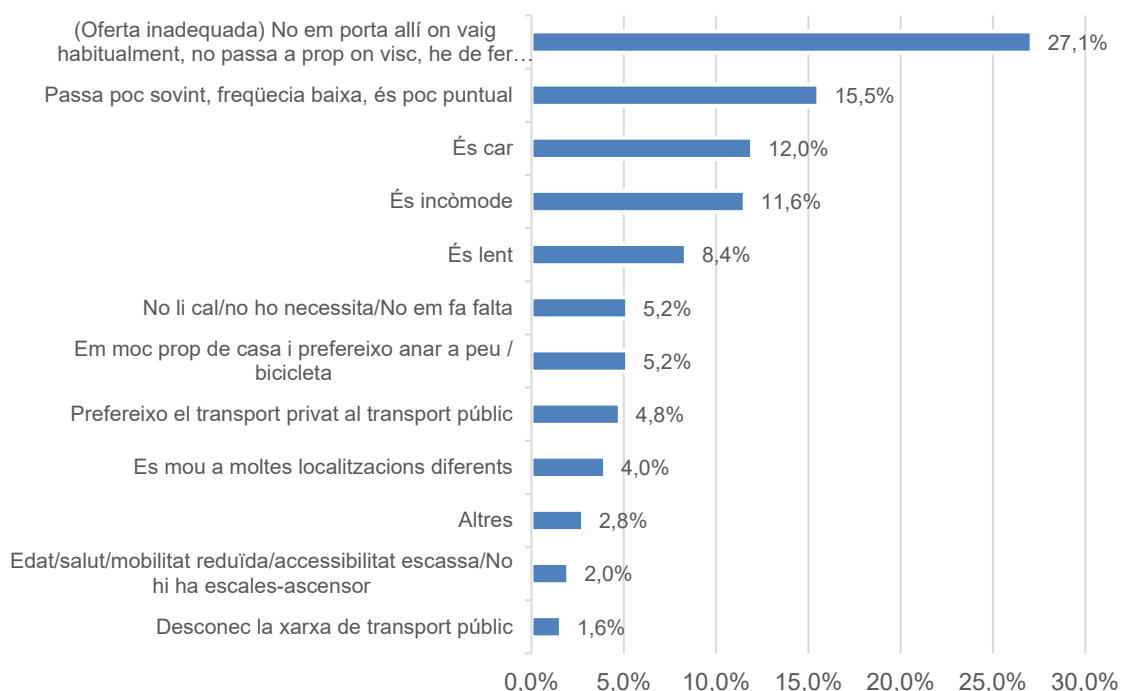
Dins del transport públic, el motiu principal que declaren els usuaris del transport públic per fer-lo servir és que és més barat que el cotxe (20%). La segona raó és no disposar de cotxe, seguit per la comoditat del transport públic, tot i que l'índex de satisfacció global era inferior al d'altres mitjans.

Figura 43. Motius per què utilitza el mitjà públic (usuaris que només utilitzen el transport públic)



En contrapartida, els motius per els quals no s'utilitza el transport públic (per part d'usuaris que fan servir altres mitjans) són una oferta inadequada a les necessitats (27,1%), la baixa freqüència o la falta de puntualitat, i com tercer motiu el preu.

Figura 44. Motius per què no s'utilitza el mitjà públic (usuaris d'altres mitjans)

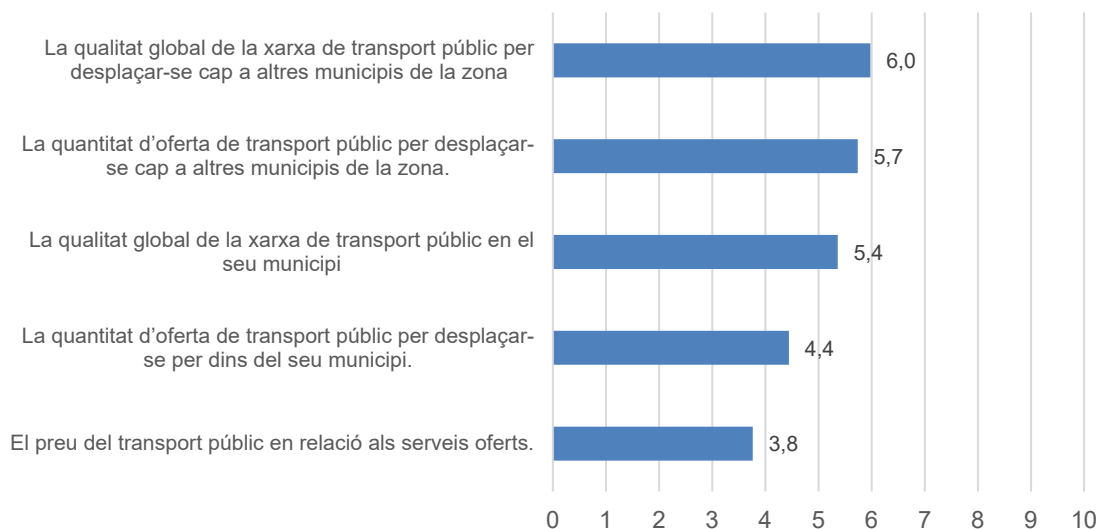


Valoració del transport públic

Els aspectes millor valorats del transport públic són la qualitat global i l'oferta per desplaçar-se cap a altres municipis de la zona (6 i 5,7 sobre 10 de valoració, respectivament).

En canvi, un aspecte a millorar ha de ser el preu del transport en relació als serveis ofert i la quantitat d'oferta per desplaçar-se dins del propi municipi, ja que no arriben a l'aprovat en la valoració dels usuaris.

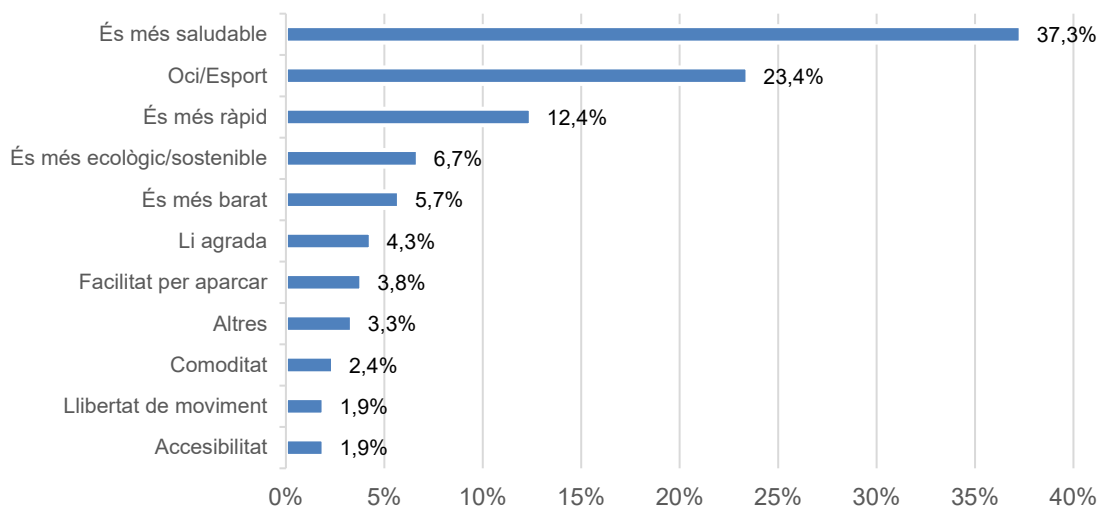
Figura 45. Valoració del transport públic



Ús de la bicicleta

En relació a l'ús de la bicicleta, el motiu principal que declaren els usuaris és que és més saludable (37,3%). En segon lloc es destaca l'ús per realitzar esport o per motius d'oci. En tercer lloc hi ha un motiu d'estalvi de temps.

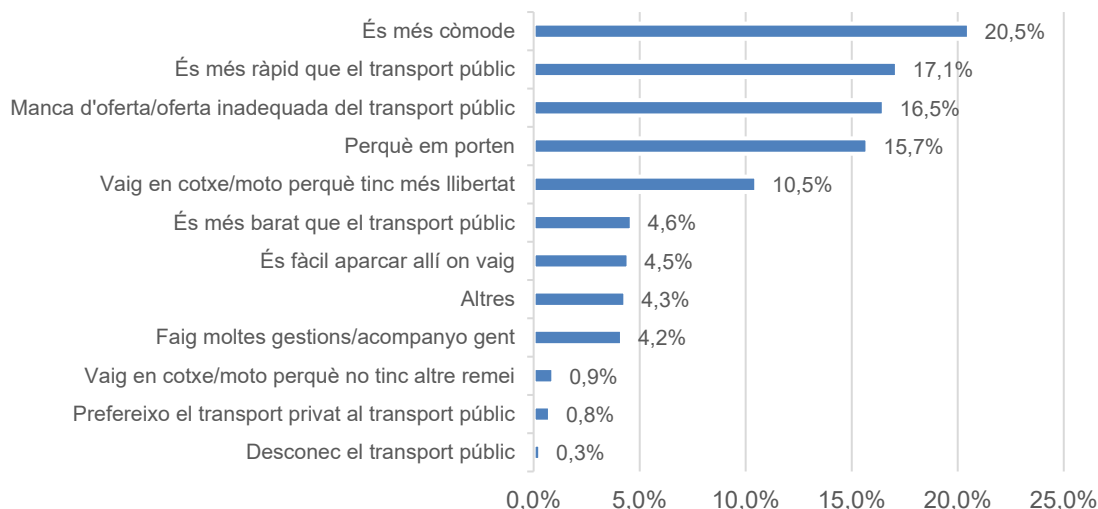
Figura 46. Motius per què utilitza la bicicleta



Ús del transport privat

Els motius més esmentats per usar el transport privat (i no un mitjà de transport públic) són la seva comoditat (20,5%) i rapidesa (17,1%). Un 15,9% també afirmen que l'oferta de transport públic és inadequada o insuficient. Aquestes respostes es relacionen amb els motius declarats per no utilitzar el transport públic.

Figura 47. Motius per què utilitza el vehicle privat (usuaris que només utilitzen el vehicle privat)

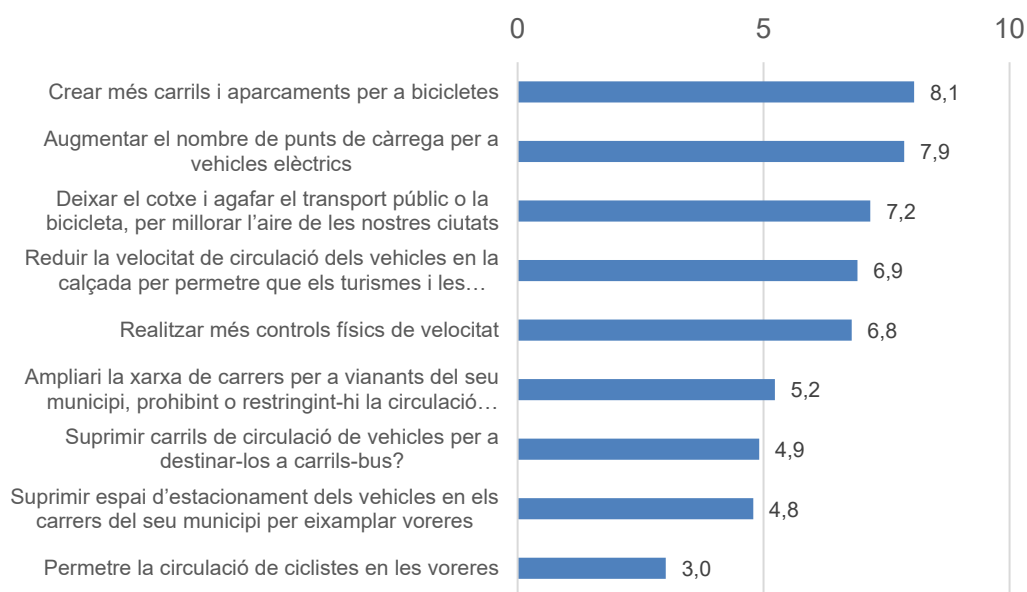


Valoració de mesures de mobilitat

Els tres aspectes de la mobilitat on els residents creuen que s'ha d'actuar prioritàriament són: **crear més carrils i aparcaments per a bicicletes, augmentar el nombre de punts de càrrega per a vehicles elèctrics, i agafar la bici o el transport públic i deixar el cotxe per a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats.**

També estan d'acord en altres mesures a aplicar, relacionades amb la pacificació de la mobilitat. L'únic aspecte amb que no estan d'acord és en permetre la circulació de bicicletes en vorera, junt amb vianants, i tampoc consideren prioritari suprimir espai d'estacionament en el carrer per eixamplar voreres, ni suprimir carrils de circulació de vehicles per a destinar-los a carrils bus.

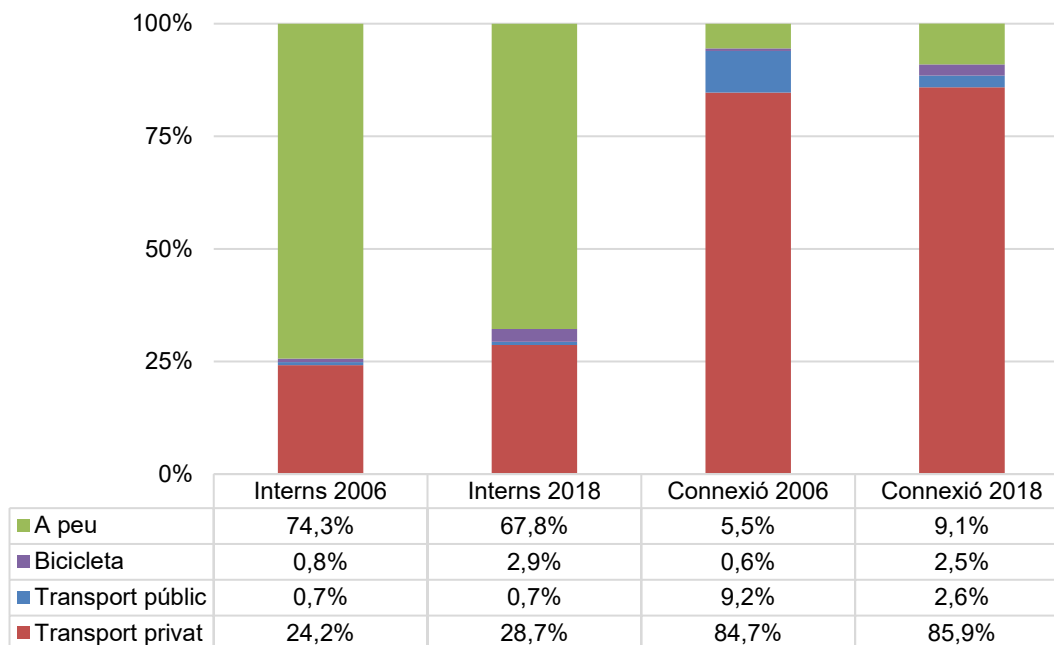
Figura 48. Prioritat de millores de mobilitat urbana a Salou



2.2.1.13. Comparativa tendencial

Si es comparen els resultats actuals amb l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada al 2006 s'observa la següent evolució en 12 anys.

Figura 49. Comparació 2006 vs. 2018 de la distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: EMQ 2006 i EMDF Salou 2018.

Nota: es comparen els desplaçaments de connexió generats per residents (exclusos els atrets de l'EMQ 2006, per homogeneïtzar les dades).

En els desplaçaments **interns** es detecta un **descens de la mobilitat en modes no motoritzats**, però amb aparició de la bicicleta en la mobilitat quotidiana. Aquest descens s'ha produït en benefici de l'ús del vehicle privat, perquè el transport públic continua essent un mode poc utilitzat en desplaçaments urbans.

Pel que fa als desplaçaments de **connexió**, **l'hegemonia de l'ús del vehicle privat continua i augmenta**. L'ús del transport públic disminueix gairebé 7 punts, i d'aquests, mentre que l'ús de la bicicleta augmenta de 2 punts percentuals.

L'evolució dels desplaçaments mostra la necessitat d'actuar en la mobilitat per contenir la motorització.

Les dades de l'EMQ 2006 mostraven una distribució modal similar entre la mobilitat de connexió generada (pels residents de Salou) i l'atreta (de residents en altres municipis). En els desplaçaments dels residents a Salou cap a altres municipis hi havia una dependència del vehicle privat lleugerament superior a la d'externs al municipi (84,7% vs. 83,5%). També hi havia un ús del transport públic superior (9,2% vs. 8,7%). Des d'altres municipis hi havia un percentatge significatiu de mobilitat de connexió en modes no motoritzats (7,2% a peu i 0,6% en bicicleta).

Figura 50. Comparativa dels desplaçaments generats i atrets, segons mode de transport 2006

	Connexió: generats per residents	Connexió: atrets no residents	% Connexió generats	% Connexió atret
A peu	1.345	1.760	5,5%	7,2%
Bicicleta	141	141	0,6%	0,6%
Transport públic	2.263	2.142	9,2%	8,7%
Transport privat	20.743	20.434	84,7%	83,5%
Total	24.492	24.477	100,0%	100,0%

Font: EMQ 2006

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT GLOBAL

- El residents al municipi de Salou realitzen 95.267 desplaçaments diaris, dels que el 61,4% són interns, el 32,1% de connexió i el 6,5% externs.
- La mitjana és de 4,18 desplaçaments per persona i dia.
- El 96% dels desplaçaments dels residents a Salou són unimodals, mentre que només un 4% utilitzen més d'un mitjà de transport (multimodals).
- Els desplaçaments interns són majoritàriament no motoritzats (67,8% a peu i 2,9% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 28,7%. El transport públic té una baixa quota d'utilització, del 0,7%.
- Els desplaçaments de connexió de residents es realitzen el 85,9% en modes motoritzats. Un 9,1% dels desplaçaments es realitzen a peu, un 2,6% es fan en transport públic i un 2,5% en bicicleta.
- El 86,6% dels desplaçaments interns a Salou es produeixen per motius personals (compres, anar al metge, visita amic o familiar, acompanyar persones...) i només el 13,4% és una mobilitat ocupacional (per motiu de treball o estudi).
- En la mobilitat de connexió el 72,8% dels desplaçaments es deuen a motius personals, i el 27,2% a motius ocupacionals.
- Els principals municipis on es desplacen en dia feiner els residents de Salou, són Tarragona (40%), Reus (19,3%), Vila-Seca (17,3%) i Cambrils (10,4%). Globalment, el 60,3 % dels desplaçaments tenen destí al Tarragonès i el 32,5% municipis del Baix Camp.
- Respecte els desplaçaments interns, aquests es concentren principalment en els barris de Barenys, Centre i Segon Eixample Turístic.
- Respecte a les dades de l'EMQ 2006, en els desplaçaments interns es detecta un descens de la mobilitat en modes no motoritzats, i l'aparició de la bicicleta en la mobilitat quotidiana. Aquest descens s'ha produït en benefici de l'ús del vehicle privat, perquè el transport públic continua essent un mode poc utilitzat en desplaçaments interns.
- Pel que fa als desplaçaments de connexió, l'hegemonia de l'ús del vehicle privat continua i augmenta. L'ús del transport públic disminueix gairebé 7 punts, i de aquestes només 2 punts ha augmentat l'ús de la bicicleta.
- L'evolució mostra la necessitat d'actuar en la mobilitat per contenir la motorització.

2.2.2. Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou

Per realitzar un anàlisi de la mobilitat dels treballadors al municipi de Salou es va realitzar una enquesta als carrers de Salou durant el mes d'agost 2018 i enquestes online durant el mes de setembre. L'enquesta tenia com a objectiu analitzar les pautes de mobilitat dels treballadors al municipi i recollir la seva valoració sobre alguns temes relacionats amb la mobilitat del municipi.

Es van enquestar 187 treballadors de diferents sectors d'activitat.

Taula 22. Gènere i edat dels treballadors enquestats, 2018

Tipologia enquesta	%	Punts d'enquesta	%
Online	45,5%		
Presencial	54,5%	Carrer Barcelona	44,1%
		Carrer Carles Boïgues	8,8%
		Carrer Vendrell	6,9%
		Carrer Major	6,9%
		Carrer Pompeu Fabra	3,9%
		Altres carrers	29,4%

Font: Treball de Camp, 2018

El total d'enquestats realitza un total de 433 desplaçaments, que suposa una mitjana de 2,28 desplaçaments per cada treballador enquestat.

2.2.2.1. Tipologia i hàbits dels treballadors enquestats

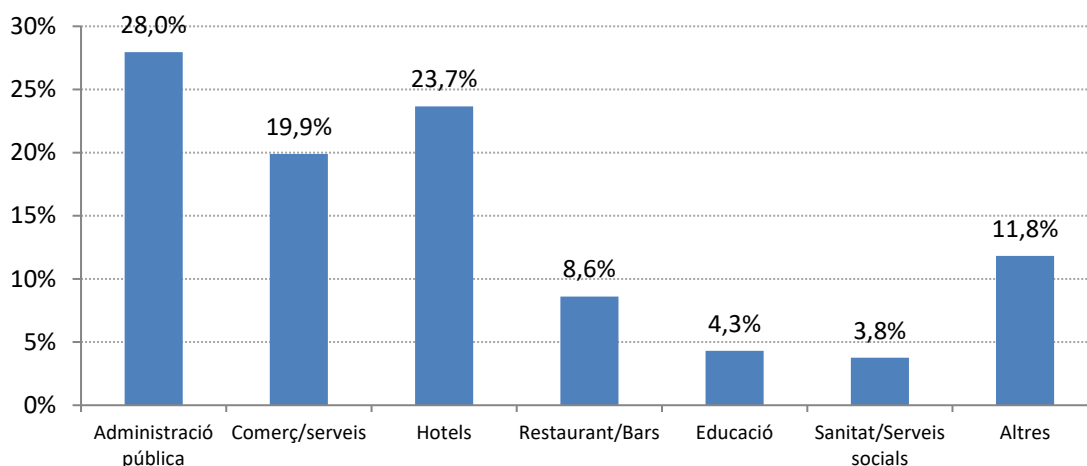
De tots els treballadors enquestats a Salou el 63,8% van ser dones, i el 36,2%, homes. La distribució per edats s'observa en la següent taula.

Taula 23. Gènere i edat dels treballadors enquestats, 2018

Edat	Dona	%	Home	%
20-34 anys	36	30,5%	20	29,9%
35-49 anys	52	44,1%	30	44,8%
Més de 50 anys	30	25,4%	17	25,4%
Total	118	100,0%	67	100,0%

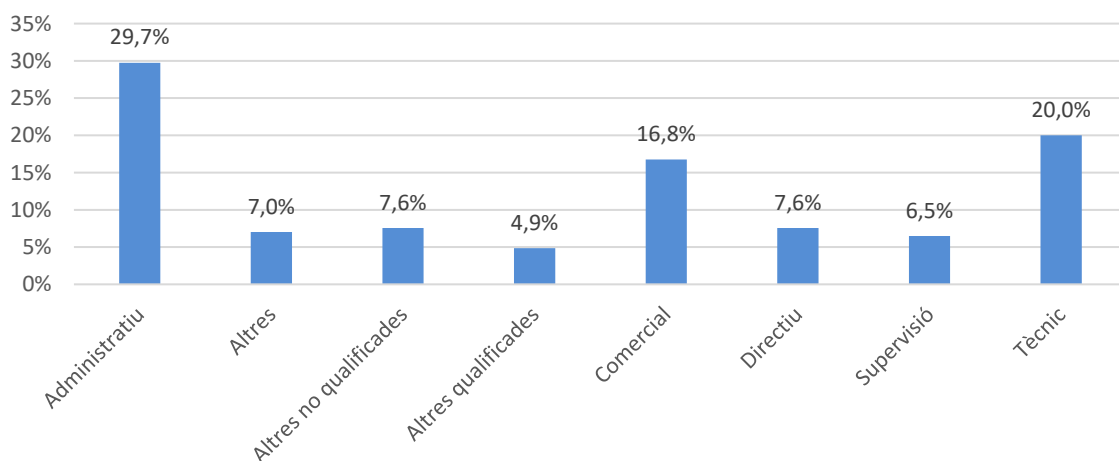
El 28% dels treballadors enquestats pertanyen al sector administració pública, el 23,7% són personal del sector hotelier. En tercer lloc el 19,9% treballen al sector comerç o serveis i el 8,6%, a restaurants i bars.

Figura 51. Àmbit d'activitat dels treballadors enquestats, 2018



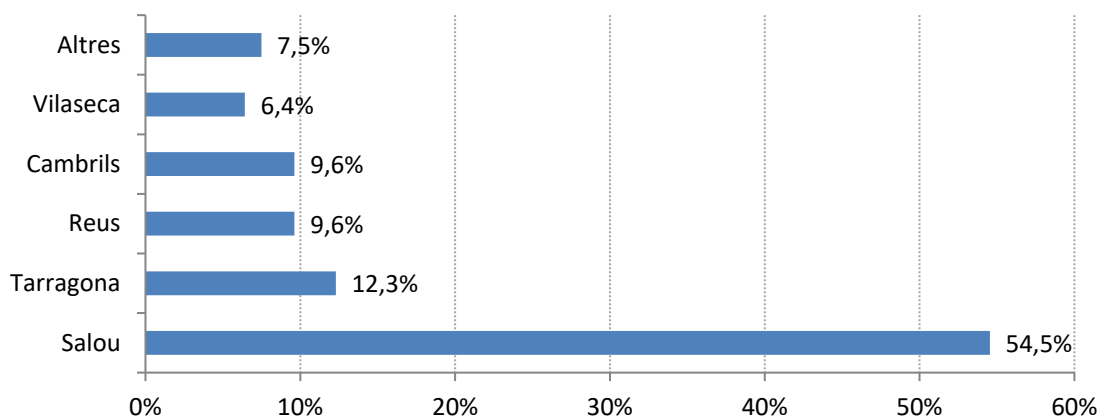
Les principals funcions que realitzen els treballadors enquestats són administratives, tècniques i comercials (29,7%, 20% i 16,8%, respectivament).

Figura 52. Tipus de funcions dels treballadors enquestats, 2018



Més de la meitat dels treballadors enquestats resideix a Salou durant l'estiu, i dels que resideixen fora del municipi, destaquen els de Tarragona, Cambrils i Reus.

Figura 53. Població on resideix l'estiu els treballadors enquestats, 2018

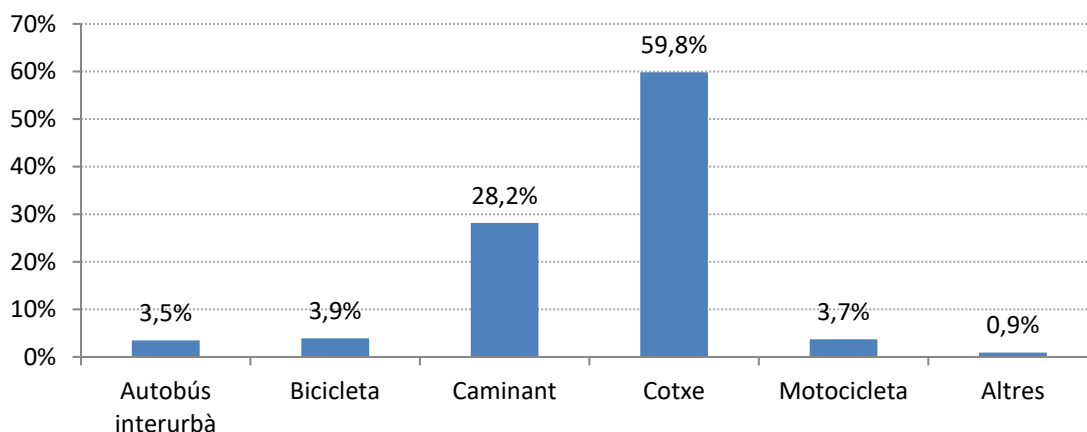


La gran majoria dels treballadors enquestats resideixen en el mateix lloc tant a l'hivern com a l'estiu.

2.2.2.2. El modes de transport

Tenint en compte totes els desplaçaments realitzats pels treballadors enquestats, **gairebé el 60% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.**

Figura 54. Mitjà de transport utilitzat en tots els desplaçaments dels treballadors, 2018



S'han analitzat els desplaçaments (mode, motiu, temps, etc.) dels enquestats que sí es van desplaçar el dia anterior a l'enquesta.

En la mobilitat interna dels treballadors la major part dels desplaçaments (50,7%) es realitzen en transport privat, el 42,7% a peu, un percentatge minoritari en bicicleta (4,4%) o en transport públic urbà (2,2%).

En la mobilitat de connexió hi ha una total predominança del vehicle privat (78% dels desplaçaments generats). Un 11,5% dels desplaçaments es fan a peu, un 6% en transport públic i un 4,5% en bicicleta.

Figura 55. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

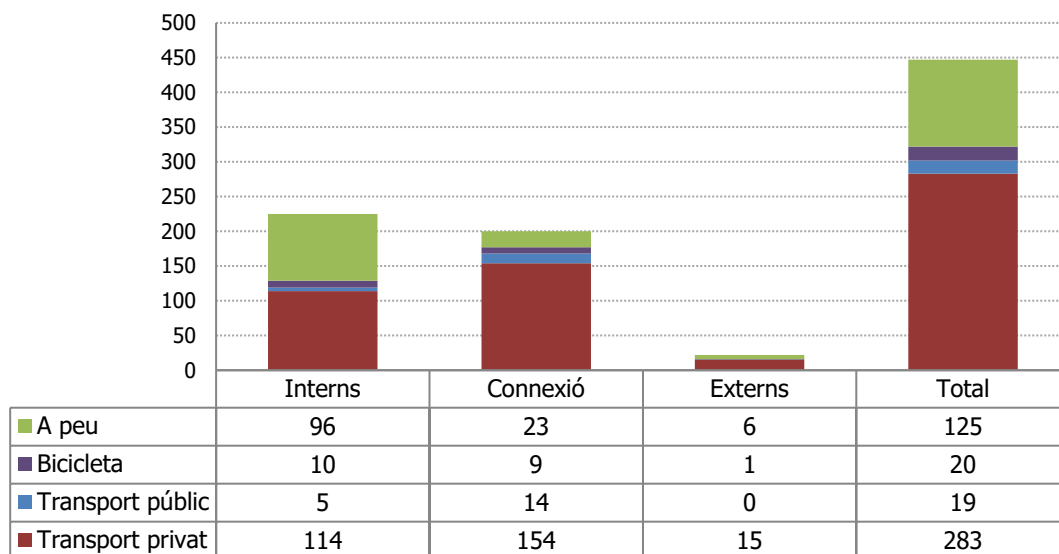
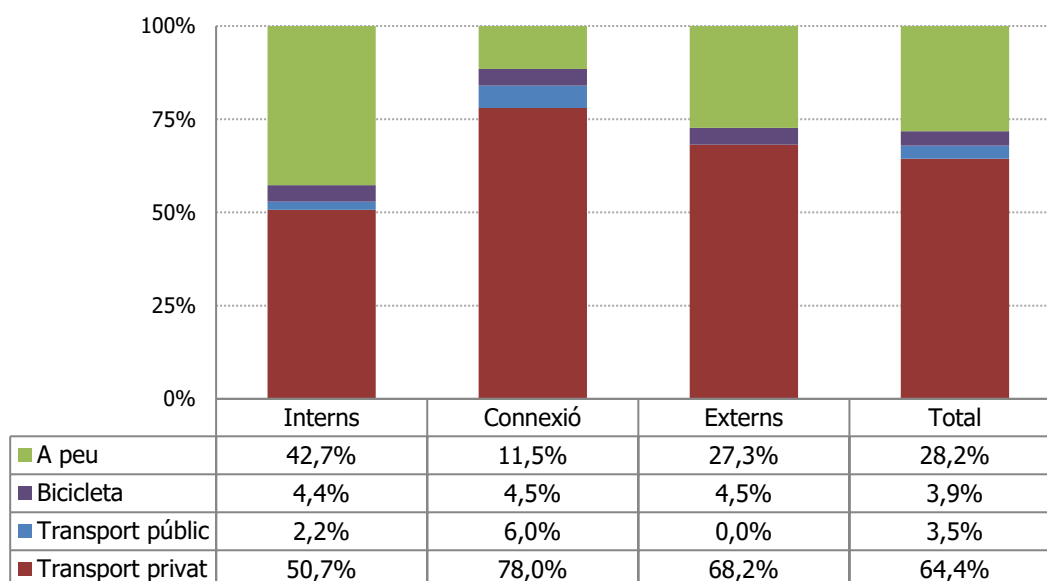


Figura 56. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



Per al total de desplaçaments realitzats pels enquestats, **l'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,3**. Per als desplaçaments de connexió l'ocupació mitjana dels vehicles és 1,13, i de 1,46 per als desplaçaments interns. A causa de la seva escassa representativitat no s'ha desglossat aquesta dada per als desplaçaments externs.

La mobilitat externa es considera de poca rellevància, degut al baix volum que representa i la seva influència fora del territori municipal. No s'analitzaran en detall en els següents apartats, ja que aporten informació de poca utilitat a l'anàlisi en curs.

Mode de transport segons segment de població

Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat **interna**:

En relació al gènere i l'edat,

- L'ús del transport públic en desplaçaments interns és quasi exclusiu de dones entre 35 i 49 anys, encara que el nivell d'utilització és molt baix.
- Hi ha un decreixement dels desplaçaments a peu en els anys intermedis de vida, coincidint amb anys actius laboralment.
- El ús de la bicicleta destaca entre els homes joves, de 20 a 34 i també entre les dones de més de 50 anys.

En relació a l'activitat de treball,

- Els que treballen en restaurants/bars són els que més utilitzen la bicicleta.
- Els treballadors de l'administració pública i dels hotels són els que major representació del vehicle privat presenten.

Figura 57. Desplaçaments interns dels treballadors enquestats per mode de transport segons gènere i edat

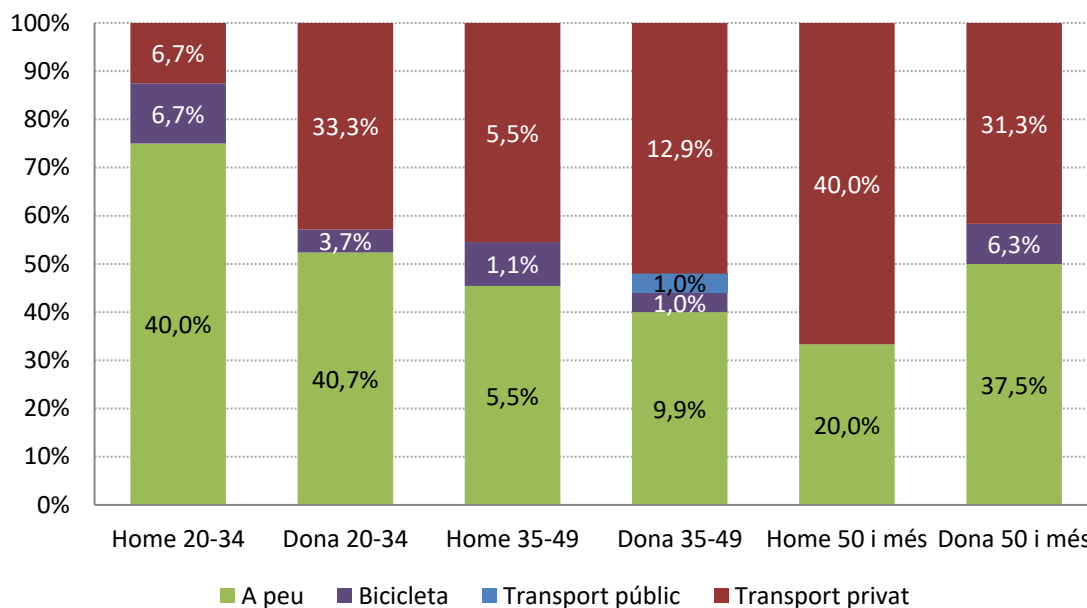
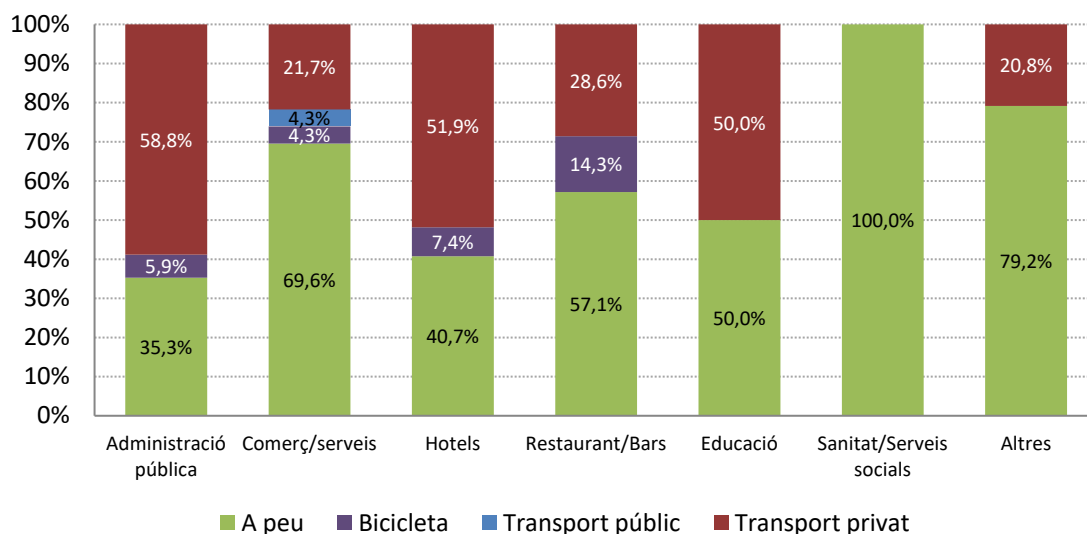


Figura 58. Desplaçaments interns per mode de transport segons activitat de treball



En relació a la mobilitat dels treballadors en el desplaçaments de **connexió** s'observa que:

En relació al gènere i l'edat,

- L'ús del transport públic és majoritàriament de dones.
- La bicicleta és utilitzada per treballadors homes d'entre 20 i 49 anys.
- La gran majoria dels majors de 50 anys realitzen aquests desplaçaments de connexió en transport privat.

En relació a l'activitat de treball,

- Els treballadors del comerç i dels serveis sanitaris són els que utilitzen el transport públic.

- Els que treballen en restaurants/bars són els que més utilitzen la bicicleta.

Figura 59.Desplaçaments de connexió dels treballadors enquestats per mode de transport segons gènere i edat

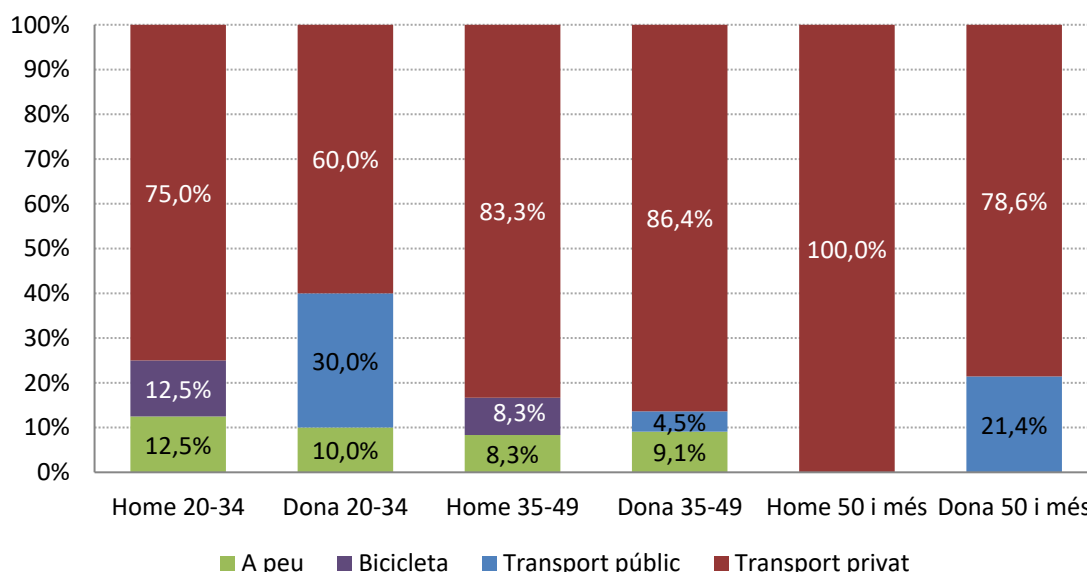
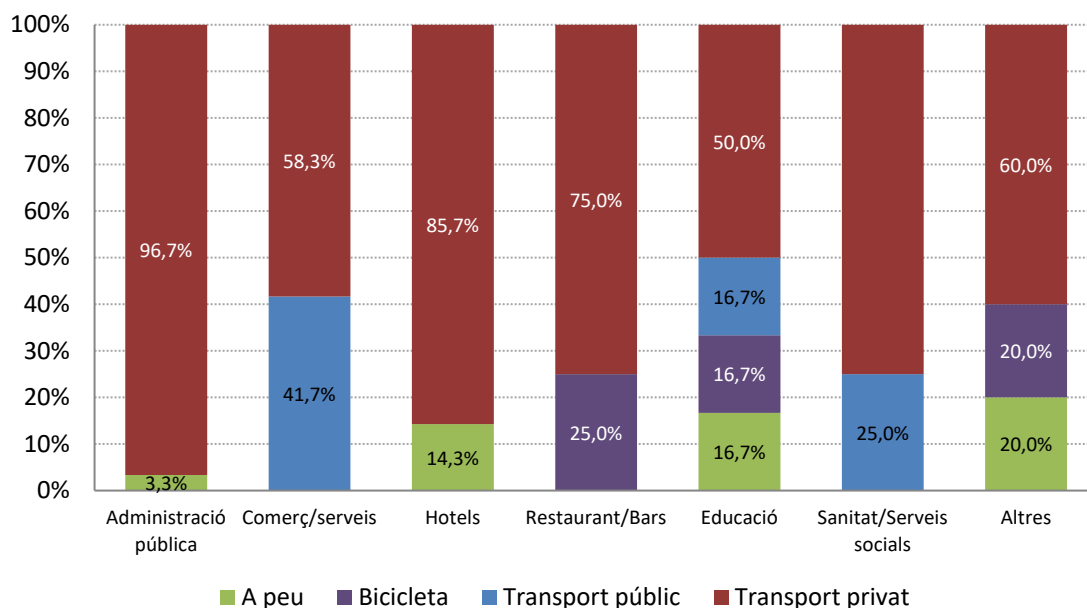


Figura 60.Desplaçaments de connexió per mode de transport segons activitat de treball



2.2.2.3. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments dels treballadors a Salou mostra períodes punta en les primeres hores de la matí, a les 7 del matí en els desplaçaments de connexió (13,4%) i a les 8h (14,9%), i desplaçat d'una hora en els desplaçaments interns (8h 12,6%; 9h 13,5%).

Hi ha dos pics de tarda de retorn a casa: de 15 a 17h i de 20 a 21h. En els desplaçaments interns el pic de tornada més pronunciat és a les 16h (10,6% dels desplaçaments), i en els de connexió 1 les 15h (10,4%).

Figura 61. Distribució horària dels desplaçaments diaris segons el tipus de desplaçament

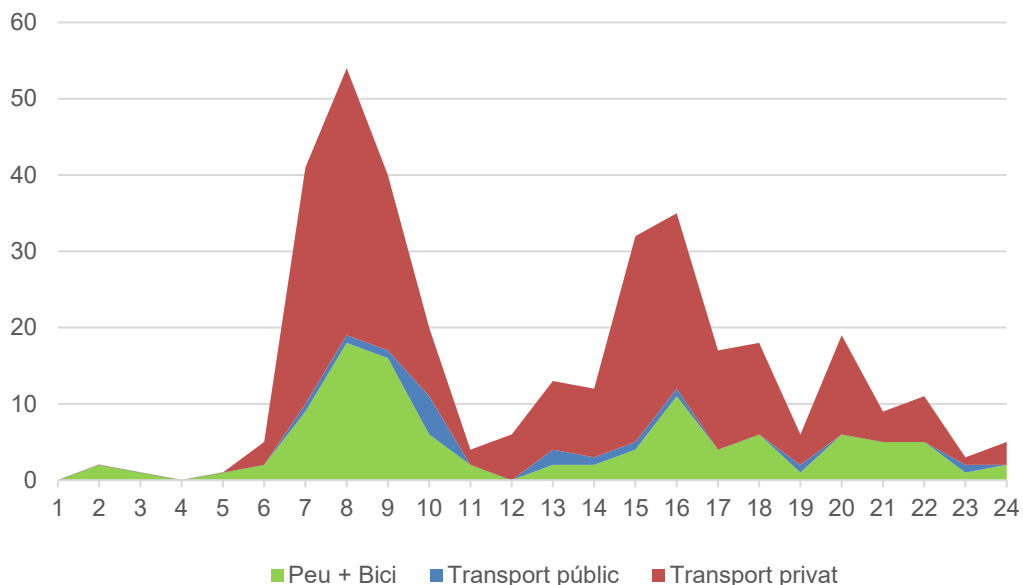
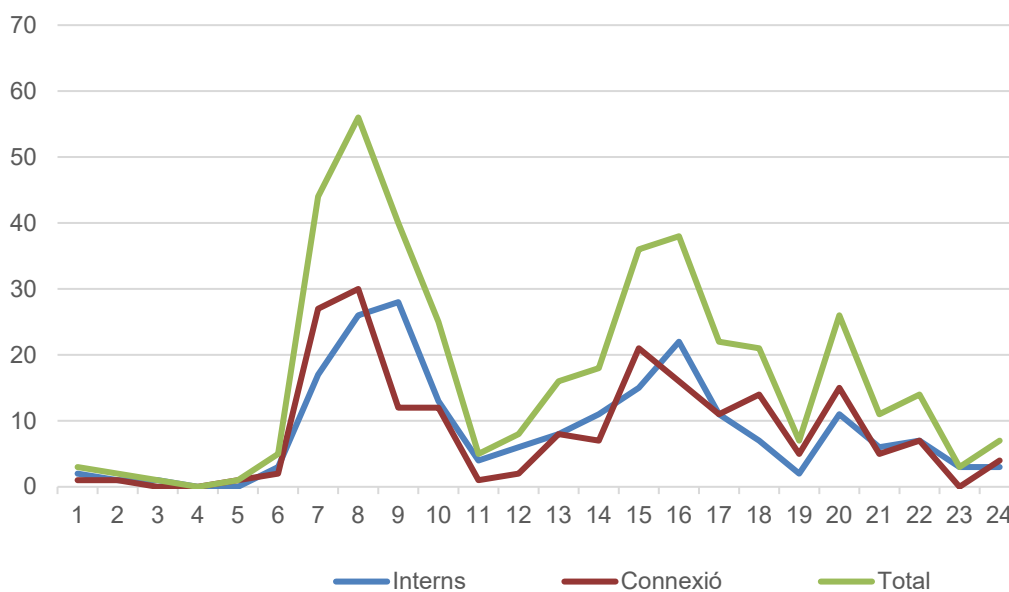


Figura 62. Distribució horària dels desplaçaments diaris el mode de transport (desplaçaments totals)

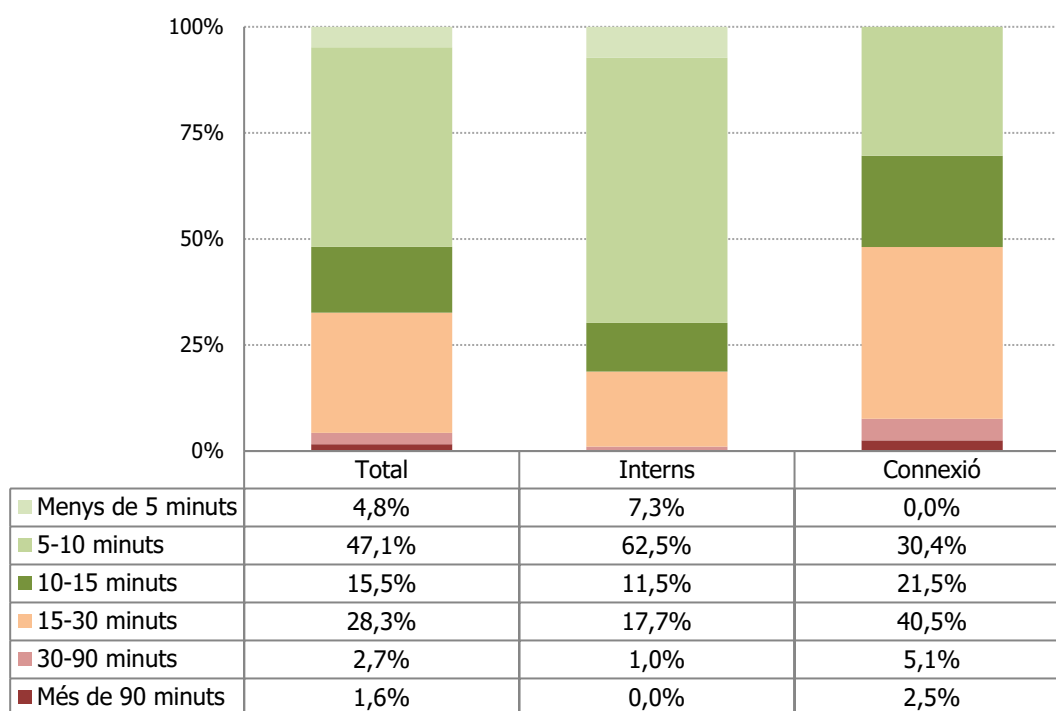


La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels treballadors a Salou és de 16 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments interns són els de menor durada (s'associen a la mobilitat de major proximitat). Els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) en els que s'hi dedica més temps.

Taula 24. Durada dels desplaçaments segons mode de transport i tipus de desplaçament (minuts)

Durada del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Interns	Connexió	Totals
No motoritzat	11,5	15,8	12,6
Transport públic	30,0	33,3	27,1
Transport privat	10,3	21,2	17,5
Mitjana total	10,9	21,6	15,9

Figura 63. Temps de desplaçament dels treballadors segons tipus de desplaçament

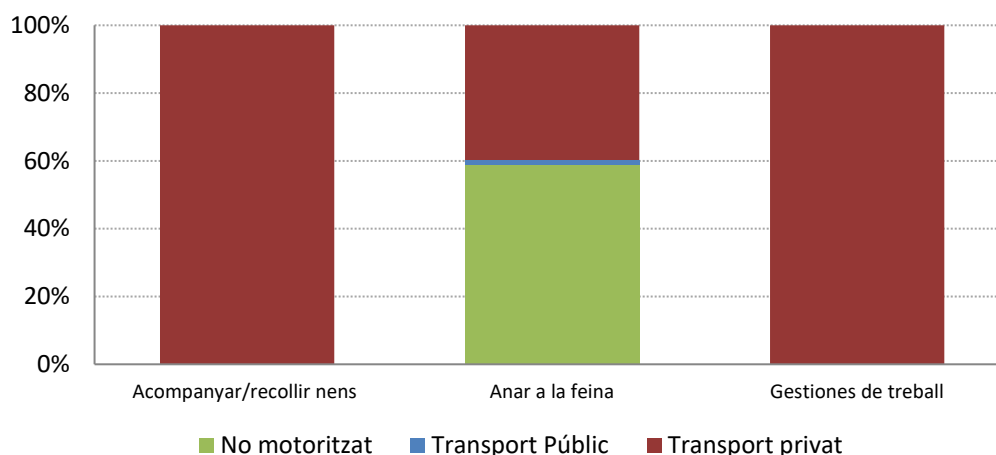


2.2.2.4. Motiu del desplaçament

El 92,7% dels desplaçaments interns del treballadors enquestats a Salou són deguts a mobilitat ocupacional (per motiu de treball o estudi), i només el 7,3% es produeixen per motius personals (compres, anar al metge, visita amic o familiar, acompanyar persones...).

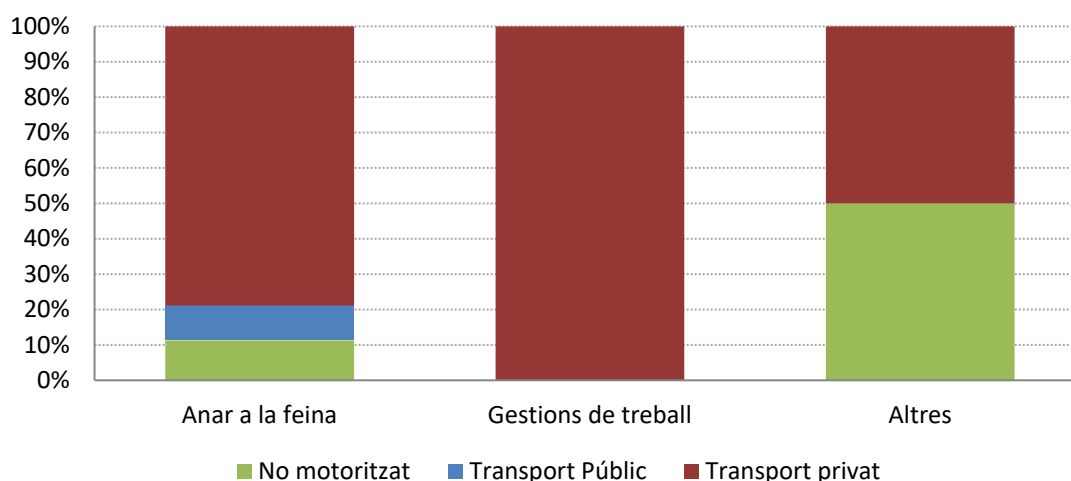
La majoria d'aquests desplaçaments interns es realitzen amb transport privat.

Figura 64. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments interns)



En la mobilitat de connexió el 96,2% dels desplaçaments dels treballadors enquestats es deuen a motius ocupacionals.

Figura 65. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments de connexió)



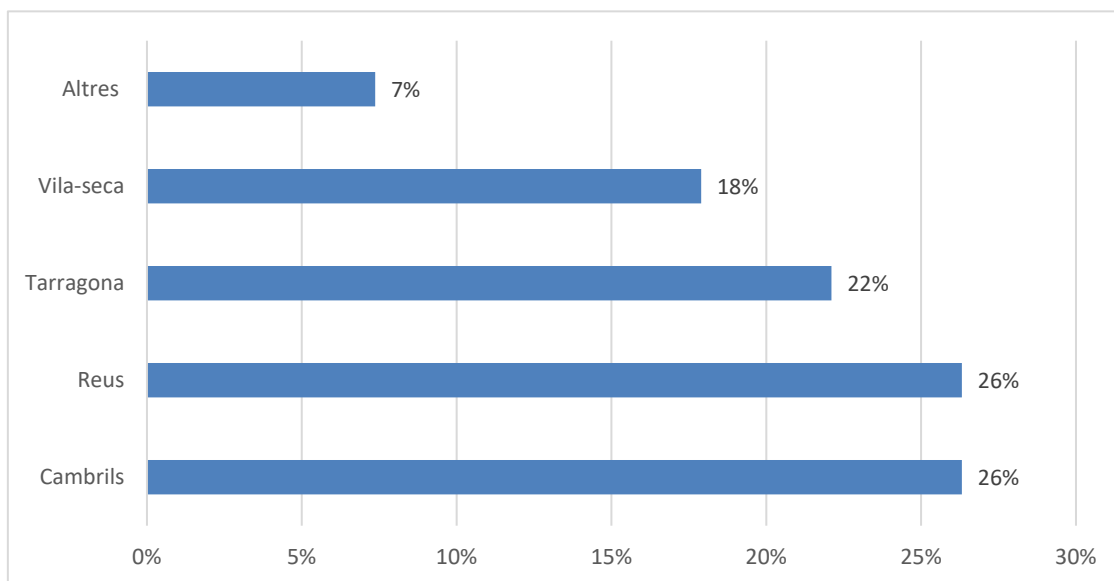
2.2.2.5. Anàlisi de fluxos de treballadors

A partir de l'enquesta es poden conèixer les principals relacions del municipi amb el seu entorn pel que fa als desplaçaments dels treballadors.

En els desplaçaments atrets a Salou, els principals municipis des d'on es desplacen els treballadors enquestats són:

- El 26% tenen origen a Cambrils (incloent el barri de Vilafortuny)
- El 26% des de Reus.
- El 22% amb origen a Tarragona.
- El 18% des de Vila-seca (incloent la Pineda).
- El 7% restant es desplacen des d'altres municipis de la província de Tarragona.

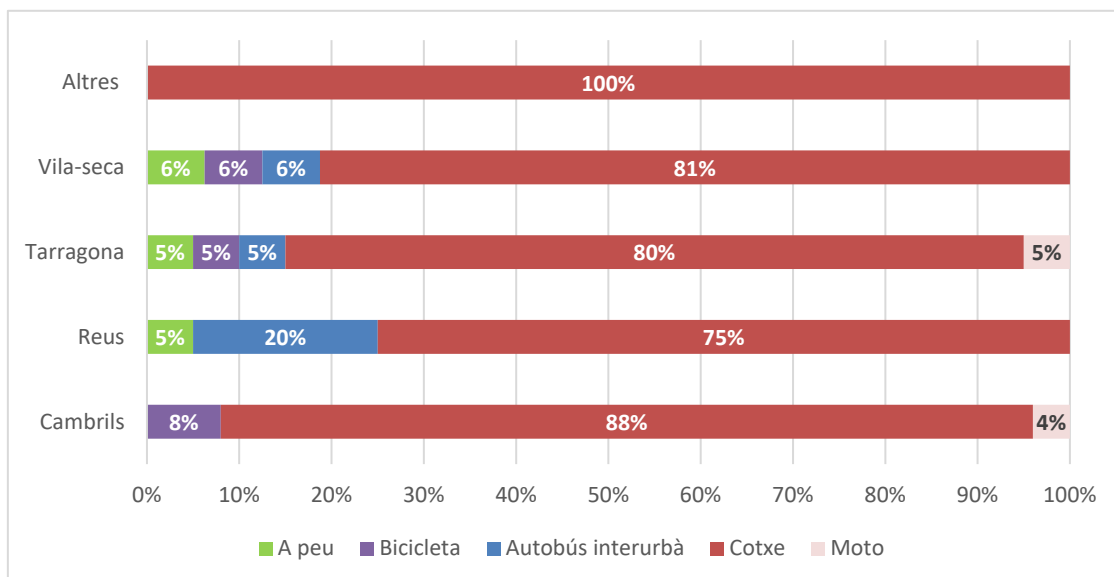
Figura 66. Municipis d'origen dels treballadors dels principals desplaçaments dels atrets a Salou (%)



En funció del mode de desplaçament:

- Principalment es realitzen en vehicle privat des de tots els municipis d'origen
- La majoria dels desplaçaments de connexió en transport públic es realitzen des de Reus.
- Hi ha un petit percentatge de desplaçaments de connexió en modes no motoritzats (submostra petita).

Figura 67. Distribució modal dels desplaçaments dels principals orígens de connexió dels treballadors a Salou (%)



Respecte als fluxos interns del treballadors, la majoria de desplaçaments dels enquestats es produeixen amb origen i destí al centre (16,9%), seguits dels desplaçaments cap al centre des de Barenys (14,3%).

Taula 25. Relacions en el desplaçaments interns dels treballadors enquestats

Origen	Destí						
	Barenys	Cap Salou	Centre	Nucli antic	Primer Eixample Turístic	Terrer	Segon eixample turístic
Barenys	1,3%		14,3%	1,3%		1,3%	7,8%
Cap Salou		1,3%	1,3%				
Centre	2,6%		16,9%	2,6%	2,6%		9,1%
Emprius	1,3%				1,3%		
Nucli antic			6,5%	1,3%			6,5%
Primer Eixample Turístic			1,3%				1,3%
Terrer				1,3%			1,3%
Segon eixample turístic	1,3%		1,3%	1,3%			10,4%

S'han analitzat les eleccions d'aparcament en destí dels treballadors a Salou, destacant els tipus d'aparcament lliure (sense cost) en calçada. Majoritàriament l'aparcament es realitza en zones d'aparcament lliure, però es destaca un 20% que estaciona en zona blava.

Taula 26. Tipus d'aparcament en destí segons desplaçament(%)

		%Total	%Interns	%Connexió
En calçada	Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	19,5%	23,3%	20,0%
	Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	43,2%	48,8%	41,5%
Park&ride	Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	0,8%	0,0%	1,5%
En destí	Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani	9,3%	4,7%	6,2%
	Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	19,5%	11,6%	29,2%
Fora de calçada	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	0,8%	0,0%	0,0%
	Pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	0,8%	2,3%	0,0%
Parada	No aparca, només para un moment	3,4%	9,3%	0,0%
Altres llocs		2,5%	0,0%	1,5%

Els treballadors triguen un mitja de 8 minuts en aparcar i de 5 minuts en desplaçar-se des d'on aparquen fins al seu destí.

Taula 27. Mitjana de temps (minuts) que triga el treballador en aparcar i des de l'aparcament fins a destí

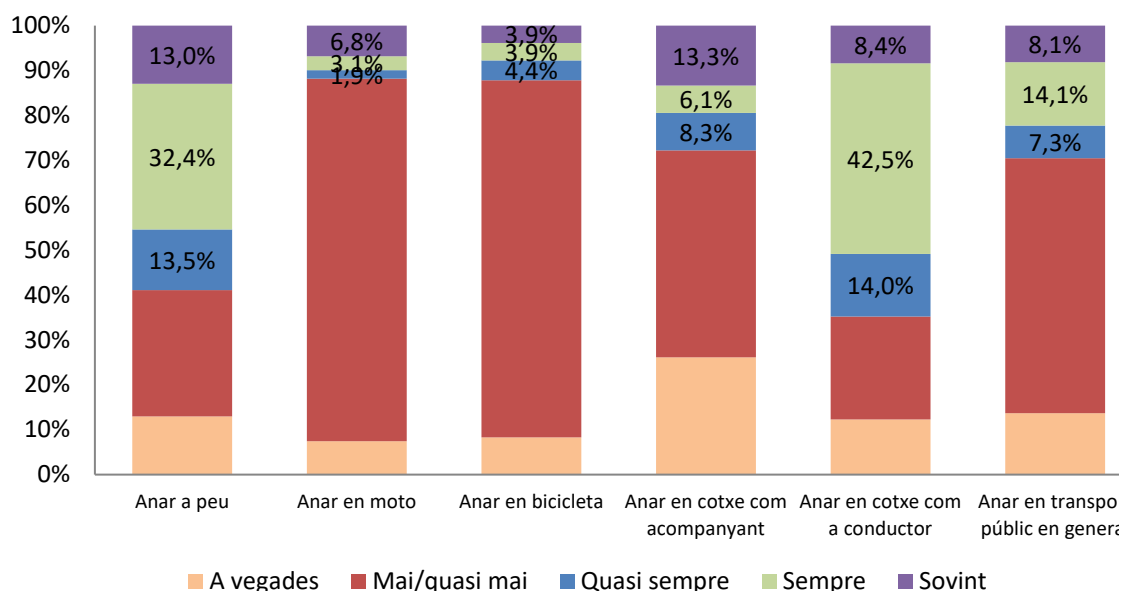
	Total	Interns	Connexió
Temps que triga en aparcar	8	10	3
Temps que triga des d'on ha aparcat fins al seu destí	5	5	4

2.2.2.6. Opinió del ciutadà sobre la mobilitat

L'altre apartat de l'enquesta realitzada als treballadors mostra la informació qualitativa en relació a la mobilitat del municipi.

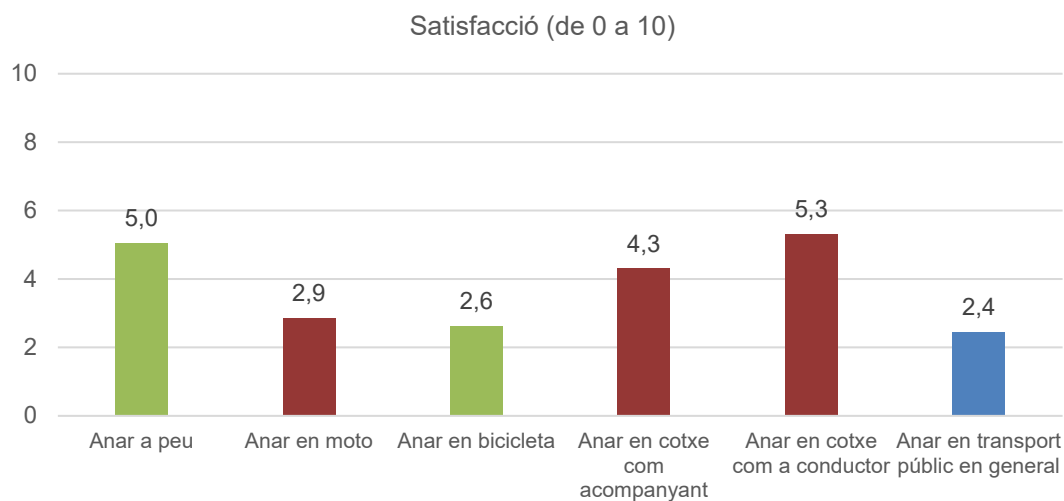
Segons les enquestes, els treballadors fan un major d'ús d'anar en cotxe, seguit per anar a peu.

Figura 68. Nivell d'ús segons els modes de transport



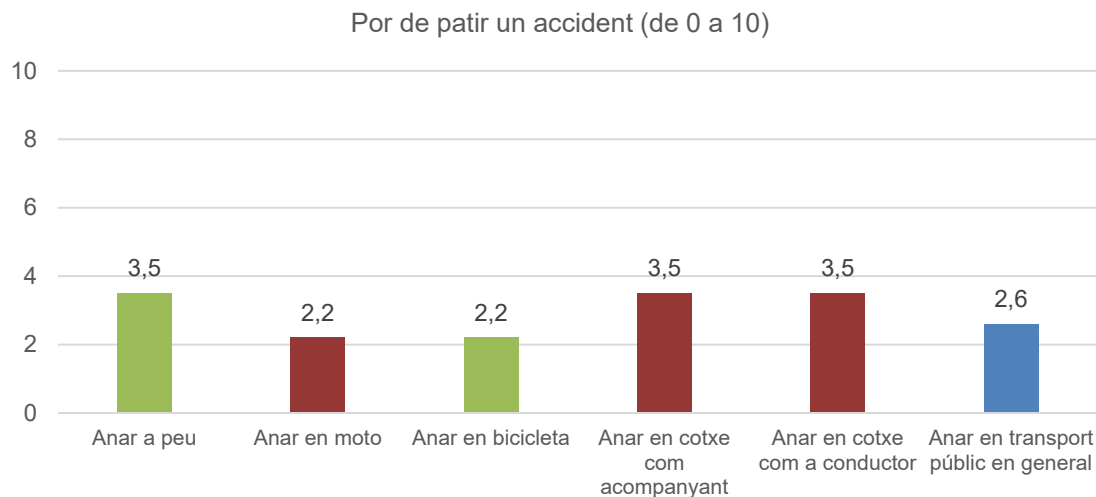
Atorguen el major índex de satisfacció a anar en cotxe com a conductor, seguit per l'anar a peu, mentre que el transport públic obté la menor valoració en quant a satisfacció. En general les puntuacions per tots els modes de desplaçament són baixes.

Figura 69. Rànquing de satisfacció segons els modes de transport



Tot i aquesta valoració de satisfacció en ús, anar en cotxe (com conductor i com acompanyant) és percebut com el mode amb més possibilitat de tenir un accident, seguit per anar a peu. En canvi la motocicleta, la bicicleta i el transport públic es perceben com els mitjans més segurs, tot i el seu baix ús. En general, la por de patir un accident és baixa.

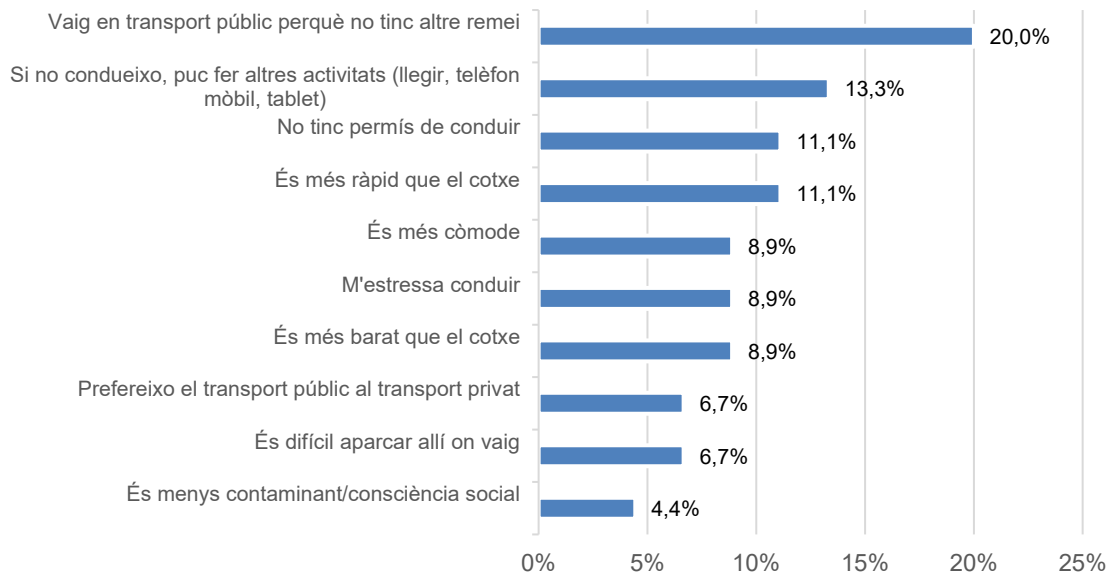
Figura 70. Rànquing de sensació de seguretat viària segons els modes de transport



Ús del transport públic

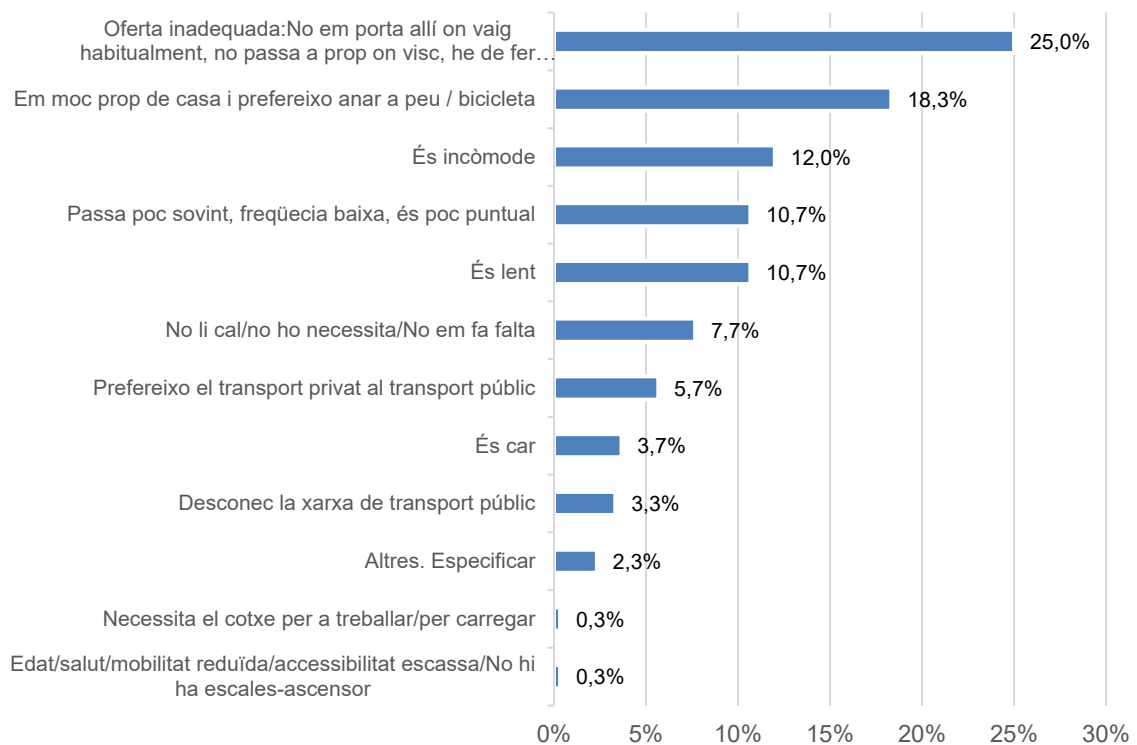
Dins del transport públic, el motiu principal que declaren els usuaris del transport públic per fer-lo servir és no tenir altre remei (20%). En segon lloc es destaca que si no condueixen, poden fer altres activitats.

Figura 71. Motius per què utilitza el transport públic



En contrapartida, els motius per els quals no s'utilitza el transport públic (per part d'usuaris que fan servir altres mitjans) són una oferta inadequada a les necessitats (25%), moure's prop de casa (18,3%) i la incomoditat (12%).

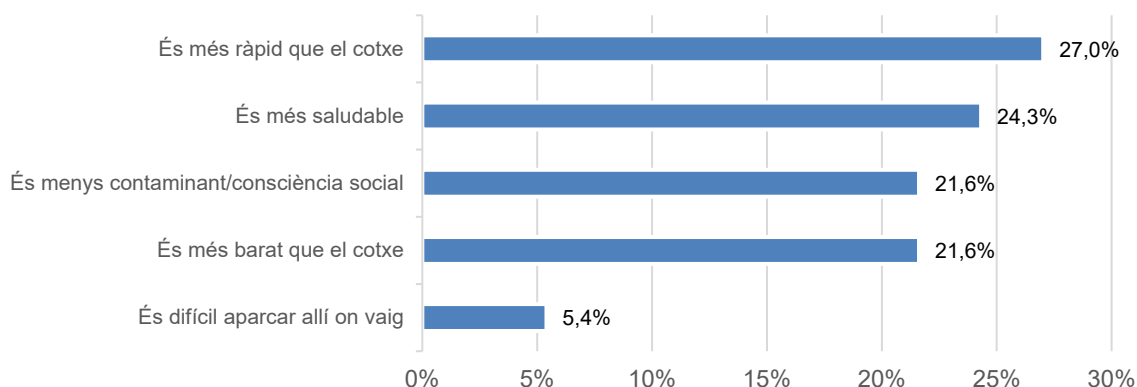
Figura 72. Motius per què no s'utilitza el transport públic (usuaris d'altres mitjans)



Ús de la bicicleta

Dins de l'ús de la bicicleta, el motiu principal que declaren els usuaris per fer-la servir és la rapidesa (27%). En segon lloc es destaca que és més saludable (24,3%) i en tercer lloc l'aspecte mediambiental.

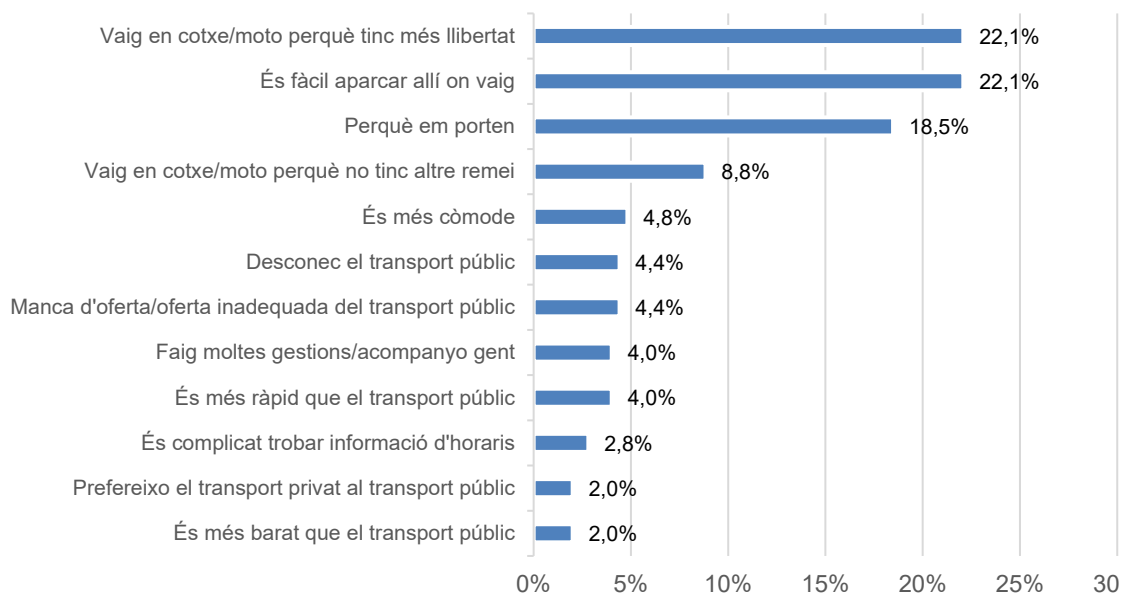
Figura 73. Motius per què utilitza la bicicleta



Ús del transport privat

Els motius més esmentats per usar el transport privat (i no un mitjà de transport públic) són la major llibertat (22,1%) i la facilitat per aparcar en destí (22,1%). Un 18,9% també afirmen anar amb vehicle privat perquè el porten.

Figura 74. Motius per què utilitza el vehicle privat (usuaris que només utilitzen el vehicle privat)



Valoració de mesures de mobilitat

La majoria dels treballadors enquestats està d'acord en que l'administració pública ha de dur a terme actuacions per potenciar la utilització del transport públic, la bicicleta i els desplaçaments a peu (la valoració mitjana dels enquestats respecte a aquesta pregunta ha estat de 8, en una escala d'1 a 10).

Però per altra banda no consideren necessari implantar restriccions a la circulació i l'aparcament per part de l'administració pública a les ciutats. La valoració d'aquesta pregunta ha estat de 4,4 en una escala d'1 a 10.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS

- Tenint en compte tots els desplaçaments realitzats pels treballadors enquestats, gairebé el 60% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.
- En la mobilitat interna dels treballadors enquestats al municipi, la major part dels desplaçaments (50,7%) es realitzen en transport privat, el 42,7% a peu, un percentatge minoritari en bicicleta (4,4%) o en transport públic (2,2%).
- En la mobilitat de connexió hi ha una total predominança del vehicle privat (78% dels desplaçaments generats). Un 11,5% dels desplaçaments es fan a peu, un 6% en transport públic i un 4,5% en bicicleta.
- En els desplaçaments atrets a Salou, els principals municipis des d'on es desplacen els treballadors són Tarragona, Reus, Cambrils i Vilaseca.
- Respecte als fluxos interns del treballadors, la majoria de desplaçaments dels enquestats es produeixen amb origen i destí al centre (16,9%), seguits dels desplaçaments cap al centre des de Barenys (14,3%).
- Majoritàriament l'aparcament es realitza en zones d'aparcament lliure (45%), però es destaca un 20% que estaciona en zona blava.
- Els treballadors triguen un mitjà de 8 minuts en aparcar i de 5 minuts en desplaçar-se des d'on aparquen fins al seu destí.
- La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels treballadors a Salou és de 16 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments interns són els de menor durada (s'associen a la mobilitat de més proximitat). Els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) són els que s'hi dedica més temps.
- Els enquestats atorguen el major índex de satisfacció a anar en cotxe com conductor, seguit per l'anar a peu, mentre que el transport públic obté la menor valoració en quant a satisfacció.
- Els motius més esmentats per usar el transport privat (i no un mitjà de transport públic) són la major llibertat (22,1%) i la facilitat per aparcar en destí (22,1%).

2.2.3. Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou

Per realitzar una anàlisi global de la mobilitat dels turistes al municipi de Salou es va realitzar una enquesta a peu de carrer durant el mes d'agost 2018, amb col·laboració de l' Observatori de Turisme, del Parc Científic i Tecnològic de Turisme i Oci de Catalunya. L'enquesta tenia com a objectiu analitzar les pautes de mobilitat dels turistes al municipi.

El qüestionari va ser preparat per l'AMT de Camp de Tarragona. Les preguntes d'aquesta enquesta van orientades als desplaçaments realitzats el dia anterior.

Es van enquestar un total de 443 turistes, ponderant el nombre d'enquestes per nacionalitat d'acord amb l'afluència total coneguda al municipi.

2.2.3.1. Tipologia d'enquestat

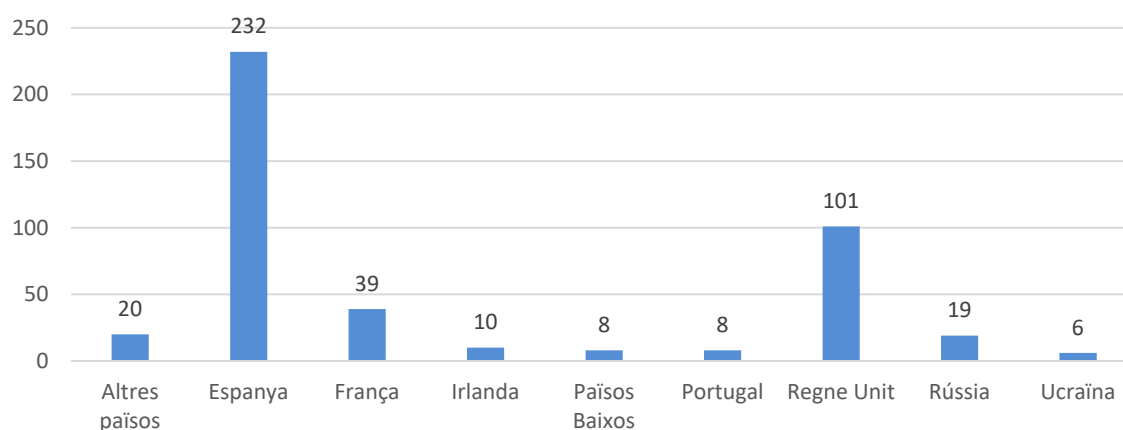
La majoria de turistes enquestats han estat dones i la franja d'edat més representada és la d'entre 30 i 64 anys.

Taula 28. Gènere i edat dels turistes enquestats, 2018

Edat	Home	%	Dona	%
16-29 anys	27	13,3%	41	17,1%
30-64 anys	160	78,8%	177	73,7%
Més de 65 anys	16	7,9%	22	9,2%
Total	203	100,0%	240	100,0%

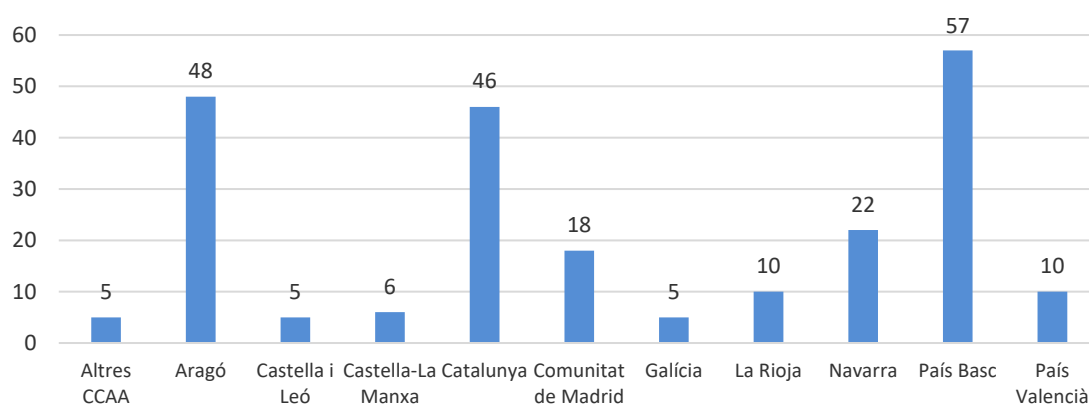
Entre els turistes enquestats que provenen de fora d'Espanya, destaquen en nombre els del Regne Unit (22,8%), França (8,8%) i Rússia (4,3%).

Figura 75. Procedència dels turistes enquestats per països, 2018



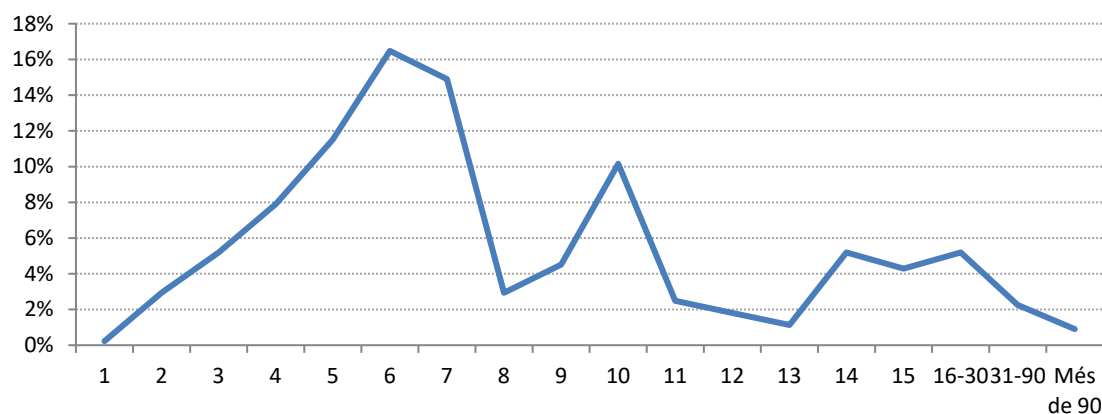
Entre els turistes nacionals enquestats hi ha un major nombre provinents del País Basc i Aragó (24,6% i 20,7%, respectivament), seguit per turistes catalans (19,8%).

Figura 76.Procedència dels turistes espanyols enquestats per CCAA, 2018



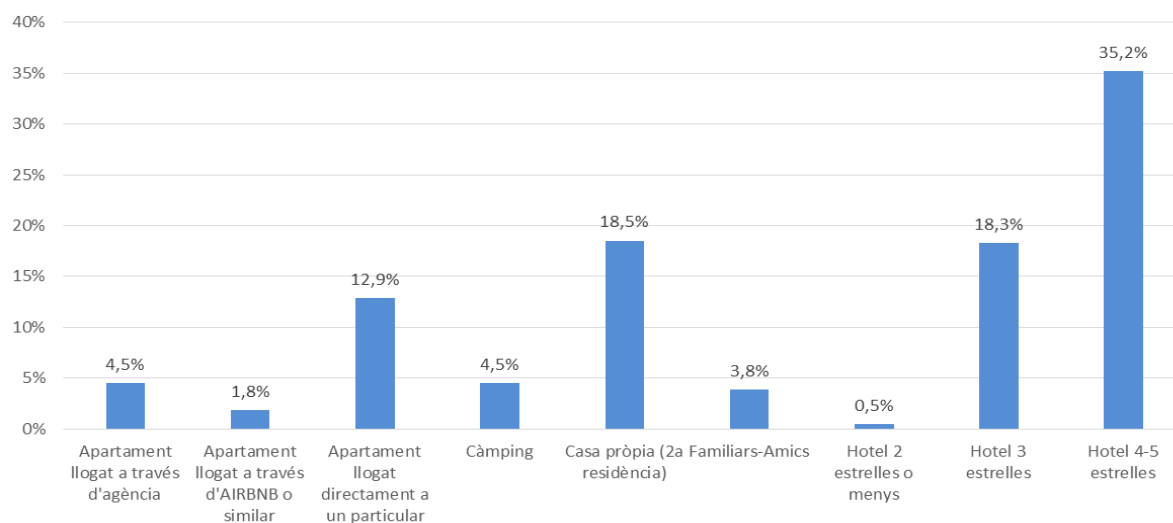
La majoria de turistes enquestats s'allotgen entre 5 i 7 nits a Salou, i la mitjana de nits d'allotjament dels turistes enquestats a Salou es de 11 nits.

Figura 77.Nombre de nits que s'allotgen el turistes enquestats, 2018



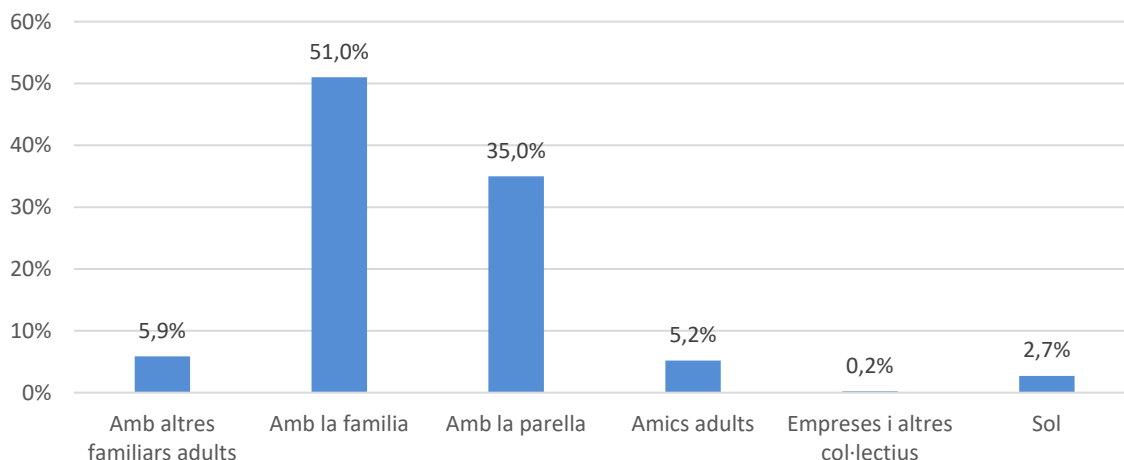
Entre els turistes enquestats, la majoria s'allotja en hotels (54%). El 22,3% s'allotja en cases (casa pròpia - 2a residència o casa de familiars o amics), una altra part important (19,2%) s'allotgen en apartaments llogats i la resta en càmpings (4,5%).

Figura 78.Tipus d'allotjament dels turistes enquestats, 2018



La majoria de turistes enquestats arriben a Salou amb la família (51%) o amb la parella (35%).

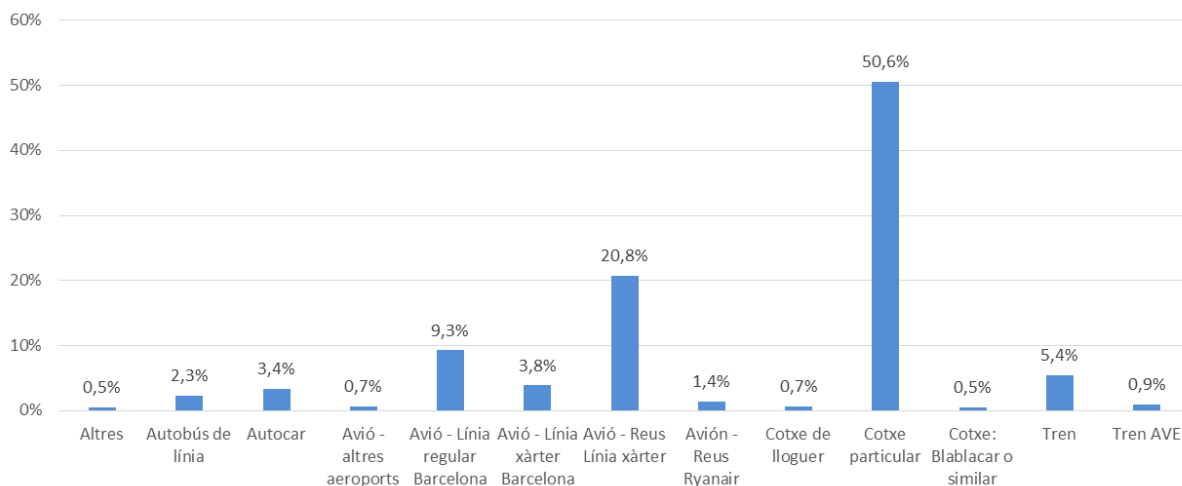
Figura 79. Amb qui venen els turistes enquestats, 2018



2.2.3.2. El modes de transport

La mitat dels turistes enquestats a Salou van arribar a la localitat en cotxe particular. Aquesta dada és important per posar en context les dades dels desplaçaments realitzats pels turistes en funció del mitjà de desplaçament.

Figura 80. Mitjà de transport utilitzat per arribar a Salou dels turistes enquestats, 2018



El 88,9% dels enquestats va sortir del seu lloc d'allotjament el dia anterior a la realització de l'enquesta. Del 11,15% restant que no va sortir de l'allotjament, les principals raons que esgrimeixen són:

Taula 29.Motiu per no sortir de l'allotjament el dia anterior a l'enquesta, 2018

Motiu	%
Malaltia o indisposició	8,2%
No calia/no va voler sortir	14,3%
Tinc tot el que necessito al lloc on m'allotjo	40,8%
Estaven cansats	4,1%
Anava a visitar un familiar	2,0%
Van arribar ahir	18,4%
Mal temps	8,2%
No ho sap	4,1%

S'han analitzat els desplaçaments (mode, motiu, temps, etc.) dels enquestats que sí es van desplaçar el dia anterior a l'enquesta.

En la mobilitat interna del turistes hi ha una total predominança dels desplaçaments a peu (93,1%). Un 3,5% dels desplaçaments es fan en transport públic, un 2,5% en transport privat i un 0,9% es fan en bicicleta.

En la mobilitat de connexió dels turistes al municipi, la major part dels desplaçaments (56,5%) es realitzen en transport públic, el 32,8% en transport privat, el 8,8% es realitzen a peu, i un percentatge minoritari en bicicleta (1,9%).

La mobilitat externa es considera de poca rellevància, degut al baix volum que representa i la seva influència fora del territori municipal.

Figura 81.Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

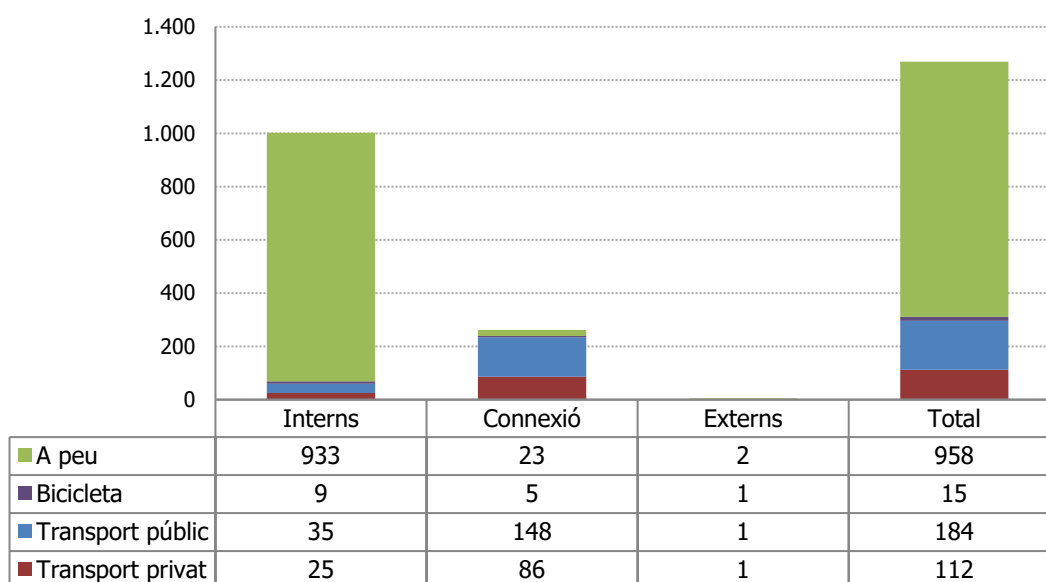
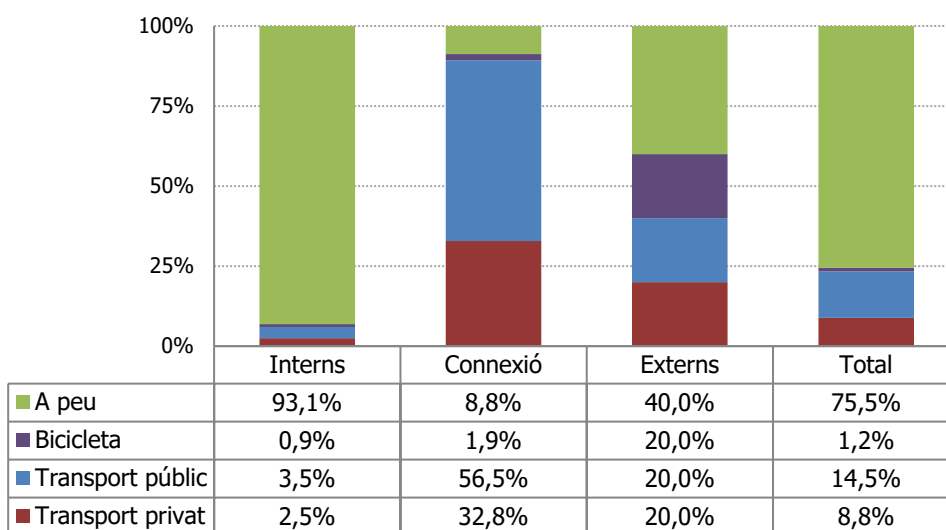


Figura 82. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



Per al total de desplaçaments realitzats pels enquestats, **l'ocupació mitjana dels vehicles és de 3,13**. Per als desplaçaments de connexió l'ocupació mitjana dels vehicles és 2,97, i de 3,58 per als desplaçaments interns. A causa de la seva escassa representativitat no s'ha desglossat aquesta dada per als desplaçaments externs.

Els desplaçaments externs no s'analitzaran en detall en els següents apartats, ja que aporten informació de poca utilitat a l'anàlisi en curs.

Multimodalitat

Un desplaçament es pot realitzar utilitzant un o diversos modes de transport. Els desplaçaments unimodals són aquells en els que només s'utilitza un mitjà de transport, mentre que els multimodals són aquells en els que se n'utilitza més d'un. Fins ara la descripció dels desplaçaments s'ha realitzat a partir del mode de transport principal, però també és possible fer-ho des del punt de vista de la multimodalitat.

El 99,4% dels desplaçaments dels turistes enquestats són unimodals, mentre que en els multimodals el canvi més habitual és realitzar el primer desplaçament a peu i un altre desplaçament en autobús.

La majoria de desplaçaments dels turistes enquestats van estar d'una única parada, sense parades intermèdies.

Taula 30. Nombre de parades al desplaçament

	Sense parades	1 parada	2 parades	3 parades
Interns	92,5%	7,1%	0,3%	0,1%
Connexió	95,4%	4,2%	0,4%	0,0%
Total	93,1%	6,5%	0,3%	0,1%

Mode de transport segons segments de turistes

Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat interna del turistes:

En relació al sexe i l'edat,

- L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones i homes d'entre 30 i 64 anys.
- La bicicleta és utilitzada per turistes homes entre 15 i 29 anys.
- El major percentatge d'utilització del vehicle privat és d'homes entre 30 i 64 anys, seguit de les dones de la mateixa franja d'edat.

En relació a la procedència dels turistes,

- Els turistes del Regne Unit són els que més utilitzen el transport públic per realitzar aquestes desplaçaments interns, seguit dels turistes de la Comunitat de Madrid i el País Basc.
- Els que més utilitzen la bicicleta per realitzar desplaçaments interns són el turistes de Navarra.
- Entre els turistes de fora de Espanya, el francesos són els que utilitzen més el transport privat.

Figura 83.Desplaçaments interns per mode de transport segons gènere i edat

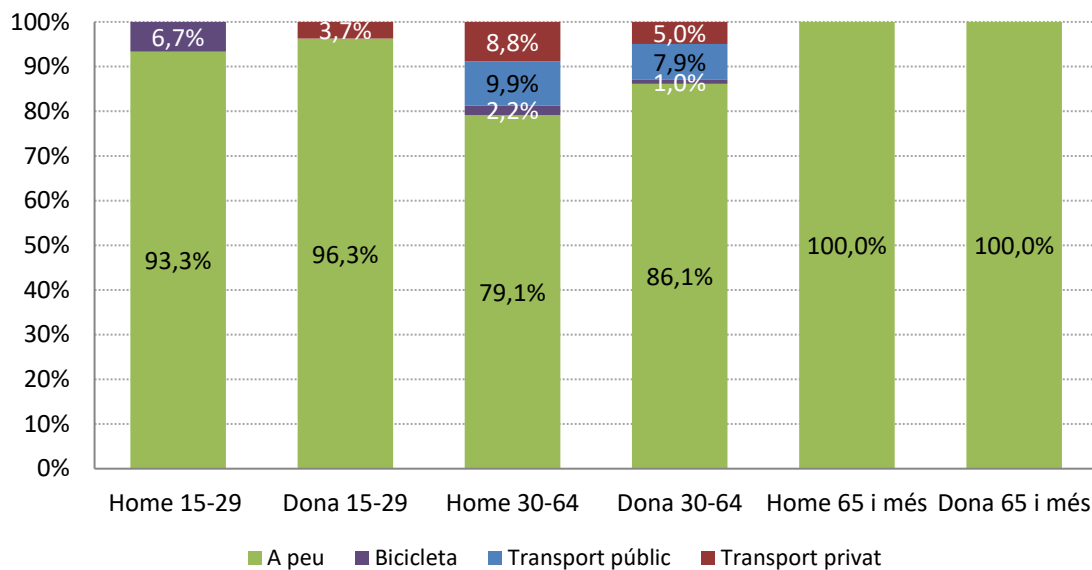
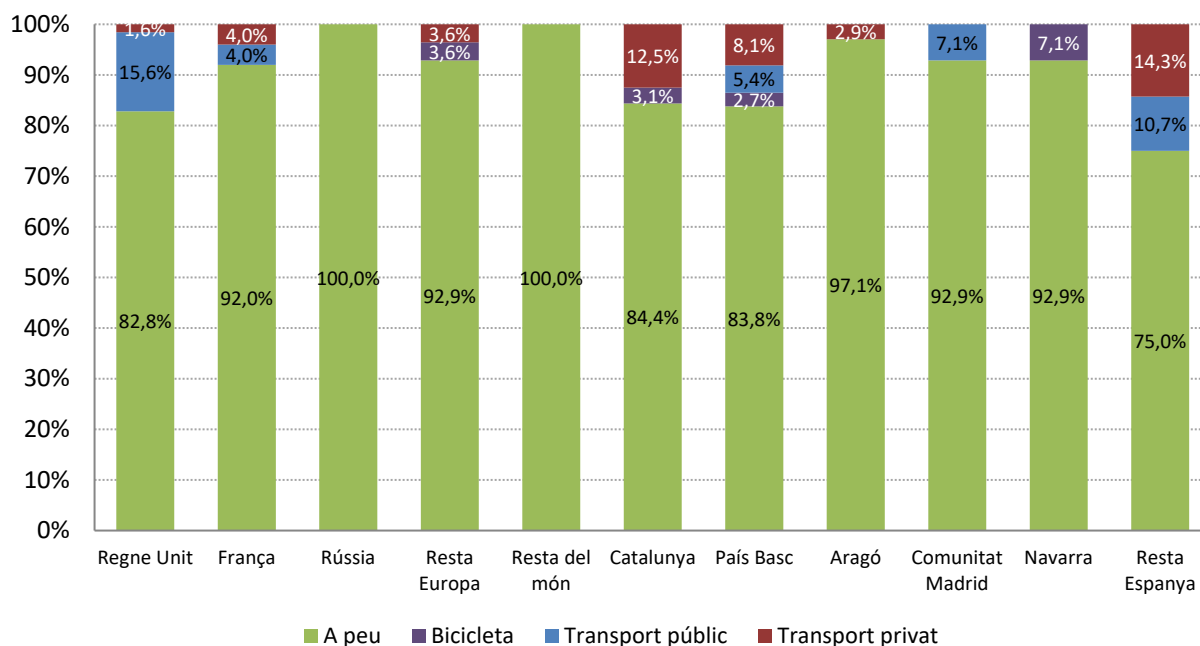


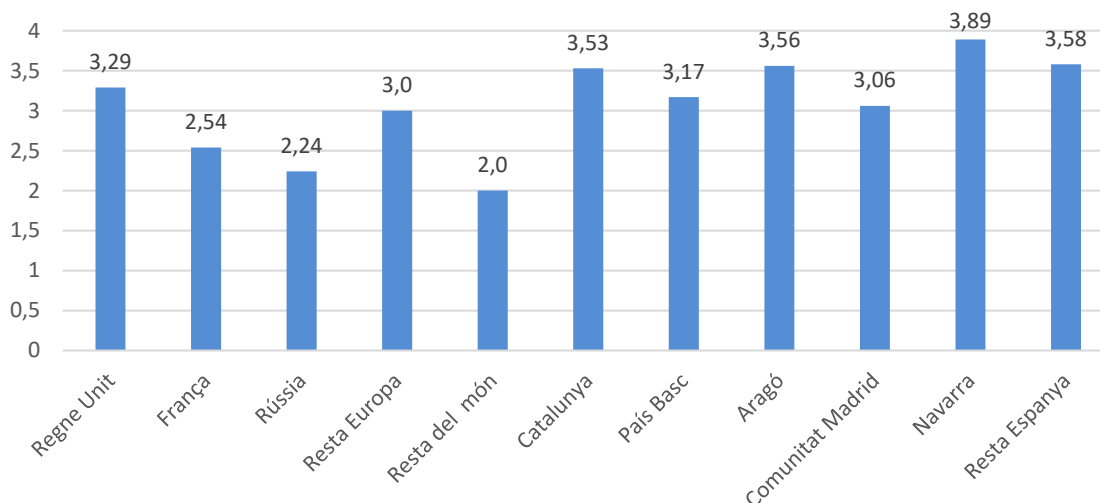
Figura 84.Desplaçaments interns per mode de transport segons procedència enquestat



2.2.3.3. Rati de desplaçaments/dia

De mitjana, cada turista enquestat a Salou realitza 3,22 desplaçaments al dia. Si es classifica el rati segons la procedència dels turistes enquestats, s’observa que els turistes de Navarra són els que realitzen més desplaçaments al dia (3,89), seguit dels turistes de Aragó i Catalunya (3,56 i 3,53, respectivament). Els turistes de Rússia són els que tenen la ràtio més baixa.

Figura 85.Rati de desplaçaments segons procedència dels turistes enquestats

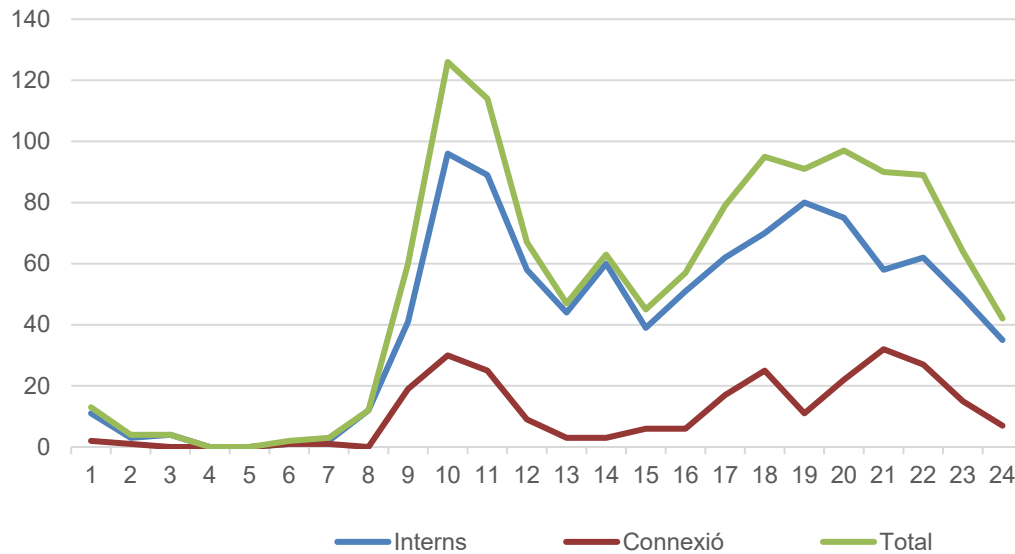


2.2.3.4. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments dels turistes a Salou mostra diferències en els períodes punta entre desplaçaments interns i de connexió:

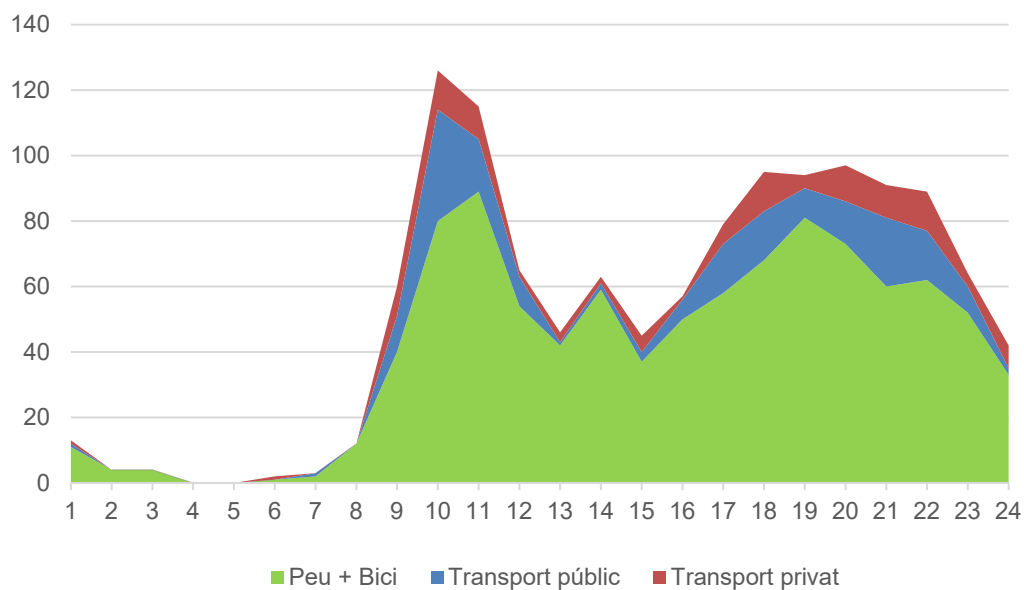
- En els desplaçaments interns hi ha dues puntes màximes. Una es produeix en horari de matí. Entre les 10 i les 13h es produeixen el 24,3% dels desplaçaments (punta horària entre 10 i 11h). En horari de tarda es detecta una altra punta entre les 18 i les 20h, amb el 22,5% del total diari.
- En els desplaçaments de connexió la punta més significativa és en horari de matí, de 9 a 12h (28,3%, punta horària entre 10 i 11h). L'altra punta es concentra a la nit, es localitza de 21 a 23h, i és del 22,5%.

Figura 86. Distribució horària dels desplaçaments diaris segons el tipus de desplaçament



Aquesta distribució està condicionada pel motiu del desplaçament i pel tipus de mode de transport.

Figura 87. Distribució horària dels desplaçaments diaris el mode de transport (desplaçaments totals)



La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels turistes a Salou és de 20 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments interns són els de menor durada. Els desplaçaments interns en modes no motoritzats (tant interns com de connexió) són en els que s'hi dedica més temps.

Taula 31. Durada dels desplaçaments segons mode de transport i tipus de desplaçament (minuts)

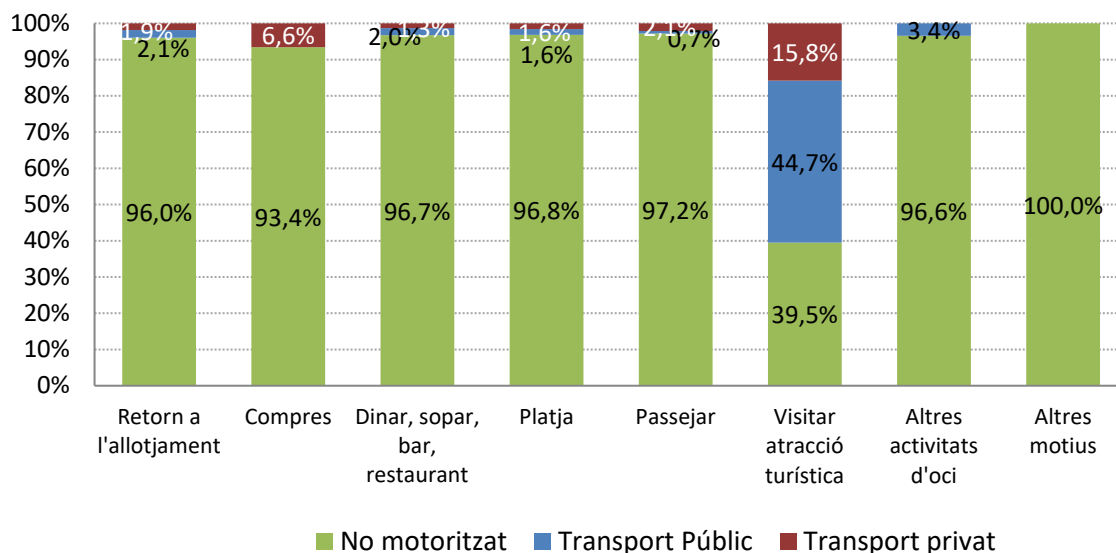
Durada del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Interns	Connexió	Totals
No motoritzat	16,8	34,8	17,5
Transport públic	16,5	28,2	26,0
Transport privat	15,2	34,1	30,1
Mitjana total	16,8	30,8	19,8

2.2.3.5. Motiu del desplaçament

El 37,7% dels desplaçaments interns dels turistes a Salou es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 19% per anar a la platja, el 15,3% per sortir a dinar, sopar, anar al bar o restaurant, i el 14,3% per sortir a passejar (sense destinació fixa).

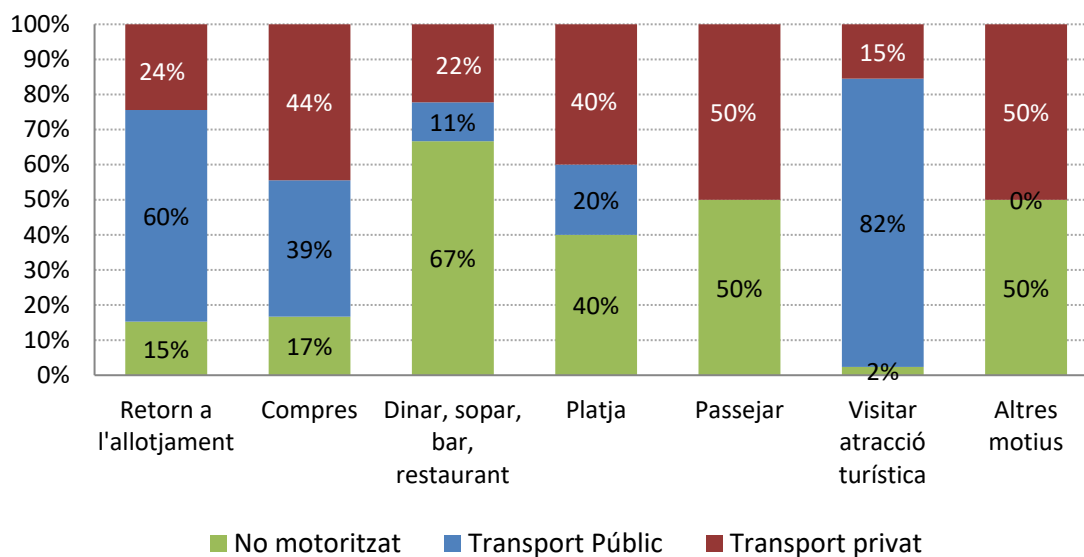
La majoria de desplaçaments amb motiu de visitar alguna atracció turística (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.) es realitzen en transport públic, mentre que per la resta de motius es solen desplaçar a peu.

Figura 88. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments interns)



El 50,2% dels desplaçaments de connexió dels turistes a Salou es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 32,2% per visitar atraccions turístiques (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.), i el 6,9% per anar de compres. La major part dels desplaçaments es realitzen en transport públic (autobús urbà o autobús d'excursions).

Figura 89. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments de connexió)



2.2.3.6. Anàlisi de fluxos de mobilitat turística

A partir de l'enquesta es poden conèixer les principals relacions turístiques del municipi amb el seu entorn. L'anàlisi de les relacions entre municipis es basarà en dades de treball de camp en l'àmbit del PMUS i en el coneixement dels responsables municipals.

En els desplaçaments generats a Salou, els principals municipis on es desplacen els turistes, són:

- El 22,1% tenen com destinació Tarragona.
- El 20,5% cap a Port Aventura.
- El 15,6% cap a Reus, i el 13,9% cap a Cambrils.

En funció del mitjà de desplaçament:

- La majoria de aquests desplaçaments cap a Tarragona i Port Aventura es realitzen en transport públic.
- Molts dels desplaçaments cap a Cambrils es realitzen en modes no motoritzats.

Figura 90. Principals municipis destí de desplaçaments dels turistes generats a Salou (%)

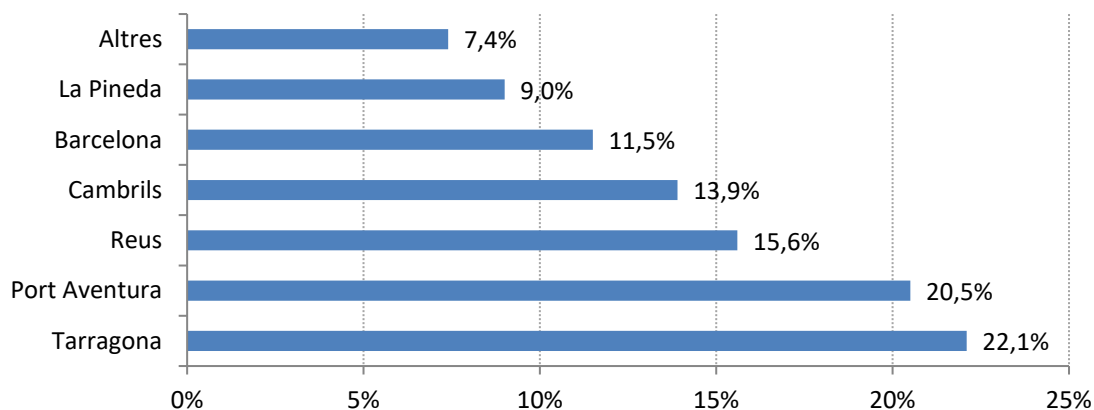
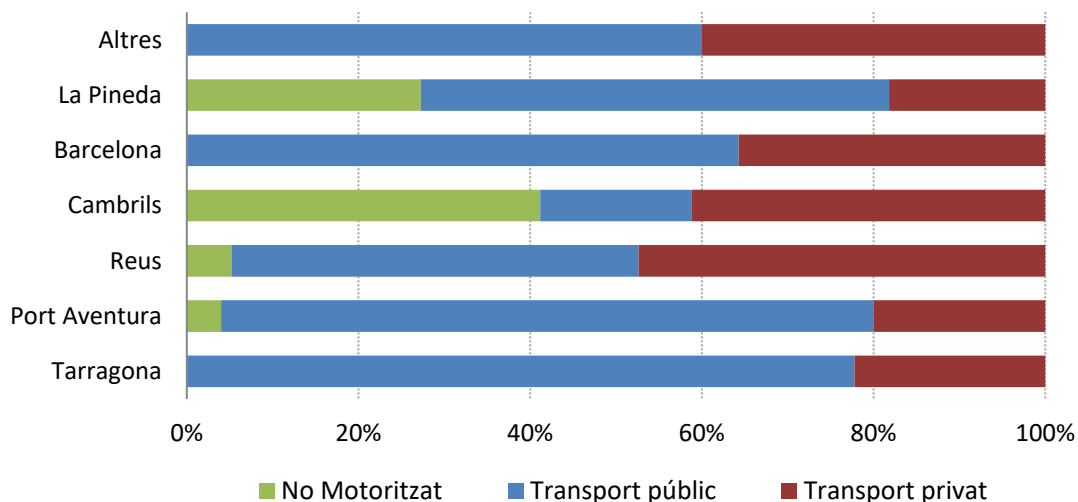


Figura 91. Distribució modal dels desplaçaments dels turistes als principals destins de connexió (%)



En els desplaçaments atrets a Salou, els principals municipis des d'on es desplacen els turistes a Salou, són:

- El 33,6% tenen com origen Port Aventura.
- El 18,6% des de Tarragona.
- El 13,6% des de Reus, i el 10,7% des de Cambrils.

En funció del mitjà de desplaçament:

- La majoria de aquests desplaçaments des de Tarragona i Port Aventura es realitzen en transport públic.
- La mitat dels desplaçaments a Reus es realitzen en transport privat i l'altra mitat en transport públic.

Figura 92. Municipis d'origen dels turistes dels principals desplaçaments dels atrets a Salou (%)

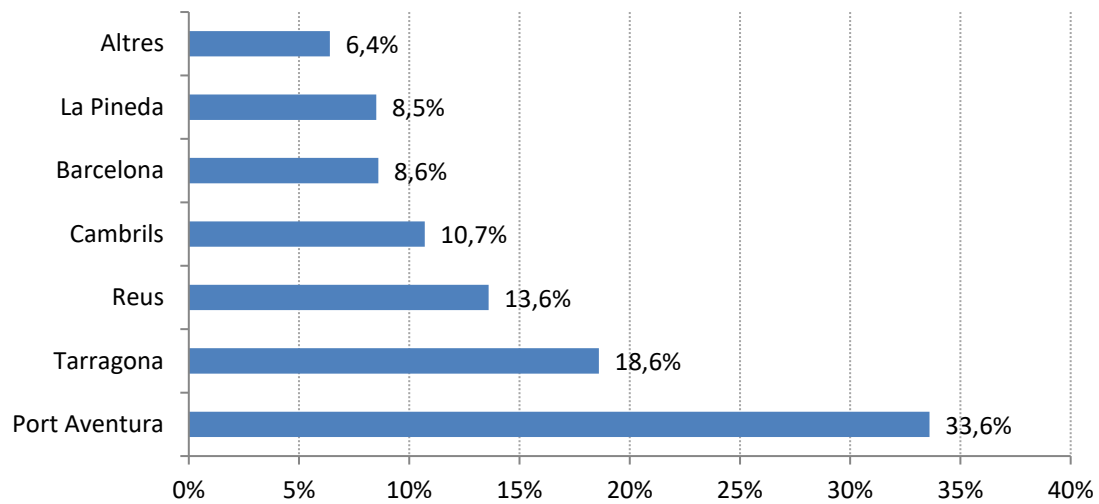
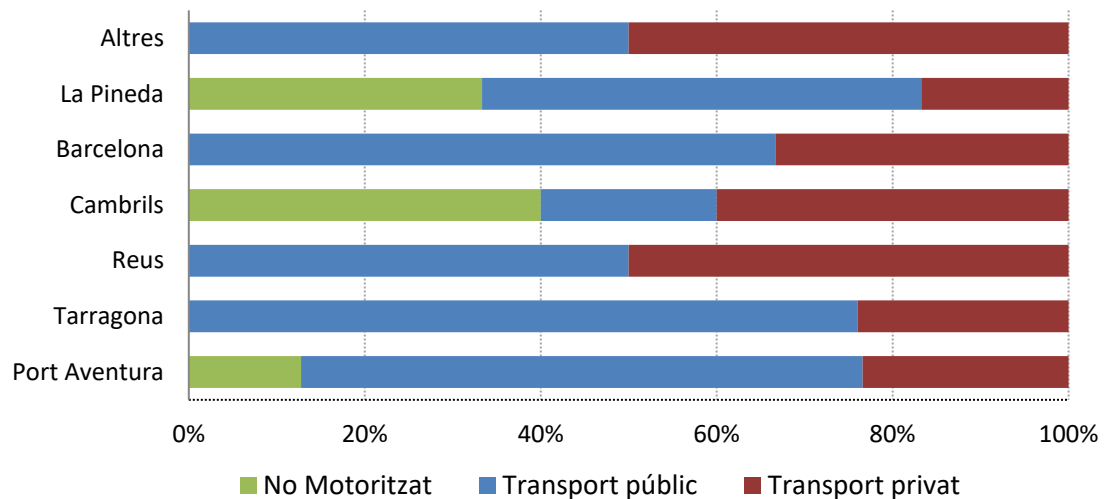


Figura 93. Distribució modal dels desplaçaments dels principals orígens de connexió dels turistes a Salou (%)



S'han analitzat les eleccions d'aparcament dels turistes enquestats a Salou. Es destaca l'equilibri entre aparcament en zones de pagament i zones lliures.

Taula 32. Tipus d'aparcament en destí segons tipologia desplaçament (%)

	No Pagament	Pagament
Desplaçaments interns	51,4%	48,6%
Desplaçaments de connexió	38,6%	61,4%
Total desplaçaments	42,1%	57,9%

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT DE LES TURISTES ENQUESTATS

- Els 443 turistes enquestats al municipi de Salou han realitzat 1.269 desplaçaments, dels que el 79,0% han estat interns, el 20,6% de connexió i 0,4% externs.
- La mitjana és de 3,22 desplaçaments per turista i dia.
- Els desplaçaments interns dels turistes són majoritàriament en modes no motoritzats (93,1% a peu i 0,9% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 2,5% i el transport públic, del 3,5%.
- Els desplaçaments de connexió de turistes es realitzen el 56,5% en transport públic, un 32,8% en transport privat i un 8,8% es realitzen a peu. Només un 1,9% es realitzen en bicicleta.
- La durada mitjana declarada dels desplaçaments és de 20 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments en modes no motoritzats (tant interns com de connexió) són als que s'hi dedica més temps.
- Els principals municipis/centres d'atracció on es desplacen els turistes des de Salou són Tarragona (22,1%), Port Aventura (20,5%), Reus (15,6%) i Cambrils (13,9%).
- El 37,7% dels desplaçaments interns es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 19% per anar a la platja, el 15,3% per sortir a dinar, sopar, anar al bar o restaurant, i el 14,3% per sortir a passejar.
- El 50,2% dels desplaçaments de connexió es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 32,2% per visitar atraccions turístiques (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.), i el 6,9% per anar de compres.
- La majoria de desplaçaments amb motiu de visitar alguna atracció turística (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.) es realitzen en transport públic.
- En els desplaçaments interns hi ha dues puntes horàries màximes. Una es produeix en horari de matí, entre les 10 i les 13h, i es produeixen el 24,3% dels desplaçaments (punta horària entre 10 i 11h). En horari de tarda es detecta una altra punta entre les 18 i les 20h, amb el 22,5% del total diari.
- En els desplaçaments de connexió la punta més significativa és en horari de matí, de 9 a 12h (28,3%, punta horària entre 10 i 11h). L'altra punta es concentra a la nit, es localitza de 21 a 23h, i és del 22,5%.

2.2.4. Mobilitat global en escenari d'estiu i tardor

D'acord amb els resultats de les enquestes realitzades, i coneixent l'atracció del municipi de Salou i la composició poblacional en la situació d'estiu (màxima demanda turística) i tardor (demanda residencial i baixa demanda turística), es componen els escenaris de mobilitat actual.

L'ajuntament de Salou compta amb una estimació de les persones que hi ha a Salou per mesos calculada amb els consums d'aigua i brossa. D'acord amb aquesta estimació la població real el mes d'agost és de prop de 180.000 persones. Aquesta dada, però no permetria diferenciar entre residents i no residents, turistes i segones residències, dada necessària ja que els patrons de mobilitat són diferents per cada col·lectiu.

Per tant en l'àmbit del PMUS s'ha realitzat un càlcul de la població en el mes d'agost tenint en compte:

- **Nombre de turistes** a Salou amb dades de l'Observatori del Parc Científic i Tecnològic de Turisme i Oci del nombre d'arribades (inclou Hotels, càmpings, apartaments associats i establiments de turisme rural) i la mitjana d'estada d'un turista a Salou. Permet estimar un volum d'aproximadament 52.000 turistes diaris.
- **Població resident i estacional**, dades d'IDESCAT del cens de població i habitatge, nombre d'habitatges de segona residència a Salou (amb una projecció a la situació de l'any 2017), la mitjana d'habitants per habitatge, estimacions de població ETCA i padró d'habitants de Salou. S'estima una presència de prop de 20.000 residents i 48.000 estacionals.

Amb el càlcul realitzat s'obté una població real el mes d'agost de prop de 120.000 persones. El marge d'error en relació a l'estimació de consums es pot deure a apartaments turístics no regulats, que no es contemplen en les dades de l'Observatori. Tot i així les dades resultants dels escenaris de mobilitat d'estiu i tardor s'han contrastat amb les aranyes de trànsit de vehicles i de mobilitat a peu, amb resultats correctes.

2.2.4.1. Mobilitat en dia feiner a l'estiu

Globalment, les enquestes realitzades aplicades a la població estimada, indiquen que es realitzen a l'estiu a Salou, un total de 428.800 desplaçaments:

- Més de 227.000 desplaçaments diaris a peu i 7.500 en bicicleta.
- Quasi 161.500 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).
- 32.800 viatges en transport públic.

En relació a la mobilitat interna:

- La major part dels desplaçaments (més del 80%) es realitzen a peu, i un 2% en bicicleta. Els turistes tenen una mobilitat més associada a modes no motoritzats (93% a peu i 0,9% en bicicleta).

- La mobilitat en vehicle privat és del 16%, amb una major motorització dels residents (29%) que dels turistes (2,5%).
- El 2,1% dels desplaçaments es realitzen en transport públic.

En la mobilitat de connexió:

- La dependència del vehicle privat s'incrementa (73% dels desplaçaments). El 86% dels desplaçaments de residents es realitzen en vehicle privat, mentre que els turistes només en realitzen el 33%.
- L'ús del transport públic també és superior (17%), amb un ús molt significatiu per part dels turistes (56% dels seus desplaçaments de connexió, incloent autobusos d'excursions privades), i molt inferior per part dels residents (no arriba al 3%).

Figura 94. Nombre mitjà de desplaçaments diaris a l'estiu per grups enquestats

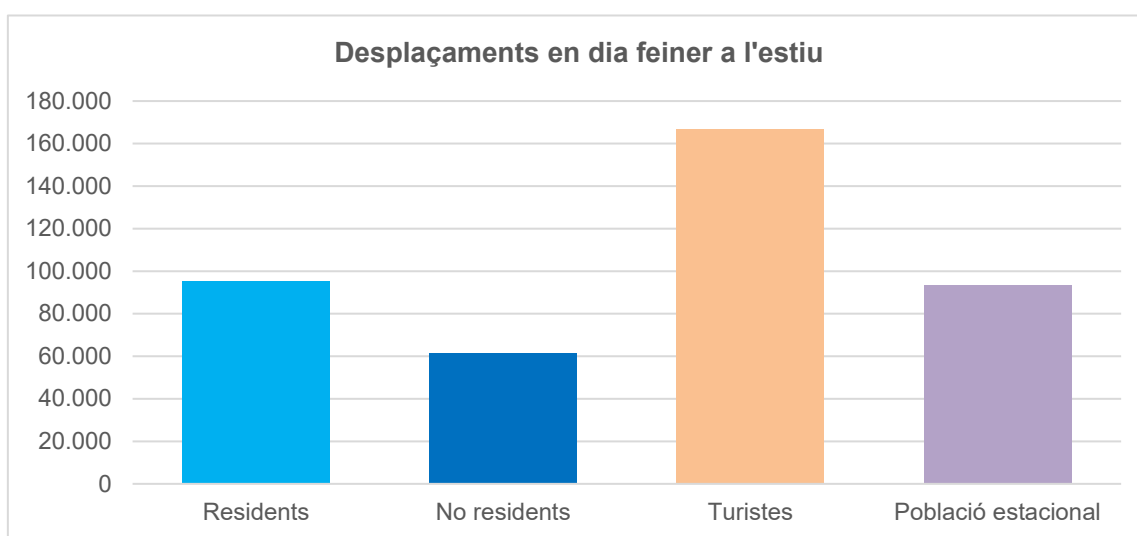


Figura 95. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a l'estiu (n.)

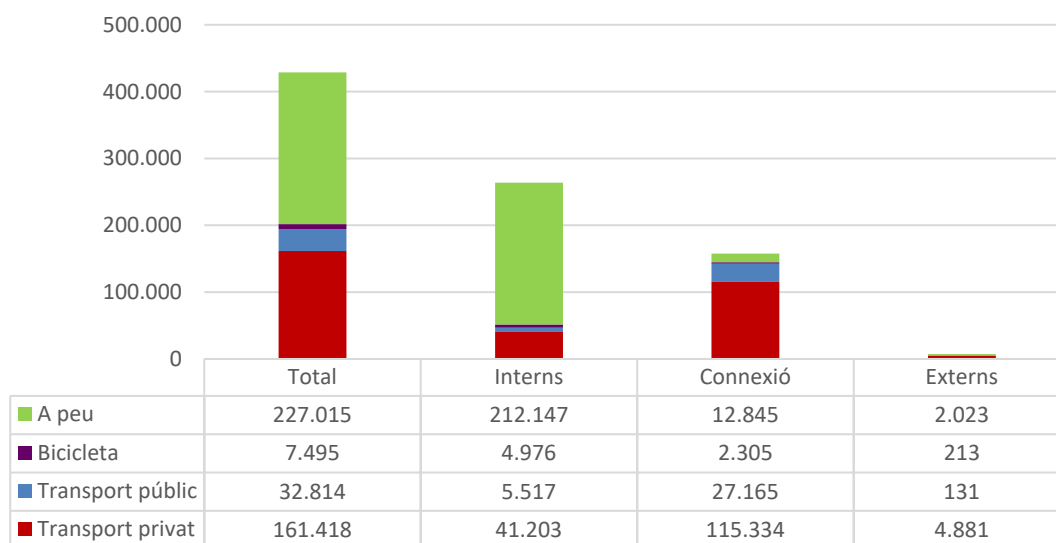
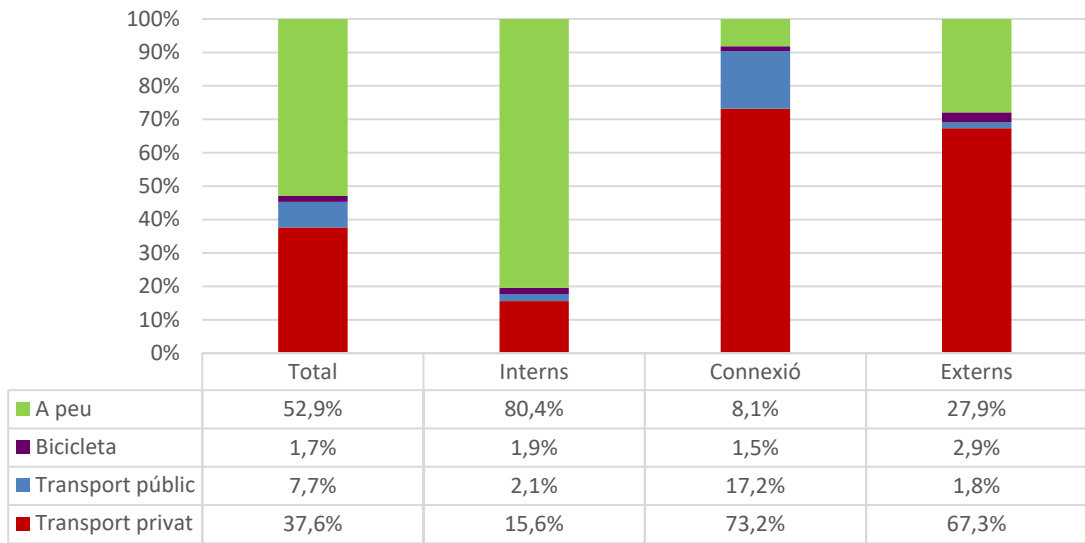


Figura 96. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a l'estiu (%)



Taula 33. Síntesi de desplaçaments de residents i no residents, situació ESTIU

CATEGORIA	TOTAL	RESIDENTS	NO RESIDENTS*	RESIDENTS (%)	CATEGORIA	TOTAL	RESIDENTS (%)	MODALITATS		
								A peu + bici	Transport públic Vehicle Privat	
DESPLAÇAMENTS DIARIS FEINER	428.741	RESIDENTS	95.268	22,2%	Interns	58.515	61,4%	A peu + bici	41.335	70,6%
								Transport públic	403	0,7%
								Vehicle Privat	16.777	28,7%
					Connexió	30.530	32,0%	A peu + bici	3.534	11,6%
								Transport públic	794	2,6%
								Vehicle Privat	26.202	85,8%
		Externs	6.223	6,5%	A peu + bici	1.739	27,9%			
					Transport públic	0	0,0%			
					Vehicle Privat	4.484	72,1%			
		NO RESIDENTS*	333.473	77,8%	Interns	205.328	61,6%	A peu + bici	175.788	85,6%
								Transport públic	5.114	2,5%
								Vehicle Privat	24.426	11,9%
Connexió	127.120				38,1%	A peu + bici	11.617	9,1%		
						Transport públic	26.371	20,7%		
						Vehicle Privat	89.132	70,1%		
Externs	1.025	0,3%	A peu + bici	497	48,5%					
			Transport públic	131	12,8%					
			Vehicle Privat	397	38,7%					
DESPLAÇAMENTS DIARIS	428.741	RESIDENTS	95.268	22,2%	A peu + bici	46.608	48,9%			
						Transport públic	1.197	1,3%		
						Vehicle Privat	47.463	49,8%		

		NO RESIDENTS	333.473	77,8%	A peu + bici	187.902	56,3%
					Transport públic	31.617	9,5%
					Vehicle Privat	113.955	34,2%

DESPLAÇAMENTS	428.741	Interns	263.843	61,5%	A peu + bici	217.123	82,3%
					Transport públic	5.517	2,1%
					Vehicle Privat	41.203	15,6%
		Connexió	157.650	36,8%	A peu + bici	15.151	9,6%
					Transport públic	27.165	17,2%
					Vehicle Privat	115.334	73,2%
		Externs	7.248	1,7%	A peu + bici	2.236	30,9%
					Transport públic	131	1,8%
					Vehicle Privat	4.881	67,3%

DESPLAÇAMENTS	428.741	A peu + bici	234.510	54,7%	Interns	217.123	92,6%
					Connexió	15.151	6,5%
					Externs	2.236	1,0%
		Transport Públic	32.814	7,7%	Interns	5.517	16,8%
					Connexió	27.165	82,8%
					Externs	131	0,4%
		Transport privat	161.418	37,6%	Interns	41.203	25,5%
					Connexió	115.334	71,5%
					Externs	4.881	3,0%

Font dades de mobilitat de residents: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner a Salou (2018), Ajuntament de Salou.

Font no residents*: EMQ 2006 (desplaçaments atrets des d'altres municipis) , Enquesta a treballadors a Salou i Enquesta Turística a Salou (2018)

2.2.4.2. Mobilitat en dia feiner a la tardor

A la tardor, fora de l'època més turística, la mobilitat és principalment de residents a Salou i no residents atrets per motius de feina i/o estudi. També existeix una població estacional que es manté (no censats però a la pràctica residents a Salou durant períodes de temps; segones vivendes).

El nombre de desplaçaments registrats són al voltant d'una tercera part respecte l'època d'estiu (161.000 diaris), amb una distribució modal molt diferent. La dependència del vehicle privat és molt superior, condicionat per les eleccions de transport que realitzen els residents.

Diàriament es registren:

- 88.000 desplaçaments en vehicle privat
- 64.000 a peu

- 5.500 en transport públic

En la mobilitat interna la major part dels desplaçaments es realitzen a peu (69%) i en bicicleta (3%), però un percentatge important en vehicle privat (27%). L'ús del transport públic no arriba a l'1%.

En els desplaçaments de connexió el 84% es realitzen en vehicle privat, un 7% en transport públic, i el restant 9% en modes no motoritzats.

Figura 97. Nombre mitjà de desplaçaments diaris a la tardor per grups enquestats

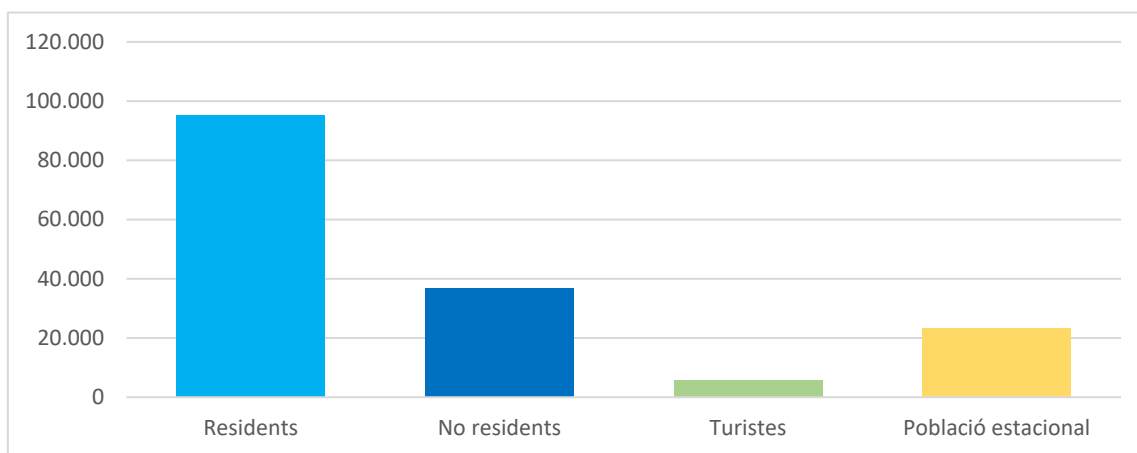


Figura 98. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a la tardor (n.)

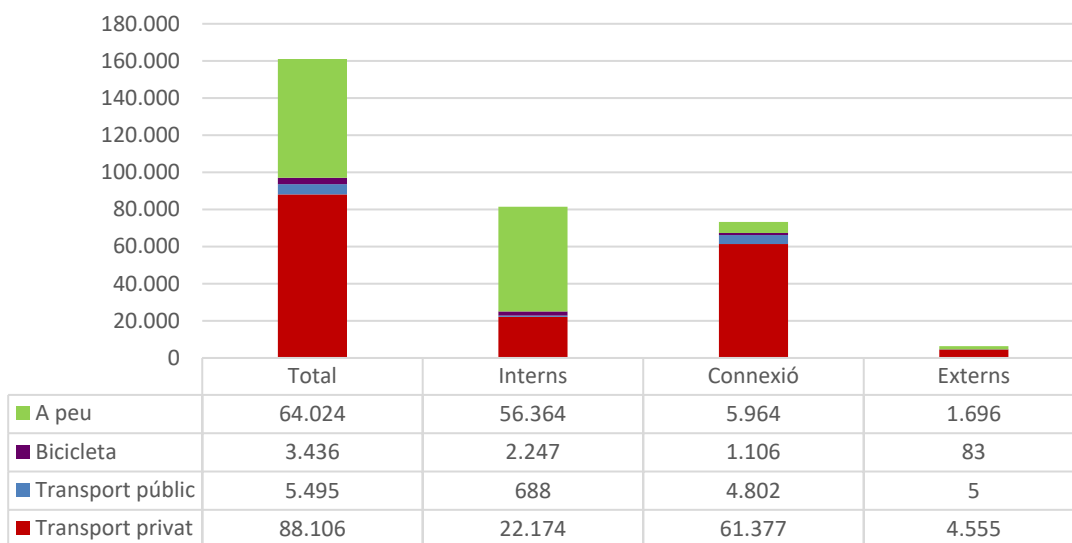
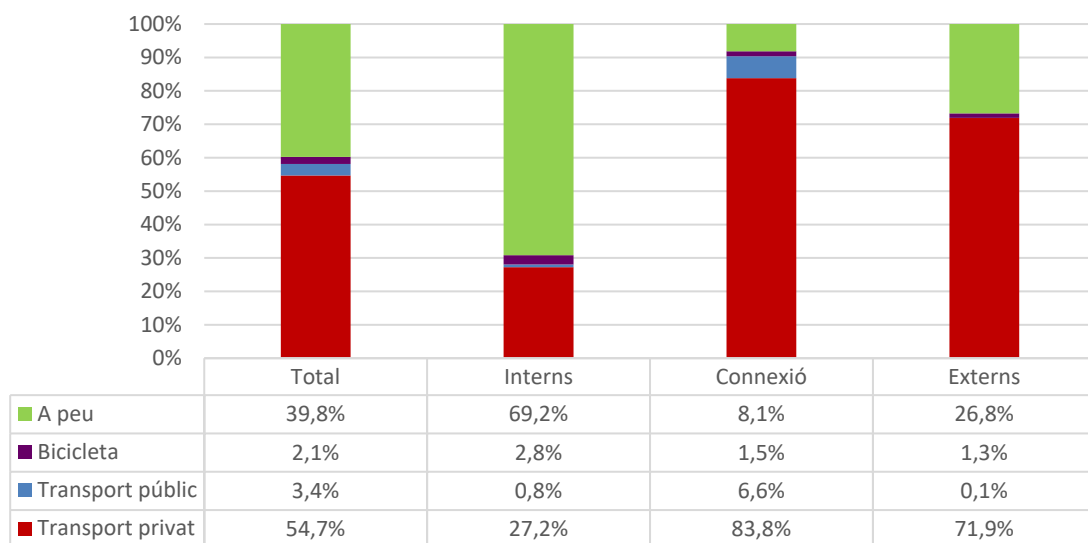


Figura 99. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a la tardor (%)



Taula 34. Síntesi de desplaçaments de residents i no residents, situació TARDOR

CATEGORIA	TOTAL	RESIDENTS	NO RESIDENTS*	RESIDENTS (%)	NO RESIDENTS (%)	CATEGORIA	TOTAL	RESIDENTS (%)	NO RESIDENTS (%)	RESIDENTS		NO RESIDENTS				
										A peu + bici	Transport públic	Vehicle Privat	A peu + bici	Transport públic	Vehicle Privat	
DESPLAÇAMENTS DIS FEINER	161.060	95.268		59,2%	Connexió	30.530	32,0%	61,4%	6,5%	A peu + bici	41.335	70,6%	Transport públic	403	0,7%	
										Vehicle Privat	16.777	28,7%	A peu + bici	3.534	11,6%	
										Transport públic	794	2,6%	Transport públic	0	0,0%	
										Vehicle Privat	26.202	85,8%	Vehicle Privat	4.484	72,1%	
										Externs	6.223	6,5%	A peu + bici	1.739	27,9%	
										Interns	58.515	61,4%	Transport públic	285	1,2%	
		65.792	40,8%	Connexió	42.719	64,9%	115	0,2%	34,9%	0,2%	A peu + bici	17.276	75,2%	A peu + bici	39	34,3%
											Transport públic	285	1,2%	Transport públic	5	3,9%
											Vehicle Privat	5.397	23,5%	Vehicle Privat	71	61,8%
											Externs	6.223	6,5%	Vehicle Privat	35.175	82,3%
											Interns	22.959	34,9%	A peu + bici	3.536	8,3%
											Connexió	30.530	32,0%	Transport públic	4.008	9,4%
DESPLAÇAMENTS	161.060	95.268		59,2%						A peu + bici	46.608	48,9%	Transport públic	1.197	1,3%	
										Vehicle Privat	47.463	49,8%	A peu + bici	20.852	31,7%	
		65.792	40,8%								Transport públic	71	61,8%			
											Vehicle Privat	35.175	82,3%			

					Transport públic	4.298	6,5%
					Vehicle Privat	40.643	61,8%

DESPLAÇAMENTS	161.060	Interns	81.474	50,6%	A peu + bici	58.611	71,9%
					Transport públic	688	0,8%
					Vehicle Privat	22.174	27,2%
		Connexió	73.249	45,5%	A peu + bici	7.070	9,7%
					Transport públic	4.802	6,6%
					Vehicle Privat	61.377	83,8%
		Externs	6.338	3,9%	A peu + bici	1.778	28,1%
					Transport públic	5	0,1%
					Vehicle Privat	4.555	71,9%

DESPLAÇAMENTS	161.060	A peu + bici	67.460	41,9%	Interns	58.611	86,9%
					Connexió	7.070	10,5%
					Externs	1.778	2,6%
		Transport Públic	5.495	3,4%	Interns	688	12,5%
					Connexió	4.802	87,4%
					Externs	5	0,1%
		Transport privat	88.106	54,7%	Interns	22.174	25,2%
					Connexió	61.377	69,7%
					Externs	4.555	5,2%

Font dades de mobilitat de residents: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner a Salou (2018), Ajuntament de Salou.

Font no residents*: EMQ 2006 (desplaçaments atrets des d'altres municipis) , Enquesta a treballadors a Salou i Enquesta Turística a Salou (2018)

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT EN ESCENARI D'ESTIU I TARDOR
--

ESTIU

- Es realitzen un total de 428.800 desplaçaments:
 - Més de 227.000 desplaçaments diaris a peu i 7.500 en bicicleta.
 - Quasi 161.500 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).
 - 32.800 viatges en transport públic.
- 80% de desplaçament interns a peu.

TARDOR

- Una tercera part del desplaçaments d'estiu, 161.000 desplaçaments diaris:
 - 88.000 desplaçaments en vehicle privat
 - 64.000 a peu
 - 5.500 en transport públic
- El 69% dels desplaçaments interns es realitzen a peu.

2.3. El mode a peu

2.3.1. Xarxa de vianants

En general els desplaçaments a peu en el municipi de Salou són accessibles i còmodes. Els desplaçaments que tenen una major dificultat per l'orografia accidentada del terreny són a la zona de Cap Salou i a la zona del Segon Eixample Turístic. Des del barri de la Salut (situat al costat de Cambrils) fins a Cap Salou (situat al costat de la Pineda), resseguint la línia de costa hi ha una distància d'uns 6,5 km.

Linearment al llarg de la costa existeix un passeig peatonal i ciclable que connecta amb el municipi de Cambrils. També a l'interior de municipi existeixen diferents recorreguts peatonals i ciclables que connecten el municipi amb els municipis veïns: l'avinguda del Pla de Maset connecta amb la Pineda, l'avinguda Pere Molas amb Vila-seca. Al llarg de la línia de costa entre Salou i la Pineda, existeix el camí de Ronda.

Salou forma un continu urbà amb Cambrils, i la connexió entre barris (la Salut – Salou- i Vilafortuny – Cambrils-) es produeix principalment a través del passeig Miramar i el passeig peatonal i ciclable que existeix al llarg de la línia de costa.

Les dues estacions de Renfe exerceixen de pols atractors de desplaçaments a peu. L'accessibilitat de les estacions és millorable.

L'activitat comercial i social varia dependent de l'època del any. A l'estiu existeixen dos punts comercials principals que generen un important nombre de desplaçaments: Carrer Barcelona i Carrer Carles Buïgas. A l'hivern la principal zona comercial està concentrada al carrer Barcelona, on es troba el mercat municipal i un gran nombre de comerços, a més de la proximitat als principals equipaments del municipi.

El carrer Carles Buïgas, des de 2017 és una zona pacificada del municipi, fet que ha potenciat el seu funcionament com a pol d'atracció de desplaçaments a peu.

Figura 100. Imatge del carrer Carles Buïgas (14 d'agost 2018)



Al voltant de l'Ajuntament es troben els principals equipaments del municipi: el centre de salut i els centres educatius, a més dels edificis administratius. Com es pot

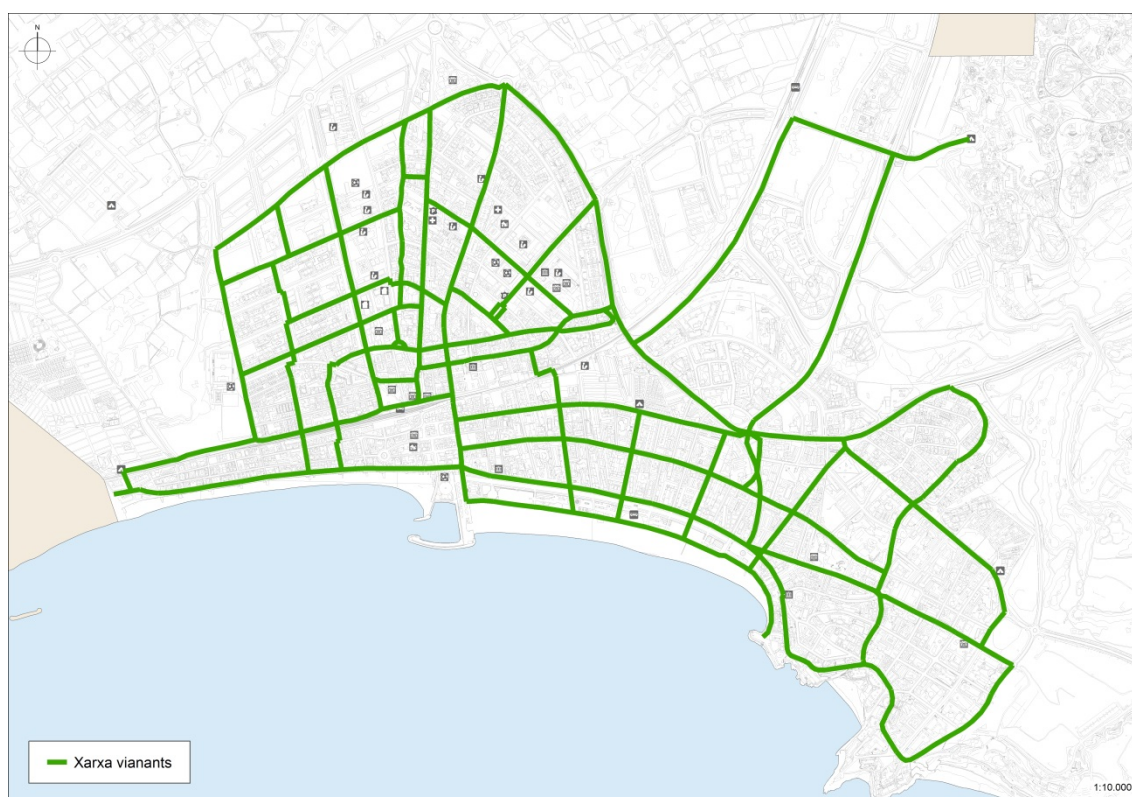
apreciar al plànol 3, la zona del centre concentra la majoria d'equipaments. Els equipaments esportius es reparteixen pel municipi.

2.3.1.1. Tipologia de vies

Tenint en compte els condicionants del municipi (pendents, centres d'atracció,) es defineix la xarxa principal de vianants, segons mostra la següent imatge.

La xarxa principal s'estén per la zona del nucli i àrea comercial de Salou, i la façana marítima del municipi (Pg. Jaume I Pg. Miramar). Està formada pels carrers que envolten la zona compacta del municipi i les principals vies de comunicació interna del municipi. **La xarxa té una longitud total de 33,7 km de recorregut.**

Figura 101. Classificació funcional de la xarxa de vianants



Font. INTRA SL

El **total** de la xarxa viària urbana del municipi s'estima en **115 km lineals**. Per a major completesa de les dades, s'han analitzat diversos paràmetres a tota la xarxa de Salou: amplada útil de les zones per als vianants, passos de vianants (accessibilitat), guals de vianants (grau d'accessibilitat) i pendents de la xarxa.

La xarxa de vianants està formada per les següents tipologies de vies, i l'espai es distribueix com segueix:

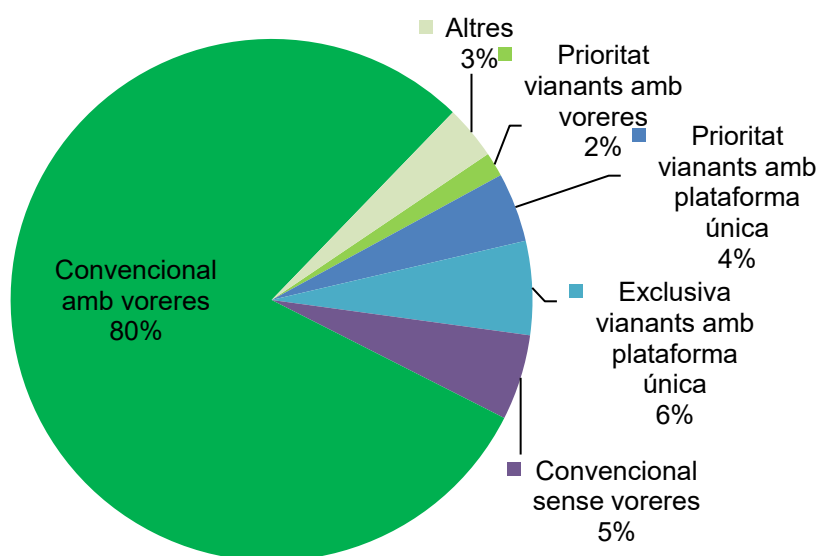
- Carrers amb prioritat vianants amb voreres a diferent nivell: 1,7 km, 2% de les vies del municipi.
- Carrers amb prioritat vianants amb plataforma única: 4,9 km, 4% de les vies del municipi.

- Xarxa exclusiva per a vianants amb plataforma única: 6,7 km, 6% de les vies del municipi.
- Carrers convencionals sense voreres: 6,1 km, 5% de les vies del municipi.
- Carrers convencionals amb voreres a diferent nivell: 91,4 km, 80% de les vies del municipi.

Altres tipologies de carrers son: camins de terra, escales (al Segon Eixample Turístic i cap Salou) o passos elevats i a nivell per creuar la via del ferrocarril. En total representen 3,8 km, el 3,3% de les vies del municipi.

El plànol 4 mostra la xarxa dels itineraris de vianants sobre els principals punts d'atracció del municipi.

Figura 102. Distribució percentual de la xarxa de vianants segons tipologia de regulació



Font: INTRA SL

2.3.1.2. Amplada lliure de pas de les voreres

La mobilitat a peu per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

L'aparició de noves normatives que afecten i condicionen les característiques que ha de disposar l'espai públic, i més concretament, els passos de vianants fan que aquests espai s'hagin d'anar actualitzant a les noves normes d'accessibilitat.

La Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, entra en vigor el 4 de novembre 2014. Tot i així caldrà esperar dos anys abans no es redacti el nou decret de desplegament. Segueix actualment vigent el decret 135/1995 (Codi d'accessibilitat de Catalunya) i el RD 1734/2010 CTE SUA 9 Edificació i l'Ordre VIV/561/2010 d'espais públic urbanitzats.

Segons aquesta ordre del Ministeri d'Habitatge, els espais públics es projectaran, es construïran, es restauraran, es mantindran, s'utilitzaran i es reurbanitzaran, com a mínim, amb les condicions bàsiques descrites en ella. El règim d'aplicació de l'Ordre

VIV/561/2010 va entrar en vigor a data del 12 de setembre del 2010 per tots aquells espais públic nous. En el cas dels espais públics existents la data d'entrada en vigor va ser l'1 de gener del 2019.

En relació a la distribució de l'espai públic, en aquest apartat s'analitzen l'amplada lliure de pas de les voreres, a partir del treball de camp dut a terme.

L'amplada lliure de pas és el paràmetre que determina el grau d'accessibilitat de l'espai públic. Al plànol 5 es grafia l'amplada lliure de les voreres.

El 18% de les voreres de Salou no són accessibles, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, i un 35% adicional serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.

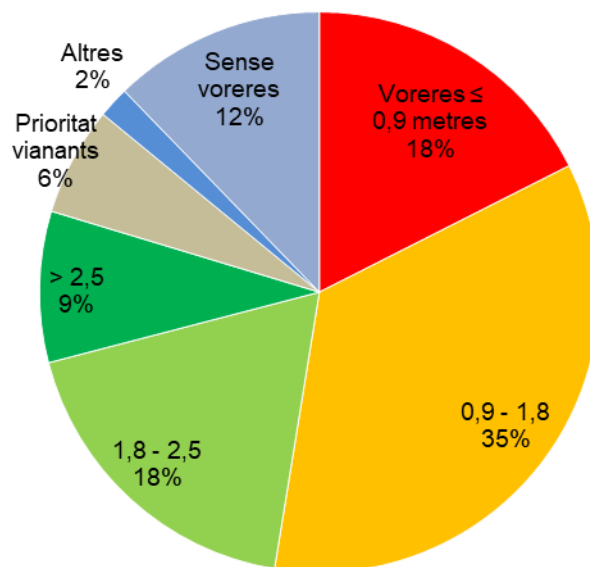
El 33% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.

Taula 35. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas

Amplada lliure	Descripció	Km lineals	%
$A_{II} \leq 0,9m$	No accessibles	37,2	18%
$0,9 < A_{II} \leq 1,8m$	No accessibles segons l'Ordre VIV/561/2010	74,2	35%
$1,8 < A_{II} \leq 2,5 m$	Accessibles, garanteixen l'encreuament de dos vianants	39,0	18%
$A_{II} > 2,5 m$	Mínim per garantir un bon nivell de servei en xarxa principal de vianants de primera categoria	18,5	9%
Prioritat vianants	Carrers de plataforma única i amb voreres amb prioritat vianants o exclusius vianants	13,3	6%
Altres	Zones en obres, escales/rampa esglaonada, trams sense vorera, vies sense asfaltar i passos de vies ferroviàries	29,8	14%

Font: INTRA SL.

Figura 103. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas.



Nota. Altres inclou escales/rampa esglaonada i passos del ferrocarril.

Font: INTRA SL.

Amplada lliure a la xarxa principal

Aquests valors varien si es considera exclusivament la xarxa principal de pas. A la xarxa principal el **50% dels itineraris són accessibles**. El 26% seria susceptible a ser revisades i el 10% no compleix amb el codi d'accessibilitat.

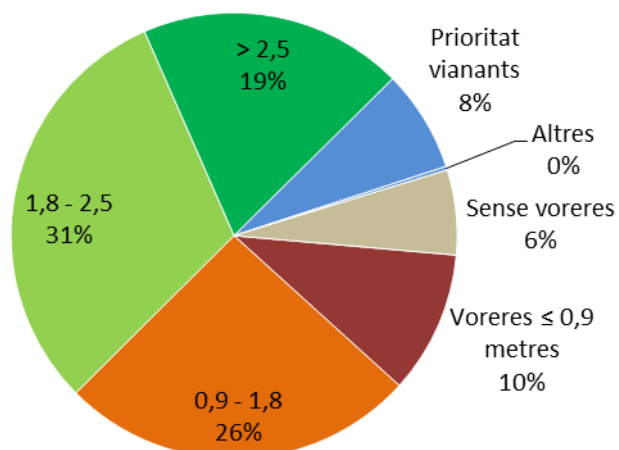
Taula 36. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas en xarxa principal

Amplada total	km lineals	%
≤ 0,9	6,5	10%
1 - 1,8	16,2	26%
1,9 - 2,5	19,3	31%
≥ 2,6	12,0	19%
Sense vorera	3,9	6%
Prioritat vianants	4,6	7%
Altres	0,2	0%

Nota. Altres inclou escales/rampa esglaonada i passos del ferrocarril.

Font: INTRA SL.

Figura 104. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas en xarxa principal



Nota. Altres inclou escales/rampa esglaonada i passos del ferrocarril.

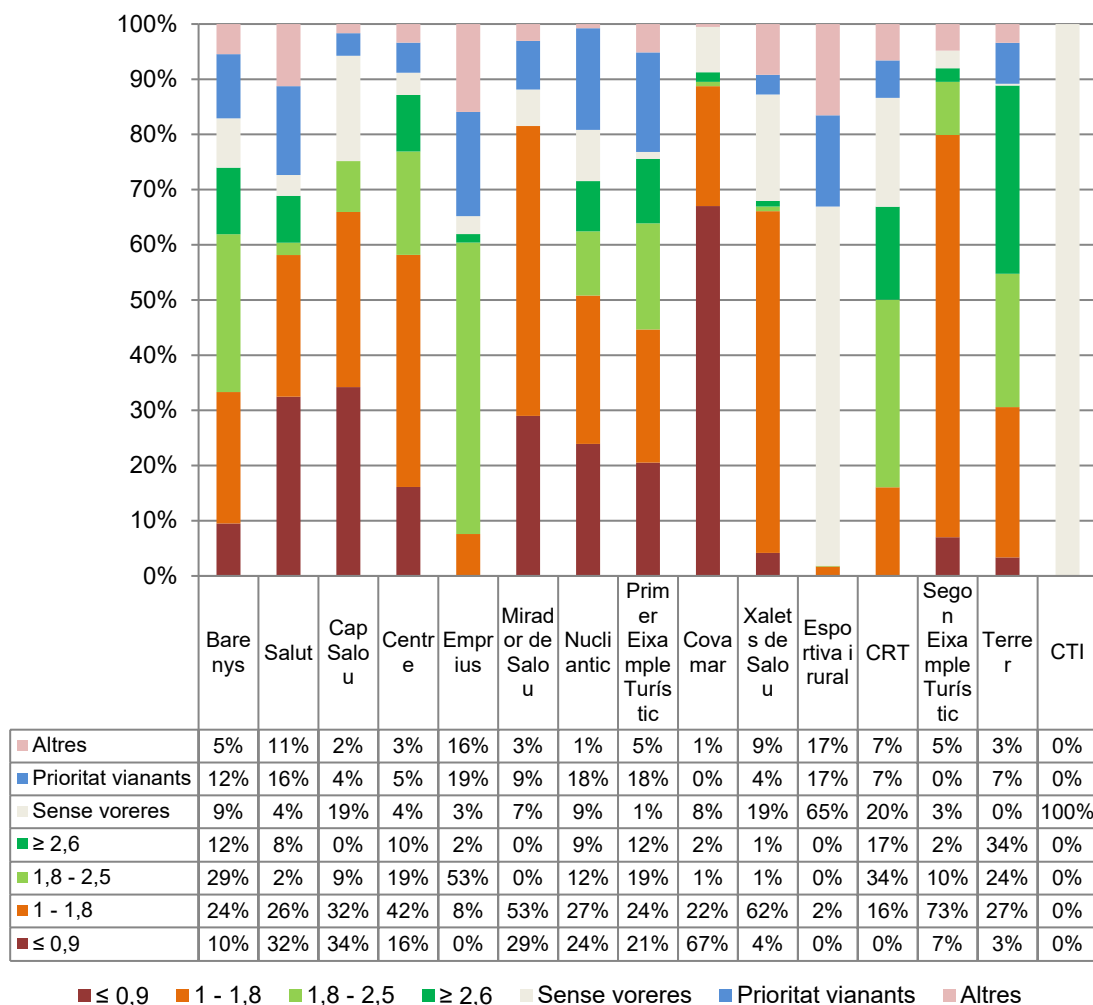
Font: INTRA SL.

Amplada lliure per barris

A continuació es mostra la distribució percentual de l'amplada lliure de pas per barris. **Els barris amb més quilòmetres accessibles són els de Emprius (73%), Terror (66% de la xarxa), CRT (58%), Barenys (52%) i el Primer Eixample Turístic (49%).**

Els barris més perifèrics tenen un percentatge molt baix de voreres accessibles: Urbanització Covamar (3%), Xalets de Salou (5%) i Mirador de Salou (9%),

Figura 105. Distribució percentual de l'amplada lliure de pas de les voreres per barris (%)



Font: INTRA SL

Figura 106. Imatge d'un carrer de Cap Salou amb una amplada lliure de pas inferior a 0,9m. C. Nord amb c. Paris, amplada inferior a 0,9.

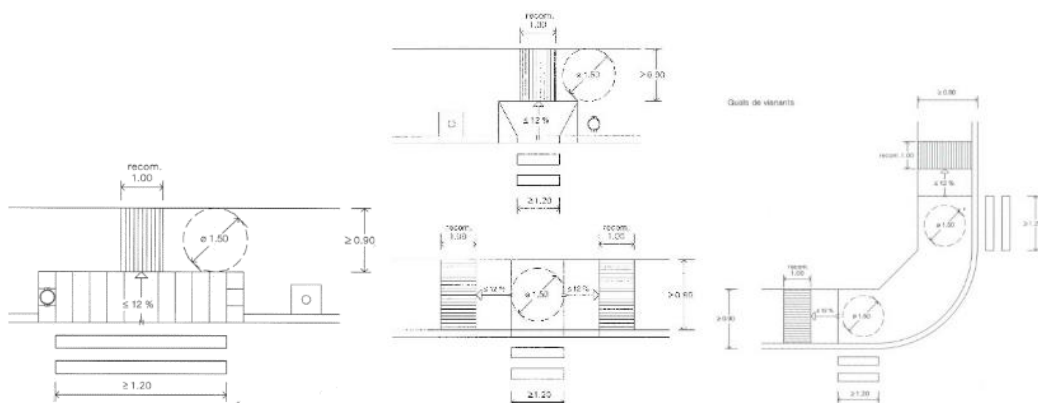


2.3.1.3. Passos i guals de vianants

S'ha dut a terme un inventari de les cruïlles i trams de carrer per tal d'avaluar el grau d'accessibilitat dels passos i guals de vianants segons els criteris definits al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Al Codi d'Accessibilitat de Catalunya es descriu que un pas i gual de vianants és adaptat quan compleix els requisits següents:

- Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessi un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una ampla igual a la del pas de vianants. El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitzi en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 m, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 m.
- Esquemes de dimensions segons Llei d'Accessibilitat



Font: INTRA SL

En la classificació, s'ha diferenciat tres tipus de guals de vianants:

- Gual adaptat: S'identifiquen aquells passos que compleixen totes les característiques descrites a la Llei d'Accessibilitat.
- Gual practicable: S'identifiquen aquells passos que presenten alguna mancança lleu d'accessibilitat i és prioritària la seva millora per tal de que siguin passos accessibles.
- Gual no adaptats: S'identifiquen aquells passos que presenten una total mancança d'accessibilitat i és molt necessari el seu condicionament d'acord amb la Llei d'Accessibilitat.

I dues tipologies de pas de vianants:

- Pas de vianants: S'identifiquen aquells passos que estan al mateix nivell que la calçada, i per tant és necessària l'habilitació de guals de vianants en vorera.

S'han identificat aquells punts on manquen passos que serien necessaris per a una completa dotació a cada cruïlla (4 en cruïlles en X i 3 n cruïlles en T).

- Pas de vianants elevat: S'identifiquen aquells passos que el pas de vianants està a la mateixa cota que la vorera, més alçat que la calçada.

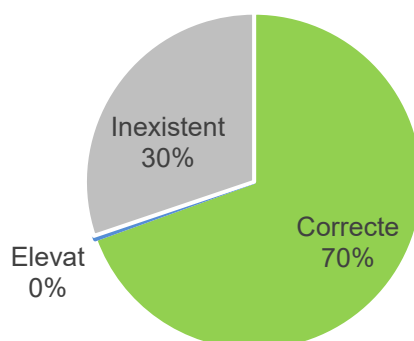
Tal i com es mostra als plànols 6.1 fins 6.22, existeixen un total de 992 passos de vianants a Salou. Una dotació completa de passos senyalitzats a totes les cruïlles implicaria tenir 1.428 passos: és a dir, hi ha **431 creuaments de vianants sense senyalització horitzontal del pas (30% dels creuaments)**.

Taula 37. Distribució de passos de vianants

Passos	Nombre	%
Correcte	992	69%
Elevat	5	0%
Inexistent	431	30%
Total	1428	100%

Font: INTRA SL.

Figura 107. Distribució percentual dels passos de vianants.



Font: INTRA SL.

Els barris de la perifèria del municipi són els que presenten un major nombre d'incidències en els pas de vianants, especialment per la falta de passos amb senyalització horitzontal. Tot i així, la proporció de tots els barris del municipi és molt elevada, fins i tot al centre. Al carrer Major es pot observar la mancança d'un pas de vianants a cada cruïlla. No és, per tant, un problema només de zones residencials o allunyades del nucli, sinó extensiu del municipi.

Taula 38.Distribució de passos de vianants, per barris

Barris	Correcte	Elevat	Inexistent	% de passos inexistents (no pintats)
Barenys	180	0	62	29%
Barri de la Salut	44	5	17	26%
Cap Salou	150	0	100	333%
Centre	128	0	44	18%
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	42	0	16	9%
Emprius	28	0	6	10%
Mirador de Salou	15	0	13	38%
Nucli antic	51	0	18	64%
Primer Eixample Turístic	81	0	49	71%
Segon Eixample Turístic	163	0	48	37%
Terrer	53	0	23	30%
Urbanització Covamar	26	0	19	9%
Xalets de Salou	26	0	15	33%
Zona esportiva i rural	2	0	1	2%

Font: INTRA SL.

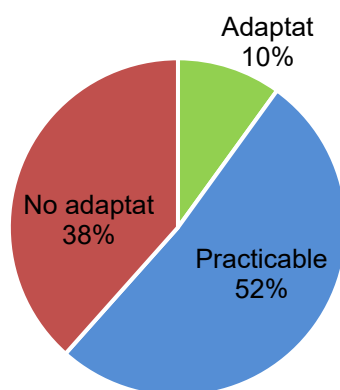
Pel que fa a l'**accessibilitat dels guals** dels passos de vianants, el **62% són adaptats o practicables**, mentre que el 39% restant no ho són (no existeix un gual accessible).

Taula 39.Accessibilitat dels guals de vianants

Passos	Nombre	%
Adaptat	276	10%
Practicable	1428	52%
No adaptat	1063	38%
Total	2767	100%

Font: INTRA SL.

Figura 108. Distribució percentual dels guals de vianants.



Font: INTRA SL.

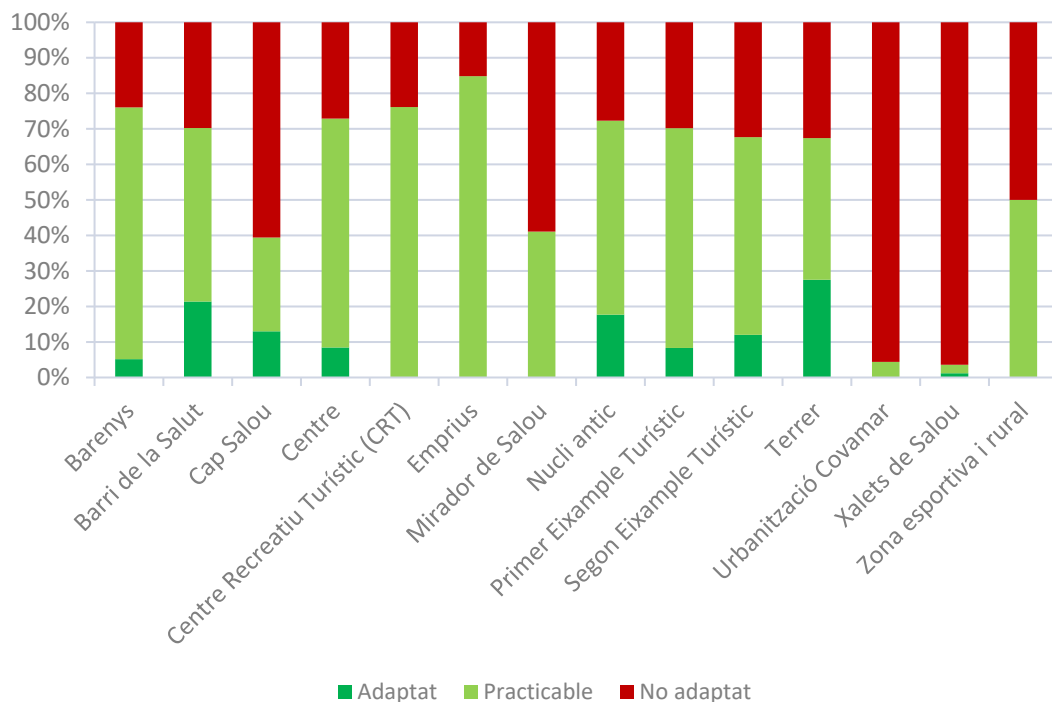
Taula 40. Accessibilitat dels guals de vianants, per barris

Barris	Adaptat	Practicable	No adaptat	% de guals no adaptats
Barenys	23	317	107	24%
Barri de la Salut	28	64	39	30%
Cap Salou	62	126	289	61%
Centre	30	228	96	27%
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	-	83	26	24%
Emprius	-	56	10	15%
Mirador de Salou	-	23	33	59%
Nucli antic	23	71	36	28%
Primer Eixample Turístic	22	164	79	30%
Segon Eixample Turístic	49	227	132	32%
Terrer	38	55	45	33%
Urbanització Covamar	-	4	87	96%
Xalets de Salou	1	2	81	96%
Zona esportiva i rural	-	3	3	50%

Font: INTRA SL.

El gràfic mostra que la **gran majoria de guals presenten deficiències constructives** i que és necessària la intervenció així com la definició d'uns criteris que corregeixin les mancances actuals. El barris de Xalets de Salou i Urbanització Covamar mostren la menor adaptació.

Figura 109. Distribució percentual de l'accessibilitat dels guals de vianants per barris



Font: INTRA SL

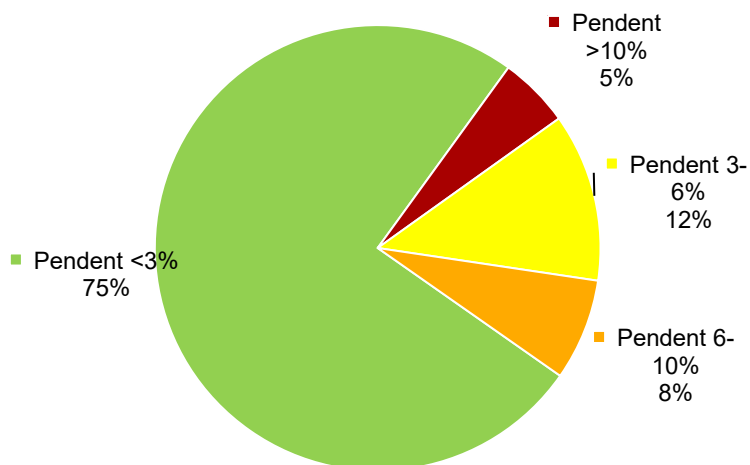
Figura 110. Pas adaptat al barri de la Salut amb fanal que dificulta l'accessibilitat. Pas de vianants practicable a carrer Barcelona.



2.3.1.4. Pendent

El següent gràfic mostra la distribució percentual de la longitud de la xarxa segons el pendent, tal i com es grafia al plànol 7, seguint les categories marcades.

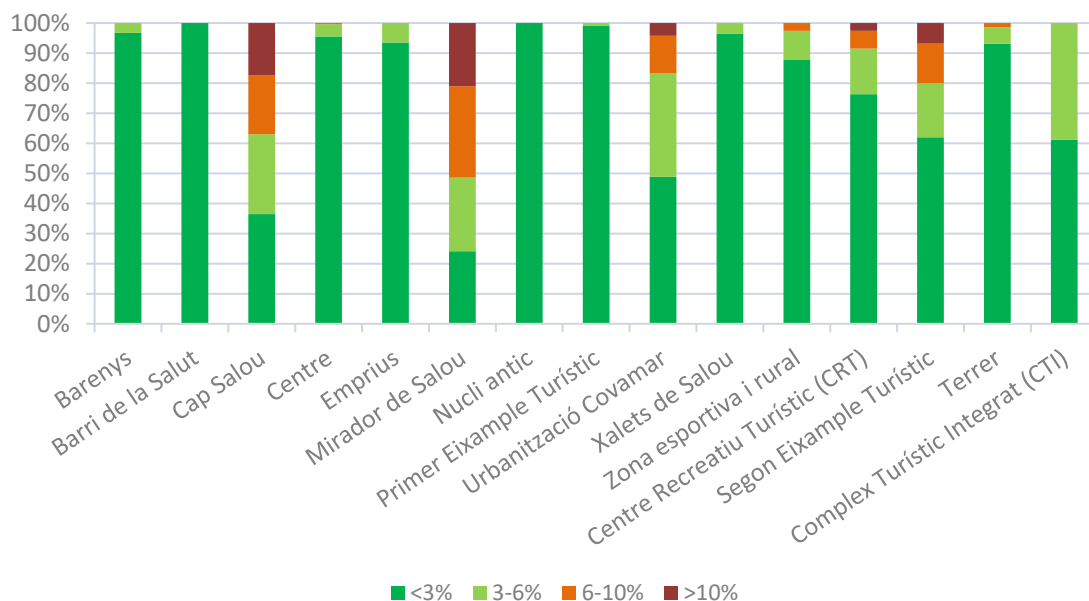
Figura 111. Distribució percentual de la xarxa de vianants segons el pendent



Font: INTRA SL

El 75% de la xarxa de vianants presenta un pendent suau, mentre que el 5% mostra pendents superiors al 10%. La resta 20% de la xarxa presenta pendents entre el 3 i 10%.

Figura 112. Distribució percentual de la xarxa de vianants segons el pendent per barris



Font: INTRA SL

Els barris amb major longitud de vies amb **pendents superiors al 10% són Mirador de Salou (21%) i Cap de Salou (17%)**, seguits per Segon Eixample Turístic i Urbanització Covamar.

Per realitzar aquest plànol, s'ha realitzat a través de la pendent i l'orientació del territori. La mitjana de longitud dels trams és de 10 metres.

2.3.1.5. Repartiment espai viari

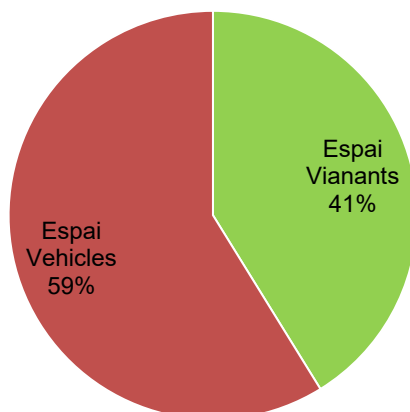
De l'estimació del repartiment de l'espai viari destinat a vianants i vehicles s'obté l'estat actual de repartiment viari. Actualment, **el 41% de l'espai viari està destinat al vianants** (incloent zones plataforma única i voreres) i el 59% al vehicles (calçada segregada).

Figura 113. Repartiment espai viari (m² i %)

	m2	%
Espai vianant	405.721,10	41,18%
Espai vehicle	579.460,97	58,82%
Suma	985.182,07	

Font: INTRA SL

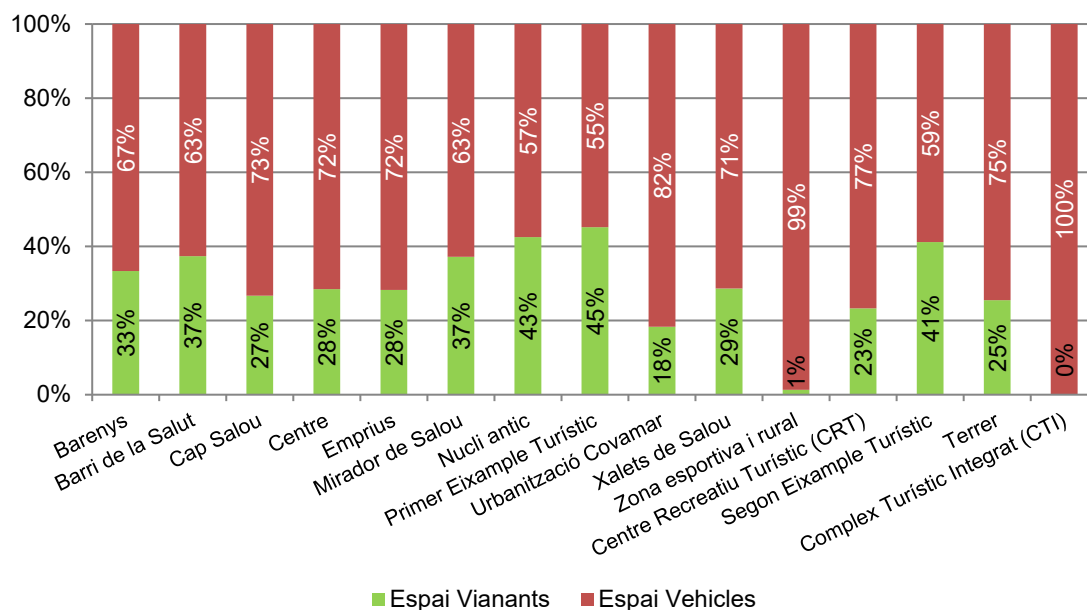
Figura 114. Repartiment percentual espai viari.



Font: INTRA SL

El barri amb un menor percentatge destinat als vianants és La zona esportiva i rural (1,32%), seguit per la urbanització Covamar (18,31%) i CRT (23,29%). La zona del Complex Turístic Integrat (CTI) no té destinat cap percentatge als vianants perquè encara no està edificat.

Figura 115. Repartiment espai viari per barris



Font: INTRA SL

2.3.1.6. Permeabilitat

La permeabilitat entre el centre de Salou i la zona del barri de la Salut i el primer eixample turístic es veu dificultada per la presència de la línia ferroviària. Existeixen sis passos al llarg de la línia ferroviària que creua el municipi.

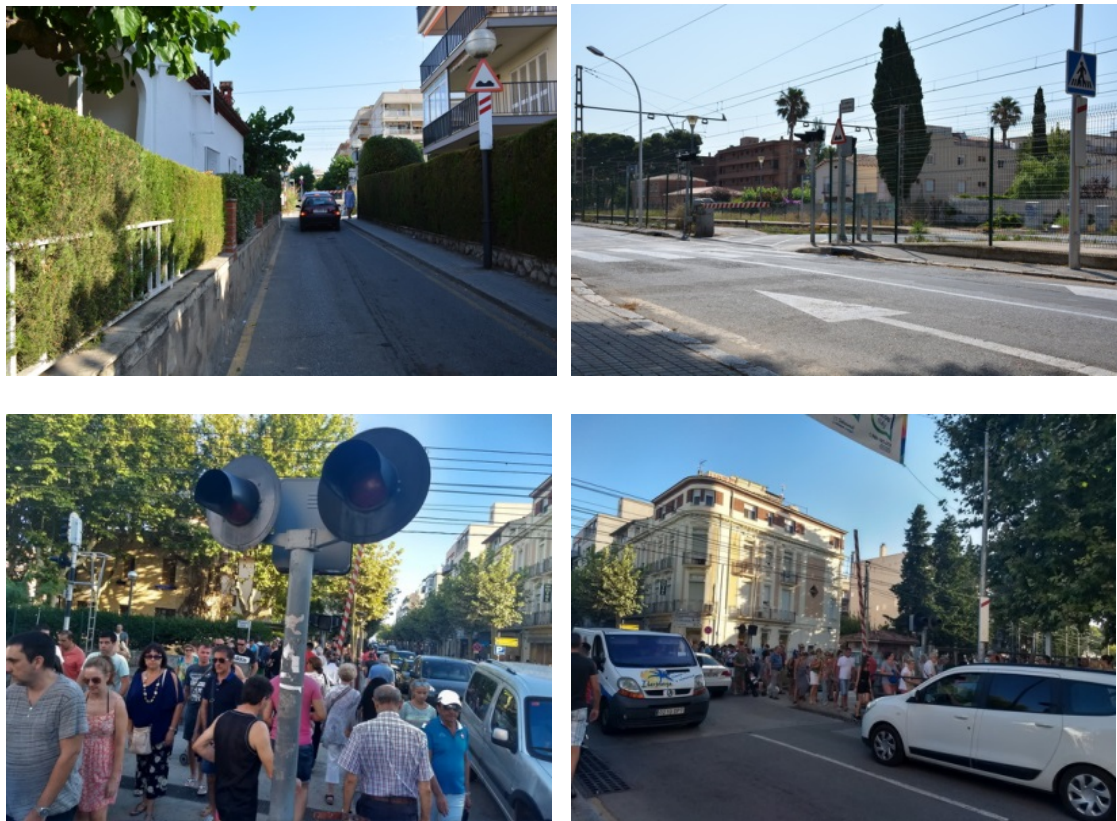
1. El primer Eixample Turístic compta amb un pas elevat de vianants, en rampa, que connecta el carrer Paris amb el carrer del Cèsar.
2. Al costat de l'estació del tren, el pas a nivell que connecta la zona del carrer de Barcelona més propera a la costa amb la zona centre del municipi. Punt de conflicte de transit motoritzat i no motoritzat. Aquest pas està regulat per senyal sonora, barrera i semàfor. Al plànol 8 i 9 Mapa d'intensitat i fluxos de vianants estiu i tardor s'observa un punt conflictiu de pas de vianants.
3. Carrer de la Muntanya amb carrer de Gandesa, connecta el barri de la Salut amb Barenys. Aquest pas està regulat per senyal sonora, barrera i semàfor.
4. Carrer Guillem de Claramunt, connecta el barri de la Salut amb Barenys. Aquest pas està regulat per senyal sonora, barrera i semàfor.
5. Carrer E -Càmping Sangulí. Pas a nivell que connecta el barri de la Salut amb Barenys. Aquest pas està regulat per senyal sonora, barrera i semàfor.
6. Autovia de Salou: Pas que connecta els eixamples turístics amb la zona del centre. Aquests pas travessa la línia ferroviària per damunt, facilita la connexió del transport motoritzat.

Els passos de c. Barcelona, Muntanya, Guillem de Claramunt, i c. E (càmping Sangulí) necessiten una millora per assegurar la seguretat. Les incidències que realitzen vianants i vehicles motoritzat corroboren aquest fet.

Durant el treball de camp es van observar infraccions per part de vianants i bicicletes que creuaven quan la barrera estava baixada. També es va observar una infracció

molt greu per part d'un turisme que va passar el pas a nivell de carrer Gandesa amb carrer de la Muntanya contra direcció i amb la barrera baixada.

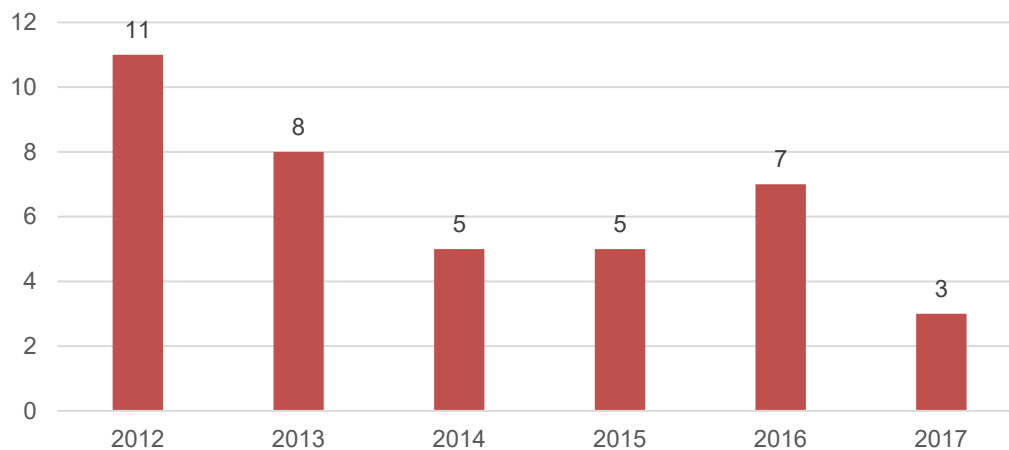
Figura 116. Imatge de accés al pas del carrer Guillem de Claramunt. Pas del carrer Muntanyans amb Gandesa. Pas del carrer Barcelona.



2.3.1.7. Seguretat viària dels vianants

En els últims anys s'observa una disminució del nombre d'atropellaments que es produeixen en zona urbana a Salou. Aquesta tendència es va frenar l'any 2016, amb certa represa, però l'any 2017 s'ha evidenciat una nova milloria.

Figura 117. Nombre d'atropellaments amb víctimes a Salou (2012-2017)

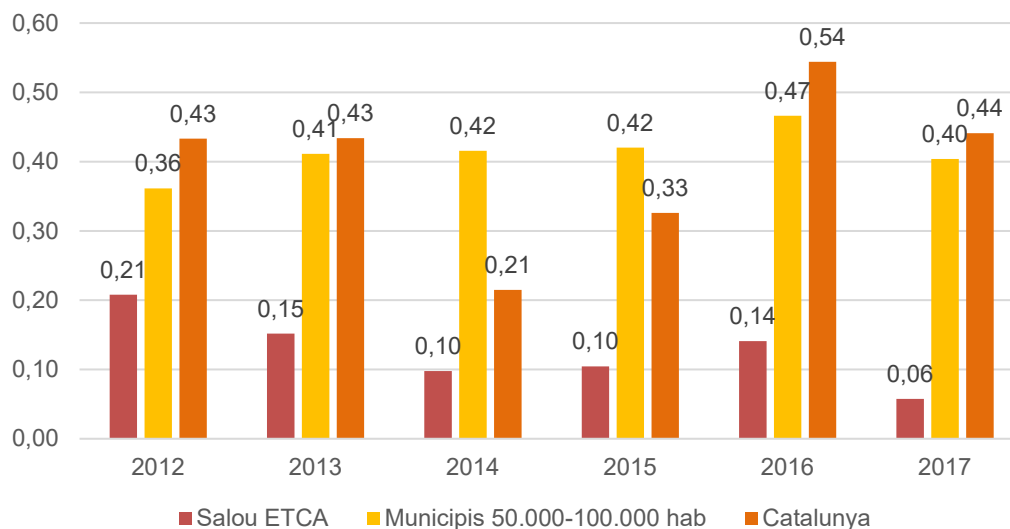


Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

La taxa d'atropellaments per 1.000 habitants a Salou es manté durant tot el període en nivells inferiors a municipis amb població similar (considerant la població ETCA a Salou), i també respecte la mitjana catalana.

No es considera, per tant, que existeixi una problemàtica específica en relació a la seguretat en els desplaçaments a peu.

Figura 118. Atropellaments amb víctimes per 1.000 habitants (2012-2017)



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

2.3.2. Demanda a peu: intensitat de vianants

Durant el treball de camp del PMUS s'han realitzat aforaments del nombre de vianants circulant a la xarxa viària del municipi. La polaritat poblacional a l'estiu i a l'hivern, genera la necessitat de realitzar dues campanyes d'aforaments de vianants: una l'última setmana de juliol i la segona durant la primera setmana de novembre.

A diferència del vehicle privat, la quantificació de vianants, i concretament, determinar el número de desplaçaments que es produeixen en un espai en un temps determinat és una de les tasques més complexes que aborden els PMUS. Per aquest motiu es prenen dues fonts d'informació:

- Treball de camp: 32 hores d'aforament de vianants i bicicletes, en 16 punts d'aforament manual a l'estiu; i 16 hores d'aforament de vianants i bicicletes en 8 punts d'aforament manual a la tardor. Els plànols 34 i 35 mostren els punts de recollida d'informació i localització dels aforaments.
- Enquesta de Mobilitat a turistes, treballadors i residents.

D'acord amb els resultats de les enquestes realitzades, es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.

Els aforament també mostren l'increment generalitzat del nombre de vianants al municipi **a l'estiu**.

Les àrees de major concentració de la mobilitat a peu són:

- Carrer Barcelona
- Passeig Jaume I i al carrer Carles Buïgas
- Zona de Salou centre

Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són **a l'estiu**:

- A la zona del **Primer i Segon Eixample Turístic** trobem els carrers de Carles Buïgas, carrer Saragossa i el passeig de Jaume I, on es produeix el major nombre de desplaçaments a peu, al voltant de **20.000 desplaçaments al dia**. A l'estiu és la zona amb major mobilitat a peu. És una zona amb una gran estacionalitat: durant els mesos d'hivern els comerços i establiments hotelers romanen tancats, i la població que resideix en aquesta zona del municipi és estacional.
- L'entorn a **carrer Barcelona** es produeix al voltant de **15.000 desplaçaments diaris**. Durant tot l'any, aquesta zona és on hi ha un major nombre de comerços que obren tot l'any i població estable a més d'equipaments i serveis que es troben molt a prop.
- Port Aventura és un pol generador de desplaçaments.

A la tardor la realitat es molt diferent a la que es pot observar a l'estiu. Els desplaçaments no es concentren a l'àrea de la platja i del primer i Segon Eixample Turístic.

- La zona on es produeix un major nombre de desplaçaments a la **tardor** és al centre (hi ha els principals serveis del municipi), al voltant de **4.500 vianants dia al carrer Barcelona**.

En aquesta època de l'any encara hi ha els últims turistes que incrementen el nombre de desplaçaments que trobem al carrer Carles Buïgas.

El centre és una zona constant de mobilitat a peu, ja que es tracta de la zona amb major oferta de serveis i comerç. Els desplaçaments a peu fora d'aquest àmbit disminueixen gradualment, especialment els mesos de tardor i hivern.

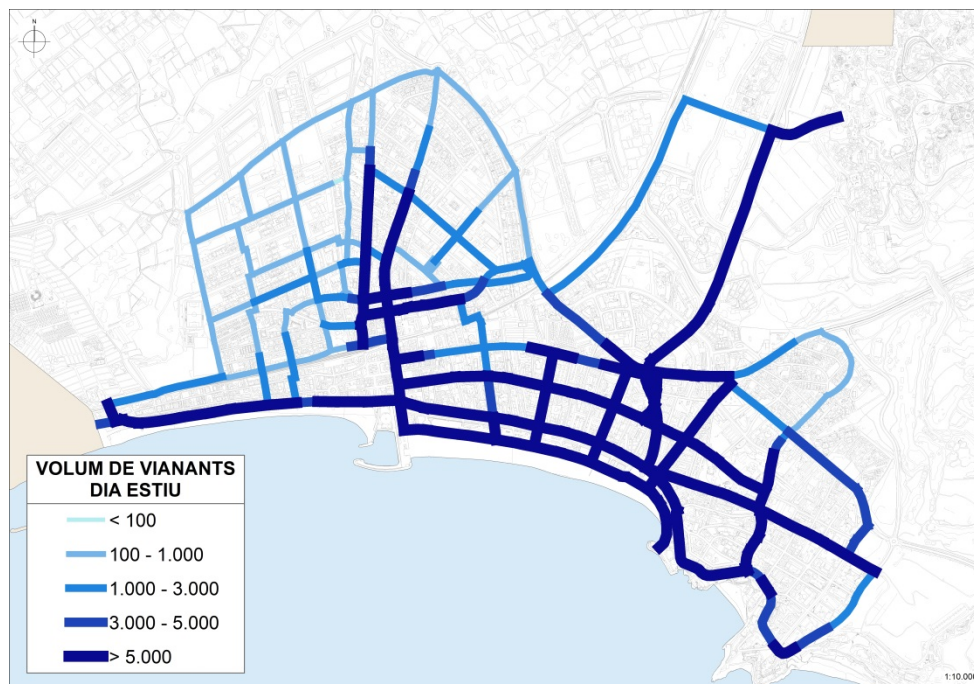
Figura 119. Carrer Barcelona pas de la via ferroviària. Zona pacificada carrer de Ponent.



Font: INTRA SL

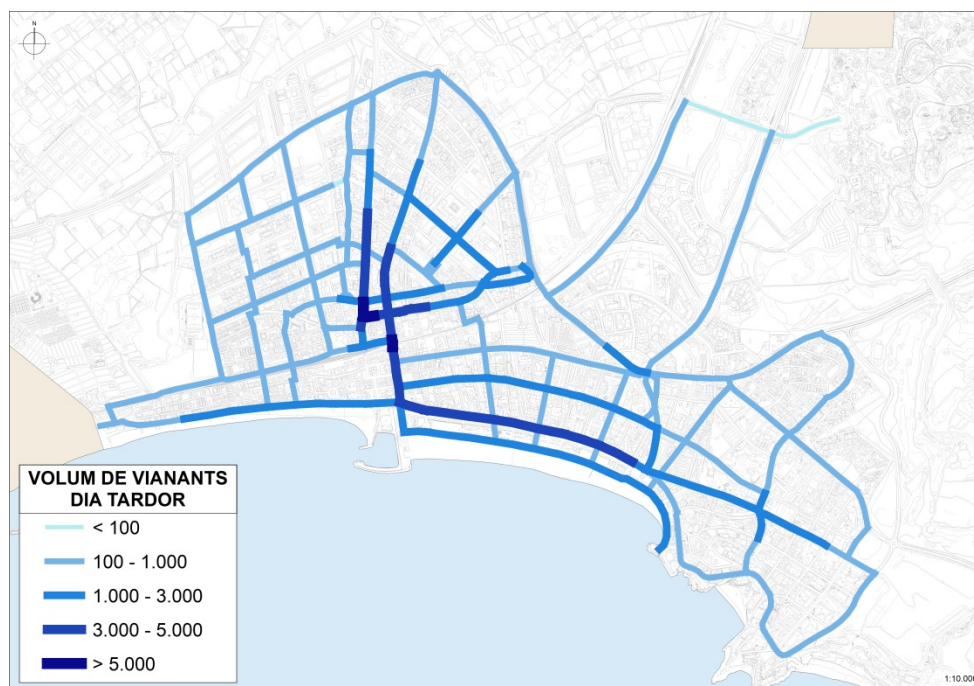
Les intensitats de desplaçaments a peu es mostren als plànols 8 d'intensitats a l'estiu i 9 d'intensitats a la tardor.

Figura 120. Detall del plànol 8 d'Intensitat de vianants a l'estiu.



Font: INTRA SL

Figura 121. Detall del plànol 9 d'Intensitat de vianants a la tardor.



Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VIANANTS

- La xarxa viària urbana del municipi s'estima en 115 km lineals.
- Un total de 13,3 km de vies son prioritàries o exclusives per vianants(12% de la xarxa).
- Un 18% dels carrers tenen amplades útil inferiors a 1 metre, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya mentre que el 35% serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.
- El 33% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.
- En el 30% dels creuaments de vianants manca la senyalització horitzontal del pas.
- El 62% dels guals de vianants són adaptats o practicables, mentre que el 38% restant no ho són (no existeix un gual accessible).
- La permeabilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la línia ferroviària i la C-31b. Existeixen passos a nivell al llarg de la línia del municipi, i es detecten disfuncions.
- El 5% de la xarxa de vianants mostra pendents superiors al 10%.
- No existeix una problemàtica relacionada amb la seguretat dels desplaçaments a peu.
- D'acord amb els resultats de les enquestes realitzades, es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.
- Els entorns amb major afluència de vianants són carrer Barcelona, passeig Jaume I i al carrer Carles Buïgas, i la zona de Salou centre, amb importants diferències estacionals.
- Dos pols de desplaçaments a l'estiu. carrer Barcelona (al voltant de 15.000 desplaçaments diaris) i carrer Carles Buïgas (amb al voltant de 20.000 desplaçaments al dia). Port Aventura també és un pol generador de desplaçaments.
- A la tardor la zona on es produeix un major nombre de desplaçaments és al centre (hi ha els principals serveis del municipi), amb al voltant de 4.500 vianants dia al carrer Barcelona.

2.4. El mode bicicleta

2.4.1. Xarxa ciclista

El municipi de Salou disposa de diferents infraestructures per a la mobilitat en bicicleta.

L'itinerari principal ressegueix la línia de costa dins del municipi, i alhora el connecta amb els municipis veïns de Cambrils i Vila-seca (barri de la Pineda). El carril bicicleta que connecta amb la Pineda es trasllada al interior per l'avinguda del Pla de Maset i per l'avinguda de Cap de Salou. L'orografia amb pendents accentuades al Segon Eixample Turístic i a Cap Salou dificulta la mobilitat d'aquest mitjà de transport.

Els barris perifèrics de Xalets de Salou i Mirador de Salou compten amb carril bici que els uneix amb el nucli de Salou, pel carrer del Camí del Rac. Connecta amb Vila-seca per la av. del Batlle Pere Molas i amb Cambrils pel Passeig de Miramar. Aquestes connexions entre municipis afavoreixen la connectivitat a través d'aquest mitjà.

Existeixen alguns carrers compartits amb els vianants de forma explícita, com el Carrer Carles Buïgas o c. de Josep Carner, on els vianants tenen la prioritat.

Figura 122. Imatges de la xarxa de bicicletes en la zona de costa



Està específicament prohibida la circulació de bicicletes per la vorera del passeig marítim més propera a la línia de costa. Les bicicletes han de circular pel carril bici, paral·lel a la línia de costa, que hi ha al mateix passeig.

Al plànol 11 es mostra la infraestructura ciclista existent al municipi (tant les vies específiques per a bicicletes com aquelles que estan compartides amb altres mitjans de transport) i els aparcaments existents.

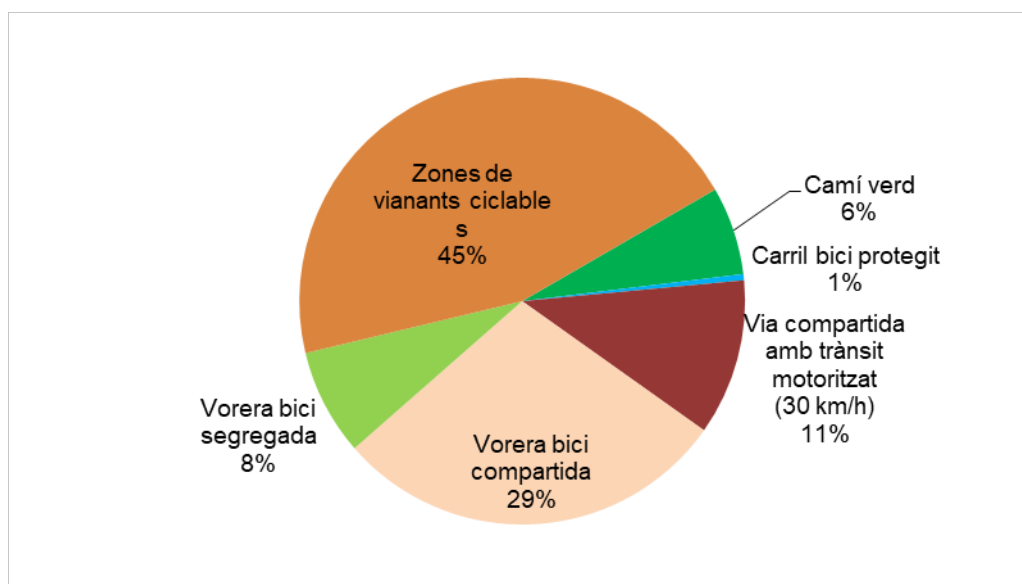
Salou disposa actualment de 41,1km de xarxa ciclable, dels quals 15,2km de xarxa ciclable segregada son i un 8% es segregat i 92% compartit amb altres mitjans.

Taula 41. Quilòmetres de xarxa ciclable per tipologies

	metres	%
Camí verd	2,6	6,39%
Carril bici protegit	0,2	0,45%
Via compartida amb trànsit motoritzat (30 km/h)	4,6	11,31%
Vorera bici compartida	11,8	28,74%
Vorera bici segregada	3,2	7,71%
Zones de vianants ciclables	18,7	45,40%

Font: INTRA SL

Figura 123. Repartiment percentual de les vies ciclables.



Font: INTRA SL

Figura 124. Diferents tipologies de carrers on és inclosa la bicicleta.

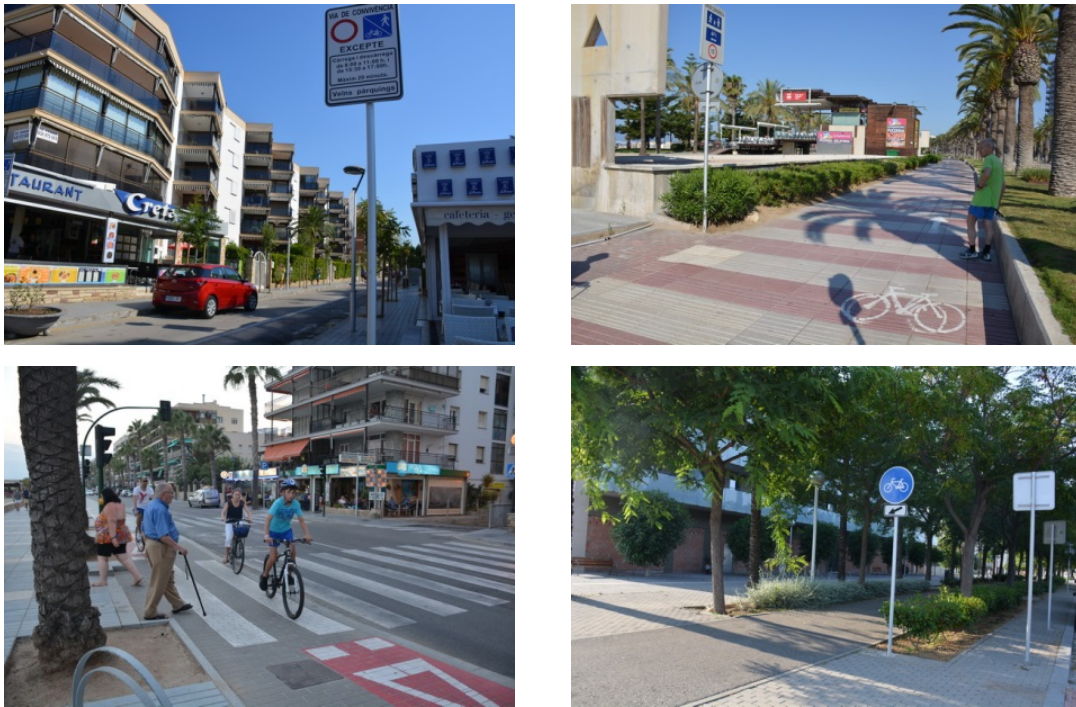
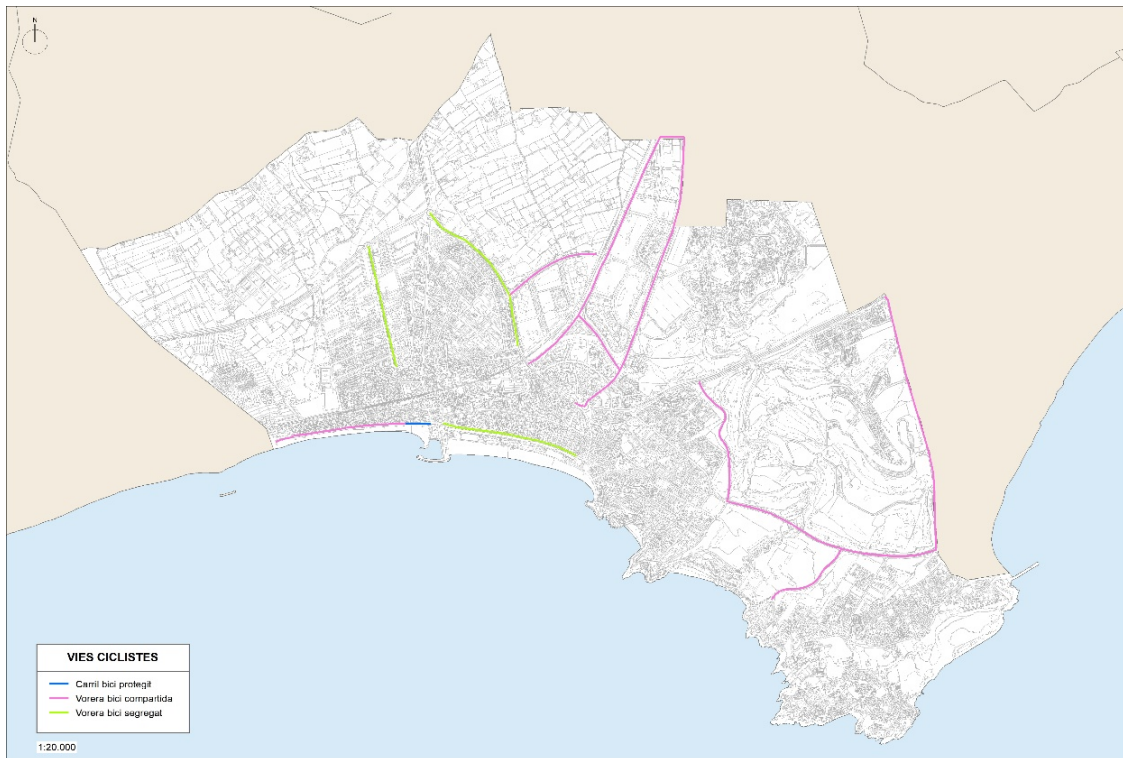


Figura 125. Detall plànol 12 classificació dels carrils bicicleta.



Font: Ajuntament de Salou i INTRA SL

El pendent de les vies és un element fortament limitant per a l'ús d'aquest mitjà en la mobilitat quotidiana. Com ja s'ha esmentat a l'apartat de mobilitat a peu, el percentatge de trams amb una pendent accentuada es escàs i es concentra a la zona

que connecta amb el municipi de Vila-seca pel barri de la Pineda (Cap Salou i el Segon Eixample Turístic).

Es detecten diferents carrils segregat per bicicletes al municipi on manca la senyalització específica. Especialment en els trams que connecten Salou amb el municipi de Vila-seca, tant per l'avinguda de Pere Moles com per l'avinguda del Pla de Maset.

També podem apreciar una **discontinuitat en la xarxa ciclable**. Els principals trams de discontinuïtat són a:

- El carril bicicleta de l'avinguda Pau Casals amb el carril bici de la C-31b pel carrer Antoni Gaudí, no connectat.
- Carril bicicleta de C-31b al carrer bicicleta de Josep Carner i Avinguda Pere Moles, té una discontinuïtat des de Via Roma.
- Carril bicicleta de Passeig Jaume I a carrer Carles Buïgas, des de carrer Verge del Pilar fins a carrer Saragossa.
- El carrer de la Platja Llarga amb carrer Torremolinos i Av. de la Pedrera i Av. Del Pla de Maset.

Al plànol 15, diagnosi de la mobilitat actual en bicicleta: detecció de disfuncions, es poden apreciar aquests trams.

En general s'aprecia un mal estat de la xarxa ciclable i en alguns trams amb amplades insuficients per poder passar dues bicicletes a l'hora.

Els carrils amb menor manteniment i amb amplades insuficients es troben a la zona dels hotels de port aventura i el carrer del camí del Racó, límit amb La Pineda – Vila-seca, avinguda de la Pedrera i avinguda del Cap de Salou.

Figura 126. Carril Bicicleta segregat a l'autovia de Reus – Salou.



2.4.2. Aparcaments de bicicletes

Hi ha 42 punts d'aparcament per a bicicletes a la via pública al municipi, amb un total de 305 places. Els aparcaments són de diferents tipologies, no hi ha un tipus estandarditzat. En alguns punt turístics, com hotels i càmpings es disposa d'aparcament a l'interior del recinte. També hi ha aparcament de bicicletes a establiments comercials. Es concentra un nombre elevat d'aparcaments al passeig marítim, on hi ha una important demanda.

Figura 127. Imatges d'aparcament de bicicletes a establiments comercials. Lidl, vial de Cavet. Bon preu, c. Ciutat de Reus. Michelangelo, Passeig de Miramar.



Els aparcaments actuals donen cobertura als principals equipaments escolars, esportius i al centre sanitari, així com a edificis de l'Ajuntament. També dona cobertura al passeig marítim des de la plaça Venus fins al carrer Colom. Altres equipaments municipals, situats a les perifèries, o punts d'intercanvi intermodal, no disposen d'aparcament per aquest mitjà de transport.

Figura 128. Imatges de diferents tipologies d'aparcament de bicicletes al municipi.





Les imatges representen diferents tipologies d'aparcament de bicicletes que hi trobem al municipi. Els aparcaments més adequats per millorar la seguretat de l'aparcament són aquests en què la bicicleta queda totalment sostinguda a l'estructura. D'aquesta manera, es poden assegurar amb una cadena les dues rodes i l'estructura.

Els aparcaments del passeig de Miramar i cap Salou són exemples de aparcaments segurs.

Taula 42. Llistat d'aparcament per a bicicletes

Nom Zona	Ubicació	Places
Barenys	c. de Rosa Sensat	18
Barri de la Salut	pg. Miramar	84
Cap Salou	c. de Replanells	12
Centre	c. de Barcelona	5
	c. de l'Ebre	12
	c. de Milà	14
	c. del Pont dels Estanyets	6
	pg. del Trenta d'octubre pl. de la Pau	14 6
Nucli antic	c. de l'Església	4
	c. de Ponent	18
	Espigo del Moll	6
	pg. de Jaume I	6
	pg. Miramar	12
Primer Eixample Turístic	pg. de Jaume I	44
Segon Eixample Turístic	av. de Carles Buïgas	6

Nom Zona	Ubicació	Places
	c. Carles Buïgas	6
	c. de Bilbao	6
	c. de Colom	18
	c. de la Gavina	8
Total		305

2.4.3. Demanda en bicicleta: Intensitat de bicicletes

Les enquestes de mobilitat realitzades a residents, turistes i treballadors, mostren una mobilitat quotidiana en aquest mitjà significativa, amb prop de 7.500 desplaçaments diaris en bicicleta a l'estiu, i 3.400 a la tardor.

Per conèixer la demanda de mobilitat en bicicleta per vies s'han realitzat 32 hores d'aforament de bicicletes, en 16 punts d'aforament manual a l'estiu i 16 hores en 8 punts d'aforament manual al tardor (al plànol 34 i 35 de punts de recollida d'informació es mostra la localització dels aforaments).

Segons aquests aforaments (representats al plànol 13 i 14 intensitat de ciclistes) es registra una elevada demanda **al passeig de Jaume I i passeig Miramar** tant a l'estiu com a la tardor. En aquest eix de la costa es registren més de **3.500 bicicletes al dia en l'estiu.**

Un punt on hi ha una elevada intensitat de bicicletes a l'estiu és el pas de la via ferroviària del càmping Sangulí (límit amb el municipi de Cambrils). Aquest punt és un pol generador de desplaçaments en bicicleta, aproximadament hi ha 2.000 desplaçaments en bicicleta.

Al carrer major també es produeixen un gran nombre de desplaçaments en bicicleta, especialment a l'encreuament amb el carrer Josep Carner, on aproximadament hi ha 1.500 bicicletes al dia.

A la tardor hi ha una realitat totalment diferent. Els passeigs de Jaume I i Miramar la demanda és de més de 300 bicicletes dia a la tardor. Al pas ferroviari del càmping Salgulí es realitzen menys de 90 desplaçaments en bicicleta al dia. A l'encreuament de carrer Major amb Josep Carner es produeixen menys de 300 desplaçaments.

Figura 129. Intensitat de bicicletes dia a l'estiu.

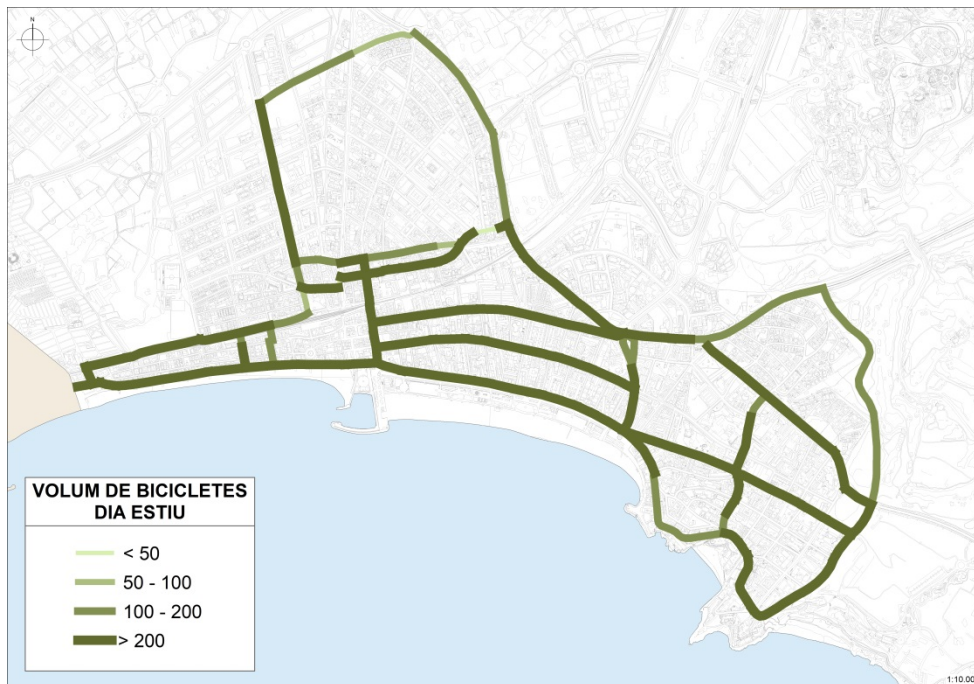
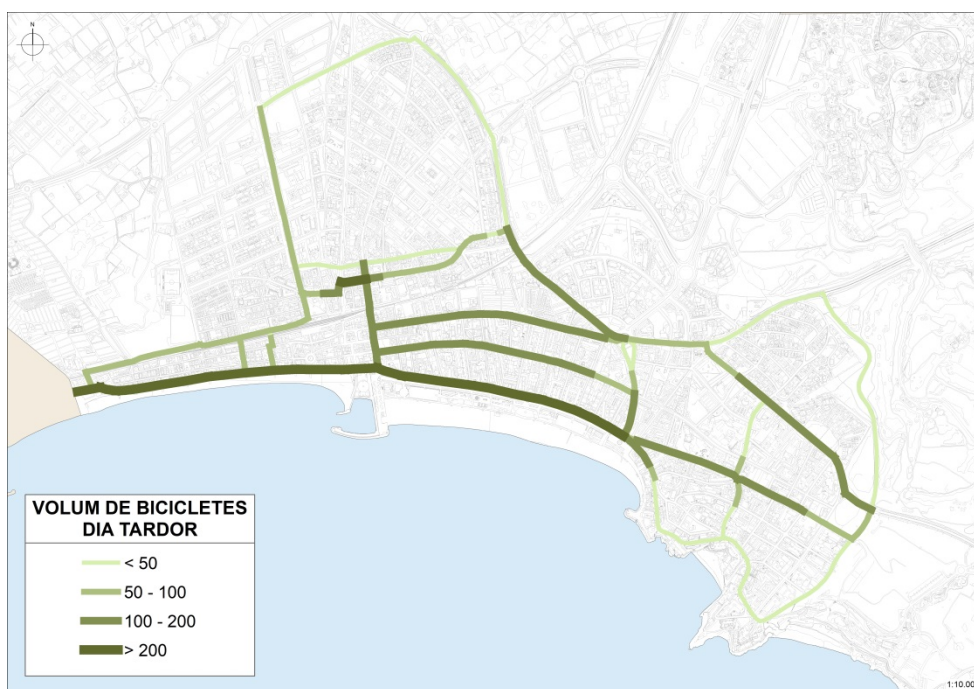


Figura 130. Intensitat de bicicletes dia a la tardor.



Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DEL MODE BICICLETA

- Actualment de 41,1km de xarxa ciclable, un 8% es segregat i 92% compartit amb altres mitjans.
- L'orografia accidentada a la zona de llevant i de Cap Salou és un factor limitant a l'ús de la bici en aquesta zona del municipi.
- Existència de carrils bicicleta en mal estat o amplada insuficient per poder passar dues bicicletes a l'hora.
- Carrils segregats per bicicletes sense senyalització específica.
Carrils de velocitat inferior a 30 km/h on poden circular bicicletes però no es troba senyalitzat.
- Falta continuat a la xarxa de bicicletes.
- Hi ha 305 places en 42 punts d'aparcament per a bicicletes distribuïts pel municipi.
- Les enquestes de mobilitat mostren una mobilitat quotidiana en aquest mitjà significativa, amb prop de 7.500 desplaçaments diaris en bicicleta a l'estiu, i 3.400 a la tardor.
- Els principals eixos de mobilitat ciclista són: passeig Miramar i Jaume I amb més de 3.500 bicicletes al dia en l'estiu, i més de 300 a la tardor. També destaca el pas de la via ferroviària del Càmping Sangulí.

2.5. El mode transport públic

La xarxa de transport públic a Salou comprèn la xarxa de Rodalies de Catalunya, amb 2 estacions en el municipi (Salou i Port Aventura), i una xarxa d'autobusos de caràcter interurbà amb nombroses parades al municipi. També compta amb un servei d'autobús escolar impulsat des de l'Ajuntament. L'oferta actual de transport públic es grafia al plànol 16.

2.5.1. Xarxa de transport públic

A continuació es porta a terme una descripció de l'oferta dels diferents serveis de transport públic sota la classificació anterior. D'aquesta manera s'aconsegueix una radiografia de l'estat actual del servei de transport públic al municipi de Salou així com de la connexió amb els municipis d'influència, amb l'objectiu final –junt amb l'anàlisi de la demanda- d'efectuar una diagnosi i facilitar una posterior etapa de propostes encaminades a optimitzar la quota d'ús del conjunt de serveis de transport públic.

Actualment, no existies un servei de autobús urbà al municipi. Al POUM de Salou, ja se contempla aquest servei per facilitar els desplaçaments interns.

2.5.1.1. Autobús interurbà

Salou disposa de 24 línies d'autobús interurbà amb diferents trajectes i horaris, així com 3 línies d'autobús nocturn. Els autobusos connecten principalment amb els municipis veïns (Cambrils, Reus, Tarragona i Vila-seca), amb les estacions del Camp de Tarragona i els aeroports de Reus i Barcelona. També hi ha un nombre molt elevat de de línies que connecten Salou amb ciutats de tota la geografia espanyola.

L'operador amb major nombre de línies regulars en el municipi de Salou és l'empresa *Plana*. **El total d'expedicions anuals que realitza la empresa és de 160.584**, amb un pes major als mesos estivals.

Encara que els recorreguts que realitzen son interurbans hi ha un ús per part dels usuaris per realitzar desplaçaments interns al municipi. Per tant, algunes línies tenen una doble funció de connexió urbana i interurbana.

Taula 43.Relació de línies, nom i nombre d'expedicions.

Línia	nom	nº expedicions anuals
L0633/L1729	Salou - Vilaseca - Ponent TGN - TGN	14.582
L1726	Reus - Salou	31.312
L0174	Reus - La Pineda - Cap Salou - Salou - Vilafortuny - Cambrils BM	4.620
L0257	Reus - La Pineda - Faro - Carles Buïgas	1.000
L0174	Tarragona - La pineda - Cap Salou- Salou - Cambrils BM	12.412
L0717/L0635	Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura	27.731
L0635	Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura	2.166
L0635	Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura	1.218

Línia	nom	nº expedicions anuals
L1688	Cambrils - Salou - Baixador Renfe - Port Aventura	9.760
L1624	Aeroport de BCN - Tarragona - La pineda - Port Aventura - Cambrils - Reus	7.649
L1624	Barcelona - Torredembarra - Altafulla - Tarragona - La pineda - Salou - Port Aventura - Cambrils - Reus	9.452
L1621	Tarragona - La Pineda - Salou (pl. Europa) - Salou - Baixador Renfe port Aventura - Port Aventura	4.656
L1627	Tarragona c-31B - Salou (TV-3147) - BM Cambrils	4.774
L0019	Alforja - Cambrils - Salou	18
L0828	Vilaseca - La pineda - Salou - Port aventura - Vilaseca	3.086
L1632	Cambrils - Salou - La pineda - Estació del Camp	2.052
L0410	La pineda - Cap Salou - Salou - Port aventura	12.876
L0714	Tarragona - Pineda - Salou - Cavet	2.052
L0006	Cambrils - Vilafortuny - Salou - Port Aventura - Cap Salou - Pineda - Aeroport de reus	528
L0591	Salou - Vilaseca - Port aventura (administració)	2.980
L0173	Cambrils - Salou - La pineda - mercat de Bonavista	208
L0525	Reus - Salou - Reus (nocturn)	2.016
L0529	Tarragona - Salou - Vilaseca - Bonavista - Campclar - Torreforta - Tarragona (nocturn)	2.016
L0412	La pineda - Salou - BM Cambrils (nocturn)	1.420
TOTAL		160.584

Font: Plana.

El global de les línies tenen un recorregut total de 154 km a la xarxa viària de Salou. D'aquests km 13,5 km són comuns a 5 o més línies.

Taula 44. Quilometres per línia.

Línia	km
L0173	8,4
L1688	5,4
L1627	7,9
L0714	15,3
L0410	9,1
L0525	7,9
L0529	5,3
L0412	8,8
L0174	8,8
L0592	5,9
L0006	9,4
L1624	9,4
L0019	2,2
L1632	9,4
L1729	3,2
L0635	6,3
L1726	3,2
L1621	9,4
L0717	8,8
L0828	9,9
TOTAL	154,1

Font: INTRA SL, amb dades de Plana

2.5.1.2. Autobús escolar

Salou disposa de 4 línies d'autobús escolar que donen servei de matí i de tarda als centres d'educació primària (amb 3 línies d'autobús, a Escola Vora Mar – Escola Salou – Escola Sta. Maria del Mar – Escola Europa), i als d'educació secundària (1 línia, Institut Marta Mata - Institut Jaume I).

Aquestes línies connecten els barris més perifèrics amb la zona on es troben els diferents centres educatius del municipi.

Realitzen un total de 14 expedicions al dia amb un total de 199 passatgers per expedició y dia.

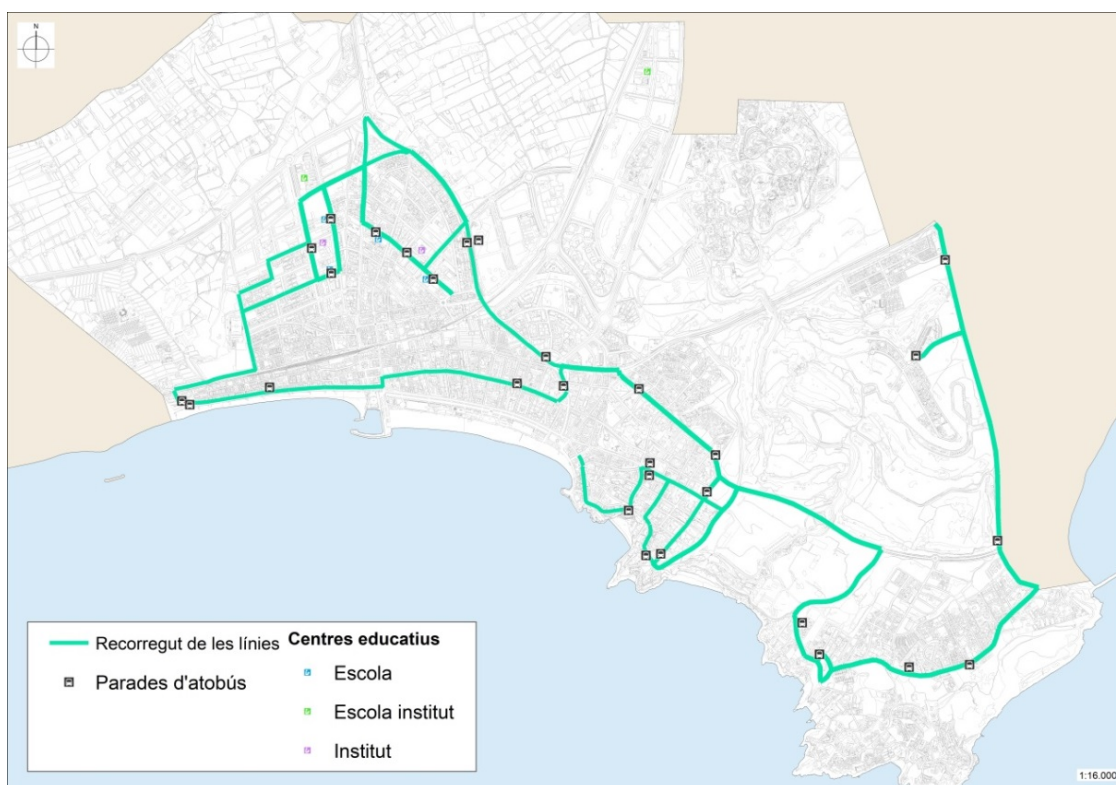
El recorregut de les línies és de 46,7 km.

Taula 45. Passatger per línia d'autobús escolar

Línia	nº alumnes	nº expedicions/dia	dies lectius	total passatgers
Línia 1 (educació primària)	53	4	176	37.312
Línia 2 (educació primària)	53	4	176	37.312
Línia 3 (educació primària)	53	4	176	37.312
Línia 4 (educació secundària)	40	2	176	14.080
Total passatgers				126.016

Font: Plana

Figura 131. Parades i recorreguts de l'autobús escolar.



Font: Ajuntament de Salou, Plana i INTRA SL

2.5.1.3. Xarxa de ferrocarril

Salou disposa de dues parades del servei de transport ferroviari de passatgers de Renfe, tot i que està prevista la supressió de l'estació de Salou centre, i només romandria activa la parada de Port Aventura-Salou.

Tenen parada al municipi les expedicions de les línies:

- Línia regional R16 Barcelona-Estació de França a Tortosa/Ulldecona. Discorre en la seva major part per la franja litoral amb una longitud total de 211 km. Compta amb 14 parades en el seu recorregut.
- RT2 de rodalies que connecta L'Arboç amb l'Hospitalet de l'Infant. Discorre per la franja litoral amb una longitud de 69,1 km. Compta amb 11 parades en el seu recorregut. La línia RT2 actua de reforç de les línies dels serveis regionals que ja circulen per aquest tram, i els dissabtes, diumenges i festius no circula.
- Línia de llarga distancia Talgo que connecta Barcelona – Alacant, Barcelona – Cartagena, Barcelona – Lorca i Barcelona – Múrcia.

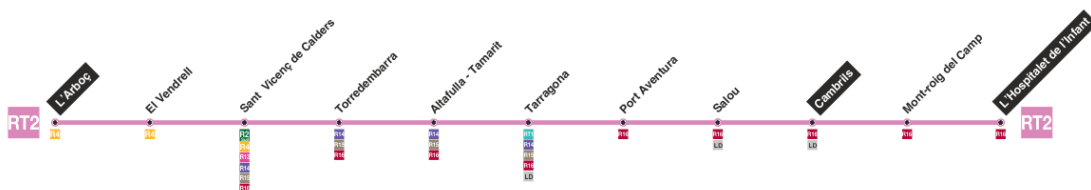
El gràfic següent mostra, esquemàticament, el recorregut i parades de les diverses línies de ferrocarrils que realitzen parada al municipi de Salou.

Figura 132. Esquema línia R16



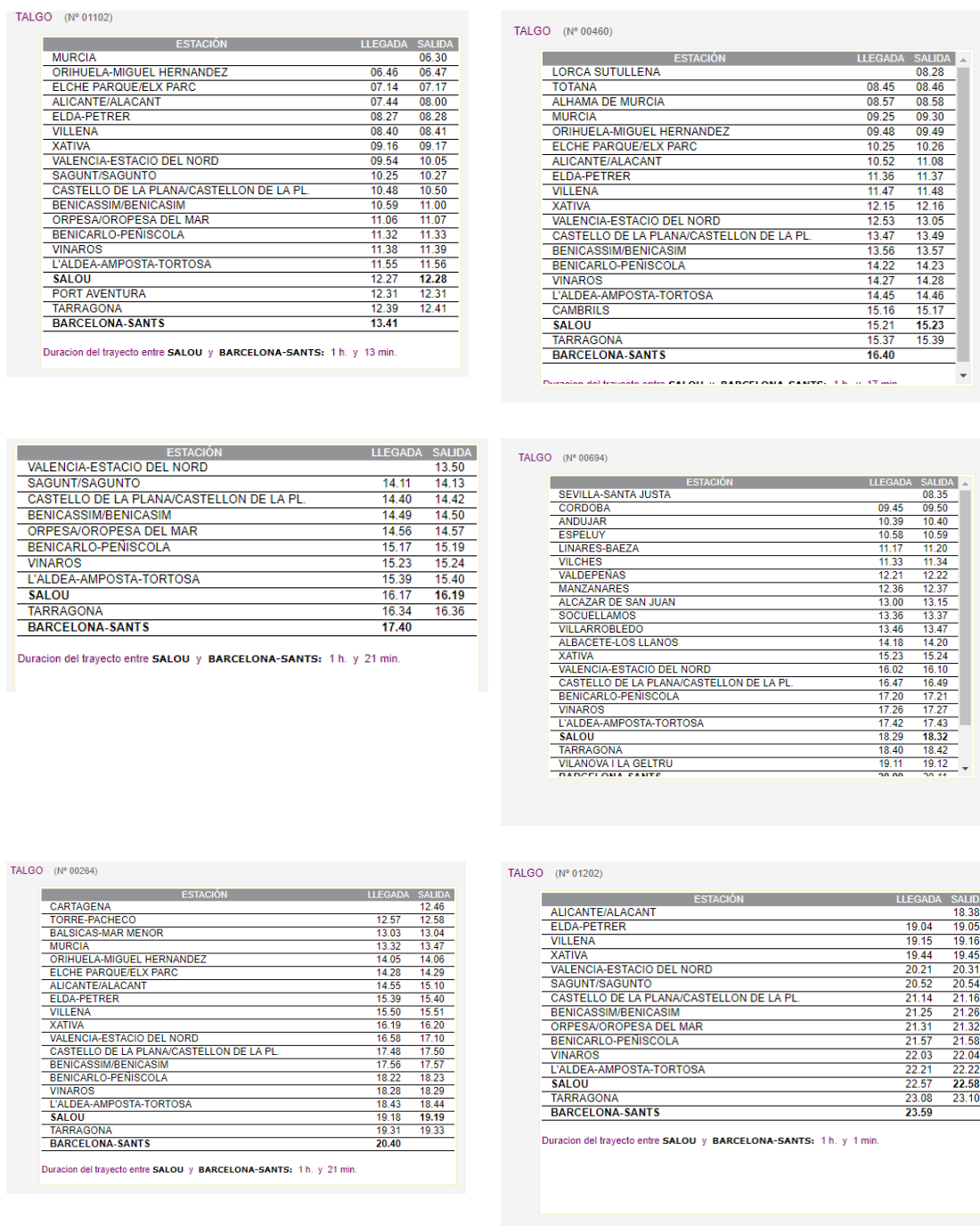
Font: Trenscat.cat

Figura 133. Esquema línia RT2



Font: Trenscat.cat

Figura 134.Recorregut Talgo



Expedicions

L’R16 compta amb recorreguts comercials i freqüències que varien tenint en compte si són hores punta, aquelles en què hi ha més passatgers coincidint amb els horaris de la jornada laboral, o hores vall, en les quals el nombre de passatges disminueix, a més de l’època de l’any, en els mesos d’estiu hi ha un major servei.

Figura 135.Gràfic de serveis de la R16



Taula 46.Servei de la línia R16

Tram de servei	Recorregut i parades	Temps de viatge	Circula
A	REGIONAL EXPRÈS. Barcelona E. França – Vinaròs / Barcelona E. França – València Estació del Nord. Para a totes les estacions excepte Mont-roig del Camp, Camarles-Deltebre i Camp-redó. Els trens inverteixen la marxa a Tortosa i l'Aldea-Amposta.	2h59min	Diari
B	REGIONAL EXPRÈS/REGIONAL. Barcelona E. França – Tortosa. Para a totes les estacions(1)	2h28min	Diari
C	REGIONAL EXPRÈS. Barcelona E. França - Tortosa. Semidirecte. Para a Barcelona, Tarragona, Port Aventura, Salou, Cambrils, Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla-El Perelló, l'Aldea-Amposta i Tortosa	2h16min	DI-Dv
D	REGIONAL EXPRÈS. Barcelona E. França - Cambrils. Para a totes les estacions (2)	1h40min	Estiu
E	REGIONAL EXPRÈS. Barcelona E. França - Port Aventura. Para a totes les estacions (3)	1h33min	Diari
Línia 50 MD	REGIONAL. Tortosa - València Estació del Nord. Para a Tortosa, l'Aldea-Amposta i Ulldecona	27min*	Diari

Font: Trenscat.cat

- (1) alguns trens no paren a Vilanova i la Geltrú, Mont-roig del Camp, Camarles-Deltebre i Camp-redó
 - (2) alguns trens no paren a Vilanova i la Geltrú
 - (3) alguns trens no paren a Vilanova i la Geltrú, Torredembarra i Altafulla-Tamarit
- * temps fins a Ulldecona-Alcanar-la Sénia

Taula 47.Horari R16 en Salou

Tren		Horari	
		Salou	Port Aventura
18254 RE	No circula dissabtes, diumenges i festius	6.57	7.00
18090 RE	Només circula dissabtes feiners	7.07	7.10
18086 RE		8.41	8.44
18050 RE	Només circula del 11/3 al 16/9/18. No circula dissabtes, diumenges i festius.		09:57
18094 RE		10:04	10:09
18256 RE	Només circula del 11/3 al 16/9/18.	11:58	12:02

15028 RE		12:04	12:07
18260 RE	No circula dissabtes, diumenges i festius	14:28	14:31
18052 RE	Només circula diumenges i festius	14:46	14:49
18054 RE		16:44	16:48
15210 R	Només circula diumenges i festius a partir del 25/3/18	17:32	17:36
18056 RE		18:11	18:15
18250 R	Només circula diumenges i festius a partir del 25/3/18 al 28/10/18	18:58	19:08
15234 R	Només circula diumenges i festius a partir del 25/3/18		19:32
18058 RE		19:45	19:48
18252 R	Només circula diumenges i festius a partir del 25/3/18 al 28/10/18	20:19	20:23
Md 18099 RE		20:36	20:41
15230 R	Només circula diumenges i festius a partir del 25/3/18		21:10
18262 R		21:59	22:03

Font: Rodalies de Catalunya.

Taula 48. Nombre d'expedicions diàries aproximades de la línia R16

- Barcelona – Port aventura: DI-Dv 12 | Ds 12 | Dg 11
- Port Aventura – Cambrils: DI-Dv 11 | Ds 11 | Dg 10
- Cambrils – l'Aldea – Amposta: DI-Dv 10 | Ds 10 | Dg 9
- l'Aldea-Amposta – Tortosa: DI-Dv 13 | Ds 13 | Dg 11*
- l'Aldea-Amposta – Ulldecona: DI-Dv 5 | Ds 5 | Dg 4*

*s'inclouen els trens Regionals Tortosa-València

Font: Trenscat.cat

En dies feiners la línia RT2 actua de reforç de les línies dels serveis regionals, amb 5 expedicions al dia.

Taula 49. Servei de la línia RT2

Tram de servei	Recorregut i parades	Temps de viatge	Circula
A	L'Arboç – Cambrils. Para en totes les estacions	49min	DI-Dv
B	L'Arboç - L'Hospitalet de l'Infant. Para a totes les estacions	1h01min	DI-Dv

Font: Trenscat.cat

Tarifes

Rodalies de Catalunya i les línies d'autobús interurbà estan incloses a l'àrea d'integració tarifària de l'ATM del Camp de Tarragona, per tant resten sota la regulació d'aquest organisme supramunicipal. La integració tarifària permet el transbordament entre els diversos serveis de transport sense necessitat de canviar de bitllet, durant un temps determinat i segons la zonificació establerta.

El plànol de les zones d'integració tarifària en les quals Salou resta inclòs i que marca les tarifes aplicables en cada trajecte, és el següent:

Figura 136. Zonificació de l'àmbit del sistema tarifari integrat



Font: ATM Camp de Tarragona

El cost del servei per al ciutadà i la tipologia de títols de transport es resumeixen en el gràfic següent:

Taula 50. Quadre de preus de títols ordinaris multiviatge, sistema tarifari integrat de transport públic, 2018

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	45,70 €	71,70 €	96,85 €
T-50/30	32,50 €	59,80 €	84,05 €
T-10/30	9,75 €	19,50 €	26,65 €
T-10	12,00 €	23,75 €	34,15 €

Font: ATM Camp de Tarragona

Taula 51. Quadre de preus infants de 4 a 12 anys, sistema tarifari integrat de transport públic, 2018

Títol	1 zona
T-12	Gratuït

Taula 52. Quadre de preus famílies monoparentals i nombroses, sistema tarifari integrat de transport públic, 2018

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-FM/FN 70/90 G	67,00 €	132,85 €	191,10 €
T-FM/FN 70/90 E	41,90 €	83,00 €	119,50 €
T-MES FM/FN G	36,55 €	57,35 €	77,50 €
T-MES FM/FN E	22,85 €	35,85 €	48,45 €

Taula 53. Quadre de targetes sense contacte, sistema tarifari integrat de transport públic, 2018

Tipus de targeta	
Targeta anònima	3,50 €
Targeta personalitzada ordinària	3,50 €
Targeta personalitzada FM/FN individual	3,50 €
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	3,50 €
Targeta personalitzada URV	(gratuïta)
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	(gratuïta)
T-12 (*)	35,00 €

Font: ATM Camp de Tarragona

Estació de Camp de Tarragona

Estació situada entre els municipis de Perafort i La Secuita, aquesta estació dona servei als municipis amb més població, Tarragona, Reus i Valls. S'ha de tenir en compte que aquesta estació dona servei als municipis turístics de la costa dorada, com Salou. Es troba a una distància de 28 km de Salou.

Aquesta estació ofereix els trens d'AVE, Avant, Alvia, Trenhotel, renfe i SNCF. i es connecta amb el municipi de Salou amb autobús, el preu del servei a la pàgina web de renfe indica que és de 6,1 €, no hi ha una freqüència estàndard que faciliti l'ús als usuaris, a Salou comença el servei a les 6:48 fins a les 21:48.

Figura 137. Esquema de connexions de l'estació de Camp de Tarragona.



Font: Trenscat.cat

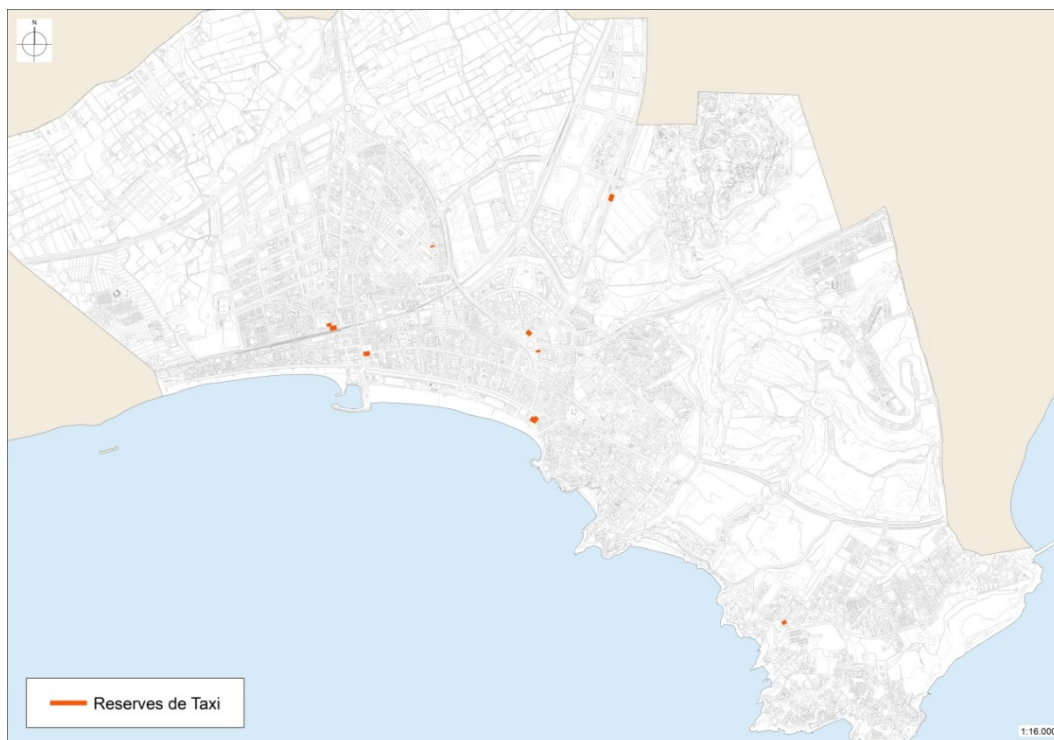
Estació de Vila-seca

Aquest estació es situa al nord-est del municipi de Vila-seca, a 6,5 km del municipi de Salou. Aquesta estació compta amb els serveis regional de les línies RT1 (Tarragona – Reus), R14 (Barcelona – Lleida) i R-15 (Barcelona – Riba-roja d'Ebre).

2.5.1.4. Taxi

Salou compta amb 10 zones de parada destinades als taxis, amb un total de **48 places**. Hi ha un total de **47 llicències de taxi**, una llicència està adaptada per al transport de persones amb mobilitat reduïda.

Figura 138. Parades de taxi a Salou (2018)



Font: INTRA SL

Existeix una Ordenança municipal del servei de taxi a Salou. Aquesta ordenança permet **24 hores per llicències**. Per tant, per cada llicència i pot haver més d'un assalariat.

Hi ha dos associacions de taxis, actualment fusionades en una, amb un sòl telèfon.

2.5.2. Senyalització i accessibilitat de les parades

A Salou hi ha un total de **91 parades d'autobús**. Aquestes parades poden ser de transport escolar, parades que actualment no s'utilitzen com parades que estan regulades (IBI).

D'aquestes parades la empresa encarregada de donar el servei de transport hi ha té **57 parades regulades**, 8 no s'han pogut ubicar al SIG. El total de parades ubicades regulades es de 49. Aquestes parades poden realitzar les funcions de parada per

transport interurbà i de transport escolar. A més, hi ha 10 parades de transport escolar. El nombre de parades **no regulades és de 32**.

Les parades no regulades engloben diferents tipologies. Com noves parades, parades històriques, com parades sense senyalització.

2.5.2.1. Parades d'autobús interurbà

Un aspecte a tenir en compte són les parades del servei de transport públic i les seves característiques. S'ha realitzat un inventari de les parades d'autobús del terme municipal per tal d'identificar-ne la tipologia i les condicions de cada una de les parades (veure plànol 19 de tipologies de parades d'autobús).

No existeix al municipi una estació d'autobusos, pròpiament, però existeix un **apartador exclusiu** que es troba a laavinguda de Jaume I. Hi ha diferents autobusos amb recorreguts molt diferents que paren.

Al global del municipi **es comptabilitzen 81 parades d'autobús interurbà**. Com ja s'ha anomenat, hi ha **49 parades regulades i 32 no regulades**, que hi apareixen en l'annex VIII Informació empresa plana. Per aquest motiu, s'estudia per una banda les parades regulades i per l'altra les no regulades.

Parades regulades

Un total de 14 parades disposen de marquesina i 52 de pal localitzador (en alguns casos de les dues estructures). En 48 parades existeix una marca al paviment identificadora, mentre que en 3 parades no hi ha cap element que permeti identificar-les o senyalitzar-les.

Algunes parades funcionen a demanda dels passatgers, i els vehicles només hi aturen amb reserva prèvia. És el cas, per exemple dins de la ruta de Salou – Aeroport de Reus, Aeroport de Barcelona i estació del camp, que té parada de servei a hotels de Salou i Port Aventura, a demanda.

Taula 54. Inventari de parades d'autobús regulades (tipologia de parada).

	N. parades		Total	
	Amb marca al paviment	Sense marca al paviment		
Marquesines	13	1	14	27%
Pal localitzador	31	1	32	63%
Parades sense pal localitzador ni marquesina	4	1	5	10%

Font: INTRA SL

El 71% de les parades es fan fora del carril de circulació i en banda d'aparcament en fila. El 24% es realitza en carril de circulació directament en vorera accessible. Cap de les parades disposa de plataforma prefabricada des de on accedir a l'autobús. **L'encotxament es realitza directament des de la vorera.**

Taula 55. Inventari de parades d'autobús (punt de parada).

			N. Parades	%	% Total
En carril de circulació	Directament en vorera	Tram recte	12	24%	27%
		Tram en corba	1	2%	
Fora del carril de circulació	Apartador exclusiu		1	2%	73%
	Banda aparcament	Fila	35	71%	

Font: INTRA SL

Segons el Codi d'accessibilitat de Catalunya s'ha de garantir un itinerari adaptat per accedir a la parada:

- Amplada lliure mínima de 0,90m i una alçada lliure d'obstacles de 2,10m
- En canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre inscriure un cercle d'1,50m de diàmetre. En casos puntuals s'acceptarà un diàmetre d'1,20m.
- No incloure cap escala ni graó aïllat
- El pendent longitudinal no superarà el 8%. Pendent transversal no superior al 2%
- Paviment dur, no lliscant i sense reguixos diferents dels propis del gravat de les peces.
- Els elements d'urbanització i de mobiliari urbà hauran de ser adaptats.
- Els passos de vianants seran adaptats, incorporant, quan calgui, guals per a vianants.

Els criteris d'accessibilitat de parades d'autobús en que s'ha basat el inventari són els que figuren a *La normativa i criteris de disseny per a l'accessibilitat de les parades d'autobús* (Entitat Metropolitana del Transport).

Estableix que cal deixar un espai lliure de pas per darrera la marquesina de vianants d'1,60m (en voreres d'amplada limitada es pot prendre 1,20m).

També s'estableix que en cas de voreres d'amplada inferior a 3,15 m amb plataforma d'embarcament es consideraran pals de parada (més banc) enlloc de marquesines. En cas de parades sense plataforma d'embarcament, en voreres de menys de 3,3 m es consideraran pals de parada enlloc de marquesines.

Les parades regulades de Salou s'observa certa manca d'accessibilitat en els itineraris d'accés a la parada. **En 6 parades (12,24%) hi ha voreres amb amplades no accessibles** en l'espai immediatament adjacent a la parada. Addicionalment, hi ha parades amb disfuncions menors com la presència de mobiliari urbà (entre ells, fitons) dins de la zona d'embarcament (zona de parada).

Per un altre banda, l'escassa informació sobre les línies en la parada es la principal mancança de les parades. **En 27 parades (55,1%) hi ha falta d'informació pels usuaris.**

Figura 139. Parades de bus a c. Ciutat de Reus, pal i marquesina amb dificultat de encotxament, c. Carles Buïgas amb marquesina sense banc, av. Joan Fuster, parada amb pal i sense vorera.



Parades no regulades

A l'estudi de les parades no regulades s'observa una manca d'accessibilitat molt més accentuada que a les parades regulades. Les 32 parades sense regulació hi ha **16 parades sense marca a la calçada**.

Les parades no regulades de Salou s'observa una gran manca d'accessibilitat en els itineraris d'accés a la parada. **En 30 parades (94%) hi ha voreres amb amplades no accessibles** en l'espai immediatament adjacent a la parada. Addicionalment, hi ha parades amb disfuncions menors com la presència de mobiliari urbà (entre ells, fitons) dins de la zona d'embarcament (zona de parada).

Per un altra banda, l'escassa informació sobre les línies en la parada és la principal mancança de les parades. **En 27 parades (84%) hi ha falta d'informació pels usuaris**.

Taula 56. Inventari de parades d'autobús regulades (tipologia de parada).

	N. parades		Total	
	Amb marca al paviment	Sense marca al paviment		
Marquesines	1	1	2	6%
Pal localitzador	10	4	14	40%
Parades sense pal localitzador ni marquesina	11	8	19	54%

Font: INTRA SL

Taula 57. Inventari de parades d'autobús (punt de parada).

			N. Parades	%	% Total
En carril de circulació	Directament en vorera	Tram recte	11	34 %	50%
		Tram en corba	5	16 %	
Fora del carril de circulació	Apartador exclusiu		2	6%	50%
	Banda aparcament	Fila	14	44 %	

Font: INTRA SL

Parades de autobús escolar

Hi ha un total de **29 parades d'autobús escolar** al municipi. Aquestes parades tenen manca d'accessibilitat del 100% i informació 34,48%.

Taula 58. Inventari de parades d'autobús regulades (tipologia de parada).

	N. parades		Total	
	Amb marca al paviment	Sense marca al paviment		
Marquesines	6	1	7	24%
Pal localitzador	19	0	19	66%
Parades sense pal localitzador ni marquesina	1	2	3	10%

Font: INTRA SL

Taula 59. Inventari de parades d'autobús (punt de parada).

			N. Parades	%	% Total
En carril de circulació	Directament en vorera	Tram recte	1	3%	3%
		Tram en corba	0	0%	
Fora del carril de circulació	Apartador exclusiu		0	0%	97%
	Banda aparcament	Fila	28	97 %	

Font: INTRA SL

2.5.2.2. Estacions de ferrocarril

Les dues estacions de ferrocarril de Salou funcionen com a intercanviadors i nodes intermodals entre el vehicle privat, el transport públic urbà, transport públic interurbà i el mode a peu cap a l'ús del ferrocarril.

El baixador de Port Aventura compta amb dues parades d'autobusos interurbans, direcció Salou i direcció Vila-seca. Disposa d'un pas de vianants que permeten el encreuament segur dels vianants i el desplaçament cap al parc d'atraccions i la

parada de bus direcció Vila-seca. La parada de bus (sentit Salou) s'ubica a l'esquerra de la sortida, amb vorera no accessible després de la parada.

A l'estació de Salou disposa de dos passos de vianants practicables. La parada d'autobús més propera es troba en carrer Ciutat de Reus 1, aquesta parada disposa de marquesina. Hi ha aparcament reservat per a taxistes, debat de l'estació.

A continuació es descriuen les característiques d'aquestes estacions:

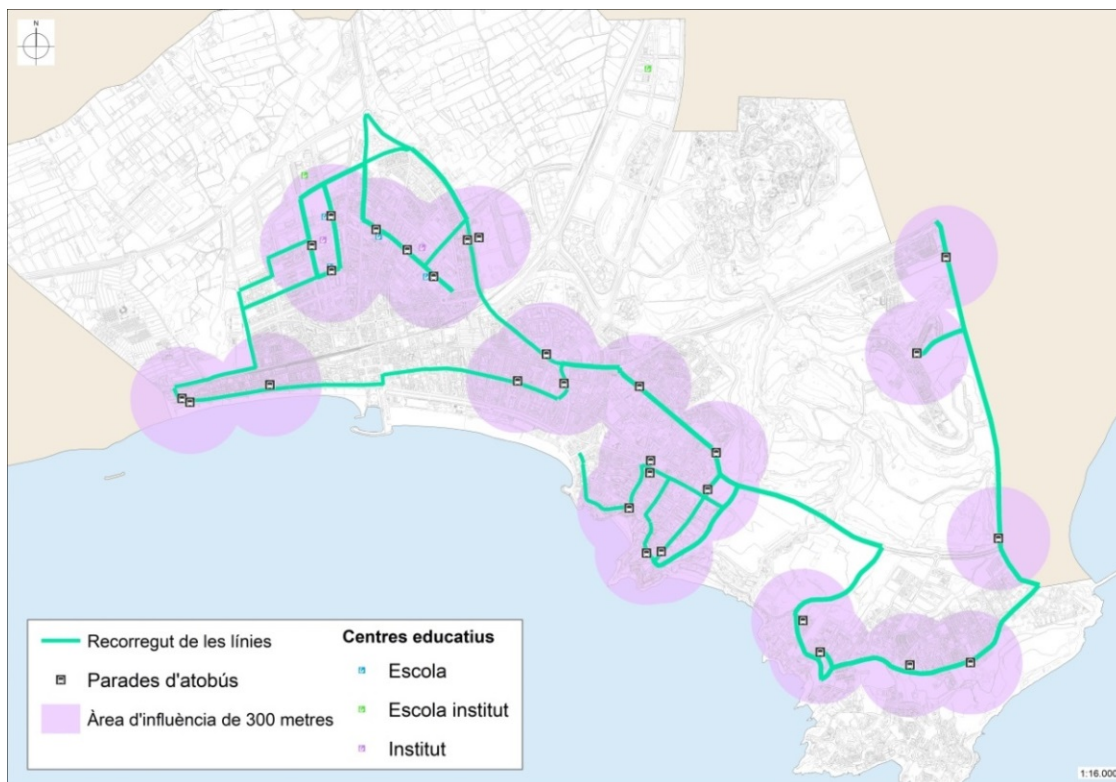
- L'estació de Salou està situada en el centre del municipi. És la zona del municipi amb menor estacionalitat. Aquí hi ha els comerços i establiments que es troben oberts durant tot l'any. L'estació actual està formada per la via general (vies 1) i tres vies desviades a l'esquerra (vies 2, 4 i 6). Hi ha dues andanes laterals, que donen servei a la via 1, 2 i 4, estan enllaçades amb diferents passos a nivell. L'edifici de viatgers se situa a la dreta de les vies, és d'una sola planta i disposa de taquilla, màquines de venda de bitllets, vestíbul-sala i una cafeteria. Els lavabos es troben separats en una instal·lació prefabricada i neteja automatitzada i que funciona amb monedes.
- El baixador de Port Aventura es situa a l'oest del par temàtic. El baixador està format per dues vies, la via general (via 1) i una via desviada (via 2). L'andana té 240 metres de llarg i compta amb una coberta de lones, validadora de bitllets, bancs i pantalla informàtica dels trens següents.

2.5.2.3. La cobertura del transport públic

Un bon indicador per avaluar l'accessibilitat del transport públic és la cobertura del servei. En aquest sentit es consideren 300 metres de radi per a cada parada del bus escolar, 450 metres de radi per a cada parada de bus interurbà i 1.000 metres per les estacions de ferrocarril interurbà. El resultat es detalla al plànol 17 de Cobertura territorial dels serveis de transport públic (en aquest plànol no està inclòs el servei de transport escolar), i al plànol 18 que només inclou la coberta del servei de ferrocarril.

L'àrea d'influència de l'autobús escolar és del 47% de la superfície poblada de Salou. Com que aquest servei està orientat als barris més allunyats de l'àrea educativa del municipi, són aquestes zones les que tenen una millor cobertura.

Figura 140. Àrea d'influència de les parades de autobús escolar i recorreguts.



Font: Ajuntament de Salou, Plana i INTRA SL

La cobertura de l'autobús interurbà és del 81% de la superfície poblada de Salou. El CTI és el barri amb la cobertura més baixa, però el servei arriba a l'entrada a Port Aventura, que és el punt on es requereix el servei.

Pel que fa a la cobertura del ferrocarril, **les dues parades donen un percentatge de cobertura del 50% a la superfície urbana del municipi.** Queden fora de l'àrea d'influència els barris de Cap Salou, Mirador de Salou, Xalets de Salou, Segon Eixample Turístic, la urbanització cova mar i el CTI. La zona esportiva també té una baixa cobertura, del 34% de la superfície de trama.

Taula 60. Cobertura de les línies de bus urbà, interurbà i tren

Zones	Superfície de trama urbana (km2)	% cobertura tren	% cobertura bus interurbà	% cobertura bus escolar
Barenys	1,11	66%	65%	49%
Barri de la Salut	0,17	92%	100%	87%
Cap Salou	0,94	0%	88%	51%
Centre	0,63	87%	100%	73%
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	1,42	75%	65%	1%
Complex Turístic Integrat (CTI)	0,04	0%	0%	0%
Emprius	0,15	99%	99%	54%
Mirador de Salou	0,09	0%	0%	70%
Nucli antic	0,17	100%	100%	0%
Primer Eixample Turístic	0,55	69%	100%	50%
Segon Eixample Turístic	0,83	0%	100%	91%

Zones	Superfície de trama urbana (km2)	% cobertura tren	% cobertura bus interurbà	% cobertura bus escolar
Terrer	0,37	52%	100%	50%
Urbanització Covamar	0,16	0%	99%	64%
Xalets de Salou	0,12	0%	0%	41%
Zona esportiva i rural	0,00	34%	0%	0%
Total general	6,75	50%	81%	47%

Font: INTRA SL

2.5.3. Demanda en transport públic

D'acord amb l'enquesta realitzada a residents, turistes i treballadors a Salou, es realitzen diàriament al municipi 32.800 desplaçaments amb transport públic en un dia d'estiu, i prop de 5.500 un dia de tardor.

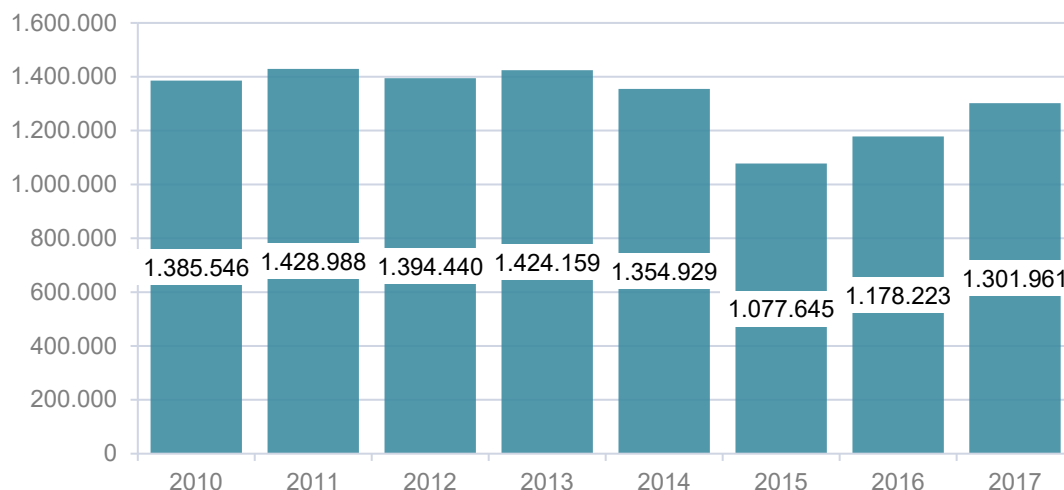
Aquesta informació es complementa amb la demanda registrada per cada mitjà de transport públic al municipi, segons dades dels operadors.

2.5.3.1. Demanda en autobús interurbà

Aquest apartat desglossa les dades disponibles del transport col·lectiu públic de viatgers interurbà segons les dades facilitades per l'ATM Camp de Tarragona i els aforaments de puges i baixes realitzats durant els treballs del PMUS.

L'evolució del nombre del nombre d'usuaris dels serveis de transport interurbà reflecteix un descens l'any 2015, però hi ha un increment als últims dos anys.

Figura 141. Evolució del nombre d'usuaris del transport interurbà (2010-2017)

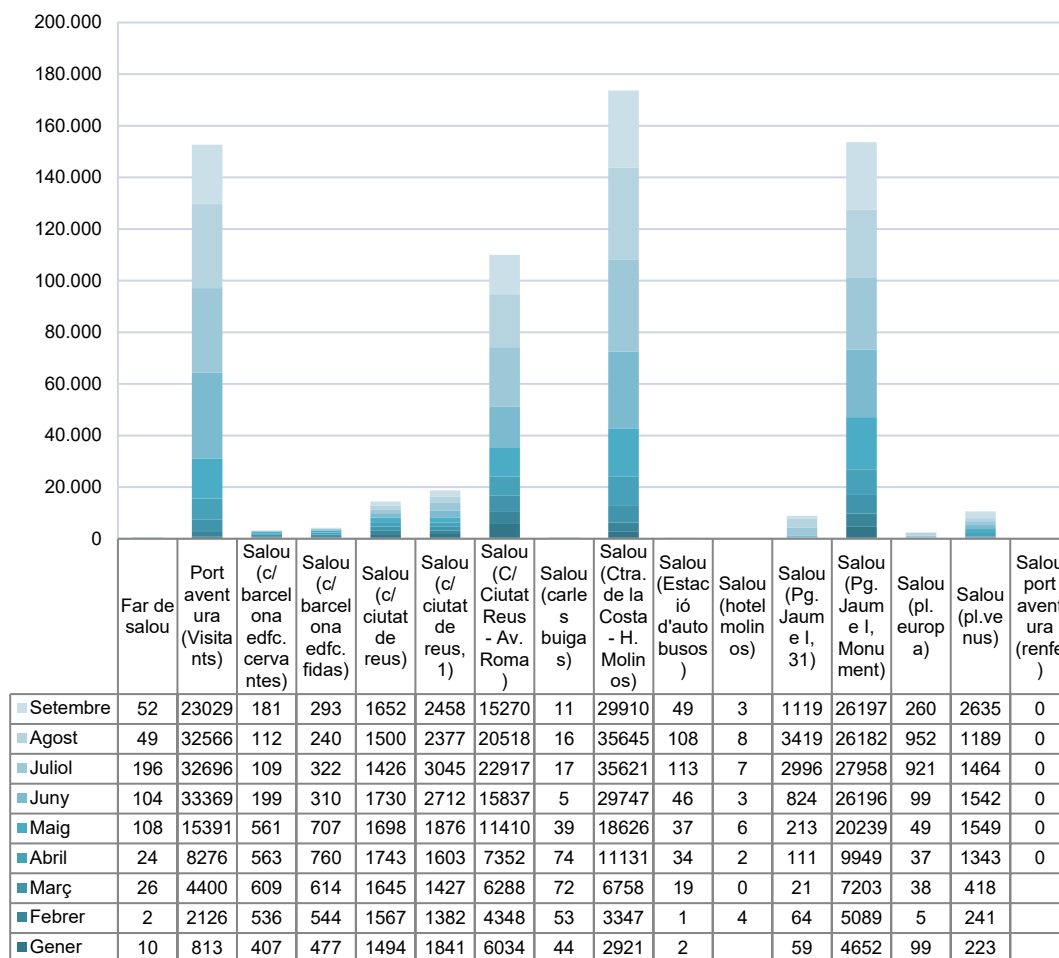


Font: ATM Camp de Tarragona

Es disposa de dades de passatgers per parades. La parada de Salou ctra. de la costa, és on s'observa un major nombre de viatgers, amb 190.000 viatgers anuals, i un pic de 37.000 viatgers el mes d'agost. Aquesta parada es troba al barri de Cap Salou, en una zona on hi ha una important concentració de turistes.

La parada de Salou Port Aventura és la segona amb major nombre d'usuaris (185.000 viatgers anuals, i un pic de 41.000 viatgers el mes de juliol i agost). Segueixen en nombre les parades de Pg. Jaume I (150.000 viatgers anuals, i un pic de 30.000 viatgers el mes de juliol i agost) i c. Ciutat de Reus (110.000 viatgers anuals, i un pic de 18.000 viatgers el mes d'agost).

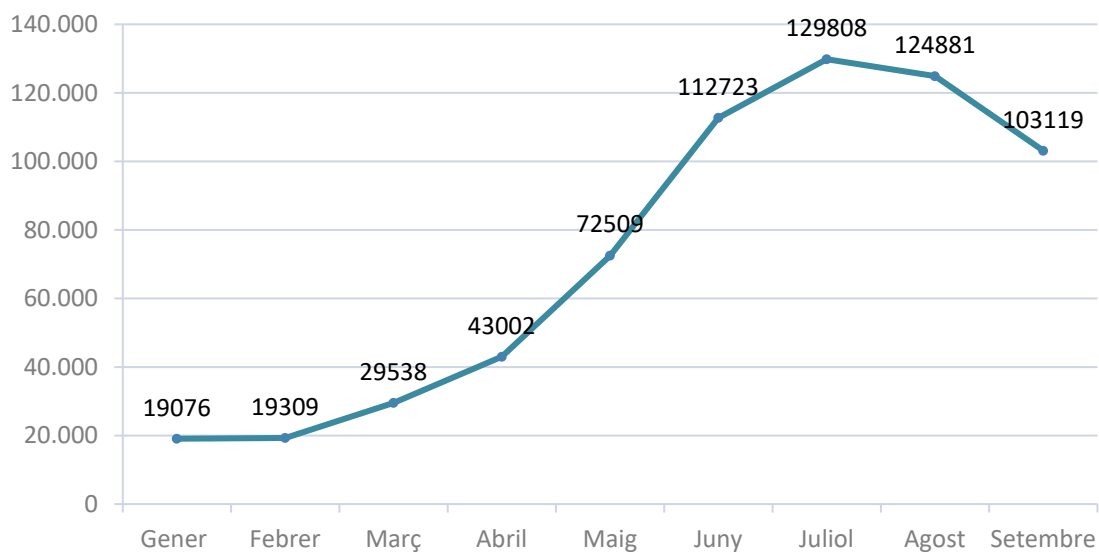
Figura 142. Evolució del nombre d'usuaris del transport interurbà, per parades i mesos (2018, gen-set)



Font: ATM Camp de Tarragona.

La variació mensual i entre parades indica una demanda desigual al llarg de l'any, amb un pic als mesos d'estiu. El pic de l'any 2018 es troba el mes juliol, amb 129.808 viatgers mensuals. Els horaris d'autobús tenen una oferta diferent (temporada alta, temporada mitjana i temporada baixa) per poder cobrir la demanda fluctuant al llarg de l'any.

Figura 143. Evolució d'usuaris del transport interurbà, any 2018 (ge-set)



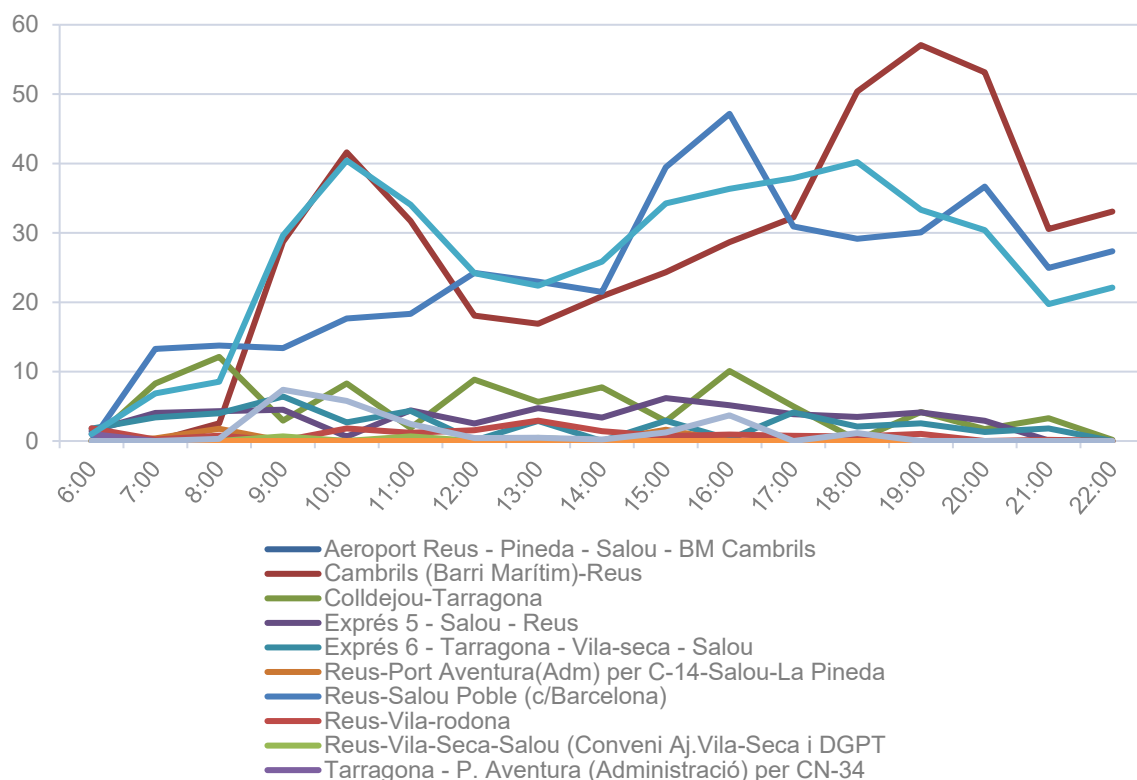
Font: ATM Camp de Tarragona.

Les dades també reflecteixen diferències molt contrastades entre les hores punta d'unes línies i d'altres.

Les línies amb un nombre major d'usuaris al llarg del dia són Cambrils (barri marítim) – Reus, Reus – Salou Poble, Tarragona – Salou – BM Cambrils (per la pineda).

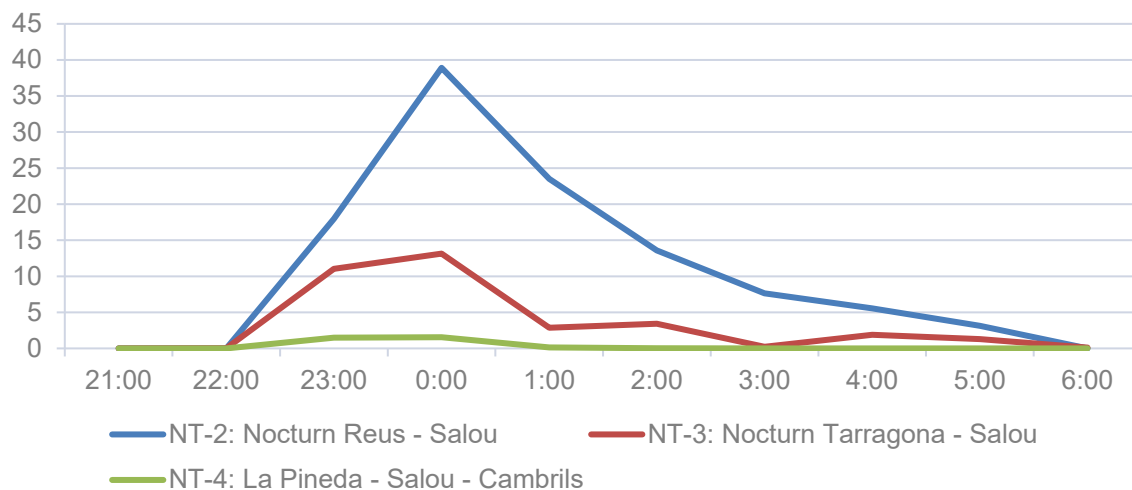
Aquestes línies presenten diferents hores punta. A les 10:00 del matí hi ha la primera hora punta, comú, mentre que l'hora punta de tarda varia.

Figura 144. Nombre d'usuaris en línies diürnes per hores



Font: ATM Camp de Tarragona

Figura 145. Nombre d'usuaris per línies nocturnes per hores



Font: ATM Camp de Tarragona

Complementant aquesta informació en relació a la demanda de viatgers per línies i parades d'autobús, els mesos de juliol i agost 2018 es van realitzar aforaments de puja/baixa a les parades amb major demanda d'usuaris, dins dels treballs del PMUS. Es van realitzar comptatges a les parades de:

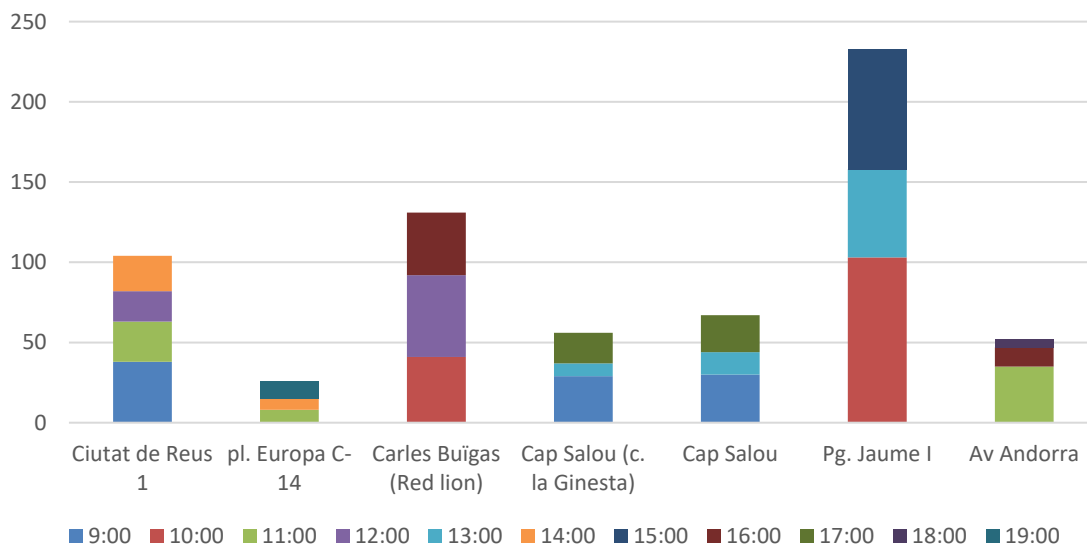
- Plaça Europa direcció Reus
- Carrer Ciutat de Reus, 1
- Carretera de la costa (H. Molinos)

- Carretera de la costa (Don Pancho)
- Pg. Jaume I (Monument)
- Avinguda Andorra (Apartaments cye)

En època estival, la parada del pg. Jaume I registra un important pic de viatgers, de fins 100 viatgers/hora al matí, seguit per la parada de Carles Buïgas, amb mitjanes de 40-50 viatgers/hora.

A les parades de Cap Salou es registra un promig de 30 viatgers/hora i parada.

Figura 146. Nombre d'usuaris en línies diürnes per hores



Font: ATM Camp de Tarragona

2.5.3.2. Demanda del ferrocarril

La demanada de viatgers en les estacions de Salou para l'any 2017 és de **708.000 viatgers anuals**, un 62% correspon a Salou-centre i un 38% a Port Aventura.

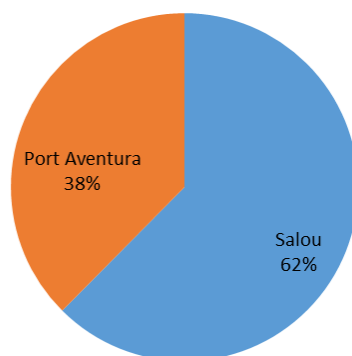
Entre els anys 2016 i 2017 s'apreciava un increment del 7,3% del nombre de viatgers de l'estació de Salou centre, mentre que l'estació de Port Aventura va perdre un 7,0% dels passatgers anuals.

Taula 61. Viatger anys 2016 i 2017

Nom estació	Viatgers 2016	Viatgers 2017
Salou	411.873	442.087
Port Aventura	285.963	265.909
TOTAL	697.836	707.996

Font: ADIF

Figura 147. Percentatge de viatgers al 2017 a les estacions de Salou.



Font: ADIF

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

- La xarxa de transport públic a Salou es compon de 24 rutes d'autobús de caràcter interurbà amb parada al municipi (3 nocturns); la xarxa de Renfe, amb 2 estacions en el municipi (Salou i Port Aventura) i la xarxa d'autobusos escolar de Salou, amb 4 línies en servei.
- Hi ha 10 parades de taxi al municipi, i 47 llicències de taxi.
- La cobertura del bus interurbà és del 81% de la superfície urbana poblada.
- La cobertura del ferrocarril (dues parades) és del 50% de la superfície urbana poblada. Deixa fora gran part de Segon Eixample Turístic i els barris perifèrics de Cap Salou.
- L'autobús escolar cobreix el 47% de la superfície poblada de Salou, els barris més allunyats tenen molt bona cobertura.
- Es comptabilitzen 81 parades d'autobús interurbà. Hi ha 49 parades regulades i 32 no regulades.
- Parades regulades: 14 parades disposen de marquesina i 52 de pal localitzador (en alguns casos de les dues estructures). En 48 parades existeix una marca al paviment identificadora, mentre que en 3 parades no hi ha cap element que permeti identificar-les o senyalitzar-les. El 55% no tenen informació de línies i horaris.
- Cap parada té plataforma i el 12% de les parades té voreres amb amplades no accessibles.
- El autobús escolar realitza un total de 14 expedicions al dia amb una mitjana de 199 passatgers al dia. El recorregut de les línies és de 46,7 km.
- L'any 2017 la demanda de transport públic s'estima en 1.302.000 viatgers en autobús interurbà i 708.000 viatgers en ferrocarril.
- Els mesos de major demanda són juliol i agost.
- Les parades d'autobús urbà amb major demanda són Ctra. de la costa, Salou Port Aventura, Pg. Jaume I i c. Ciutat de Reus.
- D'acord amb l'enquesta realitzada a residents, turistes i treballadors a Salou, es realitzen diàriament al municipi 32.800 desplaçaments amb transport públic en un dia d'estiu, i prop de 5.500 un dia de tardor.

2.6. El mode vehicle privat motoritzat

2.6.1. Xarxa viària actual: jerarquització

La jerarquització del viari urbà ha de garantir que les diferents tipologies de vies urbanes compleixen la seva funció. Al plànol 21 es representen les infraestructures viàries, segons la seva jerarquia d'usos.

2.6.1.1. Xarxa viària externa o d'accés

La xarxa de connexió principal de Salou és la carretera C-14 i la carretera C-31B. Es complementa per una xarxa de vials interurbans que comuniquen el terme municipal amb els municipis limítrofs: T-325 -vial de Cavet-, av. del Batle Pere Molas i av. del Pla de Maset.

Un total de **9,3 quilòmetres de xarxa són vies d'accés** al municipi (8,11% de la xarxa viària).

La xarxa d'accessos i vies interurbanes de Salou inclou:

- L'**autopista AP-7**, que passa més enllà del límit nord del terme municipal i constitueix una de les vies d'accés principals a la localitat. La AP-7 és una autopista de peatge que enllaça Catalunya amb la Comunitat Valenciana, amb una sortida (la 35) a Vila-seca, Salou, Reus S i Port Aventura. L'accés a la localitat des de l'autopista es fa per la carretera C-14.
- L'**autovia A-7**, que al igual que la AP-7, passa més enllà del límit nord del terme municipal i constitueix una de les vies d'accés principals a la localitat. La A-7, actualment enllaça Altafulla-Torredembarra amb l'Hospitalet de l'Infant. L'accés a Salou es fa per la carretera C-14, per la sortida 1151, a Vila-seca oest.
- L'**autovia C-14**, acaba en la pl. Europa amb l'inici de la C-31B. Constitueix una de les vies d'accés principals a la localitat ja que connecta l'autopista AP-7, sortida 35 (autopista de peatge que enllaça Catalunya amb la Comunitat Valenciana), i l'autovia A-7, que enllaça Altafulla-Torredembarra amb l'Hospitalet de l'Infant i el municipi de Reus.
- L'**autovia C-31B**, uneix la C-14 a la pl. Europa amb els barris de ponent de Tarragona.
- La **carretera T-325** o **camí de Cavet** és la via que uneix el municipi de Cambrils amb Salou per l'interior.
- La **carretera TV-3147**, és la via que uneix el municipi amb cambril per la costa.
- La **carretera T-319** que connecta Salou amb Vila-seca i Port Aventura.

2.6.1.2. Xarxa viària interna

En conjunt, la **xarxa viària interna** de Salou mesura **105,7 quilòmetres** i és predominantment veïnal (38,76%).

Taula 62. Quilòmetres de xarxa viària per tipologies

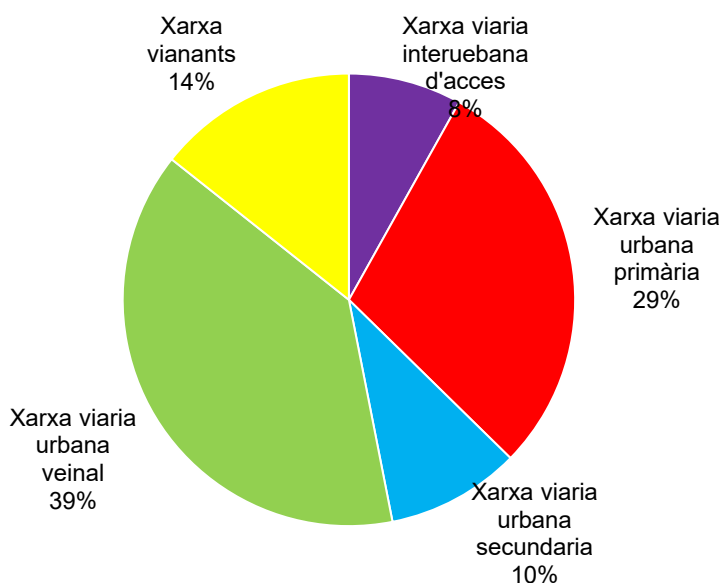
	Quilòmetres	%
Xarxa viària interurbana d'accés	9,3	8%
Xarxa viària urbana primària	33,5	29%
Xarxa viària urbana secundària	11,0	10%
Xarxa viària urbana veïnal	44,4	39%
Xarxa vianants	16,4	14%

Font: INTRA SL.

La jerarquització del viari urbà es divideix en 4 categories:

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris. Formen part d'aquesta xarxa l'av. d'Antoni Gaudi, av. de Carles Buïgas, av. de la Mediterrani, av. de la Pedrera, av. de Pau Casals, av. de Pompeu Fabra, av. del Cap de Salou, av. del Pla de Maset, av. del Principat d'Andorra, c. Barenys, c. d'Amposta, c. de Barbastre, c. de Barcelona, c. de Brussel·les, c. de Carles Roig, c. de Gadesa, c. de Guillem de Claramunt, c. de Joan Fuster, c. de la Ciutat de Reus, c. de la Comissió de Festes, c. de la muntanya, c. de Montblanc, c. de Montserrat, c. de Mossèn Josep Llaurada Pinyol, c. de Murillo, c. de Pere Martell, c. de Rembrandt Van Rijn, c. de Saragossa, c. de Serafí Pitarra, c. de Torremolinos, c. de Valencia, c. del Cama de la Torre, c. del camí del Racó, c. del Fonoll, c. del Nord, c. del Vendrell, c. E, c. Major, Camí dels Castellots, ctra. de la Costa, pg. de Jaume I, pg. Miramar, pl. Venus, av. dels Països Catalans, via Augusta, via Aurèlia i via de Roma.
- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies que connecten l'interior de la trama urbana. Algunes de les vies que formen part de la xarxa secundària són: pg. 30 d'octubre, c. de Jaume Vicens Vives, c. de l'Advocat Gallego, c. del Terror, c. de Rosa Sensat, c. de Domènec Sugreñes i Gras, ctra. del Far, c. de la punta del cavall i c. de Murillo.
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.
- **Xarxa exclusiva de vianants:** on tenen prioritat els desplaçaments en modes no motoritzats, i només poden accedir vehicles de serveis, o de veïns d'entrada als guals.

Figura 148. Distribució percentual segons metres de la jerarquia viària de Salou

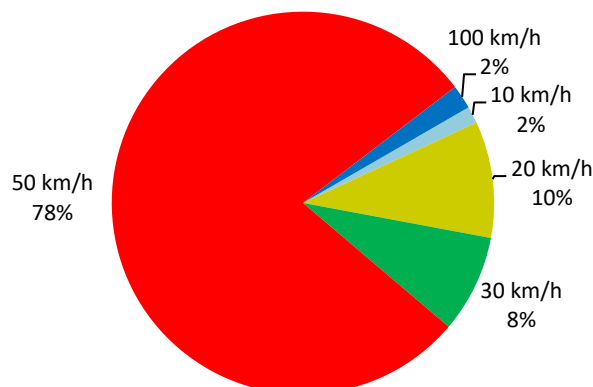


Font: INTRA SL.

Pel que fa a la regulació de les vies, plànol 24, al municipi de Salou s'identifiquen 4 tipologies de regulació:

- Vies de regulació > 50km/h. Aquesta regulació afecta a les vies intermunicipals de Salou.
- Vies de regulació 50km/h. La regulació a tots els vials urbans de l'àmbit, segons senyalització situada als accessos al municipi.
- Via de regulació 30 km/h. La regulació a tots els vials urbans amb equipaments educatius. ES localitzen principalment a la zona de Barenys i Salou centre.
- Vies de zones residencials, amb voreres en general poc accessibles amb limitació a 10 i 20 km/h pels vehicles motoritzats (senyalitzats amb senyal S-28 de carrer residencials).

Figura 149. Distribució percentual de regulació de les vies



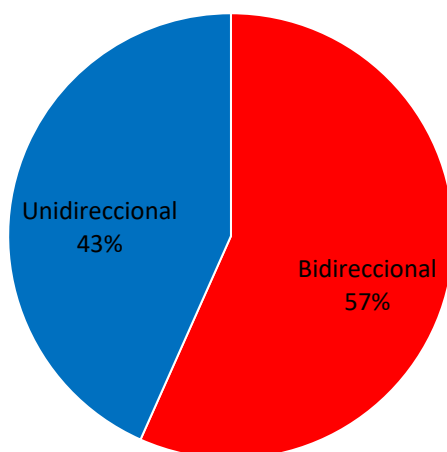
Font: INTRA SL.

2.6.1.3. Sentits de circulació

La xarxa viària de Salou es compon de diverses categories de vials. Aquests presenten unes característiques particulars en quan a la direccionalitat, representat al plànol 23.

Si considerem exclusivament la xarxa viària interna de Salou (principal, secundària i veïnal), s'observa com el 43% de la longitud de la xarxa es compon de vies unidireccionals, mentre que la resta, el 57%, són de sentit doble.

Figura 150. Sentits de circulació, sobre km de xarxa interna



Font: INTRA SL

A la xarxa primària i secundària hi ha més pes de les vies bidireccionals, que connecten carrers interurbans de llargades importants, i que són bidireccionals. En la xarxa veïnal hi ha una predominança de vies unidireccionals.

Taula 63. Sentits de circulació, sobre km, per tipus de xarxa

	Bidireccional	Unidireccional
Xarxa primària	60%	40%
Xarxa secundària	77%	23%
Xarxa veïnal	37%	63%

Font: INTRA SL

2.6.1.4. Interseccions

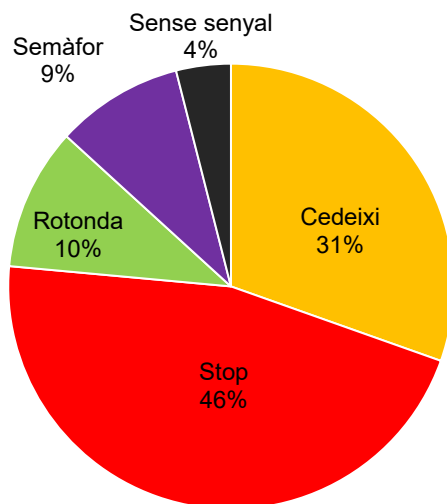
La xarxa viària de Salou, està composta per diferents tipologies d'interseccions grafiades al plànol 22 Interseccions i tipologies.

Les categories de regulació inclouen cedi el pas, stop (interseccions on hi ha un senyal horitzontal o vertical), rotonda, semàfor i sense senyalització.

Es detecta una predominança de interseccions amb **stop**, amb un total de 174 interseccions amb aquest senyal, que suposen un **46% del total d'interseccions**.

Hi ha un **4%** de les interseccions del municipi amb **mancança de senyalització**, un total de 15 punts d'intersecció.

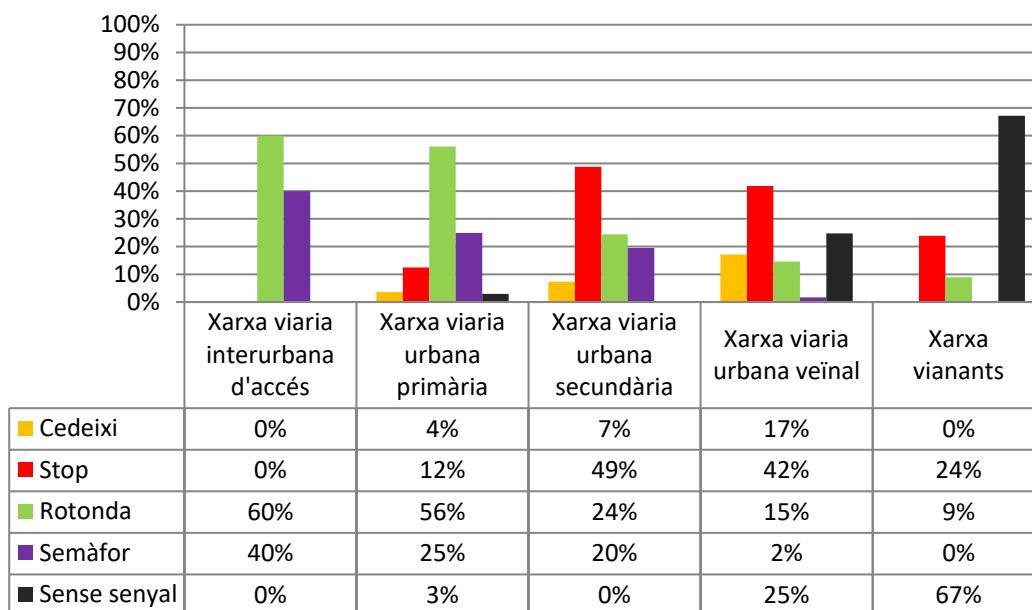
Figura 151. Distribució percentual de tipologies de interseccions



Font: INTRA SL

Al estudiar les tipologies d'intersecció amb la tipologia viària, observem com a les vies principals d'accés els tipologies més significatives son rotondes i semàfors. Les vies on hi ha un transit més veïnal es on no n'hi ha senyalització o aquesta es més senzilla. El **92%** de les interseccions **sense senyalització** estan a la **xarxa veïnal i compartida amb vianants**.

Figura 152. Distribució percentual de tipologies de interseccions i tipologia de via



Font: INTRA SL

2.6.2. Demanda en vehicle privat motoritzat

De les enquestes de mobilitat realitzades a residents a Salou, turistes i treballadors, s'obté una mitjana de desplaçaments diaris en vehicle privat de 161.500 desplaçaments a l'estiu, i 88.100 a la tardor.

Complementàriament per avaluar la demanda actual de mobilitat en vehicle privat motoritzat per carrer, s'ha dut a terme una campanya d'aforaments a la via pública. Es van realitzar:

- Aforaments automàtics de vehicles (4 dies de dijous a diumenge, durant les 24 hores del dia) a 14 punts de la xarxa viària principal, durant el mes de juliol de 2018 i a 8 punts el mes de novembre 2018.
- Aforaments manuals de composició en hora punta a 16 interseccions de la xarxa viària. Durant el mes de juliol de 2018.
- Aforaments manuals de composició en hora punta a 9 interseccions de la xarxa viària. Durant el mes de novembre de 2018.
- Es disposa de dades d'aforaments de les administracions titulars de la xarxa viària supramunicipal.
- Anàlisi dels sentits de circulació.

Aquests punts d'aforament queden localitzats en el plànol 34 i 35.

En base a tota la informació prèvia disponible s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat per al transport privat motoritzat utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica TransCAD.

A continuació es desenvolupen els apartats resultants de la demanda a la xarxa de vehicle privat.

2.6.2.1. Intensitats de trànsit

El plànol d'intensitats de trànsit mostra els volums totals diaris de vehicles als carrers del municipi, grafiat als plànols 25 i 26, permetent apreciar els recorreguts principals dels vehicles. És l'eina bàsica per a la gestió del trànsit rodat al municipi.

Les dades en detall dels aforaments s'inclouen com annex.

D'aquesta aranya de vehicles se'n desprenen diversos resultats.

Al estiu entren diàriament al municipi al voltant de 53.500 vehicles:

- El 34% (18.300 vehicles dia) accedeixen des de la carretera C-14.
- El 15% (8.050 vehicles dia), accedeixen des de la carretera C-31B.
- El 16% (8.500 vehicles dia) accedeixen des de la T-325, camí de cavet, connecta Cambrils amb Salou pel interior.
- El 12% (6.500 vehicle dia) accedeixen des de T-319, av. del Batlle Pere Molas, que connecta Vila-seca amb Salou.
- El 11% (6.000 vehicles dia) accedeixen des de la Pineda a Cap Salou.
- El 11% (6.000 vehicles dia) accedeixen des de Cambrils per la costa.

A la tardor entren diàriament al municipi al voltant de 30.900 vehicles:

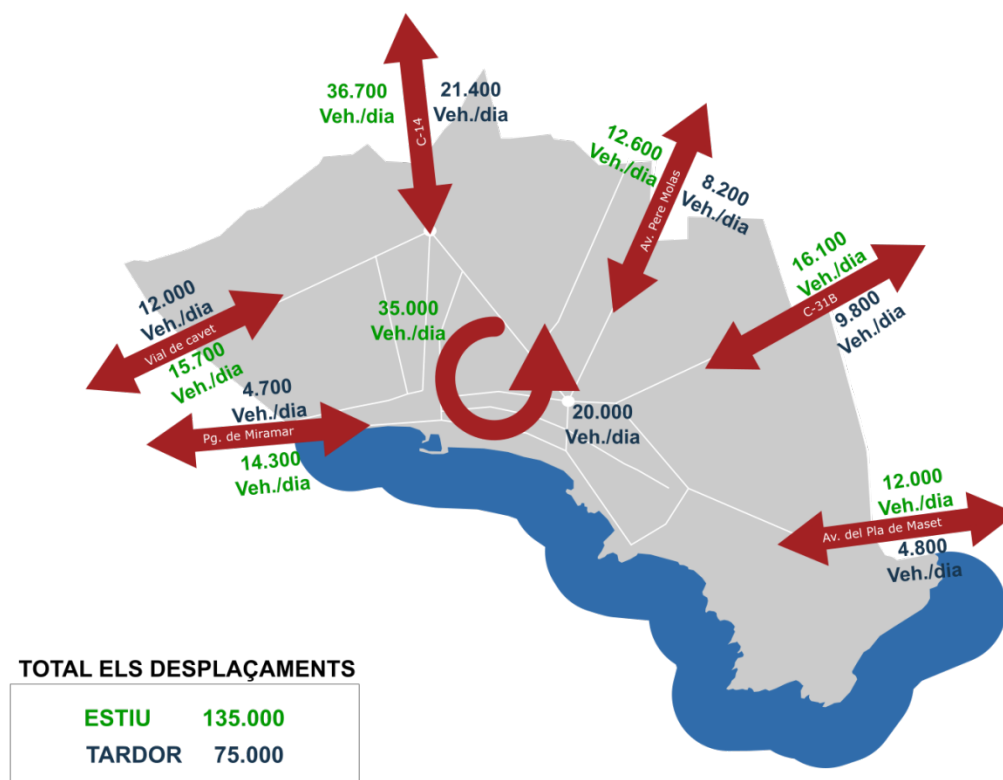
- El 35% (10.700 vehicles dia) accedeixen des de la carretera C-14.

- El 16% (4.900 vehicles dia), accedeixen des de la carretera C-31B.
- El 21% (6.500 vehicles dia) accedeixen des de la T-325, camí de cavet, connecta Cambrils amb Salou pel interior.
- El 14% (4.400 vehicle dia) accedeixen des de T-319, av. del Batlle Pere Molas, que connecta Vila-seca amb Salou.
- El 8% (2.400 vehicles dia) accedeixen des de la Pineda a Cap Salou.
- El 6% (1.900 vehicles dia) accedeixen des de Cambrils per la costa.

Aquest esquema té un funcionament pràcticament simètric pels desplaçaments de sortida, tant al estiu com a la tardor.

De l'enquesta de mobilitat es desprèn que al voltant de **35.000 vehicles realitzen desplaçaments interns al municipi a l'estiu i 20.000 a la tardor.**

Figura 153. Esquema de demanda diària de vehicle privat, amb dades d'estiu i tardor



Font: INTRA SL

Els vials que suporten la major intensitat de trànsit dins de la xarxa viària urbana primària són:

- **Av. Principat d'Andorra** 14.000 veh/dia estiu i 7.000 veh/dia tardor (valor promig en tot el tram, i suma dels dos sentits, a l'estiu i a la tardor).
- **C. de Barbastre** 5.700 veh/dia estiu i 3.500 veh/dia tardor.
- **C. de Barcelona** 6.000 veh/dia estiu i 5.500 veh/dia tardor.
- **C. Brussel·les** 5.500 veh/dia estiu i 2.000 veh/dia tardor.
- **C. del Nord** 1.500 veh/dia estiu i 1.000 veh/dia tardor.
- **C. Major** 5.000 veh/dia estiu i 3.000 veh/dia tardor.

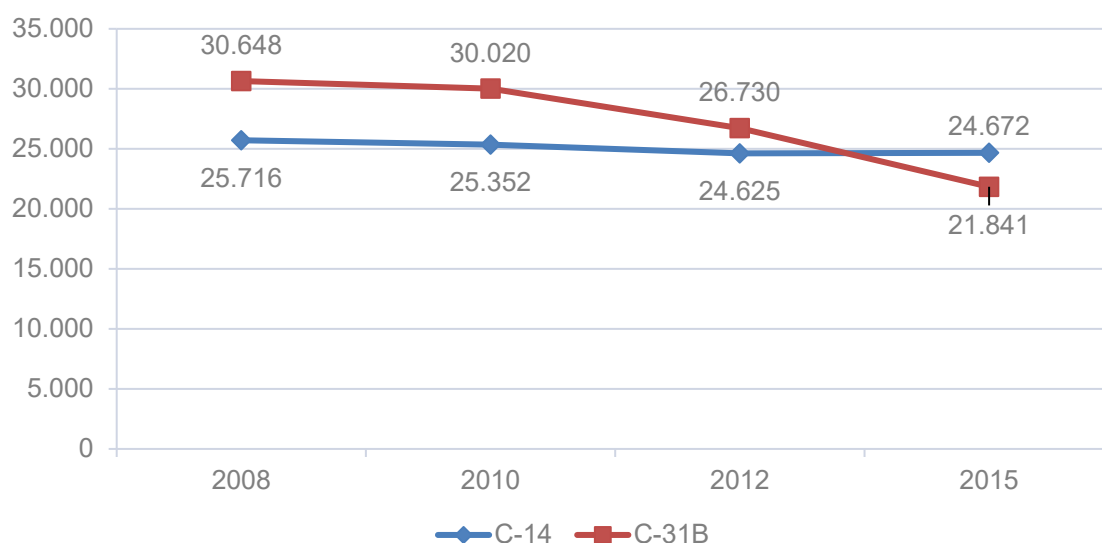
- **Pg. Jaume I** 11.000 veh/dia estiu i 5.000 veh/dia tardor.
- **Pg. Miramar** 8.000 veh/dia estiu i 3.000 veh/dia tardor.

2.6.2.2. Creixement de les intensitats de trànsit

Amb els aforaments disponibles de carreters de la Generalitat de Catalunya es pot analitzar l'evolució històrica de les IMD de la xarxa d'accessos i de vehicles d'entrada al municipi, entre el 2008 i el 2015.

El gràfic mostra un clar descens de les intensitats registrades entre 2008 i 2015 a la C-31B (-28,7%), i un estancament en la C-14 (-4,1%).

Taula 64. IMD vies d'accés a Salou entre 1996 i 2015, i intern al municipi



Font: INTRA SL, amb dades d'aforament de la Generalitat de Catalunya.

2.6.2.3. Vehicles-quilòmetre

Considerant el volum de vehicles i la distància que recorren dins de la xarxa viària de Salou, s'estima en **370.942 vehicles-km motoritzats promig un dia d'estiu**. Un dia de **tardor** el total de desplaçaments de la xarxa és de **226.649 vehicles-km**. A l'anàlisi es consideren tots aquells desplaçaments dins de la xarxa viària de Salou, incloent aquells trams de la xarxa interurbana que el travessen (inclou, per tant, trànsit de pas).

Taula 65. Distribució percentual dels veh-km per tipus de xarxa al estiu i a la tardor (dia)

2018	veh-km dia Estiu	veh-km dia Tardor	% veh-km dia Estiu	% veh-km dia tardor
Xarxa viària interurbana d'accés	182.871	126.849	49,30%	55,97%
Xarxa viària urbana primària	162.370	83.669	43,77%	36,92%
Xarxa viària urbana secundària	9.562	7.640	2,58%	3,37%
Xarxa viària urbana veïnal	14.912	8.049	4,02%	3,55%
Xarxa vianants	1.227	442	0,33%	0,20%

Font: INTRA SL

2.6.2.4. Velocitats

Durant el treball de camp del PMUS s'ha fet una presa de velocitats de circulació de vehicles motoritzats en els eixos viaris.

El **carrer advocat Gallego** (sentit pg. Del 30 d'octubre) és el carrer que presenta el percentatge més alt d'infracció, amb un **100% dels turismes excedint la velocitat màxima** permesa (30 km/h). En els carrers Carrer Advocat Gallego (sentit Via Roma), carrer de Milà, carrer Marià Castillo i avinguda de Pau Casals es detecta un percentatge d'infractors superior al 50%.

Les fitxes detallades dels controls de velocitat s'inclouen com annex.

Taula 66. Velocitats en eixos principals

Carrer	Sentit	Límit de velocitat	% vehicles que sobrepassen el límit de velocitat	< 15%	< 50%	< 85%
Carrer de Tarragona	via Roma	50 km/h	3,4	28	36	44
Carrer de Tarragona	pg. 30 d'octubre	50 km/h	14,8	35	41	50
Carrer Advocat Gallego	Via Roma	30 km/h	92,9	34	39	42
Carrer Advocat Gallego	Passeig del 30 d'Octubre	30 km/h	100,0	35	39	41
Carrer de Milà	Únic	30 km/h	63,3	29	32	38
Carrer de Barcelona	Únic	30 km/h	11,6	20	23	30
Carrer de la ciutat de Reus	Únic	50 km/h	10,1	38	42	49
Carrer Marià Castillo	Únic	30 km/h	57,1	28	31	35
Avinguda de Pau Casals	Camí Barenys	30 km/h	95,3	32	39	42

Carrer	Sentit	Límit de velocitat	% vehicles que sobrepassen el límit de velocitat	< 15%	< 50%	< 85%
Avinguda de Pau Casals	Carrer Domènec Sugrañes	30 km/h	55,6	27	32	37
Passeig de Jaume I	Cambrils	50 km/h	8,0	32	38	48
Passeig de Jaume I	Tarragona	50 km/h	0,0	30	38	44
Passeig de Miramar	Centre	50 km/h	0,0	28	33	38
Passeig de Miramar	Cambrils	50 km/h	0,0	28	32	39
Carrer Carles Roig	Únic	50 km/h	0,0	28	32	40

Font: INTRA SL

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- La xarxa viària de Salou connecta amb dos eixos de connexió d'abast estatal: l'autopista AP-7 i l'autovia A-7.
- La autovia C-14 i la C-31B son les principals vies d'accés al municipi. La C-14 amb un volum al voltant de 36.000 vehicles dia als dos sentits i la C-31B amb 16.000 vehicles dia als dos sentits als mesos estivals.
- La xarxa viària de Salou mesura 115 quilòmetres.
- La xarxa viària interna de Salou mesura 105,7 quilòmetres.
- El 46% de les interseccions estan senyalitzades amb la senyal de stop. Hi ha un 4% d'interseccions que no estan senyalitzats.
- El 78% de les vies te una regulació de 50 km/h.
- De les enquestes de mobilitat realitzades a residents a Salou, turistes i treballadors, s'obté una mitjana de desplaçaments diaris en vehicle privat de 161.500 desplaçaments a l'estiu, i 88.100 a la tardor.
- Al estiu entren diàriament al municipi al voltant de 53.500 vehicles, i al voltant de 30.900 vehicles a la tardor.
- De l'enquesta de mobilitat es desprèn que al voltant de 35.000 vehicles realitzen desplaçaments interns al municipi a l'estiu i 20.000 a la tardor.
- Els vials que suporten la major intensitat de trànsit dins de la xarxa viària urbana primària són av. Principat d'Andorra, c. de Barbastre, c. de Barcelona, c. Brussel·les, c. del Nord, c. Major, pg. Jaume I, pg. Miramar.
- El total de vehicles quilòmetre motoritzats dia d'estiu és de 370.942 i el total de vehicles quilòmetre motoritzats dia de tardor és de 226.649.
- Es detecten infraccions per excés de velocitat als carrers advocat Gallego, carrer de Milà, carrer Marià Castillo i avinguda de Pau Casals (percentatge d'infractors superior al 50%).

2.7. Aparcament

S'analitza en aquest apartat quina és la situació de Salou en quant a l'oferta i la demanda d'aparcament. La gestió de l'aparcament és un dels punts claus de la mobilitat.

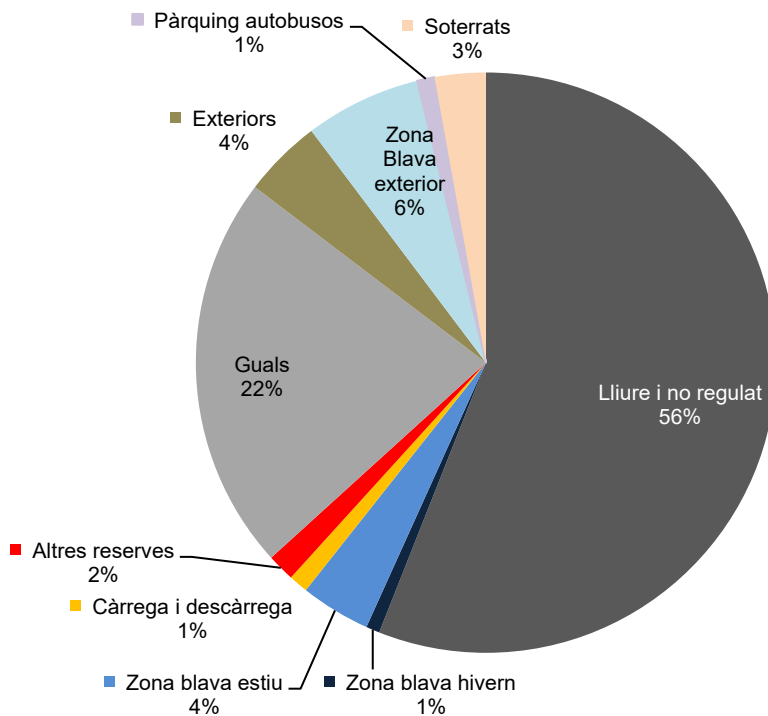
2.7.1. Oferta d'aparcament

Per tal de quantificar l'aparcament existent en la situació actual a Salou s'ha dut a terme un inventari d'aparcament, a la totalitat de la xarxa viària, analitzant diferents tipologies de places existents.

Es comptabilitzen al voltant de **20.500 places d'aparcament**. Un total de **13.000 són a la via pública (63%)** i **7.500 fora de calçada (37%)**.

Hi ha un clar predomini de l'aparcament lliure en calçada, que representa el 56% del total de places disponibles.

Figura 154. Distribució de l'oferta d'aparcament (2018)



Font: INTRA SL

El 97% de les places són destinades a turismes, el 2% a motocicletes i l'1% restant a vehicles de càrrega i descàrrega (camions, furgonetes o turismes que realitzin aquestes tasques).

El còmput global a nivell municipal és com segueix.

Taula 67.Oferta de places d'aparcament al municipi de Salou (2018)

Regulació		Turismes	Motos	C/D *	TOTAL	Total per grups		
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat	Fila	9.925			9.925	11.500	
		Paral·lel	660	324		984		
		Bateria	562			562		
		Bateria invertida	29			29		
	Regulat	Zona blava	Fila	156			156	156
			Bateria				0	
		Zona blava estiu i hivern	Fila	758			758	801
			Bateria	43			43	
		Reserves	Càrrega i descàrrega			220	220	535
			Hotels	126			126	
			PMR	44			44	
			Taxi	48			48	
		Altres reserves	97			97		
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals	4.071			4.071	4.533	
		Hotels	462			462		
	Ús públic	Lliure i no regulat	Exteriors	900			900	3.010
		Zona Blava	exterior	1.327			1.327	
		Pàrquing autobusos		200			200	
		Soterrats		583			583	
TOTAL			19.991	324	220	20.535	20.535	

*1 Places que podrien incloure tot tipus de vehicles, inclosos turismes

La informació està grafiada al plànol 28 inventari d'aparcament per tipologia, amb 22 plànols de detall per poder identificar en major detall l'inventari per carrers.

Taula 68. Oferta de places d'aparcament a Salou, per barris (2018)

Àmbit	EN CALÇADA										FORA DE CALÇADA						TOTAL
	Lliure					Regulat					Ús privat		Ús públic				
	Fila	Paral·lel	Bat.	Bateria invertida	Moto	Zona Blava Fila Fstiu	Zona Blava Bat. Fstiu	Zona blava estiu hivern	C/D	Altres	Guals	Hotels	Lliure	Zona Blava	Autobusos	Soterrat	
Barenys	2.490	100	31	14	31	0		28	12	32	373	3	500				3.614
Barri de la Salut	196	20	17	6	21	92			14	6	133	1		95			601
Cap Salou	1.265	122	62		13				10	23	255	70	80				1.900
Centre	1.348	148	58		95	10	5	128	42	45	285	163				178	2.505
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	773		18		12					47			120				970
Emprius	351																351
Mirador de Salou	341		38							1	2						382
Nucli antic	98			9	30	19			23	25	78	3		188			473
Primer Eixample Turístic	328	40			67	329	22		28	25	155	3		606			1.603
Segon Eixample Turístic	1.322	2	24		52	308	16		77	88	1022	42		438		405	3.796
Terrer	633	85	306		3				14	21	1335	176			200		2.773
Urbanització Covamar	494	15								1	430	1					941
Xalets de Salou	214	93									3		200				510
Zona esportiva i rural	72	35	8														115
Total	9.925	660	562	29	324	758	43	156	220	315	4071	462	900	1327	200	583	20.535

Font: INTRA SL

De l'anàlisi de la oferta se'n desprenen les següents conclusions:

- Els barris amb major oferta d'aparcament són: Segon Eixample Turístic (on hi ha el 18% de les places del municipi), Barenys (18%), Terrer (14%) i Salou Centre (12%).
 - El Segon Eixample és el barri amb major oferta d'estacionament. El 37% són a la via pública (lliures), el 20% és en zona blava (en calçada i fora de calçada), el 11% són fora de la via pública (soterrats) i el 27% en guals.
 - El centre és la zona amb major nombre de turismes censats (40%), després Barenys (17%).

- A Barenys el 69% d'oferta d'estacionament és lliure, el 10% són guals. Salou Centre el 54% són a la via pública (lliures), el 5% zona blava estiu i hivern, el 7% són fora de la via pública (soterrats) i el 11% en guals.
- La zona que engloba Cap Salou, Xalets de Salou, Mirador de Salou, CRT i CTI té la taxa de motorització més alta del municipi (de cada 1.000 persones hi ha 522 vehicles).
- En nombres absoluts el barri amb major oferta de places lliures per turismes és (considerant aparcament lliure en calçada i fora de calçada) Segon eixample turístic (3.796), seguit per Barenys (3.614) i per Terrer (2.773).
- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta a Barenys (500), Xalets de Salou (200) i en menor mesura CTI (120) i Cap Salou (80).

Hi ha aparcaments soterrats als barris de centre i Segon Eixample Turístic. Representa el 3% del total d'aparcament del municipi.

En els barris de Emprius, Mirador de Salou, Urbanització Covamar i Xalets de Salou no hi ha aparcaments fora de la via pública d'ús públic.

- La zona blava de tot l'any es troba a Salou centre (128 places) i a Barenys (28 places).

La zona blava d'estiu es troba als barris de la salut (92 en calçada) Salou Centre (15 en calçada), nucli antic (19 en calçada), primer eixample turístic (351 en calçada) i en el Segon Eixample Turístic (324 en calçada). Aquestes zones tenen una major demanda lligada a l'època estival.

Trobem diferents bosses d'aparcament exterior en zona blava donen una elevada oferta d'aparcament a el Primer eixample turístic (606), el Segon Eixample Turístic (438) i en menor mesura al Nucli Antic (188) i al barri de la Salut (95). En general el paviment d'aquestes àrees d'aparcament es troba en mal estat.

- L'estació de tren de Salou i l'estació de tren de Port aventura no compta amb una zona d'aparcament park&ride, que afavoreixi el transbordament cap al transport públic.
- El barris amb un major nombre de aparcament de motocicletes son Salou centre, primer eixample turístic i Segon Eixample Turístic. Hi ha cinc barris que no tenen aquest tipus d'aparcament.
- Les zones de càrrega i descàrrega es situen als barris amb una major oferta comercial. El Segon Eixample Turístic i Salou centre tenen un major nombre de aquestes zones, lligat a la quantitat de comerços i hotels.

2.7.1.1. Descripció de les tipologies d'aparcament

Les tipologies inventariades es descriuen breument a continuació, i que queden ubicades al plànol 28.

A la via pública (inventari in-situ):

- Lliure: places d'aparcament que no estan regulades per preu.
- Zona blava estiu i zona blava de estiu i hivern: places de pagament, de rotació.
- Reserva de C/D: places destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Reserves de Hotels: places destinades a la càrrega i descàrrega de persones i mercaderies de hotels.
- Reserva de motos: places destinades a l'estacionament de ciclomotors i motocicletes.
- Reserva de Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR): places destinades a l'estacionament de PMR.
- Reserva altres: places reservades per altres usos, com pels serveis, les autoritats, les urgències, etc.

Fora de la via pública:

- Places d'ús privat (places en guals): places a l'interior de l'habitatge privat o activitats econòmiques.
- Exteriors: places d'aparcament no regulades i ubicades en solars.

• **La zona blava d'aparcament (en calçada i fora de calçada)**

La zona blava d'aparcament estiu i hivern funciona tot l'any segons els horaris següents:

- Estiu i setmana santa: de dilluns a diumenge de 10 a 14 hores i de 17 a 22 hores.
- Hivern: Dies laborables, de dilluns a divendres, de 9:30 a 14 hores i de 17 a 20 hores.
- Dissabtes de 9:30 a 14 hores.
- Resten exclosos tots els diumenges.

Aquesta zona consta d'un total de 151 places. Centrades en el barri de Salou centre. On s'ubica la major part de població resident. Els carrers de la zona blava de tot l'any son: c. Barcelona, c. ciutat de Reus, Via Roma, Via Augusta i c. Berenguer de Palou. Depenent de l'època de l'any l'estacionament esta limitat a màxim 2 hores en hivern i màxim 5 hores en estiu, les tarifes també varien.

La zona blava d'estiu funciona en setmana santa i estiu segons l'horari següent:

- De dilluns a diumenge de 10 a 14 hores i de 17 a 22 hores.
- Els dues bosses d'aparcament al costat de la platja: de dilluns a diumenge de 10 a 4 hores.

Consta d'un total de 846 places en la calçada i 1324 places a bosses d'aparcament. Aquesta zona blava, es reparteix pel municipi als carrers on hi ha un major transit de turistes al estiu.

La zona blava pels vehicles amb impost domiciliat a Salou, tenen a la seva disposició la targeta d'aparcament en zona blava. Amb aquesta targeta poden expedir un tiquet gratuïtament fins esgotar el saldo. Hi ha dues tipus de targetes:

- Tipus 1 amb 200 hores, ciutadans amb l'impost de vehicles domiciliat a Salou i que tingui el seu domicili als carrers Barcelona, Berenguer de Palou, Via Augusta, Via Roma i Ciutat de Reus).
- Tipus 2 amb 150 hores per a la resta de persones.

També troben tres pàrquing soterrats dos situat a la zona del Segon Eixample Turístic i un al mercat municipal.

Hi ha tres zones blaves d'aparcament:

- La zona 1 correspon a tots els carrers de zona blava: C. Barcelona, C. Ciutat de Reus, C. Berenguer de Palou, Via Augusta, Via Roma, C. Major, C. Madrid, C. Girona, C. Lleida, C. Navarra, C. Amposta, C. Josep Carner, C. Rodríguez Pomata, C. Verge del Pilar, C. Terol i Osca, C. Carles Buïgas, C. Murillo, Passeig Miramar, Plaza Venus, C. Mar, C. La Rioja, C. Valls, C. Illes Balears, C. Pere III, C. París, C. Berlín, C. Vendrell, C. Juníper Serra, C. Pau Vila, C. Priorat, C. Major (solar Patronat Turisme) i C. Barbastre. La tarifa és la mateixa que el preu de la zona blava de estiu del c. Barcelona.
- Els carrers de la zona blava 2 son: plaça de la Pau i c. Pins al costat de la Renfe.
- La zona blava 3 compte els solars de c. Berlín i París, Av. Pompeu Fabra, Av. Carles Buïgas i c. Falset.

Taula 69.Preu zona blava estiu c. Barcelona (2018)

Temps	Cost (€)
1 hora	1,25
2 hores	2,50
4 hora	5,00
5 hores	7,50

Taula 70.Preu zona blava hivern Via Roma (2018)

Temps	Cost (€)
8 minuts (min.)	0,10
1 hora	0,75
2 hores (màx.)	1,60

Taula 71.Preu zona blava estiu 2 (2018)

Temps	Cost (€)
Mínim	0,10
1 hora	0,95

Taula 72.Preu zona blava estiu 3 (2018)

Temps	Cost (€)
Mínim	0,10
1 hora	0,75
Tarifa 24 hores	5,15

Taula 73.Preu zona blava estiu Passeig Jaume I (2018)

Temps	Cost (€)
15 min (mínim)	0,50
30 min	1,00
6 hores (màxim)	6,00

• Bosses d'aparcament

A banda de les regulacions esmentades, hi ha diverses bosses d'aparcament a destacar, amb diferent regulació i tarifes:

- Bosses d'aparcament soterrat (ja esmentades):

- la plaça Corona de Aragón
- C. de Logronyo
- Via Roma, Mercat municipal de Salou

- Bosses d'aparcament gratuït:

- C. de Carles Roig (càmping Sangulí)
- Av. de Joan Fuster (Terrer)
- C. Del Donzell Marí (Cap Salou)
- Bosses d'aparcament al c. del Monestir de Santes Creus (Xalets de Salou)

• Aparcament en guals

L'oferta d'aparcament en guals és de 2.352 places. A partir de tres portals immobiliaris s'ha observat que hi ha un **baix nombre de places en lloguer** i en venda (un 5% i 0,8% respectivament del total de places fora de calçada comptabilitzades). Els preus de les places de lloguer oscil·len entre els 42€/mes i 300€/mes, i els preus de venda oscil·len entre els 5.000€ i 65.000€.

2.7.1.2. Senyalització informativa d'aparcament

S'ha realitzat un inventari de senyalització d'aparcament, el plànol d'aquest inventari es troba a l'annex 10. El tipus de senyal que s'utilitza és de localització de bosses d'aparcament. **Es detecta una mancança de senyal d'orientació als pàrquings, i de l'especificació del pàrquing al què dirigeix el senyal.** Un exemple pot ser al carrer Barcelona, per indicar el pàrquing del mercat municipal.

Figura 155.Imatge de tipus de senyal.



2.7.2. Demanda d'aparcament

L'anàlisi de la demanda d'aparcament s'ha dut a terme a partir de tres variables:

1. Estimació de la demanda residencial a partir de la motorització (amb dades del padró de vehicles),
2. Estimació de la demanda diürna a partir del inventari de places ocupades a l'estiu (treball de camp).
3. Dades d'ocupació i de rotació d'aparcament diürna en 5 àrees amb major demanda.

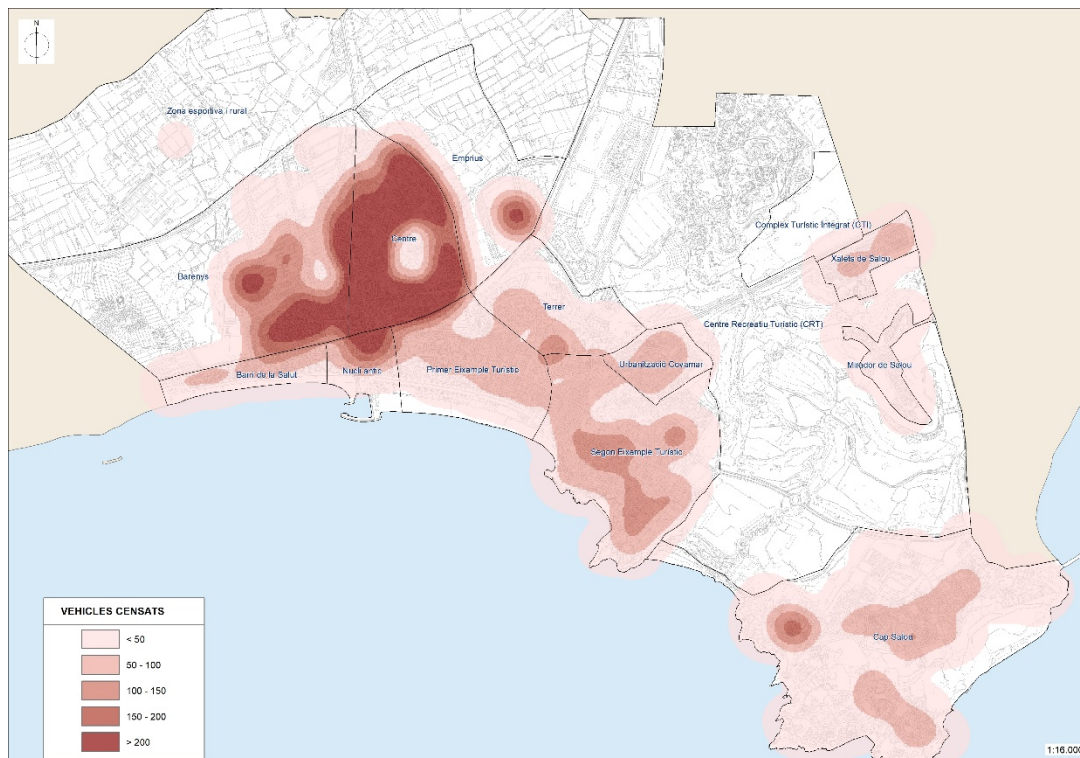
2.7.2.1. Estimació de la demanda residencial

Pel càlcul de l'oferta es suma l'oferta de places fora de calçada i l'oferta en calçada. La tipologia de les places en calçada considerades en el balanç són les lliures, zona blava estiu, zona blava estiu i hivern i C/D (ja que aquestes poden ser ocupades pels residents durant la nit).

Pel càlcul de la demanda d'estacionament residencial s'ubiquen els turismes censats per barris (plànol 29). Hi ha 11.777 turismes censat a Salou, però no tots s'han pogut ubicar. Hi ha vehicles amb adreça a altres municipis o en apartats de correus, que no poden ser ubicats (un 8% del total de turismes).

De la ubicació dels vehicles censats s'extreu una imatge dels barris amb major demanda, al Centre i Barenys, allà on hi ha major densitat de residents.

Figura 156. Demanda d'estacionament residencial (plànol 29)



Font: INTRA SL.

Del contrast entre la demanda de vehicles i l'oferta de places, s'obté que Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 9.041 places. Aquest balanç s'ha calculat a partir de la suma de l'oferta d'aparcament en calçada per a turismes (lliure, zona blava i C/D), l'oferta fora de calçada i el nombre de turismes censats per àmbit. El càlcul correspon a una situació simulada on es tenen en compte exclusivament els vehicles dels residents, per tant a una situació de tardor-hivern.

Com mostra la taula, el dèficit d'estacionament residencial és positiu en tots el barris del municipi (superàvit), a excepció del Centre on hi ha 1.295 places de aparcament de menys.

Taula 74. Balanç d'aparcament residencial (2018)

Àmbit	Oferta	Demanda	Balanç residencial
Barenys	3.551	1.942	1.609
Barri de la Salut	574	256	318
Cap Salou	1.864	1.296	568
Centre	2.365	4.001	-1.636
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	911	1	910
Emprius	351	240	111
Mirador de Salou	381	121	260
Nucli antic	418	365	53
Primer Eixample Turístic	1.511	541	970
Segon Eixample Turístic	3.656	1.324	2.332
Terrer	2.749	321	2.428
Urbanització Covamar	940	243	697
Xalets de Salou	510	202	308
Zona esportiva i rural	115	2	113
Total	19.896	10.855	9.041

Font: INTRA SL.

2.7.2.2. Demanda d'estacionament real en època estival

Per establir la situació de demanda d'estacionament a l'estiu, es va realitzar un inventari de aparcament en calçada, recollint el nombre de vehicles estacionats en relació a les places existents. Aquest anàlisi reflecteix la utilització real de l'estacionament i permet detectar problemàtiques concretes.

A la taula següent es recull el resultat de l'ocupació de les places en calçada classificades per tipus i àmbit. Els metres estàndard per plaça que s'han considerant per determinar el nombre de places és de 6 metres.

Aquestes taules mostren **un dèficit de places d'estacionament en calçada en els barris més turístics al mes d'agost**. Per el contrari, als aparcaments fora de calçada, no es produeix aquest fet.

Taula 75.Ocupació visual diürna en estiu, per barris, en calçada (Agost, 2018)

	Lliure en calçada			Zona Blava Estiu en calçada		
	Places	Ocupació	Places lliures	Places	Ocupació	Places lliures
Barenys	2.635	2129	506	28	35	-7
Barri de la Salut	239	318	-79	92	87	5
Cap Salou	1.449	1079	370	0	0	0
Centre	1.554	1524	30	143	193	-50
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	791	435	356	0	0	0
Emprius	351	120	231	0	0	0
Mirador de Salou	379	85	294	0	0	0
Nucli antic	107	145	-38	19	25	-6
Primer Eixample Turístic	368	489	-121	351	408	-57
Segon Eixample Turístic	1.348	1697	-349	324	359	-35
Terrer	1.024	1109	-85	0	0	0
Urbanització Covamar	509	512	-3	0	0	0
Xalets de Salou	307	121	186	0	0	0
Zona esportiva i rural	115	55	60	0	0	0
Total	11.176	9818	1.358	957	1107	-150

Font: INTRA SL

Taula 76.Ocupació visual diürna en estiu, per barris, fora de calçada (Agost, 2018)

	Pàrquing autobusos			Sense Regulació			Zona Blava		
	Places	ocupació	Places lliures	Places	ocupació	Places lliures	Places	ocupació	Places lliures
Barenys				500	300	200			
Barri de la Salut							95	52	43
Cap Salou				80	90	-10			
Centre									
Centre Recreatiu Turístic (CRT)				120	80	40			
Emprius									
Mirador de Salou									
Nucli antic							188	137	51
Primer Eixample Turístic							606	535	71
Segon Eixample Turístic							438	401	37
Terrer	200	180	20						
Urbanització Covamar									
Xalets de Salou				200	30	170			
Zona esportiva i rural									
Total									

Font: INTRA SL

Taula 77. Balanç entre oferta i demanda diürna a l'estiu, 2018.

	Places	Ocupació	Balanç
Barenys	3.163	2.464	78%
Barri de la Salut	426	457	107%
Cap Salou	1.529	1.169	76%
Centre	1.697	1.717	101%
Centre Recreatiu Turístic (CRT)	911	515	57%
Emprius	351	120	34%
Mirador de Salou	379	85	22%
Nucli antic	314	307	98%
Primer Eixample Turístic	1.325	1.432	108%
Segon Eixample Turístic	2.110	2.457	116%
Terrer	1.224	1.289	105%
Urbanització Covamar	509	512	101%
Xalets de Salou	507	151	30%
Zona esportiva i rural	115	55	48%
Total	12.133	10.925	90%

Font: INTRA SL

Als barris del centre, nucli antic, primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic i urbanització Covamar es detecta un dèficit de places d'aparcament.

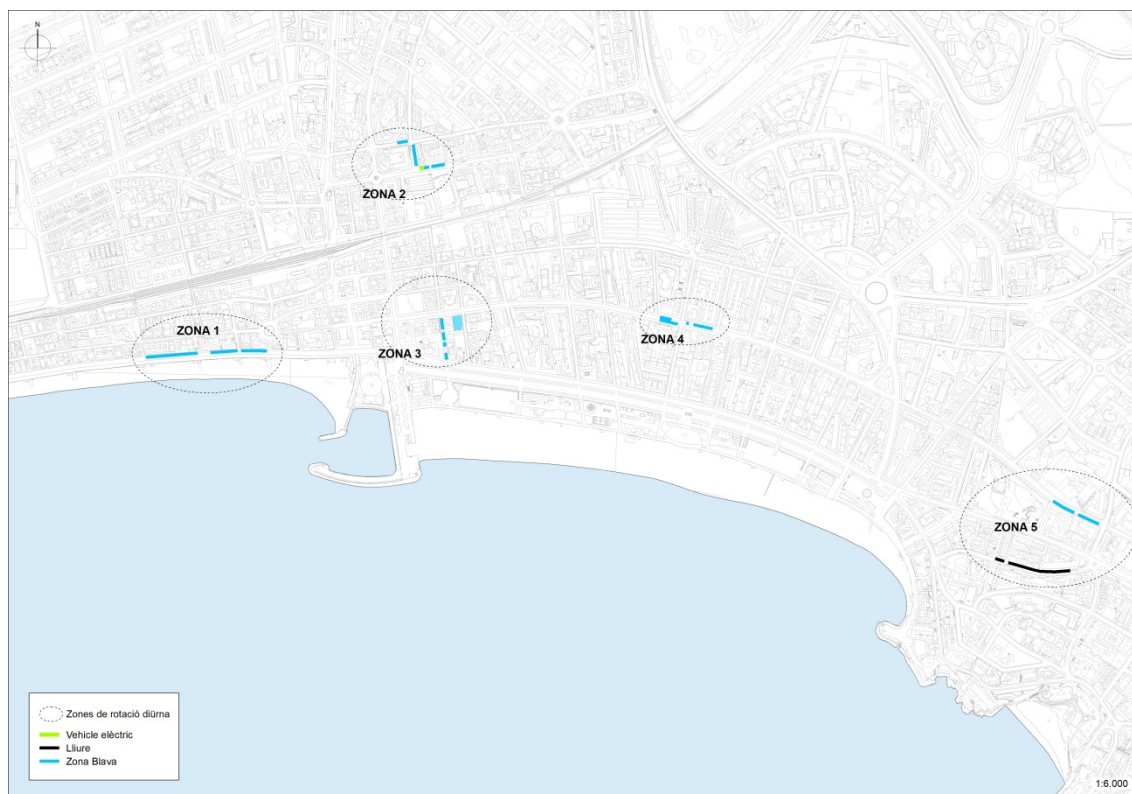
Al Segon Eixample Turístic hi ha el balanç d'estacionament diürn a l'estiu més elevat de tot el municipi (116%).

Aquest dèficit implica un augment de la demanda en els barris propers i indisciplines a la zona blava.

Per determinar el funcionament concret s'han dut a terme inspeccions diürnes, per tal de determinar el nivell d'ocupació en 4 zones del municipi, prioritzant aquells barris amb major pressió d'estacionament, incloent zones d'estacionament lliure i de rotació. La distribució de les zones i places on es van fer rotacions per àmbits és la següent:

- Passeig de Miramar: 45 places
- Via Roma – C. de Berenguer de Palou – Via Augusta: 23 places
- C. Major: 2 zones, 67 places
- C. Montblanc – c. Barbastre – c. de Murillo: 57 places

Figura 157. Zones de rotació d'aparcament diürnes i ocupació diürnes per trams



Font: INTRA SL

La mitjana d'ocupació al llarg del dia és del 100% a la zona lliure, del 84% a la zona blava i del 35% al punt de recarrega de vehicle elèctric.

La zona amb una ocupació superior es la zona 5 (c. Montblanc i c. Barbastre), amb una ocupació del 100% en places lliures (c. Montblanc) i del 99% en zona blava (c. Montblanc). A la zona 2 (Via Roma, c. Berenguer de Palou i Via Augusta) hi ha una ocupació en zona blava del 87%.

La zona 5 c. Montblanc, zona d'aparcament lliure, hi ha un 38% de vehicles que no es mouen en tot el dia. Les zones blaves tenen una mitjana del 3% de vehicles que no es mouen en tot el dia.

Taula 78. Ocupació diürna per zones (2018)

	Places			Ocupació			Vehicles que no es mouen en tot el dia			% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric
Zona 1		42			76%			1			1%	
Zona 2		20	2		87%	35%		2			2%	
Zona 3		36			81%			3			2%	
Zona 4		23			77%			2			3%	
Zona 5	31	18		100%	99%		20	5		38%	9%	

Taula 79.Ocupació diürna agrupada per tipologia d'estacionament (2018)

	Places			Ocupació			Vehicles que no es mouen en tot el dia			% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric
Per tipus	31	139	2	100%	84%	35%	20	13		38%	3%	

Taula 80.Ocupació de la zona blava de pago (2018)

2018		Gener	Febrer	març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	
Zona	Hivern	38,30%	38,85%	40,73%	43,48%	40,98%				
	Estiu	1		27,37%	21,10%		30,36%	46,91%	57,03%	
		2			15,35%	11,27%		20,92%	35,79%	47,71%
		3			20,73%	8,28%		12,48%	36,11%	75,68%
	Pàrquing			8,56%	9,15%		17%	35,40%	54,16%	

Font: Ajuntament de Salou

2.7.2.3. Indisciplina viària

Dins de les zones amb major demanda d'aparcament s'ha realitzat un treball de camp in situ per observar l'indisciplina d'aparcament (aparcament sobre vorera o altres espais no autoritzats).

Es resumeixen a continuació les observacions més rellevants:

Taula 81.Principals característiques, per àmbits, de indisciplines d'aparcament (2018)

Àmbit	Indisciplina
Cap Salou	<i>Presenta una ocupació elevada al voltant de les zones més turístiques. Un exemple es el Hotel Negresco. Turismes aparcats en descampats, a la vorera de la carretera.</i>
Primer eixample turístic	<i>Hi ha una gran demanda d'estacionament en aquesta zona. Al realitzar el treball de cap, al carrer Rosa dels Vents, es va veure la senyal de que els vehicles havien sigut retirats per la grua.</i>
Barenys	<i>Observació al carrer Rosa dels Vents vehicles aparcats a la vorera. Carrers amb l'aparcament per motocicletes ocupat per turismes.</i>
Segon Eixample Turístic	<i>L'ocupació és alta. Sobre ocupació de les places d'aparcament.</i>

Font: INTRA SL

Figura 158. Imatges d'estacionament il·legal a la zona de cap Salou, carrers del Replanells, c. del Donzell Marí, ctra. de la costa i ctra. del Far (2018)



Figura 159. Imatges d'estacionament il·legal al carrer Rosa dels Vents i camí de les Pasquales



2.7.2.4. Utilització de la zona blava

L'aprofitament d'una plaça d'estacionament es mesura a partir del índex de rotació, que indica el número de vehicles que estacionen en una plaça al llarg d'un dia. L'estudi d'aparcament va realitzar rotacions cada 1 hora, al llarg de 15 hores.

- Hora inici primera passada: 7h
- Hora final darrera passada: 22h

L'ocupació d'una plaça es determina a partir de les hores que ha estat ocupada per un vehicle. Analitzant la durada de l'estacionament de cada vehicle es pot determinar

l'estacionalitat de l'aparcament per a cada plaça i si existeixen, o no, vehicles aparcats permanentment.

Taula 82. Índex de rotació (vehicles/plaça i dia) (Agost, 2018)

	Índex de rotació			% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric	lliure	z. Blava	Vehicle elèctric
Zona 1		3,78			1%	
Zona 2		6,22			2%	
Zona 3		4,09			2%	
Zona 4		3,71			3%	
Zona 5	3	3,77		38%	9%	

Font: INTRA SL

La zona lliure té uns valors normals en zona urbana. La rotació en zona blava varia segons a l'època del any. Es troben xifres elevades el mes d'agost, la població de Salou incrementa per l'arribada de turistes.

Taula 83. Índex de rotació en zona blava (vehicles/plaça i dia) (2018)

2018		Gener	Febrer	març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	
Zona	Hivern	2,74	2,72	2,87	3,07	2,88				
	Estiu	1		2,46	1,90		2,73	4,22	5,13	
		2			1,38	1,01		1,88	3,22	4,29
		3			1,87	0,75		1,12	3,25	6,81
	Pàrquing			1,03	1,10		3,06	6,37	9,75	

Font: Ajuntament de Salou

A mode d'indicador s'inclouen segons tipologies d'aparcament valors promig de rotació, obtinguts de diverses ciutats espanyoles. Aquestes dades ajuden a interpretar els valors de rotació del municipi.

Taula 84. Valors de referència en zones de funcionament normal (vehicles/plaça i dia)

Tipologia de plaça	No regulada	Il·legal	Zona regulada	Càrrega i descàrrega	Aparcament d'ús privat	Aparcament públic
Vehicles/plaça	1,8	8	6	10	1,7	3,5

Font Polítiques tarifàries – Regulació de l'ús d'aparcament. Fundación Movilidad.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'APARCAMENT

OFERTA

- En el municipi de Salou es comptabilitzen al voltant de 20.500 places d'aparcament. Un total de 13.000 són a la via pública (63%) i 7.500 fora de calçada (37%).
- Hi ha un predomini de l'aparcament lliure, que representa el 56% de les de places.
- També existeixen diferents tipologies d'aparcament regulat: zona blava de estiu i de tot l'any, bosses d'aparcament i pàrquings soterrats.
- El barri amb major oferta d'aparcament es el Segon Eixample Turístic.
- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta al Segon Eixample Turístic.
- En proximitat de les estacions de ferrocarril (important punt d'atracció de desplaçaments en vehicle privat) l'aparcament és en zona blava a l'estació de Salou i lliure a Port Aventura.
- Falta de senyalització orientativa a les bosses d'aparcament.

DEMANDA

- La relació entre la demanada i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 9.041 places.
- Salou centre és l'únic barri amb dèficit d'estacionament residencial.
- El balanç d'aparcament diürn en estiu mostra diversos barris amb dèficit d'aparcament: centre, nucli antic, primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic i urbanització Covamar.
- L'ocupació de la zona blava a l'estiu és del 84% en mitjana a les zones on s'han realitzat controls de rotació.
- Hi ha indisciplina en l'estacionament en els barris amb major pressió d'aparcament.

CONCLUSIONS

- Hi ha una elevada oferta d'aparcament en calçada a la via pública, majoritàriament lliure.
- Hi ha una ocupació diürna de places molt elevada als mesos estivals.
- És necessari treballar en la gestió de l'aparcament per millorar-ne el funcionament.

2.8. La distribució urbana de mercaderies

La gestió de les places de reserva té una importància significativa quan es tracta de la distribució urbana de mercaderies. Es pot tractar d'una font de problemes per als responsables de la mobilitat (congestió de trànsit), pot provocar molèsties als vianants i comporta efectes mediambientals com el soroll o la contaminació atmosfèrica.

A Salou s'ha realitzat un inventari de l'oferta de les places de Càrrega i Descàrrega a la via pública, amb un total de **118 zones de càrrega i descàrrega** ubicades de forma disseminada al municipi (grafiades al plànol 33).

Taula 85.Places de C/D al Nucli Urbà per àmbits

	Número de zones C/D	Número de places C/D	Número de places en 10m	Altres reserves
Barenys	9	21	12	32
Barri de la Salut	9	23	14	6
Cap Salou	6	16	10	23
Centre	23	72	42	45
Centre Recreatiu Turístic (CRT)				47
Emprius				
Mirador de Salou				1
Nucli antic	10	37	23	25
Primer Eixample Turístic	19	47	28	25
Segon Eixample Turístic	35	127	77	88
Terrer	7	25	14	21
Urbanització Covamar		368		1
Xalets de Salou				
Zona esportiva i rural				
Total	118	735	220	315

Font: INTRA SL

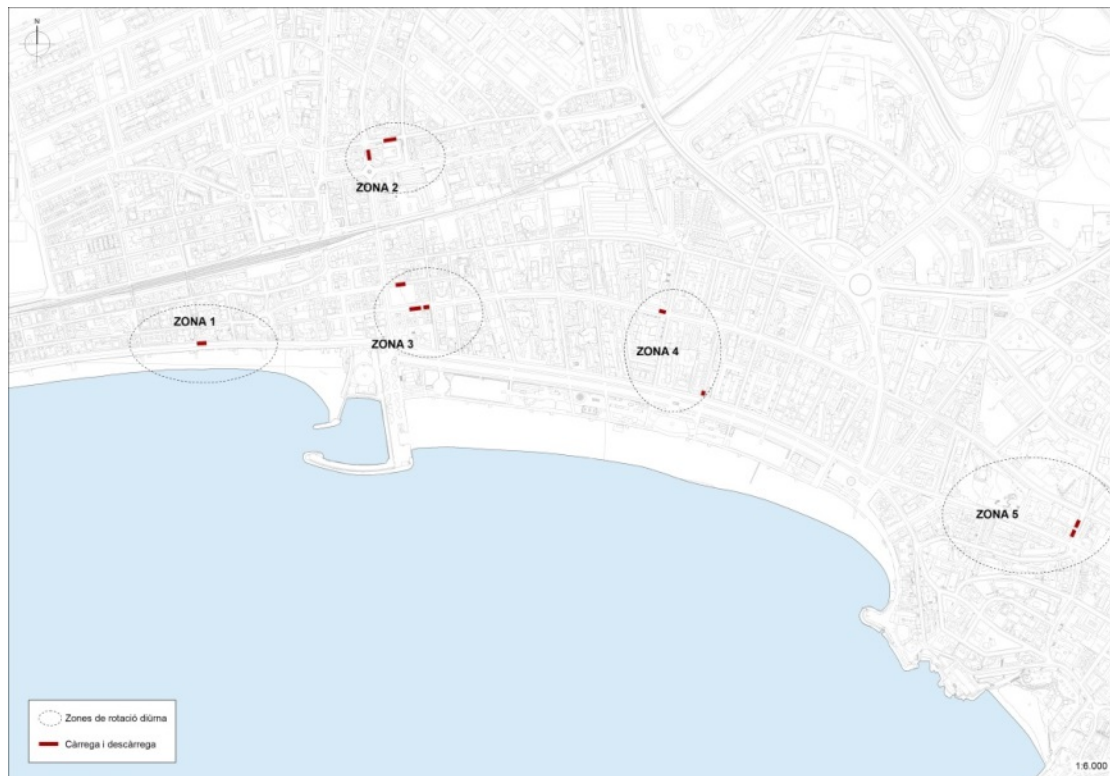
Al plànol també es determinen els principals itinerari de vehicles de mercaderies, que mostra les vies més utilitzades per la distribució de mercaderies. Prenen els aforaments automàtics i manuals com a font, i les zones d'aparcament de càrrega i descàrrega com a destí dels desplaçaments, s'observen les principals rutes.

Els carrers que suporten els principals fluxos de vehicles de mercaderies són alguns dels eixos principals d'accés al municipi, com el C-14, C-31B, el camí de cavet, passeig de Miramar i av. del pla de Maset. Carreres principals en la mobilitat interna, com carrer Major, passeig Jaume I, c. Ciutat de Reus, c. de Carles Roig, c. de Pompeu Fabra, c. de Carles Buïgas, av. de Pau Casals, c. de Barbastre i av. principat d'Andorra.

Per tal d'avaluar les necessitats de places de càrrega i descàrrega, s'ha realitzat un inventari en horari laborable en 5 zones de càrrega i descàrrega. En aquest inventari, s'ha obtingut l'ocupació de les places de reserva i s'ha detectat el nivell d'indisciplina per zones.

El funcionament actual de les zones de càrrega i descàrrega és de 20 minuts de parada, aquesta informació no es troba als senyals verticals que determinen els llocs de càrrega i descàrrega. Es realitza un primer avís al vehicle estacionat, al segon avís es disposa una multa.

Figura 160. Localització de les places de C/D estudiades (2018)



Font: INTRA SL

Taula 86. Detall de les places de C/D estudiades

Zona	Localització	Número places C/D	Horari restricció aparcament
1	Passeig de Miramar	3	1 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
2	C. Barcelona	4	2 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
	Via augusta	3	2 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
3	c. Major	6	3 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00

Zona	Localització	Número places C/D	Horari restricció aparcament
	c. llevant	3	2 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
4	c. Major	2	4 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
	c. Girona	2	2 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00
5	c. de Murillo	6	5 de maig a 30 d'octubre - 8:00 a 20:00 1 de novembre a 30 d'abril - 8:00 a 13:00 i 17:00 a 20:00

Font: INTRA SL

Nota: El nombre de places totals varia és estimat, ja que els cordons de càrrega i descàrrega no estan subdividits en places. L'espai és variable segons si estacionen vehicles de gran tonatge o turismes (autoritzats).

Figura 161. Imatge de senyal de zona de càrrega i descàrrega



Les senyal de càrrega i descàrrega del municipi no tenen tota la informació necessària pels usuaris d'aquestes places. La informació que falta es la durada del estacionament del vehiculo en aquestes zones. Aquest fet influeix en les zones de càrrega i descàrrega amb menor vigilància, ja que la permanència d'un vehicle s'incrementa.

A l'hora de realitzar el treball de camp, s'ha observat una preocupació per part dels vehicles de càrrega i descàrrega, ja que els repartidors amb menys experiència al municipi no sabien com funcionava la zona de càrrega i descàrrega.

Les rotacions que s'han realitzat han tingut una durada de 20 minuts, temps establert para els vehicles que estacionin en càrrega i descàrrega. S'ha avaluat el compliment del temps màxim d'estada.

Taula 87.Ocupació de les places de C/D (2018)

Zona	Localització	Ocupació	% Vehicles C/D excedeixen temps
1	Passeig de Miramar	61,54%	60%
2	C. Barcelona	21,18%	12%
	Via augusta	21,57%	6%
3	c. Major	34,31%	40%
	c. llevant	17,65%	6%
4	c. Major	53,85%	20%
	c. Girona	31,48%	14%
5	c. de Murillo	68,13%	29%

Font: INTRA SL

Es conclou que:

- L'ocupació mitjana és del 38,71%. La zona de càrrega i descàrrega de c. Murillo és la que mostra ocupacions més elevades (68,12%).

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

- A Salou es detecten 118 zones de càrrega i descàrrega a la via pública, ubicades de forma disseminada al municipi.
- De les observacions en places de càrrega i descàrrega es determina que l'ocupació mitjana és del 38,71%. La zona de càrrega i descàrrega del carrer Murillo és la que mostra ocupacions més elevades (68,13%).
- S'observa una moderada indisciplina pel que fa a l'estacionament de vehicles no autoritzats: un 23,38% en mitjana.
- Mancança d'informació a les senyal que marquen les zones de càrrega i descàrrega.

2.9. Externalitats del sistema de mobilitat

Entre diversos sectors que suposen un enorme consum energètic i que són responsables de gran part de les emissions, el transport ocupa un lloc destacat. Bona part de la demanda energètica i de les emissions dels països rics i, en particular, de Catalunya, provenen del transport i, a més, la contribució relativa del transport mostra una tendència creixent, i es preveu que continuï sent així en els anys a venir. L'objectiu d'aquest apartat és realitzar una primera aproximació del consum d'energia i les emissions contaminants derivades de l'actual model de mobilitat de Salou.

L'objectiu principal és analitzar l'actual situació ambiental del municipi amb vista a poder definir un model de mobilitat que corregeixi la tendència manifestada en els impactes ambientals derivats. Serà, per tant, la base que ha de traduir-se en objectius ambientals.

Aquest capítol analitza les principals externalitats ambientals i socials associades a la mobilitat motoritzada. Els aspectes considerats per la diagnosi inclouen:

1. Impactes socials:

- L'accidentalitat;

2. Impactes ambientals:

- El consum energètic del transport;
- La contaminació atmosfèrica;
- La contaminació acústica;

3. Costos derivats del model de mobilitat

Hi ha altres impactes ambientals derivats de la mobilitat que no s'analitzen en el present apartat, atès que l'objectiu és analitzar els aspectes ambientals més significatius i rellevants per l'àmbit de l'PMUS.

La metodologia de càlcul d'energia i emissions s'ha desenvolupat amb el suport de l'eina de càlcul AMBIMOB 2.0, facilitada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Generalitat de Catalunya. Les dades de partida d'aquest càlcul són els vehicles-quilòmetre recorreguts anualment dins del municipi, i els generats en els seus desplaçaments de connexió, diferenciats per cada tipologia de vehicle i per tipologia d'itinerari on es recorren.

2.9.1. Seguretat viària

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit des de l'any 2006 desenvolupa un programa de suport als ens municipals per a la redacció dels Plans Locals de Seguretat Viària (PLSV), com una de les accions claus derivades del Pla de Seguretat Viària de Catalunya.

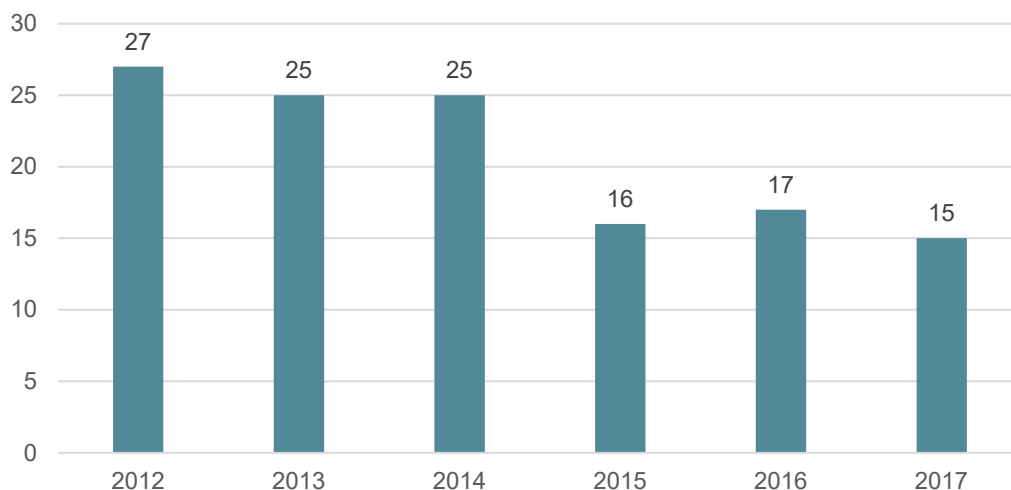
L'any 2010 es va redactar el primer PLSV al municipi de Salou, amb vigència 2011-2014. Aquest va ser revisat i actualitzat l'any 2016, i actualment es troba en vigor el PLSV 2017-2020.

L'objectiu fonamentals del Pla vigent és una reducció del 25% del nombre d'accidents amb víctimes l'any 2020 respecte a la mitjana registrada durant el bienni 2014-2015.

En els últims anys ja s'aprecia certa disminució en la sinistralitat urbana, segons les dades emmagatzemades al SIDAT.

Aquesta disminució situa el **volum d'accidents de Salou per càpita per sota de la mitjana de municipis semblants i de la mitjana catalana.**

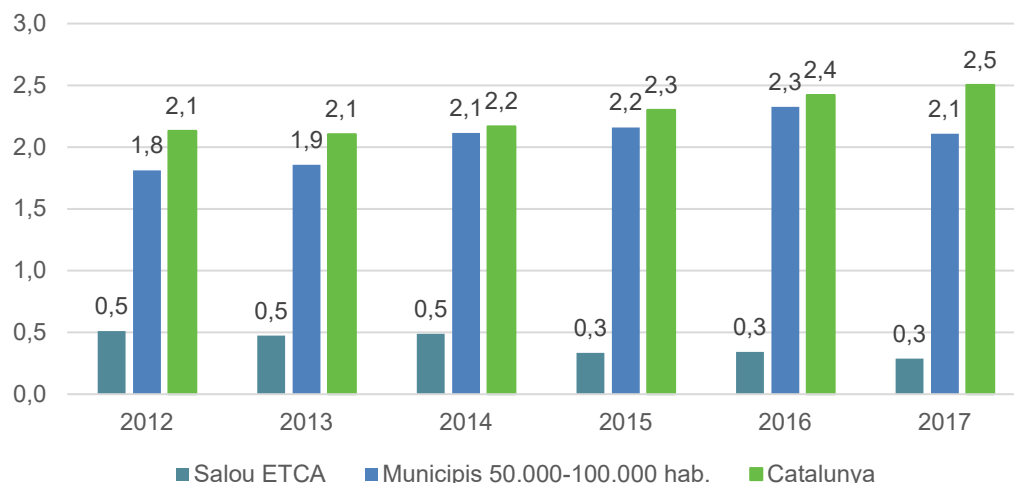
Figura 162. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Nota: En el PLSV es disposa de dades directes de la base municipal, i l'any 2015 es registraven 26 accidents amb víctimes.

Figura 163. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana per 1.000 habitants ETCA, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya

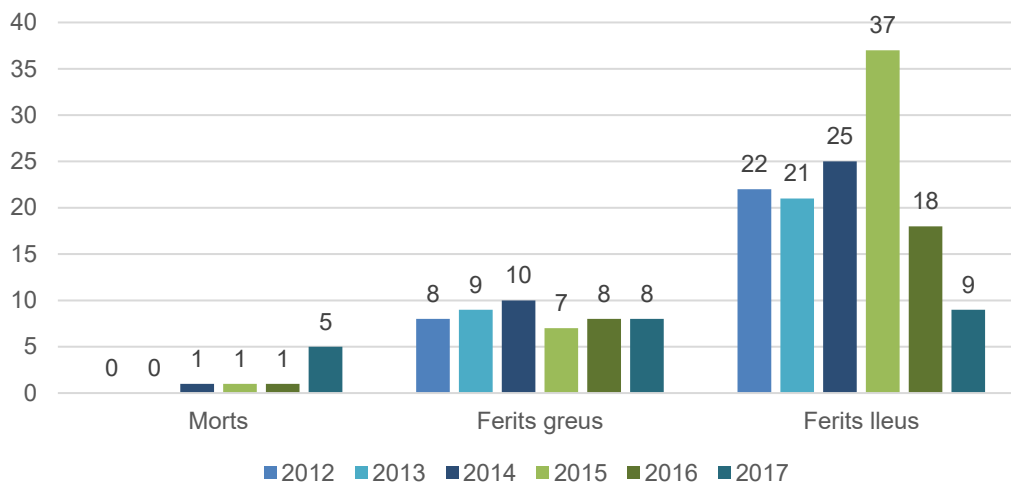


Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Tot i el decreixement evidenciat, no s'aprecia una disminució de la lesivitat de les víctimes. L'any 2017 es van registrar 5 víctimes mortals en zona urbana, la xifra més elevada del període, i 8 ferits greus, un valor similar a la resta del període.

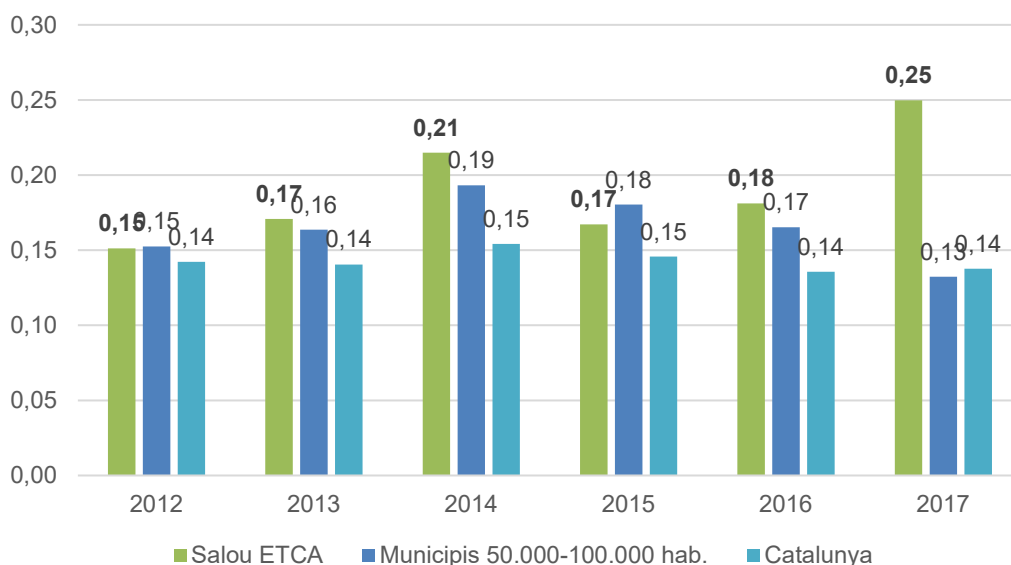
La taxa de morts i ferits greus per càpita a Salou és elevada respecte a la mitjana del territori. Destaca l'any 2017, en que s'arriba a duplicar la taxa de municipis de població similar i la mitjana de Catalunya.

Figura 164. Nombre de víctimes segons lesivitat en zona urbana



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

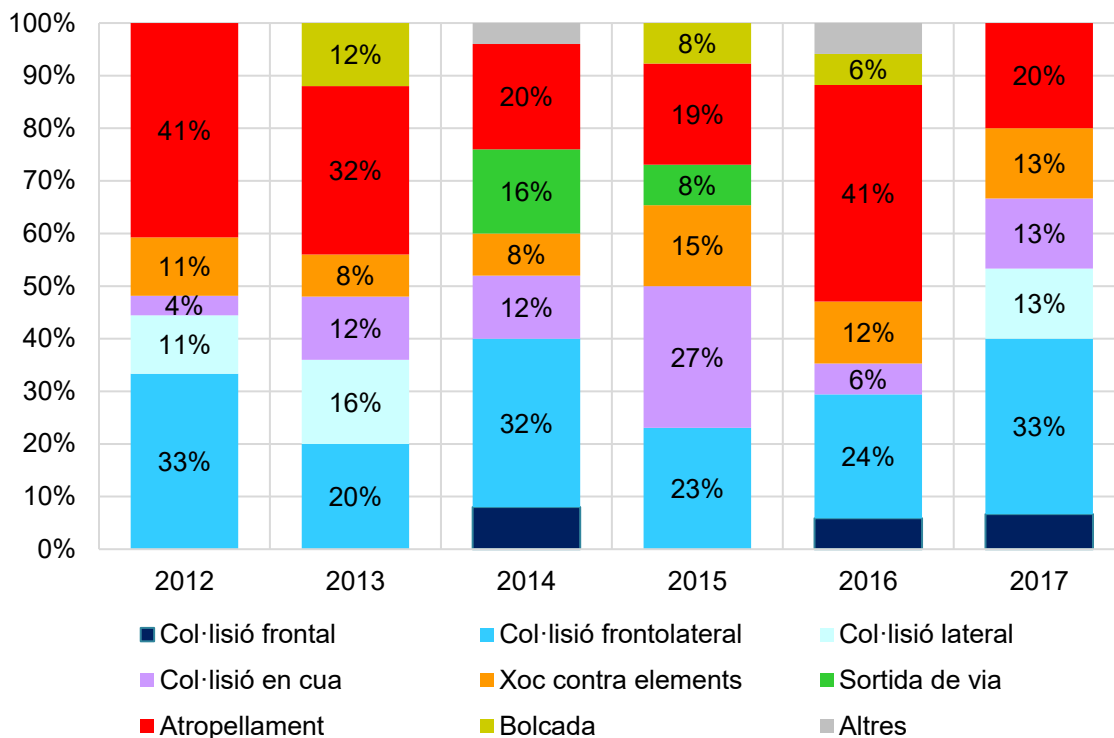
Figura 165. Nombre de morts i ferits greus per 1.000 habitants en zona urbana, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit.

La tipologia de sinistre més freqüent en el període són els atropellaments de vianants, observació avalada per la combinació d'unitats més freqüent, turisme+vianant. Anualment també es registra un volum elevat de col·lisions frontolaterals, entre turismes i entre turismes i motocicletes, amb major freqüència.

Figura 166. Tipologies d'accidents en zona urbana



Taula 88. Combinació d'unitats més freqüents en els sinistres en zona urbana

Combinació d'unitats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total	%Total
Turisme+Vianant	10	2	3	2	4	2	23	17,0%
Turisme+Motocicleta	1	2	5	3	2	4	17	12,6%
2 Turisme	2	2	3	3	1	1	12	8,9%
Turisme+Bicicleta	1	4	0	1	1	3	10	7,4%
Turisme	1	0	4	2	1	0	8	5,9%
3 Turisme	0	0	1	3	1	0	5	3,7%
Bicicleta+Vianant	1	2	1	0	0	1	5	3,7%
Ciclomotor	0	2	1	0	1	0	4	3,0%
Motocicleta	1	0	1	1	0	1	4	3,0%
Turisme+Ciclomotor	1	1	1	0	1	0	4	3,0%
Altres combinacions	9	10	4	11	5	3	42	31,1%
Total	27	25	25	26	17	15	135	

2.9.1.1. Entorns de concentració d'accidents a Salou

El Pla d'actuació dels dos PLSV redactats preveia actuar sobre els punts i trams de concentració d'accidents i entorns insegurs, alhora que proposava actuacions de millora de les mesures físiques i de gestió, controls i de l'educació per a la mobilitat segura. La definició dels entorns es dur a terme a partir de l'anàlisi de les dades dels accidents amb víctimes proporcionades per la Policia Local de Salou.

En els Plans es va consensuar l'estudi prioritari dels entorns següents.

PLSV 2011-2014, ja treballats:

- PCA 1. Plaça d'Europa
- PCA 2. Intersecció entre carrer Ciutat de Reus i Via Augusta
- TCA 1. Carrer de Barcelona, entre Via Roma i carrer del Mas de Molas
- TCA 2. Passeig Jaume I
- TCA 3. Carrer del Nord entre carrer Pere III i plaça d'Europa

L'avaluació feta dels entorns del primer Pla mostrava l'aplicació de les mesures proposades, tot i que es podien acabar de complementar d'acord el projecte presentat.

Taula 89. Evolució del nombre d'accidents en TCA i PCA (2011-2014) i grau d'actuació

	Localització	Tendència	S'hi ha actuat?
TCA 1	Carrer de Barcelona, entre Via Roma i carrer del Mas de Molas	Manteniment any 2015	Mesures parcialment implantades
TCA 2	Passeig Jaume I	Decreixement any 2015	Mesures parcialment implantades
TCA 3	Carrer del Nord entre carrer Pere III i plaça d'Europa	Decreixement	Mesures parcialment implantades
PCA 1	Plaça d'Europa	Decreixement	Mesures parcialment implantades
PCA 2	Intersecció entre carrer Ciutat de Reus i Via Augusta	Decreixement	Mesures parcialment implantades

PLSV 2017-2020, actualment vigents:

- PPR 1: Eix de Miquel Martí i Pol: buidat de trànsit en relació a l'escola.
- PPR 2: Confluència del carril bicicleta a Pg. Jaume I i la sortida del pàrquing junt a la platja de Llevant, a l'altura del carrer Joan Miarnau i Ciurana.

2.9.2. Medi ambient

S'ha avaluat el consum energètic i l'impacte en la contaminació atmosfèrica que genera la mobilitat a Salou, tant en els desplaçaments interns com de connexió, així com els impactes que rep el municipi com a conseqüència del trànsit de pas.

Aquesta avaluació es duu a terme amb l'eina AMBOMIB 2.0, del Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Generalitat de Catalunya.

En l'anàlisi ambiental es té en compte:

- Mobilitat en trama urbana dins del terme municipal: els vehicles-quilòmetre interns (incloent agitació), de connexió i de pas;
- Mobilitat en trama no urbana dins del terme municipal: els vehicles-quilòmetre interns, de connexió i de pas;

Un cop identificades les diferents tipologies de mobilitat, es classifiquen de forma disponible en 3 rangs de velocitat disponibles: 30, 60 i 120 km/h.

Aquestes dades per a vehicles privats es deriven de l'aranya de trànsit creada, d'acord amb els aforaments realitzats en el treball de camp del PMU, complementat amb les dades de la xarxa supramunicipal (aportaments d'administració titular de la via).

Les dades de mobilitat de vianants i bicicletes s'obtenen a través d'aforaments durant el treball de camp del PMU, que han permès crear aranyes de mobilitat específiques pels modes no motoritzats.

En tots dos casos es disposava d'aforaments d'estiu i tardor, que han permès calcular la demanda total anual, en vehicles-km o persones-km.

Taula 90.Vehicles-quilòmetre (2018)

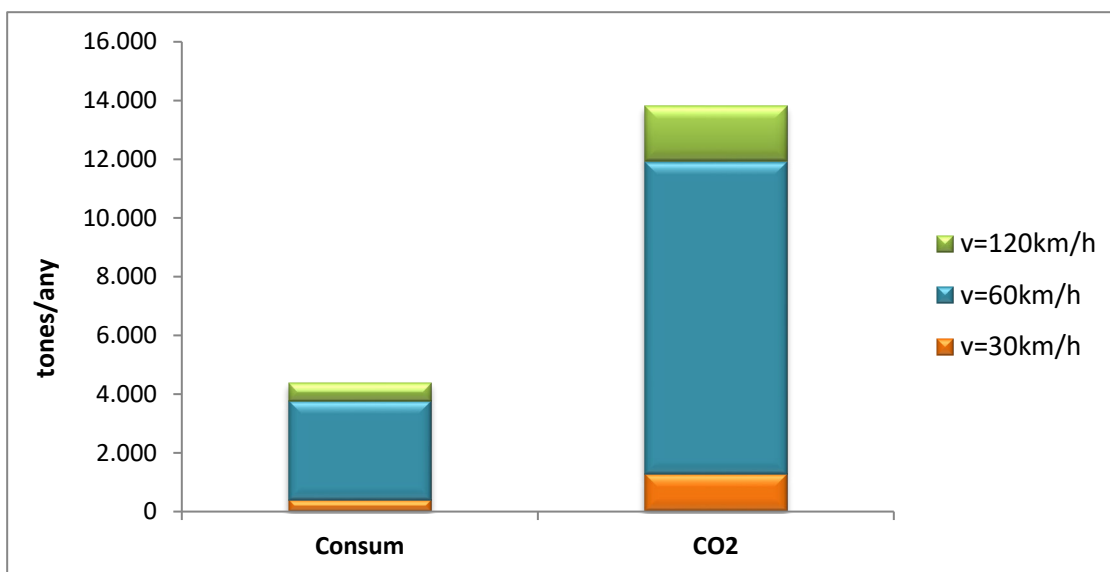
2018	Unitat	xarxa v=30 km/h	xarxa v=60km/h	xarxa v=120 km/h
Turismes	veh·km/any	6.552.464	67.868.797	10.312.915
Furgonetes	veh·km/any	84.382	1.372.304	53.307
Camions	veh·km/any	36.164	914.869	79.960
A peu (total)	pax·km/any	426.543.120	0	0
Bicicleta (total)	pax·km/any	26.611.067	0	0

2.9.2.1. Consum energètic i emissions contaminants

Segons les dades disponibles que caracteritzen el model de mobilitat de Salou, l'energia final consumida en la mobilitat urbana i interurbana va ser de 4.368 tep l'any 2018.

L'any 2018 s'hauran emès un total de 13.807 t CO2 equivalent a l'àmbit de Salou, derivat de la mobilitat interna, de connexió i de pas.

Figura 167.Consum d'energia final a Salou (tep/any) i distribució de les emissions de CO2 a Salou (tones/any), any 2018



Taula 91. Consum d'energia final a Salou (tep/any) i distribució de les emissions de CO₂ a Salou (tones/any), per xarxes, any 2018

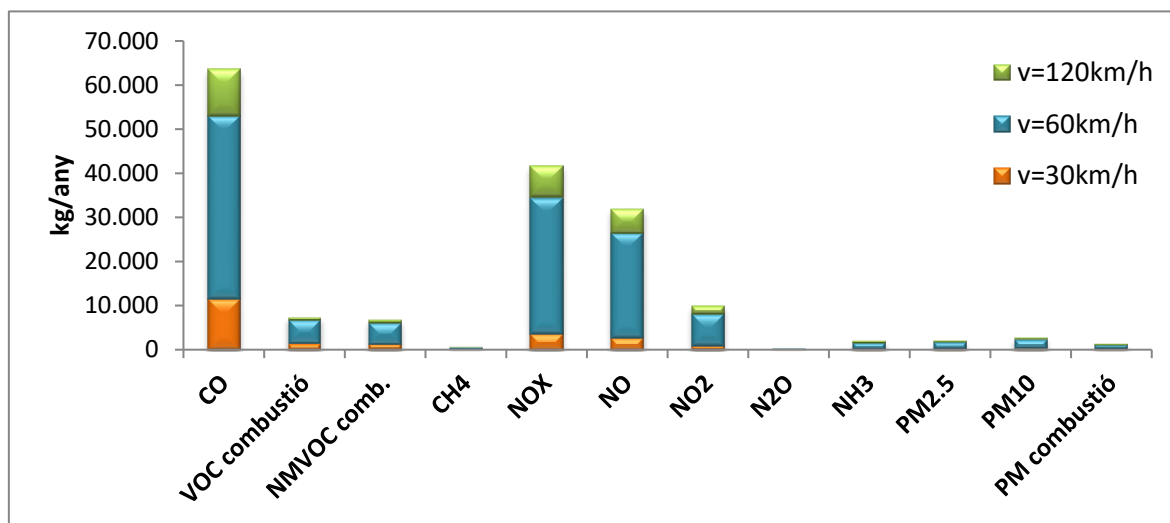
2018	(tep/any)	(tones/any)
	Consum	CO ₂
v=30km/h	404	1.279
v=60km/h	3.367	10.644
v=120km/h	596	1.884
TOTAL (t/any)	4.368	13.807

Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

El sistema de càlcul no contempla les emissions causades pel consum energètic del ferrocarril. Es desconeix les fraccions d'origen de l'electricitat utilitzada, i les emissions queden associades al punt de producció.

El principal contaminant emès en els desplaçaments en trama urbana són el monòxid de carboni (CO) i els òxids de nitrogen. El CO és un gas precursor de l'ozó i del CO₂, per tant amb afectació a l'efecte hivernacle.

Figura 168. Distribució de les emissions de contaminants a Salou (tones/any), any 2018



Taula 92. Distribució de les emissions de contaminants a Salou (tones/any), per xarxes, any 2018

2018	(kg/any)											
	CO	VOC comb	NM VOC comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM comb
v=30km/h	11.477	1.401	1.262	140	3.599	2.668	931	53	115	197	266	121
v=60km/h	41.438	5.269	4.883	386	30.931	23.831	7.101	171	1.476	1.500	2.037	868
v=120km/h	10.764	629	572	57	7.205	5.398	1.807	30	344	253	280	204
TOTAL (t/any)	63.679	7.299	6.717	582	41.736	31.897	9.839	254	1.935	1.950	2.582	1.193

Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

2.9.2.2. Qualitat de l'aire

Dins del marc de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, es va crear a Catalunya la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants.

Per avaluar la contaminació atmosfèrica, d'acord amb la normativa vigent, Catalunya es divideix en 15 zones de qualitat de l'aire (ZQA). Cadascuna d'aquestes zones té unes característiques pròpies pel que fa a l'orografia, la climatologia, la densitat de població, la quantitat i les característiques de les emissions de contaminants d'origen industrial o generades per la mobilitat i els nivells d'immissió registrats en els punts de mesurament. Cada ZQA té un comportament intern similar pel que fa a les condicions de dispersió dels contaminants.

Dins de cada zona de qualitat de l'aire, hi ha diferents tipologies d'àrees en funció de l'ocupació del sòl o de quina és la font emissora dels contaminants predominant.

Cada punt del territori pertany a una zona de qualitat de l'aire i està caracteritzat per una tipologia d'àrea. Aquesta distribució permet extrapolar de forma fiable les dades d'immissió registrades sense que calgui disposar d'un punt de mesurament a cada municipi o nucli de població.

Salou es troba situat dins de la zona de qualitat de l'aire del Camp de Tarragona.

Taula 93. Detall de la Zona de Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona

ZQA	Aglomeració	Nombre municipis	Superfície km ²	Població hab. 2017	Densitat hab/km ²	Punts de mesurament XVPCA
4 Camp de Tarragona	No	50	997	431.455	433	13

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Els nivells de contaminants es mesuren amb la XVPCA i mitjançant un pla de vigilància específic dissenyat per a les singularitats del Camp de Tarragona.

Per determinar la qualitat de l'aire en els punts de mesurament es disposa d'equips automàtics o manuals.

Segons l'avaluació de qualitat de l'aire de la Direcció General de Qualitat Ambiental, a la Zona de Qualitat de l'Aire 4, Camp de Tarragona per l'any 2017:

- els nivells de qualitat de l'aire mesurats pel diòxid de nitrogen, sulfur d'hidrogen, el monòxid de carboni, el diòxid de sofre, les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, les partícules en suspensió de diàmetres inferiors a 2.5 micres, el benzè i el plom són inferiors als valors límit legiscats per la normativa vigent.
- Pel que fa als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè, no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.
- Respecte al clorur d'hidrogen, no s'ha enregistrat cap superació dels objectius de qualitat de l'aire semihorari i diari.

- En relació amb les mesures d'ozó troposfèric no s'ha detectat cap superació del llindar d'informació horari, ni del llindar d'alerta, ni del valor objectiu per a la protecció de la salut humana en aquesta zona. En canvi, en relació al valor objectiu per a la protecció de la vegetació, s'ha superat al punt de mesurament d'Alcover. Per tal de reduir els nivells d'ozó troposfèric en cas de superació d'algun llindar a la ZQA 4 (Camp de Tarragona), ha estat operatiu el protocol d'actuació de l'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT).
- Finalment, en compliment del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, s'ha portat a terme una campanya de mesures de precursors de l'ozó troposfèric als punts de mesurament de Constantí, el Morell, Perafort, Vila-seca (la Pineda) i La Canonja.

L'any 2016 també es van registrar superacions a l'estació d'Alcover (diòxid de sofre una superació, de les 24 permeses; i una superació horària, de les 3 permeses, del llindar d'alerta; i en relació al valor objectiu d'ozó troposfèric per a la protecció de la vegetació, també s'ha superat al punt de mesurament d'Alcover).

2.9.2.3. Contaminació acústica

L'ajuntament de Salou disposa d'una ordenança municipal de soroll i vibracions (2015) que inclou el mapa de capacitat acústica del municipi.

Aquest dona resposta a la Llei 16/2002 amb la elaboració, redacció i posterior proposta de mapa de capacitat acústica del municipi, tenint en compte la normativa vigent en matèria de contaminació acústica.

El mapa de capacitat acústica estableix la zonificació acústica del territori i els valors límit d'immissió d'acord amb les zones de sensibilitat acústica:

Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	L _d (7 h - 21 h)	L _e (21 h - 23 h)	L _n (23 h - 7 h)
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
<i>(A1) Espais d'interès natural i altres</i>	-	-	-
<i>(A2) Predomini del sol d'ús sanitari, docent i cultural</i>	55	55	45
<i>(A3) Habitatges situats en medi rural</i>	57	57	47
<i>(A4) Predomini del sol d'ús residencial</i>	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
<i>(B1) Coexistència de sol d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents</i>	65	65	55
<i>(B2) Predomini del sol d'ús terciari diferent a (C1)</i>	65	65	55
<i>(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sol d'ús industrial</i>	65	65	55
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAJA (C)			
<i>(C1) Usos recreatius i d'espectacles</i>	68	68	58
<i>(C2) Predomini de sol d'ús industrial</i>	70	70	60
<i>(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals de infraestructures de transport o altres equipaments públics</i>	-	-	-

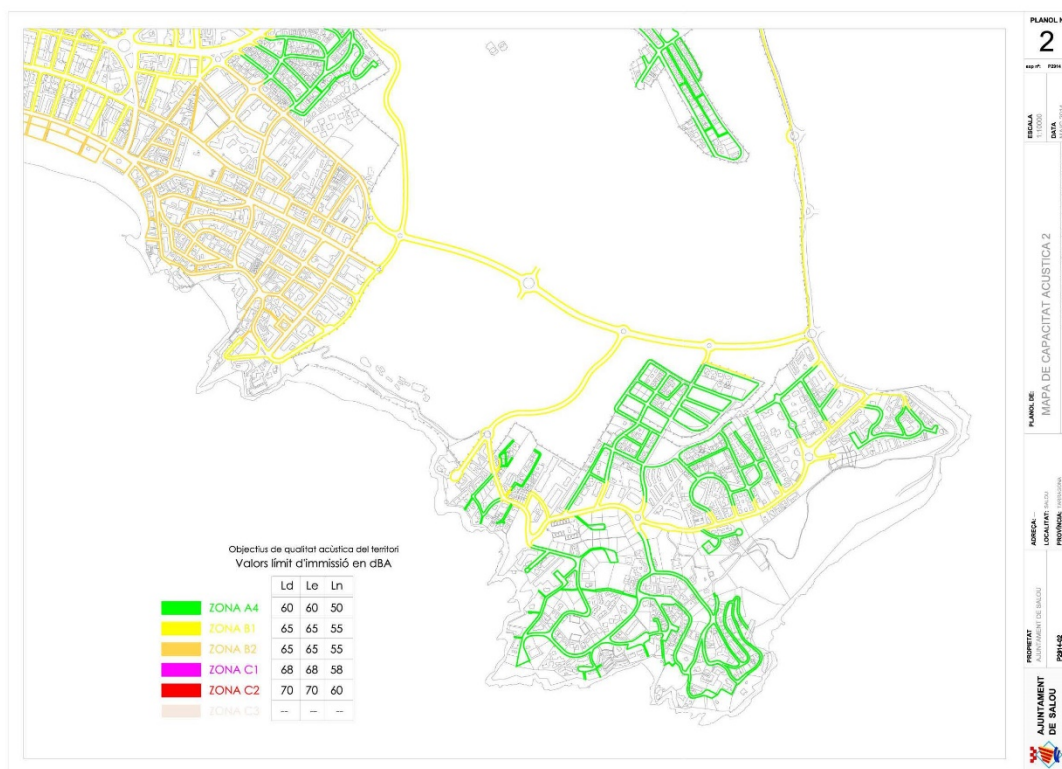
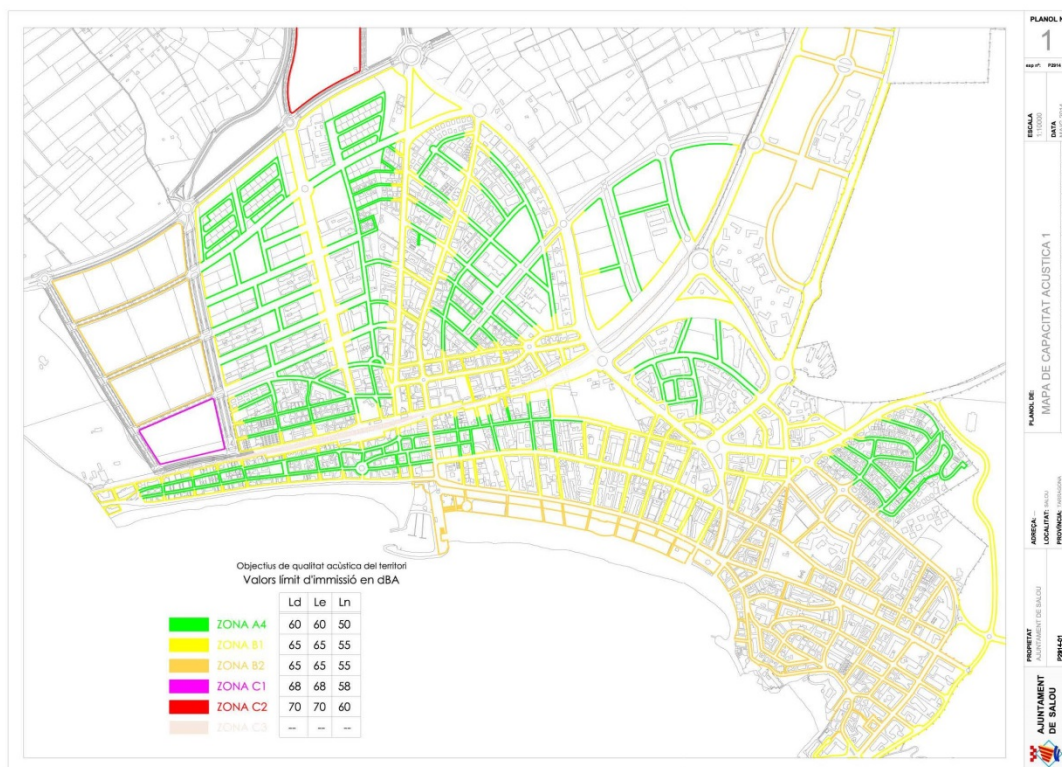
L_d, L_e i L_n: índex d'immissió de soroll en els períodes dia, vespre i nit respectivament avaluat durant un any.

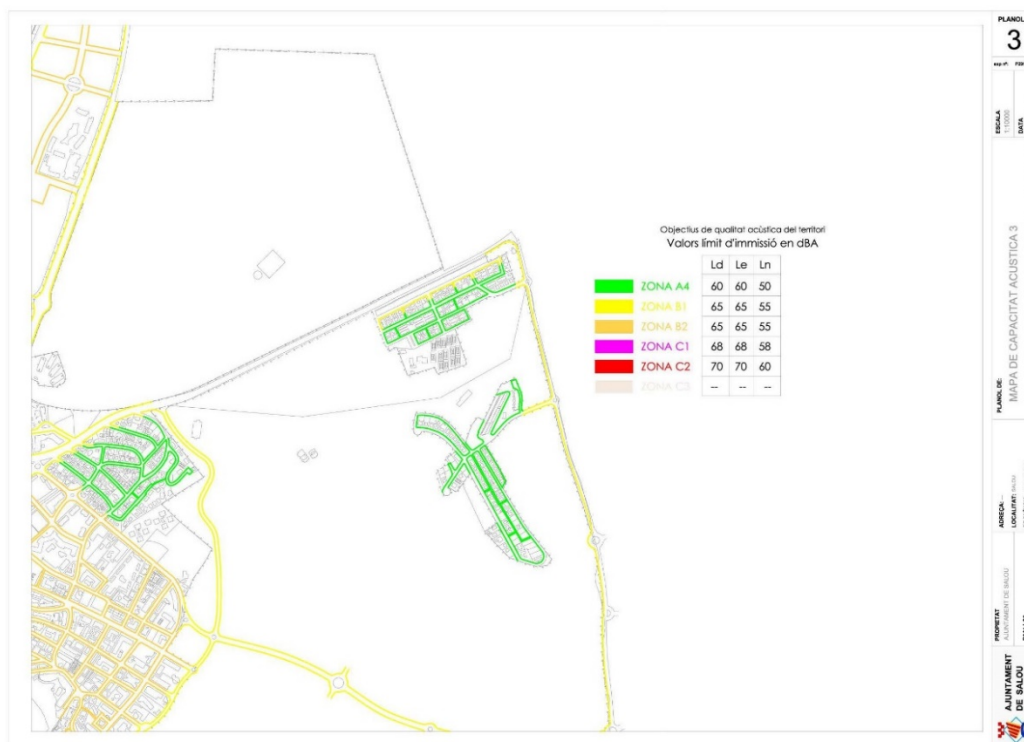
Font. Ordenança municipal de de soroll i vibracions.

Així mateix, el mapa acústic ha de servir com a referència per a posteriors actuacions en matèria de protecció contra el soroll, i permet disposar d'una zonificació acústica que s'adeqüi a la realitat del municipi.

Paral·lelament el municipi ha d'elaborar un mapa de soroll al municipi. Amb aquestes dues eines (el mapa de capacitat acústica i el mapa de soroll) serà possible traçar uns mapes de desviacions diürnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica de la zona.

Figura 169. Mapes de capacitat acústica de Salou





Font. Ordenança municipal de de soroll i vibracions.

L'ordenança també inclou valors límit d'emissió sonora aplicable a l'ambient exterior produïda per les activitats, incloses les derivades de les relacions de veïnat; Immissió sonora aplicable a l'ambient interior produïda per les activitats, incloses les derivades de les relacions de veïnat; Valors límit d'emissió de soroll dels vehicles de motor i dels ciclomotors; i immissió de les vibracions als interiors dels edificis.

2.9.3. Costos unitaris del transport

Es realitza un anàlisi econòmica dels costos unitaris actuals dels principals modes de transport. Aquests costos seran la base per, posteriorment, conèixer l'evolució futura d'aquests costos en base al nombre de viatges previstos per mode de transport segons les propostes incorporades a l'PMUS.

Per a aquest càlcul s'utilitzen de referència les dades publicades per l'ATM de l'RMB sobre els costos unitaris per modes de transport urbà. La taula següent s'ha realitzat en base a la metodologia emprada per l'ATM en l'elaboració del pdM 2013-2018, adaptada per a àmbits urbans, les enquesta de mobilitat realitzades en l'àmbit del PMUS de Salou al 2018 i els vehicles-km calculats.

Per el càlcul dels costos unitaris interurbans s'ha considerat el tram de desplaçament realitzat dins el terme municipal de Salou.

Es distingeixen entre costos interns i externs:

- Costos Interns. Costos suportats pels usuaris; empreses operadores i concessionàries en situació de funcionament normal (no congestió).
- Costos Externs o Socials. Costos suportats per la societat, en situació de no congestió.

La següent taula mostra els resultats dels costos interns del sistema de transport de Salou al 2018 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 94. Costos interns del sistema de transport a Salou, 2018 (€).

Mode de transport	Costos interns		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Lleugers	191.740.771,90	6.924.382,00	198.665.153,90
Pesants	2.223.895,40	328.056,40	2.551.951,70
Bicicleta	7.339.909,90	0	7.339.909,90
Total transport privat	201.304.577,20	7.252.438,40	208.557.015,50
Autobús		414.725,30	414.725,30
RENFE		3.228.621,80	3.228.621,80
Total transport públic		3.643.347,10	3.643.347,10

Taula 95. Costos interns unitaris del sistema de transport a Salou, 2018 (€/veh-km)

Mode de transport	Costos interns		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Lleugers	2,58	0,67	2,34
Pesants	0,92	3,52	1,02
Bicicleta	3,15		3,15
Promig transport privat	2,54	0,70	2,33
Autobús		10,37	10,37
RENFE		14,01	14,01
Promig transport públic		13,47	13,47

La següent taula mostra els resultats dels costos externs del sistema de transport de Salou al 2018 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 96. Costos externs del sistema de transport a Salou, 2018 (€).

Mode de transport	Costos externs		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Lleugers	8.350.065,50	453.768,20	8.803.833,70
Pesants	495.912,90	5.986,30	501.899,30
Bicicleta	277.456,80	0	277.456,80
Total transport privat	9.123.435,20	459.754,50	9.583.189,80
Autobús		5.673,20	5.673,20
RENFE Rodalies		39.536,60	39.536,60
Total transport públic		45.209,80	45.209,80

Taula 97. Costos externs unitaris del sistema de transport a Salou, 2018 (€/veh-km).

Mode de transport	Costos externs		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Lleugers	0,11	0,04	0,10
Pesants	0,21	0,06	0,20
Bicicleta	0,12		0,12
Total transport privat	0,12	0,04	0,11
Autobús		0,14	0,14
RENFE Rodalies		0,17	0,17
Total transport públic		0,17	0,17

La següent taula mostra els resultats agregats dels costos interns i externs del sistema de transport de Salou al 2018 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 98. Costos interns i externs del sistema de transport a Salou, 2018 (€).

Mode de transport	Costos totals		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Turisme	200.090.837,40	7.378.150,20	207.468.987,60
Motocicleta	2.719.808,30	334.042,70	3.053.851,00
Bicicleta	7.617.366,70	0,00	7.617.366,70
Total transport privat	210.428.012,40	7.712.192,90	218.140.205,30
Autobús		420.398,50	420.398,50
RENFE Rodalies		3.268.158,4	3.268.158,4
Total transport públic		3.688.556,90	3.688.556,90

Taula 99. Costos totals unitaris del sistema de transport a Salou, 2018 (€/veh-km).

Mode de transport	Costos totals		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Turisme	2,69	0,72	2,45
Motocicleta	1,13	3,58	1,22
Bicicleta	3,27		3,27
Total transport privat	2,66	0,74	2,44
Autobús		10,52	10,52
RENFE Rodalies		14,18	14,18
Total transport públic		13,64	13,64

TRETS MÉS DESTACATS DE LES EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

- Volum d'accidents de Salou per càpita per sota de la mitjana de municipis semblants i de la mitjana catalana, però la taxa de morts i ferits greus per càpita a Salou és elevada respecte a la mitjana.
 - Els vehicles quilòmetre any 2018 son de 67.868.797 en vies amb velocitats iguals a 60 km/h.
 - El total de persones quilòmetre al any 2018 és 426.543.120.
 - El total de tones de CO2 al any 2018 en Salou és de 13.807 derivat de la mobilitat interna, de connexió i de pas.
 - Els costos interns i externs dels sistema de transport son: en transport privat son 218.140.205,30i en transport públic son 3.688.556,90.
-

2.10. Participació de la diagnosi: punts forts i febles del sistema de mobilitat

Com a resultat del procés participatiu de la diagnosi del PMUS s'han posat de manifest els que són els punts forts i febles de la mobilitat del municipi segons la percepció ciutadana, i com aquests avalen els resultats que es mostren en la diagnosi tècnica del document.

La proposta de procés participatiu ha contemplat diferents canals i estratègies per obrir el debat i la reflexió sobre la mobilitat a tots agents socials del municipi:

- **Sessió de presentació i taller de participació** (28 de febrer 2019): La sessió es va organitzar en dues parts: Primer, presentació de la diagnosi tècnica del PMU i segon la recollida d'idees dels assistents sobre l'actual mobilitat de Salou. Vam obtenir els punts febles i forts dels diferents àmbits de mobilitat a Salou (Vianants, Bicicletes, Transport Públic, Vehicle Privat i altres qüestions). En aquesta sessió van participar 12 persones.
- **Formulari web:** A través de la web de l'ajuntament es va oferir la possibilitat als veïns i veïnes de fer arribar els seus comentaris i aportacions. S'han recollit un total de 23 aportacions.

De totes les aportacions rebudes s'inclou una síntesi dels principals punts. En els informes detallats (inclosos en l'annex) s'inclou el detall de les aportacions.

2.10.1. Mobilitat a peu

Característiques principals del mitjà a peu

- La xarxa viària urbana del municipi s'estima en 114,6 km lineals.
- Un total de 13,3 km de vies son prioritàries o exclusives per vianants(12% de la xarxa).
- Un 18% dels carrers tenen amplades útil inferiors a 1 metre, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya mentre que el 35% serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.
- El 45% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.
- En el 30% dels creuaments de vianants manca la senyalització horitzontal del pas.
- El 62% dels guals de vianants són adaptats o practicables, mentre que el 39% restant no ho són (no existeix un gual accessible).
- La permeabilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la línia ferroviària i la C-31b. Existeixen passos a nivell al llarg de la línia del municipi, i es detecten disfuncions.
- El 5% de la xarxa de vianants mostra pendents superiors al 10%.
- No existeix una problemàtica relacionada amb la seguretat dels desplaçaments a peu.
- D'acord amb els resultats de les enquestes realitzades, es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.

- Els entorns amb major afluència de vianants són carrer Barcelona, passeig Jaume I i al carrer Carles Buïgas, i la zona de Salou centre, amb importants diferències estacionals.
- Dos pols de desplaçaments a l'estiu. carrer Barcelona (al voltant de 15.000 desplaçaments diaris) i carrer Carles Buïgas (amb al voltant de 20.000 desplaçaments al dia). Port Aventura també és un pol generador de desplaçaments.
- A la tardor la zona on es produeix un major nombre de desplaçaments és al centre (hi ha els principals serveis del municipi), amb al voltant de 4.500 vianants dia al carrer Barcelona.

Aportacions del procés participatiu

Punts febles ✘

Punts forts ✔

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • L'accessibilitat de les voreres és millorable, garantint un major ample útil, reduir els obstacles com arbres, contenidors, neteja... que en alguns casos no permetent realitzar una mobilitat agradable. • La via del ferrocarril és un element limitant per als vianants i que genera inseguretat. • Hi ha carrers amb sensació que el vehicle circula amb gran velocitat. Per exemple el passeig Miramar i Jaume I, on la velocitat límit és 50 km/h, però transmet la sensació que els vehicles circulen a una velocitat més elevada. • Hi ha barris amb dificultats per arribar a peu fins al centre. Sensació d'inseguretat, manca d'il·luminació dels carrers. • Escassa zona pels vianants. • Falta d'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda. Amplada de voreres i rampes. • Carrers amb voreres amb arrels (ex. c. Vendrell). • Carrils ciclables en vorera que dificulten la mobilitat als vianants. | <p>Molts llocs per passejar. El passeig de Jaume I és un punt molt important i atractiu per al vianant, junt amb altres carrers molt atractius pel vianant com: carrer Barcelona i els carrers per vianants del nucli antic.</p> |
|---|--|

Propostes

- Incrementar el nombre de passos de vianants
- Millorar l'Access a la urbanització de xalet de Salou per vianants
- Pas de vianants elevat a c. Ciutat de reus amb antoni gaudi
- Pas de vianants elevat a c. Ciutat de Reus amb c. La Bassa

2.10.2. Mobilitat en bicicleta

Característiques principals de la mobilitat en bicicleta

- Actualment de 41,1km de xarxa ciclable, un 8% es segregat i 92% compartit amb altres mitjans.
- L'orografia accidentada a la zona de llevant i de Cap Salou és un factor limitant a l'ús de la bici en aquesta zona del municipi.
- Existència de carrils bicicleta en mal estat o amplada insuficient per poder passar dues bicicletes a l'hora.
- Carrils segregats per bicicletes sense senyalització específica. Carrils de velocitat inferior a 30 km/h on poden circular bicicletes però no es troba senyalitzat.
- Falta continuat a la xarxa de bicicletes.
- Hi ha 305 places en 42 punts d'aparcament per a bicicletes distribuïts pel municipi.
- Les enquestes de mobilitat mostraven una mobilitat quotidiana en aquest mitjà significativa, amb prop de 7.500 desplaçaments diaris en bicicleta a l'estiu, i 3.400 a la tardor.
- Els principals eixos de mobilitat ciclista són: passeig Miramar i Jaume I amb més de 3.500 bicicletes al dia en l'estiu, i més de 300 a la tardor. També destaca el pas de la via ferroviària del Càmping Sangulí.

Aportacions del procés participatiu

Punts febles ✘

- Manca conscienciació.
- Falta de continuïtat de la xarxa ciclable. Cal millorar l'enllaç entre els municipis de Salou-Cambrils-Vila-seca-La Pineda.
- Carrils ciclables en voreres, que dificulten la mobilitat dels vianants.
- Problemàtica amb els vehicles motoritzats, especialment a l'estiu.
- Falta de consignes on deixar la bicicleta de forma més segura.

Punts forts ✔

- Municipi planer que facilita la mobilitat en aquest tipus de mitjà.
- Clima que afavoreix l'ús d'aquest mitjà de transport.
- Gran disponibilitat de punts d'aparcament.
- Trams on hi ha carrils ciclables.
- Dimensions del municipi bones per aquest tipus de mobilitat, perquè no hi ha grans distàncies.
- Hi ha espai per incrementar el nombre de carrils ciclables.

- No es disposa de punts de bicicleta pública, amb l'objectiu de fomentar l'ús.
- Manca de seguretat. Hi ha molts robatoris de bicicletes.
- Mancança en senyalització dels carrils, tant per on han d'anar com la velocitat màxima.
- Bicicletes circulant per les voreres.
- No hi ha incentius per implantar el lloguer de bicicletes.
- Falta segregació de la xarxa ciclable, de la xarxa de vianants.
- Carrils bici no segregats

Propostes

- Proposta de crear un servei de bicicletes públiques que connecti entre diferents municipis, principalment entre Salou, Cambrils i Vila-seca.
- Caldria ampliar xarxa ciclable als barris més allunyats (Cap Salou).
- Carrils bicicleta per tot el municipi i connectats
- Ampliar el nombre de aparcament de bicicletes
- Creació de consigna per bicicletes a la zona del passeig marítim.
- Millorar l'Access a la urbanització de xalet de Salou per bicicletes
- Segregació del carril bici del Pg. Miramar
- Carril bici segregat a c. Ciutat de Reus
- Carril bici en avda. Antoni Gaudí i c. La Bassa
- Enllaçar camí del Racó amb c. Sarragossa per urbanització xalet de Salou

2.10.3. Mobilitat en transport públic

Característiques principals de la mobilitat en transport públic

- La xarxa de transport públic a Salou es compon de 24 rutes d'autobús de caràcter interurbà amb parada al municipi (3 nocturns); la xarxa de Renfe, amb 2 estacions en el municipi (Salou i Port Aventura) i la xarxa d'autobusos escolar de Salou, amb 4 línies en servei.
- Hi ha 10 parades de taxi al municipi, i 47 llicències de taxi.
- La cobertura del bus interurbà és del 81% de la superfície urbana poblada.
- La cobertura del ferrocarril (dues parades) és del 50% de la superfície urbana poblada. Deixa fora gran part de Segon Eixample Turístic i els barris perifèrics de Cap Salou.
- L'autobús escolar cobreix el 47% de la superfície poblada de Salou, els barris més allunyats tenen molta bona cobertura.

- Es comptabilitzen 81 parades d'autobús interurbà. Com ja s'ha anomenat, hi ha 49 parades regulades i 32 no regulades.
- Parades regulades: 14 parades disposen de marquesina i 52 de pal localitzador (en alguns casos de les dues estructures). En 48 parades existeix una marca al paviment identificadora, mentre que en 3 parades no hi ha cap element que permeti identificar-les o senyalitzar-les. El 55% no tenen informació de línies i horaris.
- Cap parada té plataforma i el 12% de les parades té voreres amb amplades no accessibles.
- El autobús escolar realitza un total de 14 expedicions al dia amb una mitjana de 199 passatgers al dia. El recorregut de les línies és de 46,7 km.
- L'any 2017 la demanda de transport públic s'estima en 1.302.000 viatgers en autobús interurbà i 708.000 viatgers en ferrocarril.
- Els mesos de major demanda són juliol i agost.
- Les parades d'autobús urbà amb major demanda són Ctra. de la costa, Salou Port Aventura, Pg. Jaume I i c. Ciutat de Reus.
- D'acord amb l'enquesta realitzada a residents, turistes i treballadors a Salou, es realitzen diàriament al municipi 32.800 desplaçaments amb transport públic en un dia d'estiu, i prop de 5.500 un dia de tardor.

Aportacions del procés participatiu

Punts febles

- Inexistència de transport públic municipal.
- Hi ha un monopoli del servei.
- Es brut, car per al resident, no facilita la mobilitat ni amb els horaris, ni les línies.
- Parades d'autobús poc condicionades. Mancança de papereres, il·luminació, seients, ombra.
- Autocars vells.
- Mancança de transport públic interurbà i econòmic.
- Manca adaptació a persones amb mobilitat reduïda.
- Els barris es troben aïllats, no hi ha la possibilitat d'arribar al centre ni a altres localitats.
- Falta de servei.
- Falta de recorreguts.
- Neteja.
- Pèrdua de molt de temps.
- Mancança en connexions amb altres mitjans de transport eix:

Punts forts

- Oferta excessiva en estiu. Bona oferta per als turistes per preu i quantitat.

Camp de Tarragona és una odissea.

- Model d'autobusos contaminant.
- No compleix els horaris.
- Inexistència d'un servei que uneixi els diferents equipaments públics que hi ha al municipi. Potser es podria realitzar un servei d'autobús entre els municipis de Salou, Cambrils i la Pineda.
- Mancaça d'informació a les parades.
- Futura estació de Port aventura - Salou lluny del centre.
- Horaris desfasat d'autobús (Tarragona, Vila-seca, Reus, Sambrils, Hospitalet...) i trens per l'arribada als centres educatius de secundària.
- Mancaça de transport pública a la zona de Barenys.

Propostes

- Lloc per embarassades i persones amb mobilitat reduïda en transport públic.
- Posar cinturons de seguretat
- Aire acondicionat als transports públics
- Autobus de dos pisos perquè hi hagi llocs per a la gent.
- Línia urbana utilitzen l'actual interurbana
- Futura estació en Fer un baixador més a prop (hotel regina).
- Eliminar l'actual estació de Salou quan este licitat el TramCamp.
- Ajustar els horaris d'arribada del autobusos interurbans a les hores d'arribada als centres educatius de secundària.

2.10.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Característiques principals en vehicle privat motoritzat

VEHICLE PRIVAT

- La xarxa viària de Salou connecta amb dos eixos de connexió d'abast estatal: l'autopista AP-7 i l'autovia A-7.
- La autovia C-14 i la C-31B son les principals vies d'accés al municipi. La C-14 amb un volum al voltant de 36.000 vehicles dia als dos sentits i la C-31B amb 16.000 vehicles dia als dos sentits als mesos estivals.

- La xarxa viària de Salou mesura 114,6 quilòmetres.
- El 46% de les interseccions estan senyalitzades amb la senyal de stop. Hi ha un 4% d'interseccions que no estan senyalitzats.
- El 78% de les vies te una regulació de 50 km/h.
- De les enquestes de mobilitat realitzades a residents a Salou, turistes i treballadors, s'obté una mitjana de desplaçaments diaris en vehicle privat de 161.500 desplaçaments a l'estiu, i 88.100 a la tardor.
- Al estiu entren diàriament al municipi al voltant de 53.500 vehicles, i al voltant de 30.900 vehicles a la tardor.
- De l'enquesta de mobilitat es desprèn que al voltant de 35.000 vehicles realitzen desplaçaments interns al municipi a l'estiu i 20.000 a la tardor.
- Els vials que suporten la major intensitat de trànsit dins de la xarxa viària urbana primària són av. Principat d'Andorra, c. de Barbastre, c. de Barcelona, c. Brussel·les, c. del Nord, c. Major, pg. Jaume I, pg. Miramar.
- El total de vehicles quilòmetre motoritzats dia d'estiu és de 370.942 i el total de vehicles quilòmetre motoritzats dia de tardor és de 226.649.
- Es detecten infraccions per excés de velocitat als carrers advocat Gallego, carrer de Milà, carrer Marià Castillo i avinguda de Pau Casals (percentatge d'infractors superior al 50%).

APARCAMENT

OFERTA

- En el municipi de Salou es comptabilitzen al voltant de 20.500 places d'aparcament. Un total de 13.000 són a la via pública (63%) i 7.500 fora de calçada (37%).
- Hi ha un predomini de l'aparcament lliure, que representa el 56% de les de places.
- També existeixen diferents tipologies d'aparcament regulat: zona blava de estiu i de tot l'any, bosses d'aparcament i pàrquings soterrats.
- El barri amb major oferta d'aparcament es el Segon Eixample Turístic.
- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta al Segon Eixample Turístic.
- En proximitat de les estacions de ferrocarril (important punt d'atracció de desplaçaments en vehicle privat) l'aparcament és en zona blava a l'estació de Salou i lliure a Port Aventura.
- Falta de senyalització orientativa a les bosses d'aparcament.

DEMANDA

- La relació entre la demanada i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 9.041 places.
- Salou centre és l'únic barri amb dèficit d'estacionament residencial.
- El balanç d'aparcament diürn en estiu mostra diversos barris amb dèficit d'aparcament: centre, nucli antic, primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic i urbanització Covamar.

- L'ocupació de la zona blava a l'estiu és del 84% en mitjana a les zones on s'han realitzat controls de rotació.
- Hi ha indisciplina en l'estacionament en els barris amb major pressió d'aparcament.


CONCLUSIONS


- Hi ha una elevada oferta d'aparcament en calçada a la via pública, majoritàriament lliure.
- Hi ha una ocupació diürna de places molt elevada als mesos estivals.
- És necessari treballar en la gestió de l'aparcament per millorar-ne el funcionament.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

- A Salou es detecten 118 zones de càrrega i descàrrega a la via pública, ubicades de forma disseminada al municipi.
- De les observacions en places de càrrega i descàrrega es determina que l'ocupació mitjana és del 38,71%. La zona de càrrega i descàrrega del carrer Murillo és la que mostra ocupacions més elevades (68,13%).
- S'observa una moderada indisciplina pel que fa a l'estacionament de vehicles no autoritzats: un 23,38% en mitjana.
- Mancança d'informació a les senyal que marquen les zones de càrrega i descàrrega.

Aportacions del procés participatiu

Punts febles 

Punts forts 

Mobilitat en vehicle privat en general Aparcament

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Conducció agressiva pel nucli urbà. • Sensació de gran velocitat. Reduir de 50 km/h a 30 km/h. Especialment en passeig de Jaume I i passeig de Miramar. • Mancança de control de velocitat al passeig Jaume I. • Generador de soroll. • Contaminant. • No es promou el transport elèctric. • Vial de Cavet: les persones que circulen per aquest vial van a una velocitat molt superior a la permesa. • Als carrers de Barenys, Pierre Vilar, Rosa Sensat i Jaume Vicenç Vives de l'PPR1, els vehicles que provenen de | <ul style="list-style-type: none"> • L'existència d'una targeta resident. • Espai a l'extraradi per fer aparcament de llarga estada. • Gran quantitat d'aparcament. |
|---|--|

l'Avinguda Pau Casals i que es dirigeixen a Vila Fortuny o Cambrils pel carrer Carles Roig, solen circular amb una velocitat superior a la permesa.

- Tràfic dens a les zones educatives de Barenys.

Aparcament

- Estacionament en llocs on no està permès aparcar.
- Solars pendents d'edificació, obligar a fer pàrquings.
- Mancança d'aparcament a l'estació del tren.
- Gran quantitat de pàrquing en zona blava.
- Dificultat d'aparcament en estiu per al resident.
- Gestió de places privades per reduir el nombre de vehicles als carrers.
- Indisciplina en barris com Cap Salou. Hi ha una contradicció en la senyalització. No està permès ni parar ni estacionar, hi ha vehicles parats i estacionats, s'informa perquè els retirin i no es produeix aquesta petició de retirar el vehicle.
- Diferenciació a l'aparcar entre turistes/residents i treballadors.
- Estacionament de motocicletes a les voreres.

Propostes

- Pàrquings a les entrades del municipi. Especialment en estiu, aparcament vigilat amb bus per apropar a les zones més cèntriques.
- Més punts de recarrega per vehicles elèctrics.
- Aparcament a la calçada per motocicletes.
- Menys zones blaves
- Millorar la visibilitat/instal·lació de semàfor regulador a la intersecció entre c. Arquitecte Ubach i c. Barcelona
- Ressalts a c. Rosa sensat i Pierre Villar

2.10.5. Altres qüestions

Característiques principals del mitjà a peu

- Volum d'accidents de Salou per càpita per sota de la mitjana de municipis semblants i de la mitjana catalana, però la taxa de morts i ferits greus per càpita a Salou és elevada respecte a la mitjana.
- Els vehicles quilòmetre any 2018 son de 67.868.797 en vies amb velocitats iguals a 60 km/h.
- El total de persones quilòmetre al any 2018 és 426.543.120.
- El total de tones de CO2 al any 2018 en Salou és de 13.807 derivat de la mobilitat interna, de connexió i de pas.
- Els costos interns i externs dels sistema de transport son: en transport privat son 218.140.205,30i en transport públic son 3.688.556,90.

Aportacions del procés participatiu

Punts febles ✖

- Falta de bancs per millorar el descans de les persones que han perdut mobilitat. Zona de l'eixample turístic (Carles Buïgas)
- Falta de seguretat en els barris més perifèrics: tant l'eixample turístic com els barris de Cap Salou, Xalets de Salou i Urbanització Miramar.
- Prioritzar la mobilitat del resident.
- Recollida de brossa.
- Zona turística inexistent en temporada baixa. Tancament després de la temporada, hi ha un moment on hi ha molta brossa que deixen els establiments que tanquen i no es gestiona bé.
- Control dels animals del carrer i multes a les persones incíviques que no recullen els excrements dels seus animals.
- Sancions per les persones que deixen objectes pesats al carrer i dificulten la mobilitat de la resta de persones.
- Targeta d'aparcament al resident que tingui habitatge, perquè encara que no tingui el vehicle censat al municipi o no pagui

Punts forts ✔

- Camí de Ronda, parc municipal
- Tenim molts recursos diferents.

aquest impost, està pagant d'altres.

- Derogar llicències de locals musicals a zona turística.
- Taxi, permetre l'entrada a carrers com Carles Buïgas per a usuaris amb mobilitat reduïda.
- Creació de nous recursos però no es manté el que es té. Gran diferència entre els llocs nous del municipi i els més antics.
- Falta de presència policial en la zona turística de Carles Buïgas. Apostar per una comissaria.
- Gent gran de xalets de salou no tenen mitjans per desplaçar-se.

Propostes

- Incrementar el nombre de parcs i jardins
- Incrementar el temps de pas per als vianants al semàfors.
- Papereres amb tapa i en major número
- Senyalització vertical informativa per vianants (oficina de turisme, cap, monuments, ajuntament...) amb distàncies i temps aproximats.
- Zona de autocaravanes on poguessin pernoctar i buidar aigües.
- Presència policial de 8.50 a 9.15 al encreuament dels carrers Domenech Sugranyes i avinguda Pau Casals de Barenys.

2.11. Conclusions de la diagnosi

Es sintetitzen a continuació els principals resultats de la diagnosi tècnica en relació a la mobilitat actual al municipi de Salou.

SITUACIÓ GEOGRÀFICA DEL MUNICIPI

- Salou té una extensió aproximada és de 15,27 km².
- Padró de població 26.233 habitants.
- Densitat de població alta (1.733,8 hab./km²) que respon a l'ocupació i consolidació urbana del municipi.
- Situació privilegiada entre Reus i Tarragona, compta amb bones comunicacions per carretera (C-14 i C-31B).
- Divisió del municipi per la via ferroviària (Barcelona-Valencia) i per la carretera C-14/C-31B. Escassos passos a nivell.
- L'orografia del territori, predominantment planera, que ha incentivat el desenvolupament urbanístic i turístic.
- El municipi es pot dividir en 15 barris: Nucli antic, Barri de la Salut, Barenys, Centre, Zona esportiva i rural, Emprius, Terror, Primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic, Urbanització Covamar, CTI, CRT, Xalets de Salou, Mirador de Salou, Cap Salou.

L'ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

- Salou té una població de 26.233 habitants censats, segons dades del padró municipal, 2017.
- S'ha produït un creixement mig anual del 4,3% entre 2001 i 2017.
- Els últims 10 anys el nombre de població s'ha mantingut estable.
- El sector més poblat és Salou Centre amb 8.135 habitants, un 30% de la població del municipi.
- Els sectors amb major creixement poblacional a la última dècada ha estat Barenys.
- Hi ha cert equilibri poblacional, entre famílies i gent gran.
- La població real del municipi se situa al voltant dels 40.000 habitants en mesos d'hivern, i arriba fins als 170.000 en el mes d'agost (segons les estimacions de població flotant).
- Anualment el municipi rep prop de 1,8 milions de turistes.

ANÀLISIS ECONÒMICA

- L'any 2011 Salou disposava d'un parc d'habitatges de 31.266, dels quals el 35% eren habitatge principal i el 65% de segona residència.
- S'entreveu el pas d'un poble exclusivament estiuenc a un poble de primeres residències.
- L'any 2011 el 74% de la població ocupada pertanyia al sector servei, entorn un 15% a l'indústria i un 11% a la construcció.
- L'índex d'autocontenció era de 35,33%.
- L'any 2017, 1.407 persones eren a l'atur de les quals el 84% corresponen al sector serveis, any 2017.

CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

- S'observa un pol de serveis i equipaments en Salou centre.
- S'identifiquen dues nuclis urbans de concentració de comerç: el nucli estival al voltant del carrer Carles Buïgas i el nucli de tot l'any al carrer Barcelona.
- Salou compta amb 1.571 comerços.
- L'allotjament de Salou compta amb unes 56.079 places.

PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ

- L'any 2018 el parc de vehicles de Salou és de 16.237, dels quals més del 70% són turismes.
- Hi ha 11.560 turismes a Salou.
- Creixement del parc de vehicles del 19,3%
- L'índex de motorització és de 604,4 vehicles per cada mil habitants i l'índex de turismes és de 430,3 turismes per cada mil habitants. Per sota de l'índex del Tarragonès.
- Els barris perifèrics, Cap Salou, Xalets de Salou i Miramar mostren l'índex de motorització més alt del municipi.

MOBILITAT GLOBAL DELS RESIDENTS A SALOU

- Els residents al municipi de Salou realitzen 95.267 desplaçaments diaris, dels quals el 61,4% són interns, el 32,1% de connexió i el 6,5% externs.
- La mitjana és de 4,18 desplaçaments per persona i dia.
- El 96% dels desplaçaments dels residents a Salou són unimodals, mentre que només un 4% utilitzen més d'un mitjà de transport (multimodals).

- Els desplaçaments interns són majoritàriament no motoritzats (67,8% a peu i 2,9% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 28,7%. El transport públic té una baixa quota d'utilització, del 0,7%.
- Els desplaçaments de connexió de residents es realitzen el 85,9% en modes motoritzats. Un 9,1% dels desplaçaments es realitzen a peu, un 2,6% es fan en transport públic i un 2,5% en bicicleta.
- El 86,6% dels desplaçaments interns a Salou es produeixen per motius personals (compres, anar al metge, visita amic o familiar, acompanyar persones...) i només el 13,4% és una mobilitat ocupacional (per motiu de treball o estudi).
- En la mobilitat de connexió el 72,8% dels desplaçaments es deuen a motius personals, i el 27,2% a motius ocupacionals.
- Els principals municipis on es desplacen en dia feiner els residents de Salou, són Tarragona (40%), Reus (19,3%), Vila-Seca (17,3%) i Cambrils (10,4%). Globalment, el 60,3 % dels desplaçaments tenen destí al Tarragonès i el 32,5% municipis del Baix Camp.
- Respecte els desplaçaments interns, aquests es concentren principalment en els barris de Barenys, Centre i Segon Eixample Turístic.
- Respecte a les dades de l'EMQ 2006, en els desplaçaments interns es detecta un descens de la mobilitat en modes no motoritzats, i l'aparició de la bicicleta en la mobilitat quotidiana. Aquest descens s'ha produït en benefici de l'ús del vehicle privat, perquè el transport públic continua essent un mode poc utilitzat en desplaçaments interns.
- Pel que fa als desplaçaments de connexió, l'hegemonia de l'ús del vehicle privat continua i augmenta. L'ús del transport públic disminueix gairebé 7 punts, i de aquestes només 2 punts ha augmentat l'ús de la bicicleta.
- L'evolució mostra la necessitat d'actuar en la mobilitat per contenir la motorització.

LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS ENQUESTATS

- Tenint en compte tots els desplaçaments realitzats pels treballadors enquestats, gairebé el 60% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.
- En la mobilitat interna dels treballadors enquestats al municipi, la major part dels desplaçaments (50,7%) es realitzen en transport privat, el 42,7% a peu, un percentatge minoritari en bicicleta (4,4%) o en transport públic (2,2%).
- En la mobilitat de connexió hi ha una total predominança del vehicle privat (78% dels desplaçaments generats). Un 11,5% dels desplaçaments es fan a peu, un 6% en transport públic i un 4,5% en bicicleta.
- En els desplaçaments atrets a Salou, els principals municipis des d'on es desplacen els treballadors són Tarragona, Reus, Cambrils i Vilaseca.
- Respecte als fluxos interns del treballadors, la majoria de desplaçaments dels enquestats es produeixen amb origen i destí al centre (16,9%), seguits dels desplaçaments cap al centre des de Barenys (14,3%).
- Majoritàriament l'aparcament es realitza en zones d'aparcament lliure (45%), però es destaca un 20% que estaciona en zona blava.

- Els treballadors triguen un mitjà de 8 minuts en aparcar i de 5 minuts en desplaçar-se des d'on aparquen fins al seu destí.
- La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels treballadors a Salou és de 16 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments interns són els de menor durada (s'associen a la mobilitat de més proximitat). Els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) són els que s'hi dedica més temps.
- Els enquestats atorguen el major índex de satisfacció a anar en cotxe com conductor, seguit per l'anar a peu, mentre que el transport públic obté la menor valoració en quant a satisfacció.
- Els motius més esmentats per usar el transport privat (i no un mitjà de transport públic) són la major llibertat (22,1%) i la facilitat per aparcar en destí (22,1%).

MOBILITAT DE LES TURISTES ENQUESTATS

- Els 443 turistes enquestats al municipi de Salou han realitzat 1.269 desplaçaments, dels que el 79,0% han estat interns, el 20,6% de connexió i 0,4% externs.
- La mitjana és de 3,22 desplaçaments per turista i dia.
- Els desplaçaments interns dels turistes són majoritàriament en modes no motoritzats (93,1% a peu i 0,9% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 2,5% i el transport públic, del 3,5%.
- Els desplaçaments de connexió de turistes es realitzen el 56,5% en transport públic, un 32,8% en transport privat i un 8,8% es realitzen a peu. Només un 1,9% es realitzen en bicicleta.
- La durada mitjana declarada dels desplaçaments és de 20 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia. Els desplaçaments en modes no motoritzats (tant interns com de connexió) són als que s'hi dedica més temps.
- Els principals municipis/centres d'atracció on es desplacen els turistes des de Salou són Tarragona (22,1%), Port Aventura (20,5%), Reus (15,6%) i Cambrils (13,9%).
- El 37,7% dels desplaçaments interns es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 19% per anar a la platja, el 15,3% per sortir a dinar, sopar, anar al bar o restaurant, i el 14,3% per sortir a passejar.
- El 50,2% dels desplaçaments de connexió es produeixen per motius de retorn a l'allotjament, el 32,2% per visitar atraccions turístiques (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.), i el 6,9% per anar de compres.
- La majoria de desplaçaments amb motiu de visitar alguna atracció turística (monuments, paratges naturals, poble, parcs temàtics, etc.) es realitzen en transport públic.
- En els desplaçaments interns hi ha dues puntes horàries màximes. Una es produeix en horari de matí, entre les 10 i les 13h, i es produeixen el 24,3% dels desplaçaments (punta horària entre 10 i 11h). En horari de tarda es detecta una altra punta entre les 18 i les 20h, amb el 22,5% del total diari.

- En els desplaçaments de connexió la punta més significativa és en horari de matí, de 9 a 12h (28,3%, punta horària entre 10 i 11h). L'altra punta es concentra a la nit, es localitza de 21 a 23h, i és del 22,5%.

MOBILITAT EN ESCENARI D'ESTIU I TARDOR

ESTIU

- Es realitzen un total de 428.800 desplaçaments:
 - Més de 227.000 desplaçaments diaris a peu i 7.500 en bicicleta.
 - Quasi 161.500 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).
 - 32.800 viatges en transport públic.
- 80% de desplaçament interns a peu.

TARDOR

- Una tercera part del desplaçaments d'estiu, 161.000 desplaçaments diaris:
 - 88.000 desplaçaments en vehicle privat
 - 64.000 a peu
 - 5.500 en transport públic
- El 69% dels desplaçaments interns es realitzen a peu.

MOBILITAT ACTUAL A PEU I ESTAT DE LA XARXA DE VIANANTS

- **La xarxa viària urbana del municipi s'estima en 115 km lineals.**
- **Un total de 13,3 km de vies son prioritàries o exclusives per vianants(12% de la xarxa).**
- **Un 18% dels carrers tenen amplades útil inferiors a 1 metre, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya mentre que el 35% serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010.**
- El 33% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.
- **En el 30% dels creuaments de vianants manca la senyalització horitzontal del pas.**
- **El 62% dels guals de vianants són adaptats o practicables, mentre que el 38% restant no ho són (no existeix un gual accessible).**
- **La permeabilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la línia ferroviària i la C-31b. Existeixen passos a nivell al llarg de la línia del municipi, i es detecten disfuncions.**
- **El 5% de la xarxa de vianants mostra pendents superiors al 10%.**
- **No existeix una problemàtica relacionada amb la seguretat dels desplaçaments a peu.**

- D'acord amb els resultats de les enquestes realitzades, es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.
- Els entorns amb major aflluència de vianants són carrer Barcelona, passeig Jaume I i al carrer Carles Buïgas, i la zona de Salou centre, amb importants diferències estacionals.
- Dos pols de desplaçaments a l'estiu. carrer Barcelona (al voltant de 15.000 desplaçaments diaris) i carrer Carles Buïgas (amb al voltant de 20.000 desplaçaments al dia). Port Aventura també és un pol generador de desplaçaments.
- A la tardor la zona on es produeix un major nombre de desplaçaments és al centre (hi ha els principals serveis del municipi), amb al voltant de 4.500 vianants dia al carrer Barcelona.

MOBILITAT ACTUAL EN BICICLETA I ESTAT DE LA XARXA CICLISTA

- Actualment de 41,1km de xarxa ciclable, un 8% es segregat i 92% compartit amb altres mitjans.
- L'orografia accidentada a la zona de llevant i de Cap Salou és un factor limitant a l'ús de la bici en aquesta zona del municipi.
- Existència de carrils bicicleta en mal estat o amplada insuficient per poder passar dues bicicletes a l'hora.
- Carrils segregats per bicicletes sense senyalització específica.
- Carrils de velocitat inferior a 30 km/h on poden circular bicicletes però no es troba senyalitzat.
- Falta continuat a la xarxa de bicicletes.
- Hi ha 305 places en 42 punts d'aparcament per a bicicletes distribuïts pel municipi.
- Les enquestes de mobilitat mostraven una mobilitat quotidiana en aquest mitjà significativa, amb prop de 7.500 desplaçaments diaris en bicicleta a l'estiu, i 3.400 a la tardor.
- Els principals eixos de mobilitat ciclista són: passeig Miramar i Jaume I amb més de 3.500 bicicletes al dia en l'estiu, i més de 300 a la tardor. També destaca el pas de la via ferroviària del Càmping Sangulí.

MOBILITAT ACTUAL EN TRANSPORT PÚBLIC, OFERTA I DEMANDA

- La xarxa de transport públic a Salou es compon de 24 rutes d'autobús de caràcter interurbà amb parada al municipi (3 nocturns); la xarxa de Renfe, amb 2 estacions en el municipi (Salou i Port Aventura) i la xarxa d'autobusos escolar de Salou, amb 4 línies en servei.
- Hi ha 10 parades de taxi al municipi, i 47 llicències de taxi.

- La cobertura del bus interurbà és del 81% de la superfície urbana poblada.
- La cobertura del ferrocarril (dues parades) és del 50% de la superfície urbana poblada. Deixa fora gran part de Segon Eixample Turístic i els barris perifèrics de Cap Salou.
- L'autobús escolar cobreix el 47% de la superfície poblada de Salou, els barris més allunyats tenen molt bona cobertura.
- Es comptabilitzen 81 parades d'autobús interurbà. Hi ha 49 parades regulades i 32 no regulades.
- Parades regulades: 14 parades disposen de marquesina i 52 de pal localitzador (en alguns casos de les dues estructures). En 48 parades existeix una marca al paviment identificadora, mentre que en 3 parades no hi ha cap element que permeti identificar-les o senyalitzar-les. El 55% no tenen informació de línies i horaris.
- Cap parada té plataforma i el 12% de les parades té voreres amb amplades no accessibles.
- El autobús escolar realitza un total de 14 expedicions al dia amb una mitjana de 199 passatgers al dia. El recorregut de les línies és de 46,7 km.
- L'any 2017 la demanda de transport públic s'estima en 1.302.000 viatgers en autobús interurbà i 708.000 viatgers en ferrocarril.
- Els mesos de major demanda són juliol i agost.
- Les parades d'autobús urbà amb major demanda són Ctra. de la costa, Salou Port Aventura, Pg. Jaume I i c. Ciutat de Reus.
- D'acord amb l'enquesta realitzada a residents, turistes i treballadors a Salou, es realitzen diàriament al municipi 32.800 desplaçaments amb transport públic en un dia d'estiu, i prop de 5.500 un dia de tardor.

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT I ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA

- La xarxa viària de Salou connecta amb dos eixos de connexió d'abast estatal: l'autopista AP-7 i l'autovia A-7.
- La autovia C-14 i la C-31B son les principals vies d'accés al municipi. La C-14 amb un volum al voltant de 36.000 vehicles dia als dos sentits i la C-31B amb 16.000 vehicles dia als dos sentits als mesos estivals.
- La xarxa viària de Salou mesura 115 quilòmetres.
- La xarxa viària interna de Salou mesura 105,7 quilòmetres.
- El 46% de les interseccions estan senyalitzades amb la senyal de stop. Hi ha un 4% d'interseccions que no estan senyalitzats.
- El 78% de les vies te una regulació de 50 km/h.

- **De les enquestes de mobilitat realitzades a residents a Salou, turistes i treballadors, s'obté una mitjana de desplaçaments diaris en vehicle privat de 161.500 desplaçaments a l'estiu, i 88.100 a la tardor.**
- **Al estiu entren diàriament al municipi al voltant de 53.500 vehicles, i al voltant de 30.900 vehicles a la tardor.**
- **De l'enquesta de mobilitat es desprèn que al voltant de 35.000 vehicles realitzen desplaçaments interns al municipi a l'estiu i 20.000 a la tardor.**
- **Els vials que suporten la major intensitat de trànsit dins de la xarxa viària urbana primària són av. Principat d'Andorra, c. de Barbastre, c. de Barcelona, c. Brussel·les, c. del Nord, c. Major, pg. Jaume I, pg. Miramar.**
- **El total de vehicles quilòmetre motoritzats dia d'estiu és de 370.942 i el total de vehicles quilòmetre motoritzats dia de tardor és de 226.649.**
- **Es detecten infraccions per excés de velocitat als carrers advocat Gallego, carrer de Milà, carrer Marià Castillo i avinguda de Pau Casals (percentatge d'infractors superior al 50%).**

APARCAMENT

OFERTA

- En el municipi de Salou es comptabilitzen al voltant de 20.500 places d'aparcament. Un total de 13.000 són a la via pública (63%) i 7.500 fora de calçada (37%).
- Hi ha un predomini de l'aparcament lliure, que representa el 56% de les de places.
- També existeixen diferents tipologies d'aparcament regulat: zona blava de estiu i de tot l'any, bosses d'aparcament i pàrquings soterrats.
- El barri amb major oferta d'aparcament és el Segon Eixample Turístic. Amb un total de 3.700 places.
- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta al Segon Eixample Turístic.
- En proximitat de les estacions de ferrocarril (important punt d'atracció de desplaçaments en vehicle privat) l'aparcament és en zona blava a l'estació de Salou i lliure a Port Aventura.
- Falta de senyalització orientativa a les bosses d'aparcament.

DEMANDA

- La relació entre la demanada i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 9.041 places.
- Salou centre és l'únic barri amb dèficit d'estacionament residencial.
- El balanç d'aparcament diürn en estiu mostra diversos barris amb dèficit d'aparcament: centre, nucli antic, primer eixample turístic, Segon Eixample Turístic i urbanització Covamar.
- L'ocupació de la zona blava a l'estiu és del 84% en mitjana a les zones on s'han realitzat controls de rotació.

- Hi ha indisciplina en l'estacionament en els barris amb major pressió d'aparcament.

CONCLUSIONS

- **Hi ha una elevada oferta d'aparcament en calçada a la via pública, majoritàriament lliure.**
- **Hi ha una ocupació diürna de places molt elevada als mesos estivals.**
- **És necessari treballar en la gestió de l'aparcament per millorar-ne el funcionament.**

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

- **A Salou es detecten 118 zones de càrrega i descàrrega a la via pública, ubicades de forma disseminada al municipi.**
- **De les observacions en places de càrrega i descàrrega es determina que l'ocupació mitjana és del 38,71%. La zona de càrrega i descàrrega del carrer Murillo és la que mostra ocupacions més elevades (68,13%).**
- **S'observa una moderada indisciplina pel que fa a l'estacionament de vehicles no autoritzats: un 23,38% en mitjana.**
- **Mancança d'informació a les senyal que marquen les zones de càrrega i descàrrega.**

LES EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

- Volum d'accidents de Salou per càpita per sota de la mitjana de municipis semblants i de la mitjana catalana, però la taxa de morts i ferits greus per càpita a Salou és elevada respecte a la mitjana.
- Els vehicles quilòmetre any 2018 son de 67.868.797 en vies amb velocitats iguals a 60 km/h.
- El total de persones quilòmetre al any 2018 és 426.543.120.
- El total de tones de CO2 al any 2018 en Salou és de 13.807 derivat de la mobilitat interna, de connexió i de pas.
- Els costos interns i externs dels sistema de transport son: en transport privat son 218.140.205,30i en transport públic son 3.688.556,90.

3. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL

El creixement tendencial de la mobilitat a Salou està marcat pel planejament municipal vigent així com pel planejament aprovat per administracions superiors en matèria de mobilitat.

A partir de les previsions de creixement urbanístic del municipi i resta de variables socioeconòmiques es fa una previsió de creixement tendencial de la mobilitat en l'horitzó del PMUS.

3.1. Planejament municipal i creixements previstos

A nivell municipal hi ha diversos plans amb efecte sobre l'actualització del PMUS:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), 2002.
- Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2008-2010.
- Actualització del Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2016.
- Salou Agenda 21, 2008
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla parcial Sector 04 Salou, Empris Nord, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Projecte d'ordenació del mercat de Salou, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic d'actuació específica d'interès públic de caràcter esportiu, 2011.
- Estudi d'afectació a la mobilitat de les actuacions de millora del port de Salou, 2009.
- Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.
- Pla Estratègic de l'activitat turística Salou, 2018.

3.1.1. Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou

El POUM de Salou contempla diferents sectors de desenvolupament i millores urbanes. L'aprovació inicial es va realitzar en l'any 2001.

Segons queda recollit en el Mapa urbanístic de Catalunya, Salou tenia previstos els següents sectors de desenvolupament residencial en el seu Pla general d'ordenació:

- SECTOR-01. Barenys. L'ús d'aquest sector és d'edificació aïllada plurifamiliar i equipament privat.

de desenvolupament d'activitat econòmica i residencial:

- SECTOR-02. Sangulí. L'ús definit és el d'habitatge i l'hoteler.

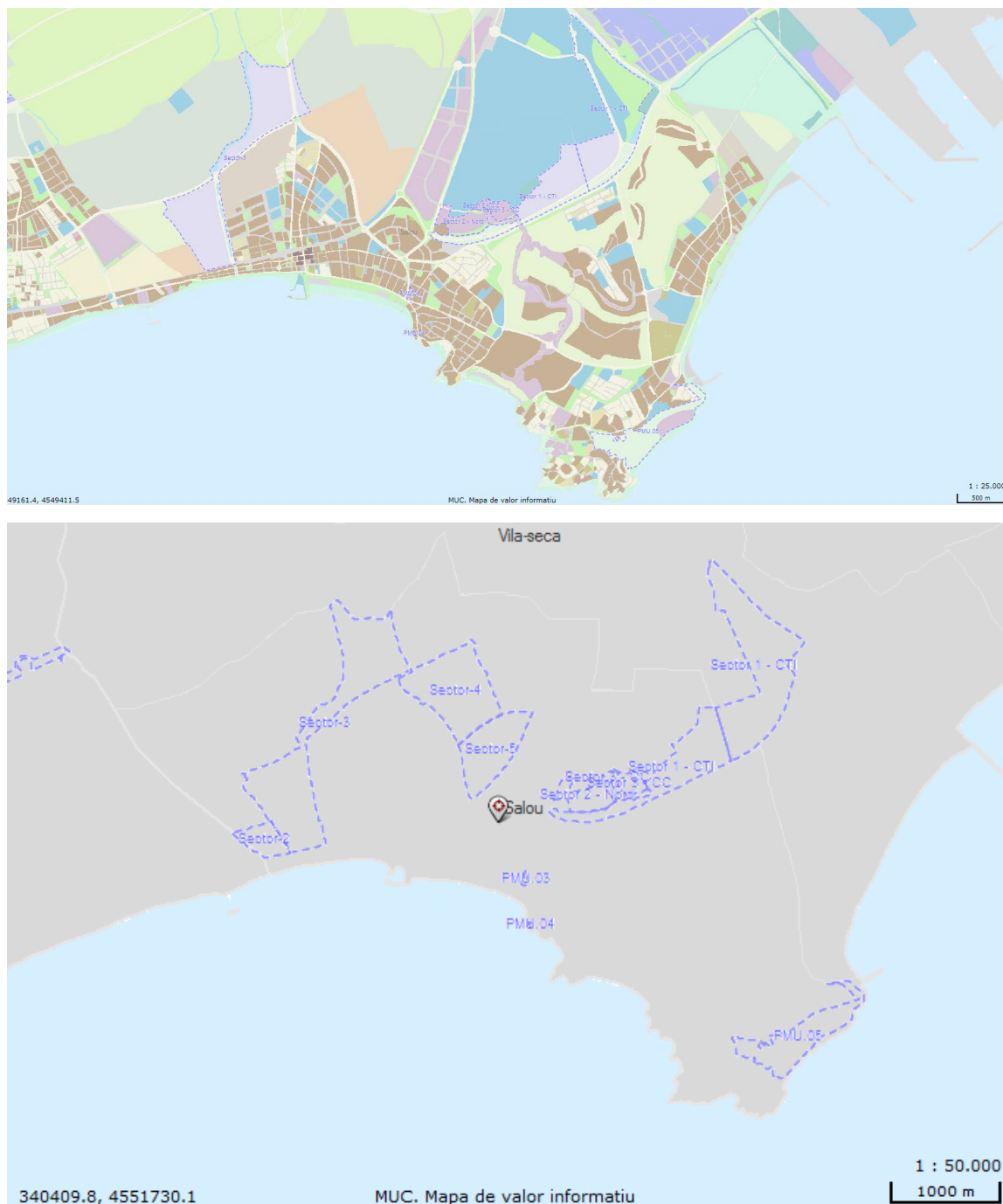
- SECTOR-03. Pla de les Pomes – Barenys. L'objectiu d'aquest sector és propiciar un desenvolupament turístic-hoteler tipus ressort, delimitar una àrea de serveis i terciari.
- SECTOR-04. Emprius Nord. Possibilitar el creixement turístic-residencial a llarg termini. Un objectiu importat serà l'obtenció i urbanització del vial nord comunicant el vial Cambrils-Salou i l'Autovia Salou-Reus amb l'autovia Pere Moles.
- SECTOR-05. Emprius Sud. Creixement turístic-residencial, urbanització de vialitat i zona verda de la connexió del Passeig de la Segregació amb Port Aventura.

Figura 170. Sectors de desenvolupament residencial



Font. Mapa urbanístic de Catalunya

Figura 171. Sectors de desenvolupament d'activitat econòmica



Font. Mapa urbanístic de Catalunya

3.1.2. Pla Director Urbanístic. Centre Recreatiu i Turístic.

El CRT, ubicat al municipi de Salou i Vila-seca, es configura com un punt de desenvolupament. El Pla Director Urbanístic té com a objectiu la reordenació global de l'àmbit. El planejament previst és el següent:

- SECTOR 1 – Complexos Turístics Integrats (CTI). Possibilitat d'ús hotelier, àrea de joc, comercial, oci, aparcament i serveis.
- SECTOR 2 – Nord. Ús hotelier.

- SECTOR 3 – Centre de convencions (CC).

Pel que fa al CRT cal tenir en compte que aquesta instal·lació va ser objecte d'un pla director, **el Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou**, que incorpora un estudi de mobilitat generada que s'ha tingut en compte el PMU de Salou.

Segons el PDU, s'estima que el sostre consolidat del CRT generaria 18.610 desplaçaments diaris, el planejament vigent en generarà 183.066 desplaçaments diaris i el conjunt de la proposta futura en generarà 300.703.

Segons aquestes dades es produiran els següents desplaçaments de connexió en hora punta 13.593 en vehicle privat, 6.682 en autocar, 2.191 en autobús, 1.128 en tren, 1.793 en modes no motoritzats i 125 en camió, i interns en hora punta 1.000 en vehicle privat, 720 en bus, 1.783 en autocar i 2.551 en modes no motoritzats

Les mesures que estan previstes en aquest document per fomentar una mobilitat sostenible:

Mesures per al conjunt de xarxes de mobilitat

- Els vials han de complir i compleixen els requisits mínims establerts per l'article 4 del Decret 344/2006 i per l'Ordre VIV/561/2010 pel que fa a criteris de disseny i pendents màxims.
- L'actual carretera C-31, en el tram del CRT, es pacifica convertint-se en una gran avinguda amb voreres àmplies, creuaments a nivell amb semàfors i passos de vianants. També tindrà un espai reservat per a la bicicleta.
- Creació d'una web de la mobilitat.
- Creació de la figura del gestor de la mobilitat.

Vehicle privat

- Es proposen velocitats reduïdes pels interns del sector: pels vials de plataforma única i els vials interns privats on convisquin els vehicles motoritzats amb la bicicleta i els vianants serà de 20 km/h, mentre que si disposen d'una vorera o un altre tipus de zona de pas segregat per als vianants es recomana que es limiti la velocitat màxima dels vehicles a 30 km/h.
- Fomentar i organitzar l'ús del cotxe compartit pels treballadors del CRT.
- Implantació de vehicles elèctrics i punts de recàrrega per a aquests.
- Sistemes de control i informació del trànsit



PROPOSTA D'ACTUACIONS SOBRE LA XARXA VIÀRIA.

Aparcaments:

- Es proposa que els vials d'accés i interns al CTI no tinguin reserva d'aparcament en calçada.
- Controlar la indisciplina d'aparcament al viari públic i millorar la seguretat a l'entorn del CRT.

Transport públic:

- La pròpia importància del desenvolupament del CRT hauria de condicionar el desenvolupament de la infraestructura i dels serveis en el sentit de que el ferrocarril (en versió convencional, tren-tramvia o ambdues simultàniament) faci una aportació significativa a la mobilitat del CRT.
- Es preveu una xarxa d'autobusos d'altres prestacions; caldrà que ofereixi als usuaris uns serveis que complexin els següents requisits:
- Connexió amb els principals nuclis i les infraestructures de transport fixes del Camp de Tarragona. - Elevada freqüència de pas.
- Capacitat dels vehicles adequada a la demanda.
- Sistema d'informació a l'usuari mitjançant aplicacions i teleindicadors a les parades.

- Es preveuen 292 serveis interurbans i 96 urbans diaris. Segons els càlculs del dèficit del transport públic calculat segons el Decret de al Llei de la Mobilitat es preveu una contribució en el finançament del transport públic de 9,41 M€.
- Carrils bus la nova vialitat específica d'accés al nou nucli de casinos, hotels i centres comercials
- Itineraris d'accés a les parades i estacions accessibles per als vianant i les bicicletes.
- Condicions de comoditat òptimes, es recomana no superar l'ocupació màxima de 2,75 viatgers/m² en hora punta
- Actualització de les parades perquè aquestes compleixin amb les següents indicacions: o Accessibilitat per a PMR o Proximitat als centres generadors de mobilitat (menys de 200 metres de les entrades).
- Informació clara: millora de la presentació i continguts de la web dels operadors de transport i dels fullets d'informació, a les parades i als vehicles.
 - Nom de la parada
 - Una imatge de la xarxa
 - Codi i destinació de les línies que donen servei a la parada o Horaris actualitzats amb períodes de validesa
 - Horaris dels autobusos coordinats amb els torns de treball
 - Esquema de l'itinerari de la línia
 - Informació general: logotip de l'empresa, telèfon d'informació, web i principals tarifes
- Millorar la parada de bus ubicada a l'estació de ferrocarril de Port Aventura, mitjançant la col·locació d'una vorera ample i una marquesina.
- Incentivar l'ús del transport públic pels visitants regulars de Port Aventura mitjançant un estudi específic per investigar els mecanismes que ho permeti.
- Díptics informatius o guia de la mobilitat al CRT enfocada als treballadors.
- Díptics informatius o guia de la mobilitat al CRT enfocada als visitants.

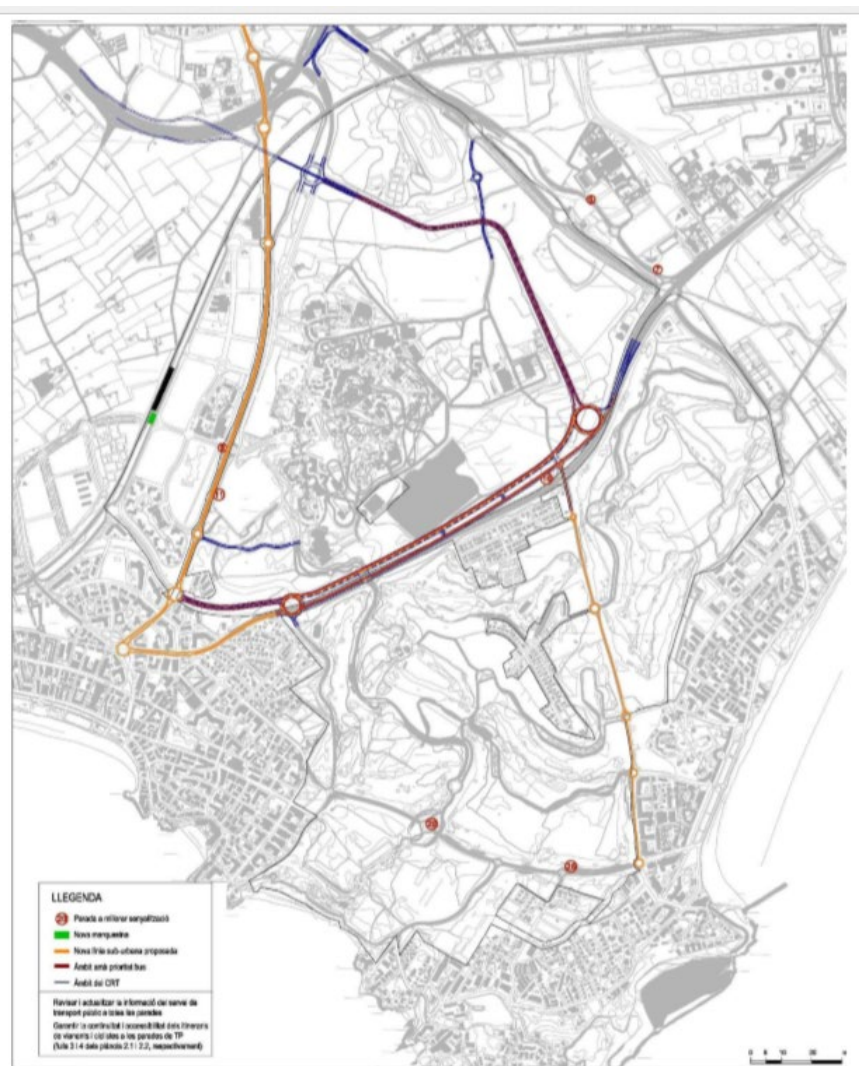


Figura 83. Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic.

Vianants

Es proposa una xarxa d'itineraris principals per a vianants que compleixi els tots els criteris i condicions mínims establerts per la llei en qüestions d'accessibilitat (amplada mínima de les voreres, passos de vianants adaptats, etc.), seguretat (velocitats màximes dels vehicles, il·luminació, interseccions, etc.), funcionalitat (accés als equipaments i centres generadors de viatges, espais lliures i parades de transport públic) i comoditat. Aquesta xarxa d'itineraris de vianants tindrà lloc en tots els vials del CRT i els vials que connecten amb els municipis i implantacions de l'entorn.



3.2. Relació amb altres plans i programes conxexos

El PMUS de Salou guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directa en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMU.

El PMUS de Salou guarda relació amb altres plans, tant per l'àmbit territorial de la planificació, com pels sectors de la planificació. Entre aquests plans cal destacar:

Les Directrius nacionals de mobilitat. Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de Mobilitat Urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

Aquesta estratègia es desplega en tres objectius principals:

- Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menor distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques: Reduir passatger - quilòmetres i vehicle - quilòmetres.
- Traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i

generen uns impactes socials i ambientals més petits: Traspassar passatger-quilòmetres i vehicle – quilòmetres entre modes de transport.

- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris: Reduir el impacte de cada passatger - quilòmetres i vehicle – quilòmetres realitzat.

Les DNM estan en procés de revisió per part del Departament de Territori i Sostenibilitat (DNM horitzó 2026) per tal d'adaptar-les als nous reptes socials, ambientals i tecnològics.

3.2.1. Planejament territorial i infraestructural supramunicipal

El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de El Camp de Tarragona**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.

Per l'àrea del Tarragonès, el Pla territorial aposta perquè els municipis que conformen la conurbació central del Camp de Tarragona s'estenguin en determinades àrees preferents, s'interconnectin ferroviàriament, desviïn els trànsits de pas i converteixin les carreteres en vies suburbanes.

El Pla assenyala una estratègia de creixement potenciat per a quatre assentaments i per raons diverses:

- Pel que fa a Tarragona, s'insta el planejament urbanístic a fer una aposta contundent i decidida d'extensió i intensificació urbana en els àmbits d'extensió preferents que s'assenyalen.
- **En relació a Salou** (i Perafort) poden, perfectament, **materialitzar l'estratègia de creixement potenciat sobre el seu planejament actual**, que és recent i globalment adequat o, en tot cas, suficient per acollir les necessitats previstes.
- Finalment, Torredembarra està cridada a exercir una certa capitalitat en el continu urbà costaner situat al nord de la capital, té bones comunicacions ferroviàries i terrenys aptes per a desenvolupar un eixample urbà ambiciós.

Pel que fa a les noves infraestructures viàries previstes, la comarca es dota de dos corredors viaris potentíssims mitjançant la nova A-7, pel corredor mediterrani, i la nova A-27, cap al nord.

El Pla assenyala un nou arc viari entre Reus, Sant Salvador i l'estació de tren del Camp de Tarragona, a la Secuita-Perafort però el condiciona a una avaluació més detallada en el marc del pla director urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona en curs. La decisió final s'haurà de prendre en funció del rol que realment es prevegi que acabi jugant l'estació de l'AVE de la Secuita-Perafort i de la magnitud dels creixements urbanístics que finalment prevegi el propi PDU a l'entorn de Perafort.

L'esquema ferroviari que defineix el Pla suposa un salt ambiciós en una de les principals assignatures pendents del Camp de Tarragona. El nou esquema permet, en primer lloc, el pas dels trens regionals d'altas prestacions per l'interior de

Tarragona i la resta de la conurbació central mitjançant la interconnexió del corredor de l'AVE i la línia convencional de la costa a l'altura de l'Arboç o, encara millor, a l'altura de Tamarit.

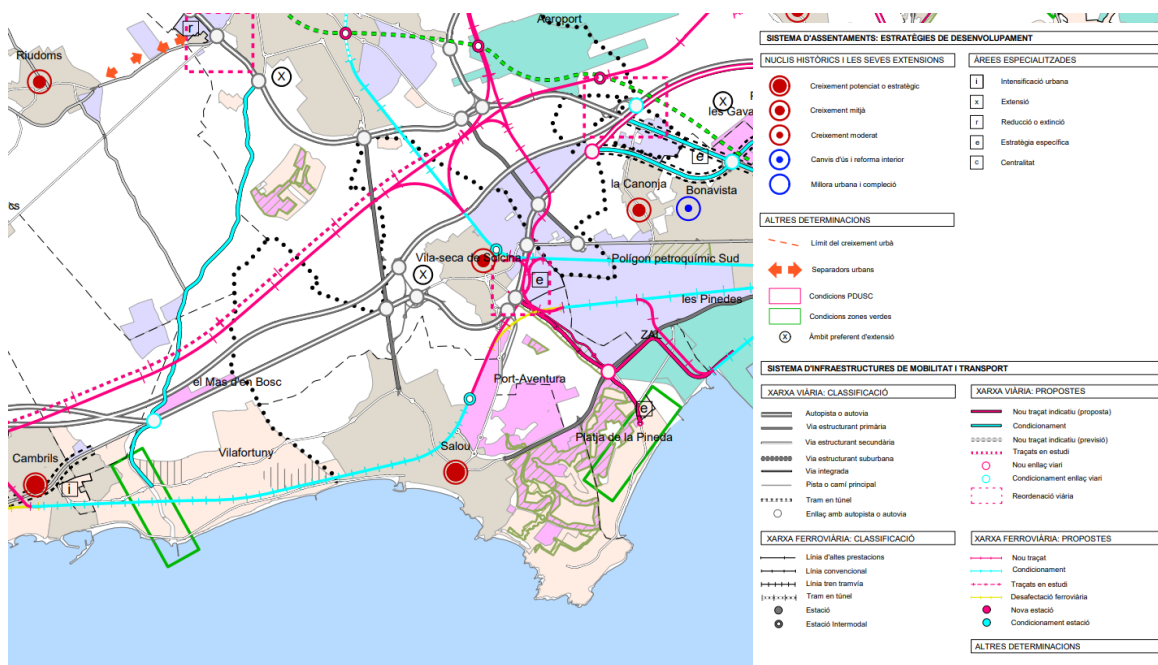
En segon lloc promou l'optimització de la xarxa actual per a trens i trentramvies amb l'obertura de noves estacions estratègiques i el pas del tren pel cor de la ciutat.

En tercer lloc, garanteix un corredor ferroviari entre Tarragona i Reus al llarg de l'eix de la T-11 que s'assenyala com a "corredor ferroviari en estudi. El seu traçat definitiu i les possibles fases d'execució hauran de ser analitzats i definits en l'estudi informatiu del tramvia del Camp de Tarragona o Tram Camp, atès que aquest corredor es considera prioritari, i haurà de relligar ambdues ciutats, els barris de ponent de Tarragona, la zona d'activitat econòmica de les Gavarres i del CIM, les futures àrees de creixement, l'estació central, la terminal de l'aeroport i les futures àrees de creixement de l'est de Reus i Bellisens.

Finalment, el Pla endreça el sistema de transport de mercaderies donant una sortida segregada al port i la petroquímica més allunyada de les zones residencials i garantint un corredor mediterrani per a mercaderies d'ample UIC.

Pel que fa als espais oberts, el Pla garanteix la protecció especial de les ribes del Francolí, la corona verda i forestal de Tarragona i els territoris del Gaià. Complementàriament, el Pla protegeix fortament els camps del Francolí (paisatge de l'avellaner), els territoris del garrofer (al nord de Torredembarra) i la gran agrícola al nord de la Secuita. Per acabar, convé destacar la protecció que realitza del corredor d'infraestructures central, entre Vila-seca i Reus.

Figura 172.Sectors de desenvolupament d'activitat econòmica



Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries,

ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.

Les directrius que directament emmarquen el PITC són:

- El transport públic ha de créixer en els primers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% passant de 543 vehicles el 2004 a 430 el 2012.
- Les víctimes mortals d'accidents de trànsit han de baixar de 571 a 360 el 2012, fet que representa un 37%. Els accidents amb víctimes ho faran un 15%.
- Hi haurà un augment del 10% en la velocitat comercial dels autobusos urbans i del 15% en la dels autobusos interurbans, com a element indispensable per assolir un increment del 12% dels viatges intramunicipals en transport públic.
- Cal aconseguir l'augment d'un 10% en l'ocupació per persones dels vehicles privats respecte a les 1,18 del 2004.
- A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada habitants, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendir un 10%, fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.
- Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 Km.

Per la xarxa viària i ferroviària amb influència al municipi, es preveu:

Trens tramvia: Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMCAMP) Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. Atesa la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 200 M€. L'administració competent és el Consorci del Transport del Camp de Tarragona.

Xarxa transeuropea: Corredor mediterrani Eix 1: AP-7. Ampliació 3r carril entre Cambrils i el Vendrell

3.2.2. Planejament sectorial supramunicipal

Pla director de la mobilitat del Camp de Tarragona, aprovat inicialment al març de 2010, presentava una proposta de planificació de la mobilitat en el seu àmbit territorial en el període 2009-2015 que té per objectiu augmentar les quotes de transport públic i no motoritzat modificant la tendència actual d'augment de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments en relació als altres modes de transport més sostenibles. No existeix un nou document actualitzat.

Per l'àrea d'influència del Pla, contempla:

- **Eix d'actuació 1: serveis de tren i plataformes segregades del transport públic (PSTP)** Aquest eix consisteix en la implantació de nous serveis de tren

(rodalies i regionals) per explotar el traspàs de les línies de llarg recorregut a la nova infraestructura (AVE, Corredor Mediterrani). També inclou una actuació de millora d'infraestructura per a la implantació de serveis de tramvia o metro lleuger coherent amb un disseny de xarxa que ha de connectar les poblacions principals amb la nova estació Central i els pols singulars del territori. El PTVC ha presentat resultats que mostren que algunes de les línies de rodalies del Camp de Tarragona són les més rentables de tots els territoris on es volen implantar nous serveis de tren local. Per mantenir la flexibilitat a l'hora de gestionar la implantació de les 4 línies de rodalies previstes, cada línia s'ha definit com una actuació de pdM.

- **Eix d'actuació 2: transport col·lectiu de superfície.** Es proposen 10 actuacions per integrar i millorar l'oferta de transport col·lectiu de superfície. Les dues actuacions del Sistema Tarifari Integrat defineixen el cicle de vida del pdM, amb la integració dels serveis d'autobusos com actuació estrella del primer any i la integració amb les línies de tren al final, una vegada s'implantin els nous serveis (EA1).

Les altres actuacions contemplen:

- Millor informació a l'usuari (3 actuacions)
- Augmentar l'ocupació dels vehicles
- Millores del servei de transport públic (4 actuacions)
- **Eix d'actuació 3: planificació de la mobilitat.** Aquest eix consisteix en la implantació de 8 actuacions:
 - Coordinació dels PMU
 - Gestió dels EAMG
 - Coordinació dels plans específics dels llocs singulars i dels llocs generadors de mobilitat
 - Serveis a les àrees residencials estratègiques.
 - Intercanviadors (3 actuacions)

La Taula següent es presentaven dades de la població de les sis capitals de comarca i d'altres cinc municipis que es proposa que siguin inclosos en el **procés de redacció de plans de mobilitat urbana (PMU), entre ells, Salou**. Tres dels quatre conjunts urbans tenen poblacions superiors a 50.000 habitants (el criteri principal de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat per imposar la redacció d'un PMU). **La coordinació dels PMU és important per actuar sobre l'accessibilitat als centres de treball, per construir carrils bus (actualment no n'hi ha cap al territori i el pronòstic de l'escenari tendencial no assoleix l'objectiu sobre velocitat comercial dels busos) i per impulsar l'oferta per desplaçar-se amb bicicleta.**

PMU	Capitals	Altres pols de 1r ordre	Altres municipis	Habitants	Àrea	Densitat hab/km2	Habitants	Àrea	Densitat hab/km2
1	Tarragona			131.158	65,21	2.011,3			
2	Reus			101.767	52,82	1.926,7			
3	El Vendrell			31.953	36,8	868,3			
		Calafell		20.521	20,38	1.006,9	52.474	57,18	917,7
4		Cambrils		27.848	35,21	790,9			
		Salou		22.162	15,13	1.464,8			
		Vila-Seca		17.305	21,64	799,7	67.315	71,98	935,2
5	Valls			23.315	55,28	421,8			
	Montblanc			6.767	91,07	74,3			
	Falset			2.717	31,62	85,9			
			Marçà	653	16,06	40,7	33.452	194,03	172,4

TAULA 5.1: Població de les 6 capitals de comarca i altres municipis proposats per incloure en el procés de redacció dels PMU. Font: IDESCAT, 2006.

- **Eix d'actuació 4: promoció del transport sostenible de mercaderies. Les 6 actuacions d'aquest eix cobreixen tots els modes:**
 - Carretera (Pla d'aparcaments de camions i distribució urbana de mercaderies)
 - Ferroviari (el seguiment i lobby de les actuacions per construir una xarxa ferroviària de mercaderies incloent actuacions d'infraestructures com ara Reus-Roda de Barà previstes al PITC)
 - Marítim (augment de línies i serveis de curta distància) L'actuació DUM es basa en el diàleg entre municipis i les noves concentracions d'operadors que explotaran els nous centres logístics (CIM El Camp i ZAL). Finalment, el pes de l'activitat logística al Camp de Tarragona n'exigeix l'anàlisi i l'estudi per a millorar-ne la gestió.
- **Eix d'actuació 5: promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta Aquest eix consisteix en la implantació de 4 actuacions:**
 - Xarxa ciclista
 - Fomentar bones pràctiques d'anar a peu
 - Accés no motoritzat als llocs de primer ordre
 - Promoció coordinadora per promoure bicicletes públiques Es proposa construir una xarxa ciclista d'uns 125 km de carril bici (tot l'eix costaner, el més poblat i planer i alguns trams interiors que donen accés a estacions de tren o centres de treball) amb la participació de més de 25 municipis (via els consells comarcals). Es reforça i s'integra amb l'actuació 3.8 Intercanviadors tren-bici i l'actuació 5.4 Bicis públiques (4 implantacions, de 200 bicis cadascuna).
- **Eix d'actuació 6: millores de la xarxa viària i la seva gestió.** Per una banda aquest eix comprèn les actuacions de millora d'infraestructures viàries (l'A-27 i la T-11 són actuacions programades pel PITC per a l'horitzó 2009-2015 i el Raval del Mar, un nou accés a la zona sud del Port de Tarragona). Per altra banda, es proposa millorar la gestió del trànsit per poder actuar de forma dinàmica i per implantar plans de control que no es poden dur a terme amb el nivell d'equipaments de control actual.
- **Eix d'actuació 7: integració de polítiques socials i accions de coordinació.** Les actuacions d'aquest eix són de coordinació i estan

adreçades a reduir altres impactes o bé són actuacions per potenciar el propi instrument pdM. Es preveuen 7 actuacions:

- Reducció del soroll del trànsit
- Reducció d'accidents de trànsit
- Promoció de l'ús del biocombustible
- Accés de PMR al transport col·lectiu
- Establiment d'un Observatori de la mobilitat $\frac{3}{4}$ Desenvolupament de les funcions legals de l'ATM
- Actualització del pdM.

codi DNM	Mesura	Unitat	Escenari Base		Escenari Tendencial 2015
			any ref.	Valor	
	Habitants	persones	2006	553.000	639.000
Ciutadans / clients					
1	Motorització	nº turisme/1000 hab	2006	473	570
2	Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície	% vehicles adaptats	2006	38,15%	45,02%
3	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic de superfície	% estacions adaptades	2008	10,71%	21,88%
4	Velocitat comercial autobus urbà	Km/hora	2008	17,80	17,43
5	Velocitat comercial de l'autobus interurbà	Km/hora	2008	30,64	30,01
6	% de la població amb integració tarifària	%	2008	100%	100%
Impactes					
7	Consum carburants automoció per habitant	kep/hab anuals	2006	637	712
8	Proporció en camió del volum de mercaderies	%	2007	58,02%	59,19%
9	Víctimes mortals	num (morts a 24h.)	2007	58	55
10	Accidents amb víctimes per veh-km	accidents/milió veh-km/any	2007	25,72	24,18
11	Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle	Tones	2006	954.507	1.232.489
12	Emissions soroll	% estacions soroll > 65 LAR en dB(A)	2006	16,67%	23,00%
13	Emissions atmosfèriques del transport NOx	Tones anuals	2006	3.512	3.340
13b	Emissions PM10	Tones anuals	2006	637	775
14	Superació dels nivells de qualitat de l'aire (llindar d'alerta)	cops / any	2004	0	0
15	Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport	ha.	2007	92.290	92.290
16	Ocupació del territori per a infraestructures de transport	km²/any	2007	2,04	2,04
17	Generació de residus associats al transport	vehicles fora d'ús / any	2006	19.355	28.755
Infraestructures i serveis					
18	Ocupació de la xarxa viària interurbana	veh-km per dia/km de carril	2006	2.920	4.035
19	Intensitat de vehicles pesants a les carreteres	veh-km per dia/km de carril	2006	447	711
20	Quilòmetres de xarxa ferroviària / 1000 habitants	km/1000 hab	2008	0,51	0,49
21	Oferta transport públic per carretera	veh-km per habitant	2005	11,62	12,71
22	Xarxa ciclista	km/1000 habitants	2008	0,10	0,14
23	% persones sense connexió amb capital de comarca	%	2008	0,11%	0,08%
24	Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	nombre de places / 1000 habitants	2008	0,0015	0,0016
25	Serveis de short sea shipping	serveis	2007	3	4
26	Volts intercontinentals directes	volts / any	2008	0	0
Processos					
27	Distància de recorregut desplaçaments quotidians intermunicipals	km	2006	11,02	11,17
28	Nivell d'autocontenció en els desplaçaments quotidians	% viatges quotidians	2006	72,50%	69,00%
29	Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta	%	2006	58,80%	43,70%
30	Quota transport públic intramunicipal	%	2006	4,30%	3,70%
31	Quota transport públic intermunicipal	%	2006	10,79%	8,85%
INDICADORS GLOBAIS					
s/n	IG1: Cost mitjà del desplaçament en mobilitat quotidiana	€	2006	7,30	8,48
s/n	IG2: % de persones amb transport públic adaptat disponible	%	2006	37,97%	44,98%
s/n	IG3: Temps mitjà dels desplaçaments en mobilitat quotidiana intramunicipal	minuts	2006	11,37	9,48
29	IG4: Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta	%	2006	58,80%	43,70%
9	IG5: Víctimes mortals	num	2007	58	55
11	IG6: Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle	Tones	2008	954.507	1.232.489

TAULA 4.2: Evolució dels indicadors: escenari tendencial 2015

Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC).

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya és el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

Definirà les directrius i les accions que articulen la política de transport públic col·lectiu fins a l'any 2020, abastant el conjunt de serveis públics de transport col·lectiu interurbà de Catalunya, particularment els serveis ferroviaris de rodalies i regionals, el de viatgers per carretera i els serveis a la demanda. El pla incorporarà línies d'actuació específiques per tal de millorar la gestió i coordinació dels diferents modes de transport públic del país.

3.2.3. Planejament de seguretat viària supramunicipal

Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, que té com a objectiu central situar Catalunya en el nivell d'altres països europeus amb menys nombre de morts per

milió d'habitants, amb una reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010.

Pla de seguretat viària 2017-2019. Fixa els objectius a mitjà i llarg termini per a la mobilitat segura, d'acord amb el nou mandat europeu. El Pla concreta un centenar llarg d'accions específiques per tal de retallar la mortalitat el 45% respecte del 2010.

3.2.4. Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Salou

El planejament de les xarxes de mobilitat dels municipis veïns pot afectar, també, el planejament de la mobilitat de Salou. En aquest sentit, el PMU de Salou contempla els Plans de Mobilitat Urbana de Cambrils i Tarragona.

El municipi de Vila-seca no disposa de Pla de Mobilitat Urbana, i en aquest cas serà el Planejament urbanístic municipal el que determinarà les futures xarxes de mobilitat.

Entre els dos termes municipals, l'existència del Centre Recreatiu Turístic (CRT) ocasiona grans fluxos de mobilitat (ja analitzats prèviament).

El **Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils** preveu dins del seu Pla d'Acció:

- La creació d'una xarxa de tram-tren, anomenada TramCamp, que unirà Cambrils amb Salou, Port Aventura, Vila-seca, Tarragona, l'estació central, l'aeroport de Reus i el nucli urbà de Reus. Servirà zones amb un alt potencial de passatgers. Per això la integració a les xarxes de ferrocarril de rodalies i regionals és molt important. A Cambrils, el traçat serà el mateix que el de l'actual línia de ferrocarril fins a l'estació Renfe i pujarà fins a la futura estació projectada a l'àrea nord del municipi.

- Realitzar un procés de pacificació de l'eix de l'Avinguda Diputació incentivant l'ús prioritari del transport públic i dificultant la circulació del vehicle privat que optarà per desviar-se cap al Camí de Cavet. Actualment és un eix viari força utilitzat pels desplaçaments en direcció a Salou o cap al centre de Cambrils. En ser un eix viari d'un sol carril per sentit, es congestiona fàcilment i més tenint en compte que forma part del traçat de nombroses línies de transport públic per carretera. A més, la situació s'agreuja significativament durant el període estiuenc.

- prestar especial atenció a la connectivitat de la xarxa Cambrilenca amb els municipis veïns. A l'estiu del 2010 Salou va connectar la seva pròpia xarxa amb Cambrils a través de la construcció d'un carril bicicleta passeig Miramar.

El **Pla de Mobilitat Urbana de Tarragona** detecta que el 38% dels desplaçaments diaris (230.980) en dia feiner dels residents a Tarragona són de connexió amb altres municipis. Les principals destinacions són Reus, **Salou**, Vila-Seca i Cambrils, que representen un 50% dels desplaçaments de connexió.

Els desplaçaments en transport públic són en el millor dels casos del 15,5% per a la connexió amb Salou i del 7,5% en el pitjor dels casos per a la connexió amb Constantí.

El major flux en vehicle privat es produeix amb la ciutat de Salou amb uns 33.000 desplaçaments diaris que es canalitzen en la seva immensa majoria per la T-11, per

accedir a Tarragona per Joan Miró i Rambla del President Francesc Macià o bé mitjançant l'A-7 per accedir a Tarragona per l'avinguda del Principat d'Andorra (per on també hi accedeixen els veïns de Sant Salvador i Sant Pere i Sant Pau que hi arriben per la N-240).

Dins del seu Pla d'Acció inclou:

- El pdM del Camp de Tarragona (aprovat inicialment) estableix, en base a les directrius del Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC), la creació d'un sistema de rodalies del Camp de Tarragona, en base a 4 línies, entre elles l'L4: Torredembarra–Tarragona-Salou-Cambrils.

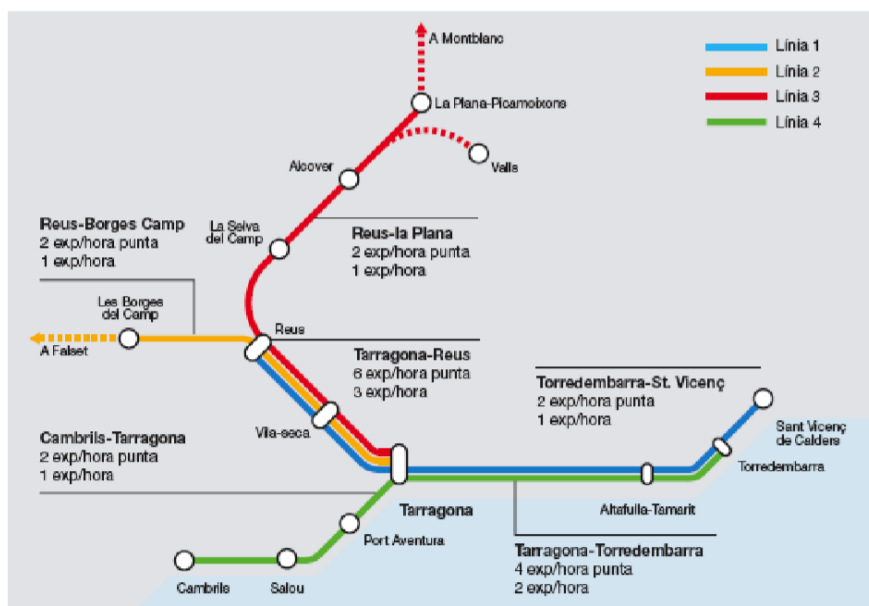


Figura 3.6.1: Xarxa de Rodalies del Camp de Tarragona. Font PTVC, 2009

L'L4 resta condicionada a l'alliberament de la via de la costa quan els serveis de llarga distància circulin pel nou trajecte de l'AVE i a la connexió amb els serveis de rodalies de Barcelona quan aquests arribin fins a Sant Vicenç de Calders

- El **Tramcamp**, que vertebra i facilita la mobilitat intramunicipal i intermunicipal de curta i mitja distància mitjançant les seves nombroses parades. El seu objectiu és donar cobertura a les principals concentracions de població actuals i als creixements urbanístics del futur, facilitant-ne una connexió en transport públic que depèn bàsicament del transport urbà i interurbà en l'actualitat. Al mateix temps, ha de donar resposta a les necessitats de transport que es plantegen en la mobilitat turística durant els mesos d'estiu en les poblacions costaneres. Les 30 estacions previstes donaran servei als municipis de Tarragona (4 estacions), Reus, Cambrils, **Salou**, Vila-seca i la Canonja.

- El PTVC té previst iniciar l'elaboració d'estudis d'implementació de **carrils bus-VAO** en els principals accessos de les ciutats, amb l'objectiu que tinguin continuïtat dins dels municipis i donar preferència als vehicles d'ús públic i d'emergències.

Segons el pdM (aprovat inicialment), en la consideració de que la problemàtica es concentra en els accessos de Tarragona, Reus, Cambrils i **Salou** (temporada estival) i el Vendrell, caldria aprofundir en els anàlisis necessaris per a crear carrils BUS-VAO en les entrades principals d'aquestes ciutats.

3.2.5. Planejament ambiental

Internacional

25^a Conferència de les Parts (COP25) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCCC) Madrid-Xile.

Europeu

Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Paquet legislatiu energia i clima; conté mesures per lluitar contra el canvi climàtic i promoure les energies renovables. Entre elles, estableix els esforços que haurà de fer cada estat membre per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en sectors com el transport, agricultura o residus.

COM (2021) 82 final Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic

COM (2019) 640 final: The European Green Deal

COM (2020) 789 Sustainable and Smart Mobility Strategy

Estatal

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2030

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Català

Treballs preliminars de redacció de nova Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2021-2030

La Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic

Acord de Govern per qual es declara l'emergència climàtica (maig 2019)

Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables

Nova Agenda Urbana 2030

Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN). Estableix la xarxa d'espais naturals protegits a Catalunya, amb l'objectiu de conservar el patrimoni geològic, els hàbitats i els ecosistemes més representatius i més ben conservats del país.

3.3. Descripció i avaluació d'alternatives

L'Estudi Ambiental Estratègic del PMUS ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del Pla. Per això i, segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres alternatives, la tendencial (si no es realitza el Pla) i dues on s'apliquen diferents models de mobilitat:

- **Escenari tendencial:** Alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero o escenari tendencial. Aquesta alternativa permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.
- **Alternativa B (escenari energètic de renovació del parc):** Aquest escenari preveu una forta renovació del parc de vehicles degut a les polítiques ambientals i la implantació del cotxe elèctric. En aquest sentit es considera el repartiment modal de l'escenari tendencial. No obstant, la reducció de les emissions degut a la renovació del parc, utilització de vehicles elèctrics i híbrids és notable.
- **Alternativa C (objectiu):** Es consideren actuacions més contundents pel que fa a la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en transport públic i en vehicle privat i la gestió integral de l'aparcament.

Totes les alternatives es plantegen com a objectiu millorar el repartiment modal dels desplaçaments en transport públic, bicicleta i sobre tot a peu, reduint apreciablement la quota modal del vehicle privat.

Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-2 i s'han considerat 4 variables:

- **Projecció de la població resident i turística:** Si s'analitza l'estimació de previsió de creixement de la població, basades en les projeccions Idescat, mostra el creixement en tres escenaris: baix, mig i alt. S'ha treballat amb una taxa de creixement interanual de l'1,6%.

	Escenari Baix	Escenari Mig	Escenari Alt
2018	25.991	26.216	26.370
2024	25.303	26.631	27.880
Δanual%	-2,6%	1,6%	5,7%

Font: basat en Idescat. Projeccions de població 2013-2051.

En relació a la població turística, les últimes dades de l'Observatori del Parc Científic i Tecnològic valoren que des de l'1 de gener fins al 15 d'octubre del 2019 es van vendre 7,64 milions de nits d'allotjament al municipi —entre hotels, càmpings i

apartaments regulats—, un 1,1% més respecte al mateix període de l'any anterior i aproximant-se a les xifres històriques del 2017.

El nombre de pernотacions de turistes espanyols arriba fins als 2,8 milions, incrementant pràcticament un 9% el seu pes sobre el total de turistes que visiten Salou. En total, un 36,6% de les nits d'allotjament les fan turistes provinents d'altres punts de l'estat, és a dir una de cada tres.

Es treballa amb una taxa de creixement de població turística de l'1,1% interanual.

Amb aquest creixement, i coneixent el volum de desplaçaments diaris diferenciant residents i turistes, s'han projectat uns potencials creixements de la població i de la mobilitat tendencial en la situació de tardor i estiu.

Tardor	2018	2024	
Residents	22.791	25.069	
No residents	8.784	9.661	
Turistes	1.782	1.903	
Població estacional	7.248	7.740	
Desplaçaments/dia	2018	2024	
Residents	95.267	104.786	
No residents	36.716	40.385	
Turistes	5.737	6.126	
Població estacional	23.340	24.923	
	161.060	176.221	+9%
Estiu	2018	2024	
Residents	23.461	25.805	
No residents	15.070	16.576	
Turistes	53.286	56.901	
Població estacional	29.846	31.870	
Desplaçaments/dia	2018	2024	
Residents	98066,9251	107.866	
No residents	62991,4802	69.286	
Turistes	171579,803	183.220	
Població estacional	96102,8484	102.623	
	428.741	462.995	+8%

Projecció de la mobilitat: L'any 2024 és realitzaran prop de 15.000 desplaçaments més (un increment del 9%) en un dia promig de tardor, i 34.000 més a l'estiu (+8%).

Taula 100. Evolució de la mobilitat

	2018	2024
Desplaçaments/dia (tardor)	161.060	176.221
Desplaçaments/dia (estiu)	428.741	462.995

Font: INTRA SL

- **Projecció de la motorització:** El creixement del parc de vehicles, censat i circulant, pels anys 2018 i 2024 es preveu com segueix:

Taula 101. Taxa de motorització

Tipus de vehicle	2018		2024		
	Parc censat	Parc circulant	Parc censat	Parc circulant	
TURISMES	11.561	11.561	12.606	12.606	9%
FURGONETES	1.169	1.169	1.307	1.307	12%
CAMIONS	85	85	102	102	20%
AUTOBUSOS	7	7	8	8	7%
CICLOMOTORS	151	151	186	186	23%
MOTOCICLETES	3.085	3.085	3.798	3.798	23%
	16.058	16.058	18.006	18.006	12%

Font: AMBIMOB 2.

- **Projecció del PIB:** L'activitat econòmica del territori incideix directament en la mobilitat i nombre de desplaçaments de la població. Es considera el creixement del PIB d'acord amb les estimacions oficials.

3.3.1. Descripció de les alternatives

3.3.1.1. Tendencial

En l'escenari tendencial es preveu un creixement de la mobilitat d'acord amb l'escenari previst d'augment de la població resident i turística. El repartiment modal futur evoluciona tenint en compte les previsions tendencials del pdM del Camp de Tarragona, adaptat a la nova realitat de Salou: amb el tancament de l'estació de ferrocarril de Salou centre, si no s'apliquen mesures compensatòries existeix el risc d'un transvasament de desplaçaments del transport públic al vehicle privat, en la mobilitat de connexió.

Així mateix en l'escenari tendencial de Salou no està prevista la creació de línies de transport públic, i no existiria un potencial de transvasament en aquests mitjans en la mobilitat interna, fet que acabaria generant una pèrdua d'usuaris.

S'ha previst un petit increment de la utilització dels modes no motoritzats en una situació tendencial d'estiu, ja que les actuacions iniciades de pacificació urbana al municipi mostren bons resultats especialment en relació a la mobilitat turística.

Així, tendencialment es produiria a Salou un increment de la mobilitat en vehicle privat d'entre el 16% i el 18,6% en 6 anys, en absència de mesures pròpies d'un PMU. L'efecte sobre l'increment dels veh-km en modes motoritzats privats és encara superior, amb un creixement estimat del 31,7%.

Taula 102. Variació anual, projecció tendencial de la mobilitat a Salou

	variació anual 2009-2015 pdM Camp Tarragona	Tardor		Estiu	
		Intern	Connexió	Intern	Connexió
A peu	0,01	0,01	0,00	0,02	0,00
En bici	0,01	0,01	0,00	0,02	0,00
TP	0,01	0,00	-0,08	0,00	-0,07
VP	0,0402	0,04	0,02	0,03	0,03

Taula 103. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

Situació tardor

	2018-Actual						2024-Tendencial					
	Interns	Interns%	Connexió+Externs	Connexió+Externs%	Total	Total%	Interns	Interns%	Connexió+Externs	Connexió+Externs%	Total	Total%
A peu	56.364	69,2%	7.660	9,6%	64.024	39,8%	59.242	66,4%	7.737	8,9%	66.978	38,0%
En bici	2.247	2,8%	1.189	1,5%	3.436	2,1%	2.362	2,6%	1.201	1,4%	3.563	2,0%
TP	688	0,8%	4.807	6,0%	5.495	3,4%	702	0,8%	2.852	3,3%	3.554	2,0%
VP	22.174	27,2%	65.892	82,8%	88.066	54,7%	26.859	30,1%	75.267	86,5%	102.126	58,0%
Total	81.473	100,0%	79.548	100,0%	161.021	100,0%	89.164	100,0%	87.057	100,0%	176.221	100,0%

Situació estiu

	2018-Actual						2024-Tendencial					
	Interns	Interns%	Connexió+Externs	Connexió+Externs%	Total	Total%	Interns	Interns%	Connexió+Externs	Connexió+Externs%	Total	Total%
A peu	212.147	80,4%	14.868	9,0%	227.015	52,9%	224.820	78,9%	15.168	8,5%	239.988	51,8%
En bici	4.976	1,9%	2.518	1,5%	7.495	1,7%	5.274	1,9%	2.569	1,4%	7.843	1,7%
TP	5.517	2,1%	27.296	16,6%	32.813	7,7%	5.628	2,0%	18.044	10,1%	23.672	5,1%
VP	41.203	15,6%	120.215	72,9%	161.418	37,6%	49.200	17,3%	142.292	79,9%	191.491	41,4%
Total	263.843	100,0%	164.898	100,0%	428.741	100,0%	284.922	100,0%	178.072	100,0%	462.995	100,0%

Taula 104. Increment de mobilitat prevista en l'escenari tendencial (2024) respecte l'escenari actual (2018)

Increments mobilitat en situació tendencial			
Situació tardor	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	5,1%	1,0%	4,6%
En bici	5,1%	1,0%	3,7%
Transport públic	2,0%	-40,7%	-35,3%
Vehicle privat	21,1%	14,2%	16,0%
Total	9,4%	9,4%	9,4%

Situació estiu	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	6,0%	2,0%	5,7%
En bici	6,0%	2,0%	4,6%
Transport públic	2,0%	-33,9%	-27,9%
Vehicle privat	19,4%	18,4%	18,6%
Total	8,0%	8,0%	8,0%

Taula 105. Veh-km i pax-km, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

	Unitat	Actual-2018	Tendencial-2024
Turismes	veh·km	80.497.467	106.037.899
Furgonetes	veh·km	1.509.992	1.989.086
Camions	veh·km	618.596	814.865
Autobusos i autocars	veh·km	412.397	543.243
Ciclomotors i motocicletes	veh·km	4.236.709	5.580.942
Vianants	pax·km	38.313.264	50.469.390
Bicicletes	pax·km	2.327.658	3.066.183

3.3.1.2. Alternativa B (escenari energètic de renovació del parc)

Aquest escenari simula una evolució en absència de mesures de gestió de la mobilitat pròpies d'un PMU, però amb l'impacte causat per les polítiques ambientals orientades a la millora del parc de vehicles (en què es preveu anar incrementant les restriccions per reduir les emissions, així com també altres accions de promoció de vehicles sostenibles que pugui promoure l'ajuntament).

3.3.1.3. Alternativa C (Objectiu PMUS)

Es consideren actuacions més contundents (mesures push & pull) de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat i promoure els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport públic.

Les combinacions de mesures amb major efecte de transvasament sobre els fluxos de mobilitat interna, es resumeixen tot seguit, i s'expliquen amb major detall en apartats posteriors del document.

S'inclou una valoració qualitativa de l'efecte sobre els fluxos (diferenciant situació de tardor i estiu, fluxos interns i de connexió), determinant quins modes augmentarien el volum de desplaçaments per transvasament i quins disminuirien.

Mesures combinades amb efectes de transvasament sobre fluxos de mobilitat interna:

Pacificació del nucli i zones 30 (a peu i en bici) + mesures de dissuasió del trànsit: jerarquització viària de la circulació, amb tancament del centre + senyalització dinàmica d'accessos de vehicles + gestió de l'aparcament per a residents

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	▲▲			▲▲
Bici	▲			▲
Transport públic	▲			▲
Vehicle privat	▼			▼▼

Creació de xarxa carrils bici connectada i segura, amb augment de l'estacionament segur per a bicicletes + mesures de dissuasió del trànsit: nou pla de sentits circulació, amb reordenació del trànsit a la xarxa bàsica

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	-			-
Bici	▲			▲▲
Transport públic	-			%
Vehicle privat	▼			▼

Camins escolars + activitats difusió + Mesures de seguretat viària

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	▲			
Bici	▲			
Transport públic	-			
Vehicle privat	▼			

Creació 2 línies de bus urbà (llançadora amb Port Aventura-Salou i Vila-seca) i connexió amb barris allunyats

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	-			-
Bici	-			-
Transport públic	▲▲			▲▲
Vehicle privat	▼			▼

Mesures combinades amb efectes de transvasament sobre fluxos de mobilitat interna connexió:

Nous itineraris a peu + mesures de pacificació+ mesures de dissuasió del trànsit: nova jerarquització+ gestió aparcament + aparcaments perifèrics dissuasius

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu		▲▲		▲▲
Bici		▲▲		▲▲
Transport públic		▲		▲
Vehicle privat		▼		▼

Carrils bici de connexió + resta mesures de gestió del VP

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu		-		-
Bici		▲▲		▲▲
Transport públic		-		-
Vehicle privat		▼		▼

Lloguer de bicicletes intermunicipal + resta mesures de gestió del VP

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	-	-	-	-
Bici	▲	▲	▲	▲▲
Transport públic	-	-	-	-
Vehicle privat	▼	▼	▼	▼

Tramvia + bus urbà que connecti amb la parada de Salou-Port Aventura

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu			-	-
Bici			-	-
Transport públic			▲	▲
Vehicle privat			▼	▼

* S'han articulat tot un seguit de mesures orientades a evitar la pèrdua de desplaçaments en transport públic ocasionat pel tancament de l'estació de Salou centre: línies de bus urbà (llançadora amb Salou-Port Aventura i Vila-seca), el Tren-Tramvia, la reordenació de les línies d'autobús interurbà, amb la creació de dos pols intermodals (un situat a l'eix cívic de nova creació, i un resultant de la transformació de l'estació de Salou-Port Aventura).

Racionalització línies bus interurbà + accessibilitat parades, informació etc

	tardor		estiu	
	Interns	Connexió	Interns	Connexió
A peu	-	-	-	-
Bici	-	-	-	-
Transport públic	▲	▲▲	▲▲	▲▲
Vehicle privat	▼	▼	▼	▼

Altres mesures tenen efectes en

- L'increment de l'ocupació dels vehicles privats (programes de compartir cotxe, futurs plans de desplaçaments d'empresa orientats a grans pols de treball...), i públic (racionalització de la gestió de les línies de bus interurbà, millores de la informació i funcionament del servei)
- La disminució de les distàncies de desplaçament
- Disminució de la velocitat de circulació a la zona centre, i millora de la seguretat viària
- Electrificació de les flotes privades i públiques.

Aquestes mesures afecten de forma directe als desplaçaments interns realitzats en vehicle privat i els desplaçaments de connexió que no es poden resoldre amb els modes no motoritzats per la distància.

Com a resultat de l'aplicació d'aquest escenari, es preveu una reducció d'entre un 5% i un 21% de la mobilitat motoritzada (tardor-estiu), que fent un promig anual representa una disminució del 10,8% del volum de desplaçaments en vehicle privat.

Es preveu una disminució de l'11,6% dels vehicles quilòmetre en vehicle privat.

Es mostra la comparativa del repartiment modal actual amb la proposta objectiu per l'any 2024.

Figura 173. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari objectiu (2024)

Situació tardor

	2018-Actual						2024-Objectiu					
	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total %	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total %
A peu	56.364	69,2 %	7.660	9,6%	64.024	39,8 %	68.470	77,1 %	9.641	11,3%	78.110	44,8 %
En bici	2.247	2,8%	1.189	1,5%	3.436	2,1%	2.779	3,1%	1.692	2,0%	4.470	2,6 %
TP	688	0,8%	4.807	6,0%	5.495	3,4%	1.069	1,2%	6.892	8,0%	7.961	4,6 %
VP	22.174	27,2 %	65.892	82,8%	88.066	54,7 %	16.509	18,6 %	67.457	78,7%	83.966	48,1 %
Total	81.473	100,0%	79.548	100,0%	161.021	100,0 %	88.827	100,0 %	85.680	100,0%	174.507	100,0 %

Situació estiu

	2018-Actual						2024-Objectiu					
	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total %	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total %
A peu	212.147	80,4 %	14.868	9,0%	227.015	52,9 %	252.005	88,6 %	19.267	11,0%	271.273	58,9 %
En bici	4.976	1,9%	2.518	1,5%	7.495	1,7%	6.449	2,3%	3.807	2,2%	10.256	2,2 %
TP	5.517	2,1%	27.296	16,6%	32.813	7,7%	9.473	3,3%	41.563	23,6%	51.036	11,1 %
VP	41.203	15,6 %	120.215	72,9%	161.418	37,6 %	16.655	5,9%	111.167	63,2%	127.822	27,8 %
Total	263.843	100,0%	164.898	100,0%	428.741	100,0 %	284.582	100,0 %	175.804	100,0%	460.386	100,0 %

Taula 106. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), tardor i estiu

Situació tardor	Increment mobilitat en situació objectiu		
	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	21,5%	25,9%	22,0%
En bici	23,7%	42,3%	30,1%
Transport públic	55,4%	43,4%	44,9%
Vehicle privat	-25,5%	2,4%	-4,7%
Total	9,0%	7,7%	8,4%

Situació estiu	Increment mobilitat en situació objectiu		
	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	18,8%	29,6%	19,5%
En bici	29,6%	51,2%	36,8%
Transport públic	71,7%	52,3%	55,5%
Vehicle privat	-59,6%	-7,5%	-20,8%
Total	7,9%	6,6%	7,4%

Taula 107. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), dia promig

Situació promig anual	Increment mobilitat en situació objectiu		
	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	20,0%	27,3%	20,6%
En bici	26,2%	46,0%	32,9%
Transport públic	67,3%	49,2%	52,0%
Vehicle privat	-38,6%	-1,4%	-10,8%
Total	8,4%	7,3%	7,9%

Taula 108. Veh-km i pax-km, escenari actual (2018) i escenari objectiu (2024)

	Unitat	Actual-2018	Objectiu-2024
Turismes	veh·km	80.497.467	71.098.598
Furgonetes	veh·km	1.509.992	1.347.157
Camions	veh·km	618.596	597.878
Autobusos i autocars	veh·km	412.397	398.353
Ciclomotors i motocicletes	veh·km	4.236.709	3.742.031
Vianants	pax·km	38.313.264	46.222.709
Bicicletes	pax·km	2.327.658	3.094.435

3.3.2. Avaluació de les alternatives

D'acord amb les previsions de mobilitat realitzades, amb el suport de l'eina AMBIMOB, s'avalua l'efecte ambiental previsible en els escenaris descrits.

L'escenari tendencial mostra, per l'any 2021, un augment del consum energètic global i les emissions de CO₂, al voltant del 29%. També s'observa un creixement tendencial d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules), degut a l'increment de la mobilitat motoritzada descrit en l'escenari tendencial.

L'alternativa B mostra, per l'any 2024, un creixement del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 20%. No preveu mesures de contenció suficients, tot i que amb una forta renovació del parc motor i elevat ús del vehicle elèctric es produeix un decreixement destacat d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules).

L'escenari objectiu mostra, per l'any 2024, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 9%. La reducció de contaminants és destacable. S'avalua a continuació el grau d'assoliment dels objectius ambientals.

Taula 109. Emissions i consum energètic. Escenari actual 2018, tendencial i alternatives 2024.

		Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa 1 2024	Alternativa Objectiu 2024
(kg/any)	CO	63.679	63.415	46.990	54.920
	VOC combustió	7.299	7.744	5.903	4.145
	NMVOOC comb.	6.717	7.106	5.443	3.851
	CH ₄	582	639	460	294
	NO _x	41.736	42.722	30.097	20.895
	NO	31.897	32.625	23.619	14.842
	NO ₂	9.839	10.097	6.478	6.042
	N ₂ O	254	317	235	156
	NH ₃	1.935	2.158	1.655	2.320
	PM _{2,5}	1.950	2.085	1.310	726
	PM ₁₀	2.582	2.913	2.143	1.017
	PM combustió	1.193	1.094	312	291
(tep/any)	Consum	4.368	5.644	5.265	3.990
(tep/any)	CO ₂	13.807	17.841	16.660	12.621

Font: AMBIMOB 2.

Taula 110. Diferència percentual de les emissions i consum energètic de les alternatives al 2024 respecte l'any 2018.

		Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa 1 2024	Alternativa Objectiu 2024
(kg/any)	CO	63.679	-0,4%	-26,2%	-13,8%
	VOC combustió	7.299	6,1%	-19,1%	-43,2%
	NMVOOC comb.	6.717	5,8%	-19,0%	-42,7%
	CH ₄	582	9,7%	-21,0%	-49,5%
	NO _x	41.736	2,4%	-27,9%	-49,9%
	NO	31.897	2,3%	-26,0%	-53,5%
	NO ₂	9.839	2,6%	-34,2%	-38,6%
	N ₂ O	254	25,1%	-7,3%	-38,6%
	NH ₃	1.935	11,5%	-14,5%	19,9%
	PM _{2,5}	1.950	6,9%	-32,8%	-62,8%
	PM ₁₀	2.582	12,8%	-17,0%	-60,6%
	PM combustió	1.193	-8,3%	-73,8%	-75,6%
(tep/any)	Consum	4.368	29,2%	20,6%	-8,7%
(tep/any)	CO ₂	13.807	29,2%	20,7%	-8,6%

Font: AMBIMOB 2.

4. OBJECTIUS DEL PMUS

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, té per objecte establir els principis i objectius (articles 2 i 3 respectivament) als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat, i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

En el seu capítol II, la Llei de la mobilitat, estableix quins són els instruments de planificació que han de concretar l'aplicació d'aquests principis. S'estableixen els instruments de planificació següents:

- Directrius Nacionals de Mobilitat,
- Pla Directors de Mobilitat,
- plans específics i,
- plans de mobilitat urbana.

A l'art.9, s'especifica que en l'àmbit local, correspon als plans de mobilitat urbana ser els instruments de planificació que configuren les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

Els PMUS són una eina d'importància cabdal per a les administracions locals en la planificació integrada de les diferents xarxes que conformen el sistema de transport. Pel caràcter transversal que juga la mobilitat en la nostra societat, les aportacions del PMUS contribueixen també a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

El PMUS de Salou guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directe en la mobilitat i que consegüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS.

L'elaboració i aprovació dels PMUS és obligatòria en els municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers i també en aquells que ho determini el corresponent Pla director de mobilitat. També han de redactar el PMUS els 40 municipis definits pel Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren Zones de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric (ZPEAA). Salou no es troba inclòs en aquesta regulació.

Amb el PMUS de Salou s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a

la seva execució. **És objecte del Pla de Mobilitat Urbana de Salou, mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura, a través del següent pla de treball:**

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat al municipi de Salou
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posen de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes pel planejament.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat
- Formular un programa de actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

El PMUS de Salou es planteja amb un **període de vigència de sis anys, en el termini 2019-2024** (any base 2018), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini, si s'escaigués.

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 6 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

El PMUS de Salou s'estructura en 11 apartats:

1. Introducció
2. Diagnosi de la situació actual
3. Diagnosi de la situació tendencial
4. Objectius del PMUS
5. Propostes d'actuació
6. Indicadors de seguiment
7. Fitxes d'actuació
8. Priorització temporal de les actuacions
9. Pressupost

4.1. Eixos estratègics

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els instruments de planificació de la mobilitat.

Els eixos estratègics per aconseguir l'objectiu principal de la Llei de mobilitat, que es pot resumir en la **necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**, són: una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient.

Mobilitat equitativa: S'aposta per un model de mobilitat que promogui la cohesió social i garanteixi el dret a la mobilitat al conjunt de la ciutadania.

- Millorar l'accessibilitat de persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius.
- Garantir la cobertura territorial i horària del transport públic.
- Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat.

Mobilitat sostenible i saludable: Un model que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i els usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos.

- Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Aconseguir un transport públic de qualitat i integrat.
- Reduir la contaminació atmosfèrica: reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle.
- Disminuir la dependència de fonts d'energia no renovables.

Mobilitat segura: Un model que redueixi l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

- Reduir el nombre d'accidents.
- Disminuir la velocitat de circulació.
- Protegir a vianants i ciclistes.
- Controlar el compliment de les sancions.

Mobilitat eficient: Un model que ordeni eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen amb vista a reduir la congestió i cerqui l'equilibri entre els diferents modes de mobilitat.

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.
- Augmentar el nombre de vehicles estacionats fora de calçada.
- Reduir el temps de desplaçament i la congestió
- Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat.
- Augmentar l'ocupació dels vehicles de transport.

4.2. Objectius específics del PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Salou vinculades a la mobilitat, participació ciutadana i treball tècnic, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar l'ús del transport col·lectiu

6. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
7. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
8. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
9. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics, així com els seus objectius ambientals.

Objectiu 1 PMUS: Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Salou és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El repartiment modal intern a Salou és del 69,2% per als desplaçaments a peu en tardor i 80,4% per als desplaçaments a peu en estiu, 2,8% en bicicleta en tardor i 1,9% en bicicleta en estiu, 0,8% en transport públic en tardor i 2,1% en transport públic a l'estiu, 27,2% pels viatges en transport privat motoritzat en tardor i 15,6% en transport privat motoritzat en estiu. A l'estiu hi ha un major nombre de desplaçaments a peu associat als desplaçaments de turistes. A la tardor, el percentatge de desplaçaments interns a peu és elevat però aquesta xifra encara es pot millorar.

Es considera que els mitjans no mecànics, bàsicament els desplaçaments a peu, gairebé han assolit la seva màxima potencialitat en els viatges a l'interior del nucli, tot i que encara es poden augmentar, principalment pel que fa als desplaçaments d'acompanyament a l'escola. En aquests, l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap al transport públic, o el mode a peu, considerant la baixa distància a recórrer en certs casos.

En els viatges intermunicipals, els desplaçaments a peu o amb bicicleta hi estan més limitats (11,1% del total en tardor i 10,5% a l'estiu) a causa de les distàncies majors, tot i que es podria donar el transvasament entre mitjans especialment amb la bicicleta cap als municipis veïns. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major traspàs d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització moderada (6% en tardor i 16,6% a l'estiu). La millora del temps de viatge, a través d'una optimització de les línies, és un dels punts a tractar al PMU. La major part dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (82,8% en tardor i 72,9% a l'estiu), fet molt condicionat per la disponibilitat d'aparcament lliure en destí.

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)

Per assolir aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri traspasar desplaçaments als mitjans més adients en cada àmbit. També s'hi ha de millora de l'ocupació dels modes motoritzats.

Objectiu 3 PMUS: Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM del Camp de Tarragona considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Objectiu 4 PMUS: Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la qualitat de l'espai públic per a vianants és de gran prioritat a Salou. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap una mobilitat no motoritzada (mesura pull). L'objectiu que es fixa és assolir un 20% de la xarxa viària de Salou amb mesures de pacificació.

Objectiu 5 PMUS: Fomentar l'ús del transport col·lectiu

Un altre aspecte és la potenciació del transport públic, on es detecten importants potencialitats de millora.

Objectiu 6 PMUS: Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

Objectiu 7 PMUS: Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació

Un element essencial de les mesures push o de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, és la gestió de l'aparcament, integrat amb la resta de mesures de jerarquització, senyalització i pacificació de la xarxa viària. L'objectiu és definir una gestió integral de l'aparcament, on les tipologies d'estacionament i la tarificació determinin els usos de l'espai públic.

Objectiu 8 PMUS: Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Aquest objectiu inclou: reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic, reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat i reduir l'accidentalitat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat del Camp de Tarragona fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca una augment de 13,81 (tones/any), actual a 17,84 (tones/any) en 2021 de les emissions de CO2 equivalent i el PMUS marca una **reducció a 12,62 (tones/any) com a objectiu.**

Emissions contaminants

El trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOX), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO2). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m³ per als PM10 i 40 µg/m³ per als NOX.

L'objectiu proposat del PMUS preveu una reducció a 1.017 PM₁₀ (tones/any), respecte als 2.582 PM₁₀ (tones/any), 6.042 NO₂ (tones/any) respecte a 9.839 NO₂ (tones/any) i a 20.895 NOx (tones/any) respecte a 41.736 NOx (tones/any).

Accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Salou 2011-2014 eren una reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2014 respecte de l'any 2009.

El Pla de Seguretat Viària de Salou 2017-2020 estableix objectius actualitzats. Per l'actualització del Pla es planteja l'objectiu d'assolir el 2020 una disminució del 25% del nombre d'accidents amb víctimes respecte a la mitjana dels anys 2014 i 2015. Suposa assolir una taxa d'accidentalitat per 1.000 habitants del 0,7 l'any 2020, índex mitjà de municipis similars. Implica assolir l'any 2021 un nivell igual o inferior a 19 accidents amb víctimes.

A més, s'ha de treballar dins del marc del Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya, que estableix treballar cap a un objectiu visionari en què no es produeixi cap víctima mortal ni greu en accidents de trànsit l'any 2050.

Objectiu 9 PMUS: Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics.

5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Salou es un municipi amb dues realitats molt diferenciades entre els mesos d'estiu i els mesos d'hivern. Aquesta dualitat en la mobilitat es reflecteix en unes necessitats sobredimensionades per cobrir la demanda en períodes puntuals de l'any. Els àmbits de la mobilitat on aquesta realitat es reflecteix de manera més accentuada és en la necessitat d'aparcament per a un major nombre de vehicles en moments puntuals i el transport públic.

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Salou és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han seguit un procés participatiu en el qual la ciutadania ha aportat les seves inquietuds i propostes que es reflecteix en les accions que a continuació es descriuen.

El PMU de Salou ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat i totes les realitats del municipi. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 13 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Mobilitat segura
- Baixes emissions
- Altres eines de planificació de la mobilitat
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Perspectiva urbanística
- Actuacions corresponents a altres administracions

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 111. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Nº	Mesures
	MOBILITAT A PEU
A PEU 1	Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30
A PEU 2	Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi
A PEU 3	Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu
A PEU 4	Senyalització específica per vianants
A PEU 5	Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat
A PEU 6	Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants

Nº	Mesures
MOBILITAT EN BICICLETA	
BICICLETA 1	Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada
BICICLETA 2	Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30
BICICLETA 3	Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera
BICICLETA 4	Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora
BICICLETA 5	Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca
BICICLETA 6	Mesures de prevenció de robatoris
BICICLETA 7	Incentivar l'ús de la bicicleta
MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	
SISTEMA FERROVIARI 1	Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal
AUTOBÚS 1	Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou
AUTOBÚS 2	Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes
AUTOBÚS 3	Estació intermodal de Salou – Port Aventura
AUTOBÚS 4	Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles
AUTOBÚS 5	Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús
AUTOBÚS 6	Configuració de carrils Bus-VAO
TAXI 1	Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles
TAXI 2	Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat
TP 1	Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic
TP 2	Millorar la informació a l'usuari del transport públic
TP 3	Coordinació de la intermodalitat
MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	
VEHICLE PRIVAT 1	Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit
VEHICLE PRIVAT 2	Pla de sentits únics de circulació
VEHICLE PRIVAT 3	Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.
VEHICLE PRIVAT 4	Completar les infraestructures previstes al PGOU
VEHICLE PRIVAT 5	Millorar la senyalització d'orientació i informativa
APARCAMENT	
APARCAMENT 1	Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà
APARCAMENT 2	Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada
APARCAMENT 3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos
APARCAMENT 4	Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)
APARCAMENT 5	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	
DUM 1	Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució
DUM 2	Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies
DUM 3	Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió
DUM 4	Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte
MOBILITAT SEGURA	

Nº	Mesures
SEGURA 1	Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV
SEGURA 2	Millorar la seguretat a les cruïlles
SEGURA 3	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat
SEGURA 4	Creació de centre de control coordinador de la mobilitat
BAIXES EMISSIONS	
BAIXES EMISSIONS 1	Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO
BAIXES EMISSIONS 2	Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions
BAIXES EMISSIONS 3	Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics
BAIXES EMISSIONS 4	Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics.
BAIXES EMISSIONS 5	Foment de la conducció eficient i segura.
BAIXES EMISSIONS 6	Milliores sobre la contaminació acústica
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	
MOBILITAT 1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses
MOBILITAT 2	Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou
MOBILITAT 3	Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT
MOBILITAT 4	Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils
PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES	
EDUCACIÓ 1	Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou
EDUCACIÓ 2	Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi
EDUCACIÓ 3	Promocionar la mobilitat sostenible
EDUCACIÓ 4	Promoció del cotxe compartit
EDUCACIÓ 5	Adhesió a una APP de mobilitat
EDUCACIÓ 6	Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura
EDUCACIÓ 7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou
EDUCACIÓ 8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta
EDUCACIÓ 9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats
EDUCACIÓ 10	Actualització d'informació del PMUS.
CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS	
NORMATIVA 1	Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou
PERSPECTIVA URBANÍSTICA	
URBANÍSTICA 1	Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària
ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS	
ALTRES ADMINISTRACIONS 1	Propostes incloses en diferents accions del PMU

5.1. Mobilitat a peu

L'objectiu és incrementar la quota modal de desplaçaments al dia respecte als valors de 2018. Per a la tardor passar de 56.000 desplaçaments diaris interns a 68.500 (d'un 69,2% a 77,1%). Per a l'estiu passar de 212.000 desplaçaments diaris interns a 252.000 (d'un 80,4% a 88,6%). En el total de la mobilitat passarà a ser el 44,8% de la quota modal en tardor i el 58,9% en estiu.

El viari de Salou segueix mantenint un disseny en funció de les necessitats del vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com l'aparcament. En aquest últim cas, el cost que suposa l'aparcament del vehicle privat l'assumeix la col·lectivitat i es tradueix en l'ocupació gratuïta de l'espai públic. Aquest model de ciutat, dissenyat en pro del vehicle privat va en detriment de l'ús del municipi per als vianants i la bicicleta.

Per aconseguir l'objectiu marcat, el PMUS de Salou ha de definir la zona i les condicions necessàries per definir un entorn més atractiu per al vianant.

El principal mitjà de transport per les persones, per naturalesa, és caminar. Segons la nostra edat i les nostres característiques personals, les necessitats que tenim per poder realitzar els desplaçaments a peu, varien.

Desplaçar-se a peu és el mitjà de transport sostenible per excel·lència. Caminar contribueixen a resoldre problemes que ens preocupen actualment, com són l'estat de les ciutats, la salut de les persones o l'estat del planeta.

Potenciar la figura de les persones vianants és una peça clau a l'hora d'estructurar el nou model de transport. El vianant ha de ser l'eix vertebrador del PMUS, i per això s'ha de realitzar una revisió de la normativa existent per potenciar aquesta figura.

Caldran campanyes de divulgació i promoció d'aquest mitjà per fer conscient a la població dels beneficis que té realitzar desplaçaments diaris caminant. Per altra banda, s'han de realitzar jornades, recomanacions i divulgació sobre com desplaçar-se a peu des dels equipaments educatius i sanitaris del municipi.

Els sectors en desenvolupament ha de respondre a uns criteris d'unitat i d'homogeneïtat que doti a l'espai d'una imatge pròpia però que alhora, respongui a criteris de funcionalitat. El disseny d'aquest espai ha d'atendre al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Per facilitar que es realitzin, s'han d'assegurar uns desplaçaments a peu de qualitat i segurs. Aquests aspectes van relacionats amb la perspectiva que cada vianant té respecte a la xarxa que utilitza per desplaçar-se. Alguns aspectes a tenir cura són:

- Retornar espai públic al vianant.
- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar el elements de risc, etc.
- Donar seguretat al desplaçament, tant seguretat viària com seguretat personal.
- Garantir un bon enllumenat dels carrers a la nit.

- Afavorir la presència de zones d'ombra, per facilitar els desplaçaments a l'estiu.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

Tots aquests aspectes intervenen a l'hora de percebre la comoditat d'un desplaçament a peu, i no sempre es tenen en compte i són importants per generar un major nombre de desplaçaments.

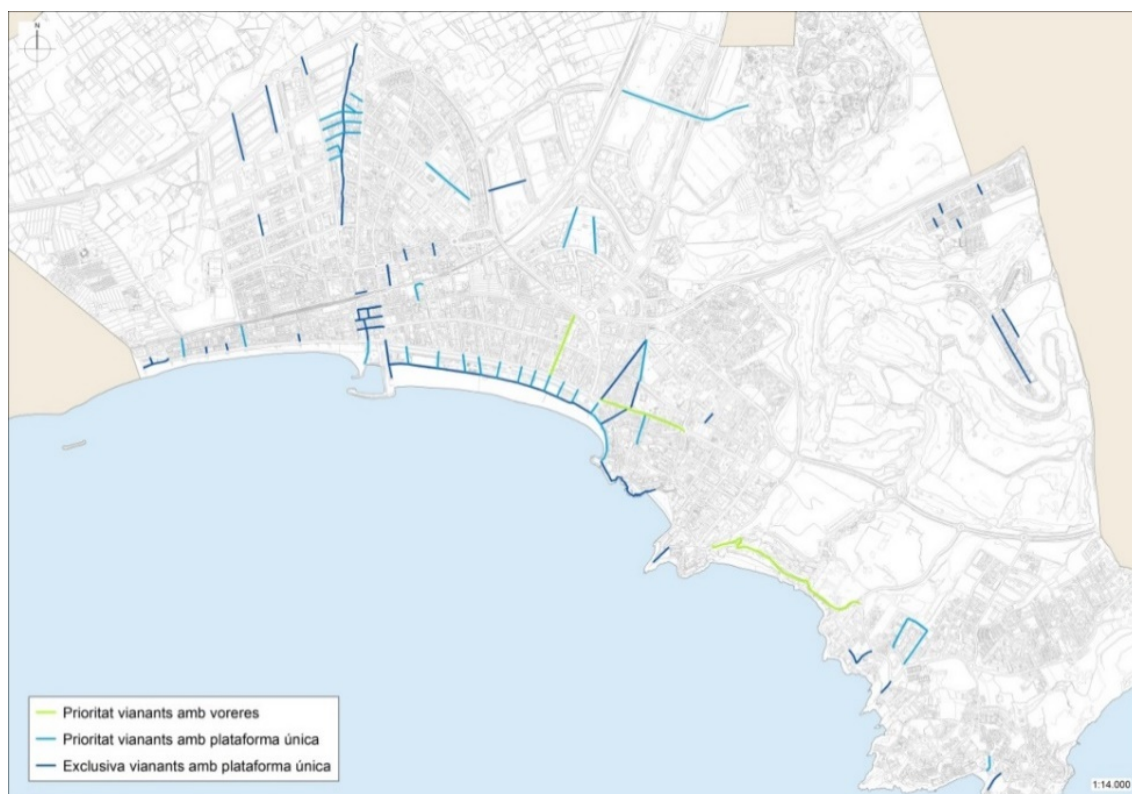
Aquesta mesura re valoritzarà la figura del vianant tant en la normativa, gestió de l'espai públic i informació. S'han d'integrar els principis i compromisos de la Carta Internacional del Caminar –Walk21.

A PEU 1. Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30

En l'actualitat existeix una xarxa de vies en plataforma única dins del nucli antic de Salou. Inclou els carrers de Ponent, l'Església, Joan Miró i València.

A la zona del segon eixample turístic en els últims anys s'han pacificat els carrers Josep Carner i Carles Buïgas. També trobem pacificat el carrer Saragossa.

Figura 174. Carrers per a vianants o pacificats, situació 2018



El PMUS amb l'objectiu de millorar la mobilitat dels vianants es proposa reduir la velocitat de les vies a 20 i 30 km/h i incrementar el nombre de carrers pacificats. En la proposta es tenen en compte els dos escenaris de mobilitat (residents-turistes/hivern-estiu), i les àrees on es desenvolupa.

La proposta articula l'ampliació de la zona de vianants del nucli antic de Salou, i la creació d'un nucli compartit en el barri de la salut i en el primer i segon eixample.

Ampliar la zona pacificada del centre urbà

La zona delimitada pel carrer Barcelona i carrers adjacents concentren la població resident al municipi durant tot l'any. La transformació del centre de la ciutat a carrers amb prioritat vianants preveu l'increment de la superfície útil per als vianants que resideixen durant tot l'any al municipi.

Aquesta àrea ha de transformar-se progressivament per protegir els moviments a peu, tendint a reduir el trànsit motoritzat de pas. Acolliria bàsicament aquells vehicles de veïns a la zona i cap als comerços i guals, i s'hi pacificarà la velocitat de pas.

Els carrers pacificats que es proposen a la zona del nucli antic inclou el passeig Miramar -des de c. de Jaume Nualart fins a pl. Venus-, c. València –des de c. Barcelona fins a c. de Jaume Nualart-, C. de Ponent, c. de l'Arquebisbe Pere de Cardona, Passeig de l'estació, c. d'Aragó, c. c. del Nord, C. de Llevant i c. Major fins a c. de les Illes Balears.

Crear una zona compartida a l'eixample turístic

La zona del segon eixample turístic és una zona amb un gran nombre de desplaçaments diaris. Aquest fet fa necessari tenir-ho com a punt de transformació cap a una mobilitat orientada cap a les persones vianants.

La zona del primer eixample turístic de Salou inclou els carrers dels Almogàvers, c. de Ramon Berenguer IV, c. de Girona, c. de Carles Riba, c. de Rodríguez Pomatta i c. de la Verge del Pilar.

La zona del segon eixample turístic es proposa la pacificació del carrer de Carles Buïgas, des del passeig Jaume I fins a carrer de Torremolinos. També s'inclou passar a carrers compartits els següents carrers: c. de Pau Vila, c. del Priorat, c. de Fra Juníper Serra, c. de Valls i c. de Ramon Llull, en els trams més propers a Carles Buïgas.

Crear una zona compartida al barri de la Salut

El barri de la Salut, és una zona amb carrers que tenen voreres amb una amplada útil de pas inferiors a 0,9 metres. És una zona que presenta un volum importat de mobilitat de vianants a causa de la quantitat de segones residències i la proximitat a la platja i la connexió amb el municipi de Cambrils.

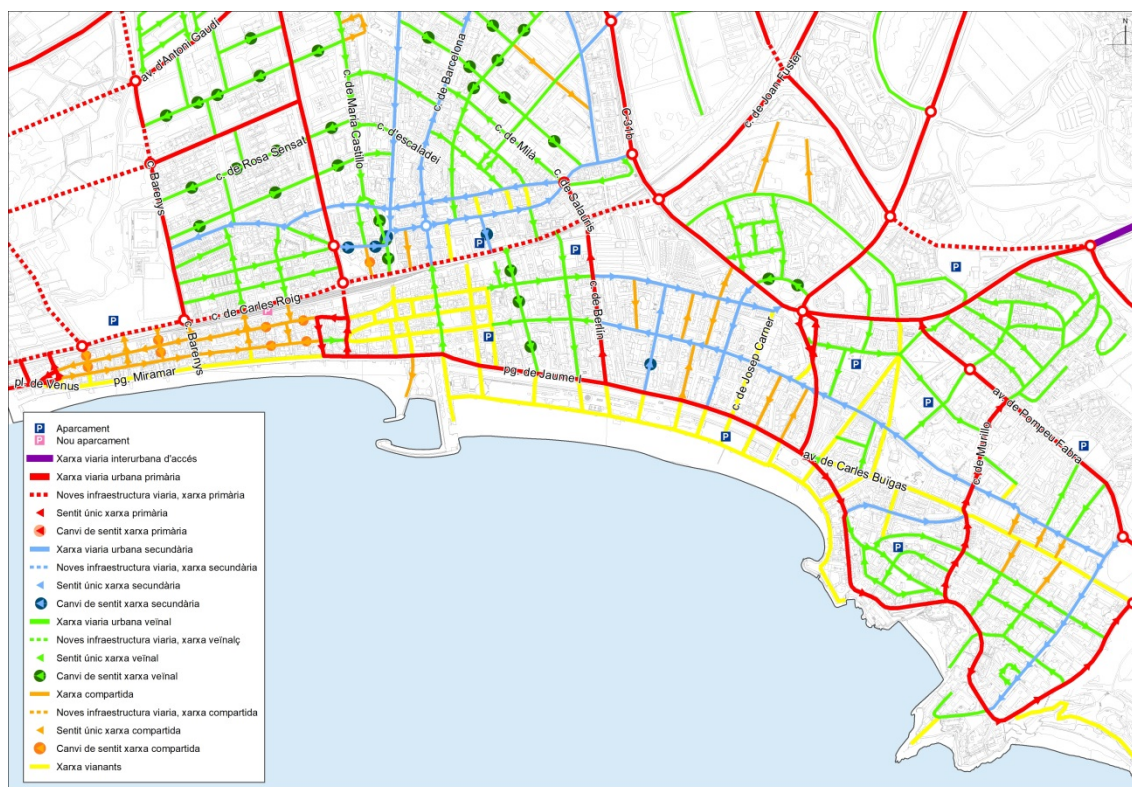
Aquest barri comptarà amb la pacificació del passeig Miramar.

Figura 175. Fotomuntatge proposta del passeig Miramar, secció 11.







L'increment dels carrers amb prioritat vianants es tradueix en passar de tenir 15,5 quilòmetres a 16,6 km de xarxa de prioritat vianants al municipi (+25% en 6 anys). Augmenta la xarxa compartida al 5,52 quilòmetres. La persona vianant incrementa el seu percentatge d'espai de 13,89% a 19,62%.

Figura 176. Pla d'Acció del Centre, proposta de carrers compartits, exclusiu vianants i jerarquització de la xarxa viària.



Taula 112. Concordança entre jerarquia de la xarxa i senyalització

Xarxa	Senyalització
Accés	viària
Primària	viària
Secundària	
Veïnal	
Convivència	
Vianants	

Xarxa de convivència: aquest carrers incentiven els desplaçaments a peu amb carrers de plataforma única. Poden albergar aparcament i el transit de vehicles es redueix a veïnal, càrrega i descàrrega.

Xarxa vianants: carrers de plataforma única. L'entrada de vehicles esta restringida a veïns i càrrega i descàrrega, pot tenir un control horari. No hi ha aparcament.

Als carrers de convivència i prioritat vianants amb molta afluència de vianants es proposa d'instal·lació de senyals que informin d'aglomeracions i de baixar de la bicicleta si es troben amb aquesta situació. A l'acció BICICLETA 2 hi ha exemples de senyalització.

A PEU 2. Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi

La xarxa bàsica de vianants ha de permetre creuar el nucli urbà de nord a sud i d'est a oest, així com facilitar l'accés als punts d'interès i principals equipaments. La xarxa està concebuda, també, per connectar el nucli amb els diferents barris del municipi, per connectar-lo amb la xarxa de ferrocarril de Rodalies i per enllaçar els punts més importants del mateix nucli entre si.

La selecció dels trams de la xarxa principal de vianants considera criteris fonamentals basats en característiques de difícil canvi, com per exemple si el carrer comunica llocs de concurrència de gent, si passa per zones verdes o si és una via important per al trànsit de vehicles motoritzats. Quan sigui possible se separaran els itineraris a peu de la xarxa primària de vehicles.

Els criteris són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Zones verdes
- Paisatge urbà

- Espais oberts
- Qualitat ambiental

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

El plànol 3, centres d'atracció i generació de viatgers, 8 i 9, intensitat de la mobilitat de vianants en estiu i tardor (diagnosi), ofereixen un esquema d'aquells itineraris més utilitats pels vianants i els punts d'atracció més significatius, serveis per definir la xarxa d'itineraris.

Continuïtat: Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles.

Zones verdes: Les zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

Paisatge urbà: Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

Espais oberts: Un eix guanya un valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll li provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Un conjunt de **critèris complementaris**, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'acabar sent els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** actuació sobre aquells carrers amb voreres inferiors a 0,9 metres, d'acord amb la llei, 13/2015, del 30 d'octubre, d'accessibilitat.

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de

set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim.

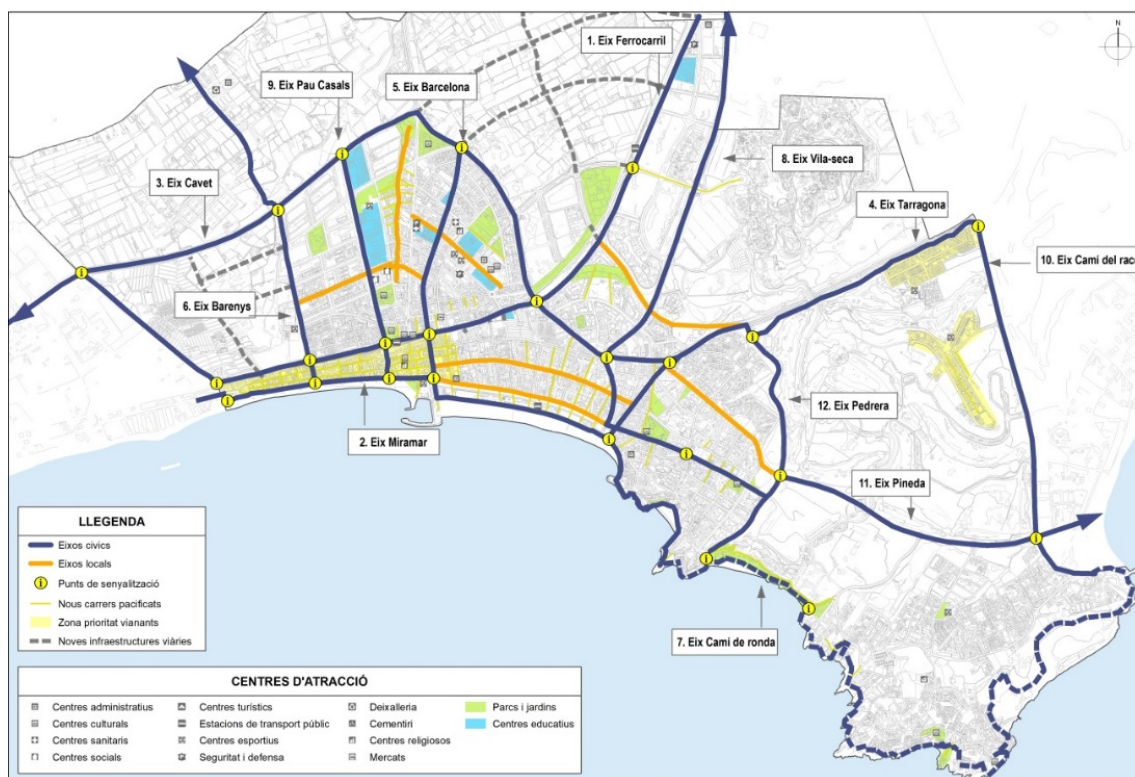
- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.
A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada.
- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carril de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.
- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.
- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.
- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atractiu d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.
- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.
- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de graffitis, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu al municipi.
- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

S'ha grafiat aquesta xarxa d'itineraris destacant aquells que concentren una major intensitat de vianants. En aquestes vies s'ha de garantir la mobilitat a peu segura, còmode i accessible. Es realitzaran mesures de millora de voreres i calçades.

La xarxa proposada inclou 13 eixos cívics que inclouen els carrers de Barcelona, Barenys, Carles Buïgas, Carles Roig, Av. Pere Molas, Joan Fuster, Pau Casals, pedrera, pla de Maset, Passeig Jaume primer, Miramar, camí del racó, carretera C-

31b. També hi ha eixos locals per generar una millor connexió entre la xarxa de eixos cívics.

Figura 177. Imatge de la xarxa bàsica d'itineraris a peu, proposta.



Revesteixen especial importància aquells itineraris que connecten les zones verdes i places del municipi, així com altres centres d'atenció com els equipaments municipals. Cal potenciar els eixos de connexió cap a la nova estació intermodal de Salou-Port Aventura.

La major part dels equipaments es troben a la zona del centre i Barenys, per això aquesta zona té un major nombre d'eixos verticals. És important assegurar la connectivitat a les persones que resideixen als barris més allunyats d'aquesta zona.

El futur eix del ferrocarril, adquirirà importància com estructurador de la mobilitat a peu del municipi. L'Eix de Pau Casals i Eix Barcelona, són els principals punts d'atracció d'equipaments i comerç.

Les connexions a peu amb els municipis veïns són molt importants, per això és convenient reforçar aquests eixos.

A PEU 3. Creació del Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu

El desmantellament de les vies de Renfe al municipi de Salou generarà un alliberament de l'espai que millorarà la connectivitat de la mobilitat activa (a peu i en bicicleta). La connectivitat actual es veia dificultada pel transit dels trens que divideix el municipi en dues zones.

Aquesta situació s'ha d'aprofitar per generar un espai inclusiu per tots els ciutadans. possibilitarà la millora urbanística de la zona. Es preveu per aquest espai la creació d'un eix cívic que uneixi el municipi i millori la connectivitat a peu, generant un carril bici segregat i el pas del bus de connexió anteriorment anomenat.

S'ha de contemplar també un espai de 8 metres per la possible creació d'un tren-tramvia que connecti el municipi amb diferents municipis del camp de Tarragona.

En aquest espai trobarem:

- Voreres atractives per als vianants,
- Carril segregat per bicicletes,
- Espai per al transport públic,
- i espai pel vehicle privat, tant pel pas de vehicles com per aparcament amb la creació de l'aparcament subterrani que està previst.

Aquest projecte es troba encara en treball, però es parteix de un planejament base com segueix, que s'anirà definint.

D'acord amb el projecte en desenvolupament, la permeabilització del traçat ferroviari desafectat ha de ser completa. Es preveu que els carrers transversals connectin amb el nou eix cívic, i es pugui realitzar un creuament segur, assolint una connexió total de les dues àrees urbanes que fins ara han viscut desconnectades.

A PEU 4. Senyalització específica per vianants

Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre els principals centres atractors.

Senyalització vertical d'orientació direccional

Es completarà la informació i revisarà que cada senyal disposi de:

Un plànol guia: Situat a una altura d'1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquests senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos, d'acord amb les localitzacions incloses a la proposta de xarxa bàsica a peu.

Figura 178.Exemple d'elements de senyalització d'itineraris a peu



Tòtems verticals informatius

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i barris i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Això l'ajuda i dona confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més afluència.

Senyalització horitzontal

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

A PEU 5. Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat

El PMUS contempla la millora de l'accessibilitat de les voreres del municipi. Es recomana aplicar paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7

metres i l'ampliació de la vorera (quan aquesta no compleix amb els mínims normatius) a la resta de carrers, fins als 2 metres i garantir de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas (1,8 metres, que estableix l'Ordre VIV/561/2010. Aquests 1,8 metres es poden reduir però, a 1,5 metres en entorns urbanitzats, en circumstàncies excepcionals, d'acord amb l'esmentada normativa).

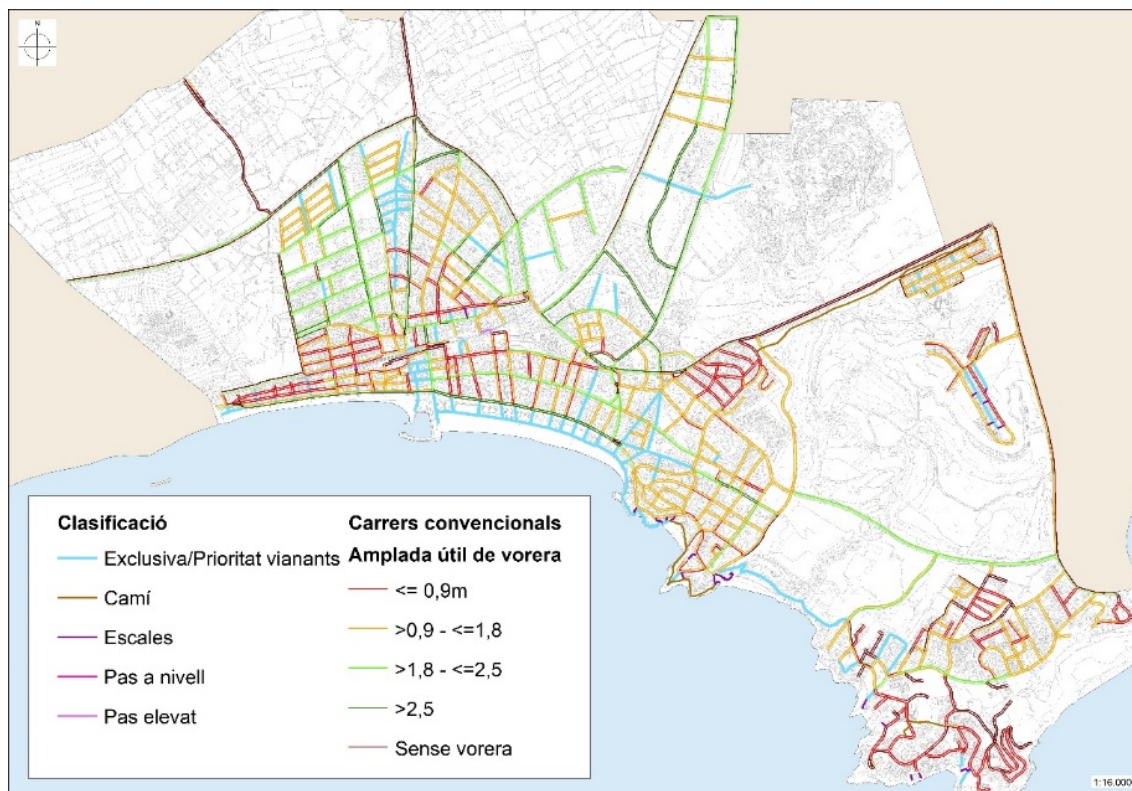
L'actuació es divideix en dos fases: a curt termini s'actuarà en aquelles vies prioritàries de la xarxa principal (allà on ara mateix l'ample útil de vorera és inferior a 0,9m) i a mig-llarg termini, a la resta de la xarxa de vianants que ho requereixi.

En alguns casos, la mesura d'ampliació de l'ample útil de la vorera es pot assolir desplaçant el mobiliari urbà mal situat que redueix l'espai de pas.

Aquestes mesures són especialment important en els eixos de vianants indicats com a prioritaris.

També es recomana ampliar les voreres en les interseccions per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar-ne la seguretat.

Figura 179. Amplada útil de pas en voreres, situació 2018



Barris on s'ha de realitzar actuacions:

- **Cap Salou:** barri amb seccions més estrets amb amplades, en alguns casos, inferiors a 7 metres. Els carrers amb seccions inferiors a 7 metres són: c. de la Cella, c. de l'Argelagar, c. del bosc gran, ctra. del far, c. de la roca peixera, c. de la falconera, c. del reguerot del clavegar, c. de la rocaplana, tram de la punta del Cavall (entre c. de la mola d'aires i c. de cala crancs), c. cala de la font i c. del Dozell Marí.

- **Urbanització Covamar:** aquest barri presenta seccions d'amplada major a 10 metres. Aquest fet permet realitzar una ampliació de les voreres i a la vegada millorar la composició dels elements com il·luminat, papereres i arbratge.
- **Barri de la Salut:** compta amb carrers amb seccions entre 6,9 i 8,5 metres. Es pot fer una ampliació de voreres però, proposem realitzar carrers compartits. On es milloren els desplaçaments a peu i millorar l'aparcament per als veïns.
- **Eixample turístic:** les seccions son majors a 7 metres. S'ha de realitzar una ampliació de voreres.
- **Centre:** les seccions d'aquest barri permet realitzar la ampliació de voreres. La ampliació de voreres

Figura 180. Carrers proposats per millorar l'accessibilitat de vianants.

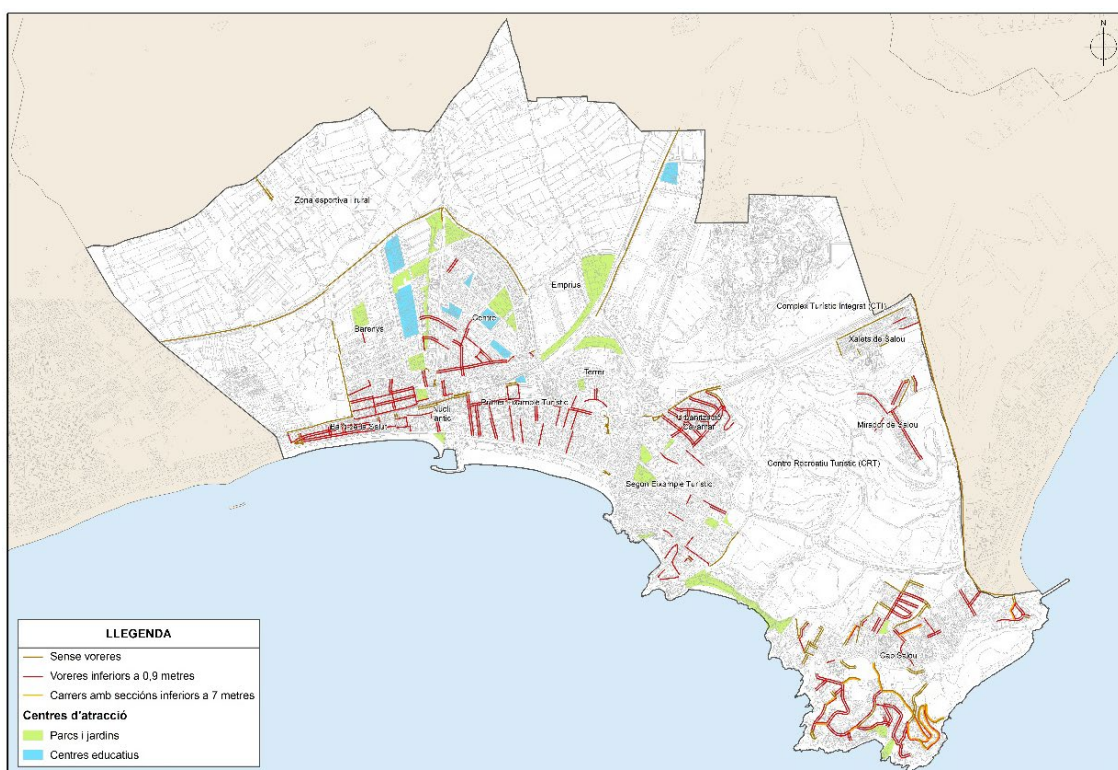
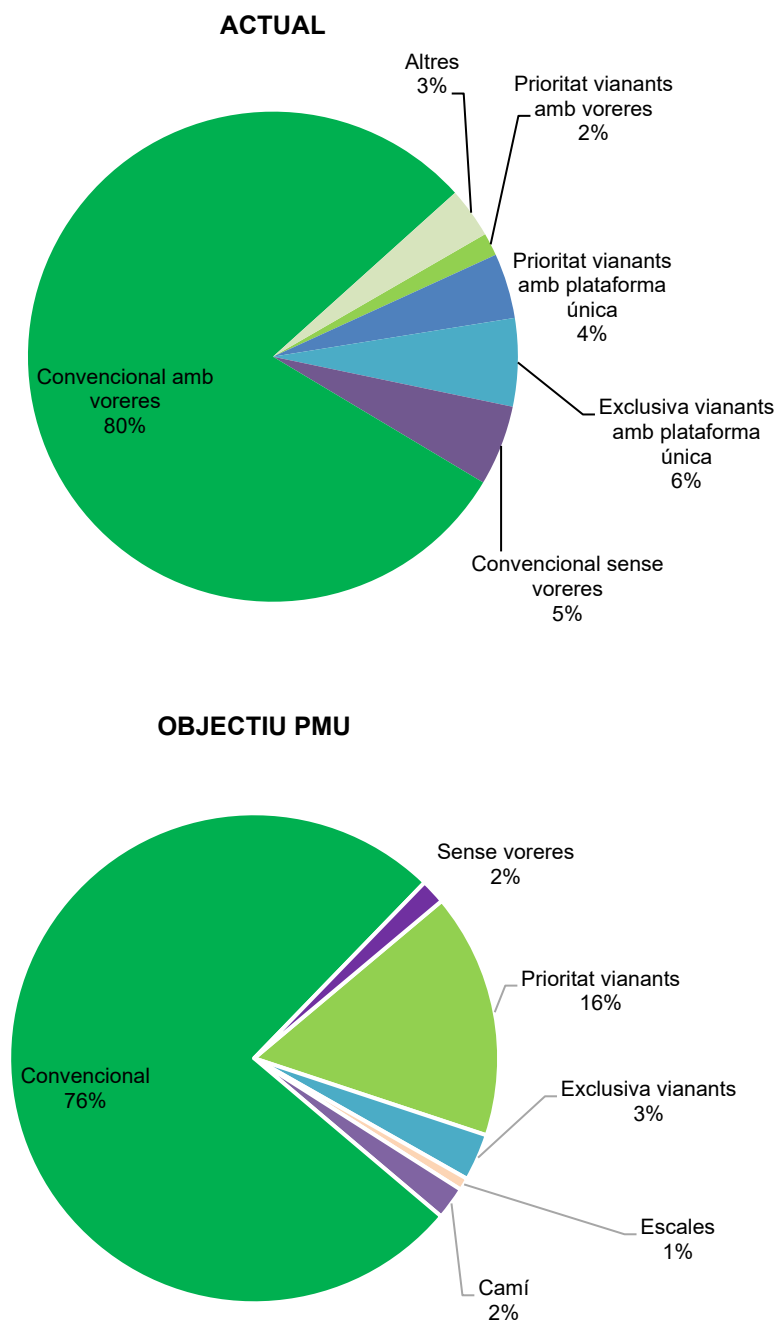


Figura 181. Distribució percentual de la xarxa de vianants segons tipologia de regulació.



A PEU 6. Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants

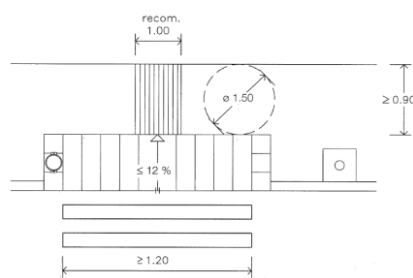
Salou ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment de les persones de tercera edat i/o amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. En el cas dels espais públics existents la data d'entrada en vigor va ser l'1 de gener del 2019.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

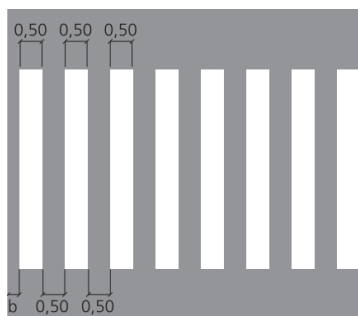
Figura 182.Figura 1.Dimensions recomanades per al gual de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

A l'hora d'implementar nous passos de vianants cal tenir en compte:

- **Ubicació:** Cobrir el recorregut natural dels vianants. En zona urbana es recomana completar les interseccions en "X" amb 4 passos de vianants. És a dir, un pas per a cada ramal.
- **Senyalització horitzontal:** Com a norma general: 5 m (mínim 4 m). En calçades estretes i límit de velocitat ≤ 40 km/h: 2,5 m. b: entre 0 i 50 cm.



- **Senyalització vertical:** Habilitar la senyal S-13 de pas de vianants en tots els passos de vianants de la xarxa principal de vianants.

Figura 183. Senyal informativa S-13 de pas de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

En una primera fase el PMUS contempla el pintat i l'adequació progressiva de passos de vianants de la xarxa principal: implica adaptar 46 passos de vianants actualment no adaptats, l'adequació de 644 passos de vianants actualment practicable i l'estudi de 172 nous passos de vianants que és necessari senyalitzat per garantir la connectivitat dels itineraris. Dins de la zona pacificada no és necessària aquesta mesura, excepte en aquells eixos veïnals que mantindrien una separació entre vorera i calçada, on sí es preveuen. S'ubiquen gràficament en mapa, per a la seva localització. S'ha de prioritzar la realització dels passos de vianants no adaptat per que passin a ser adaptats.

En una segona fase aquesta mesura es fa extensiva a la resta de la xarxa viària no principal, amb l'adaptació de 145 passos de vianants actualment no adaptats, l'adequació de 772 passos de vianants actualment practicable i l'estudi de 259 nous passos de vianants. S'ha de prioritzar la realització dels passos de vianants no adaptat per que passin a ser adaptats.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de fer una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, bicicletes, etc.) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

Figura 184. Localització de passos de vianants a adaptar o senyalitzar, proposta del PMUS: Fase I xarxa principal.

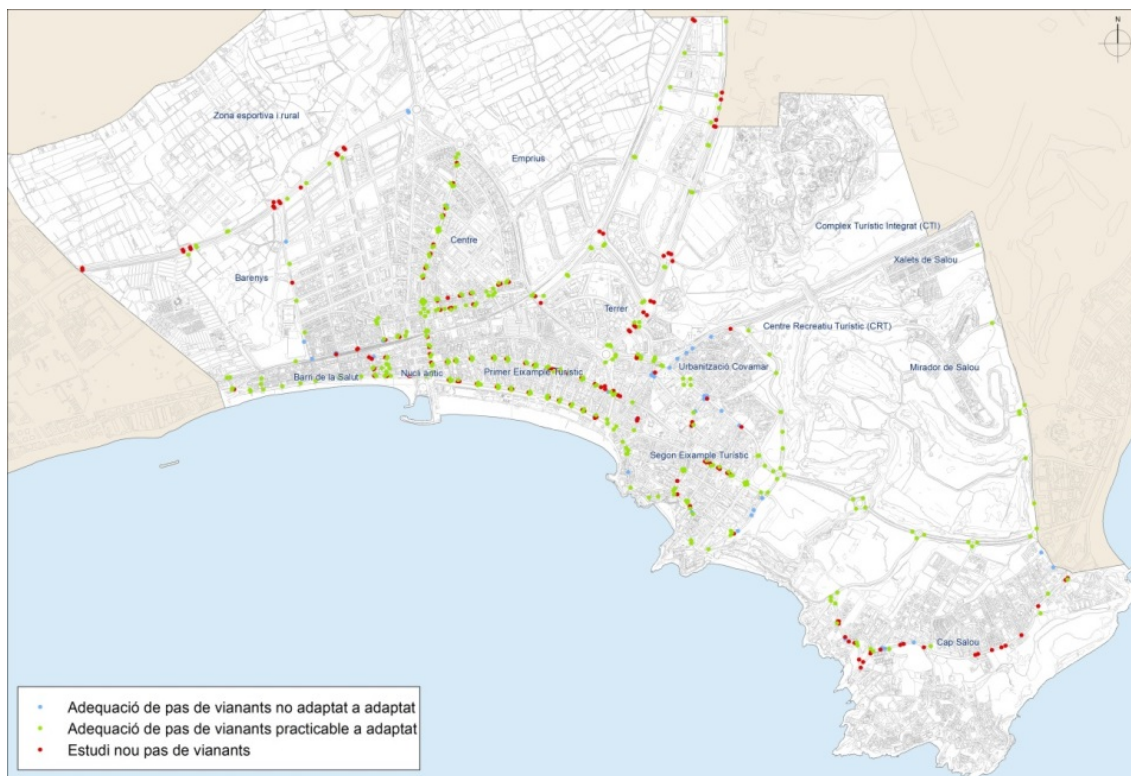
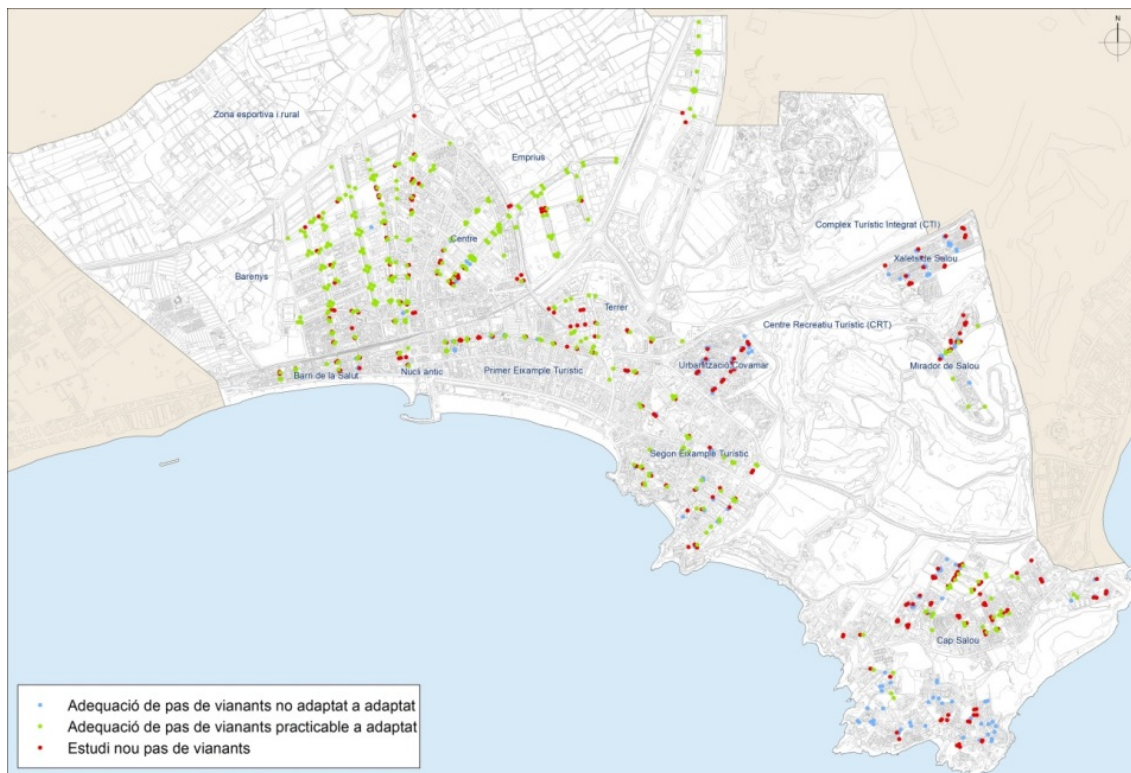


Figura 185. Localització de passos de vianants a adaptar o senyalitzar, proposta del PMUS: Fase II resta de la xarxa.



5.2. Mobilitat en bicicleta

L'objectiu és incrementar la quota modal de desplaçaments en bicicleta diaris als valors de 2018. Per a la tardor passar d'un total de 3.400 desplaçaments diaris en tardor (2,1%) a 4.500 desplaçaments (2,6%). En estiu passar de 7.500 desplaçaments diaris (1,7%) a 10.200 (2,2%).

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dóna prioritat a la bicicleta, així com al transport públic o a l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclistes.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrautilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, als municipis mitjans de Catalunya però, els desplaçaments amb bicicleta representen menys d'un 1%.

Hi ha nombroses raons per les quals una persona opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu marcat, s'ha de garantir una xarxa de bicicletes connectada, amb carrils bicicleta segregats que incentivi l'ús d'aquest mitjà de transport a les persones que es desplacen a Salou. Les accions proposades contemplin mesures per millorar la connectivitat intra e inter municipal.

BICICLETA 1. Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada

El PMUS desenvolupa les alternatives tècnicament viables per a la implantació d'una xarxa bàsica ciclable segregada al municipi.

El recorregut d'aquesta xarxa ha de garantir la connexió amb els municipis veïns de Vila-seca i Cambrils de forma segura, millorar l'accessibilitat entre els barris perifèrics amb el nucli compacte del municipi i als principals nodes d'atracció del municipi com són els equipaments.

La configuració general que es proposa per el nou carril bici serà, sempre que la secció ho permeti, de doble sentit sobre calçada i amb elements de separació física,

per impedir la invasió per part dels vehicles motoritzats. **Criteris de traçat i definició de la xarxa**

- **Connectivitat/continuïtat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, rapidesa i comoditat. Per poder connectar els principals punts d'atracció de desplaçaments i connectar els barris més perifèrics.
- **Jerarquitzaçió viària/delimitació d'àrees pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una visió global del funcionament del trànsit al municipi. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compatir aquest espai. La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

A partir dels itineraris de bicicletes existents, de la jerarquitzaçió viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció del municipi, es defineix la xarxa bàsica de carrils ciclables del municipi.

Figura 186. Xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregats, proposta.

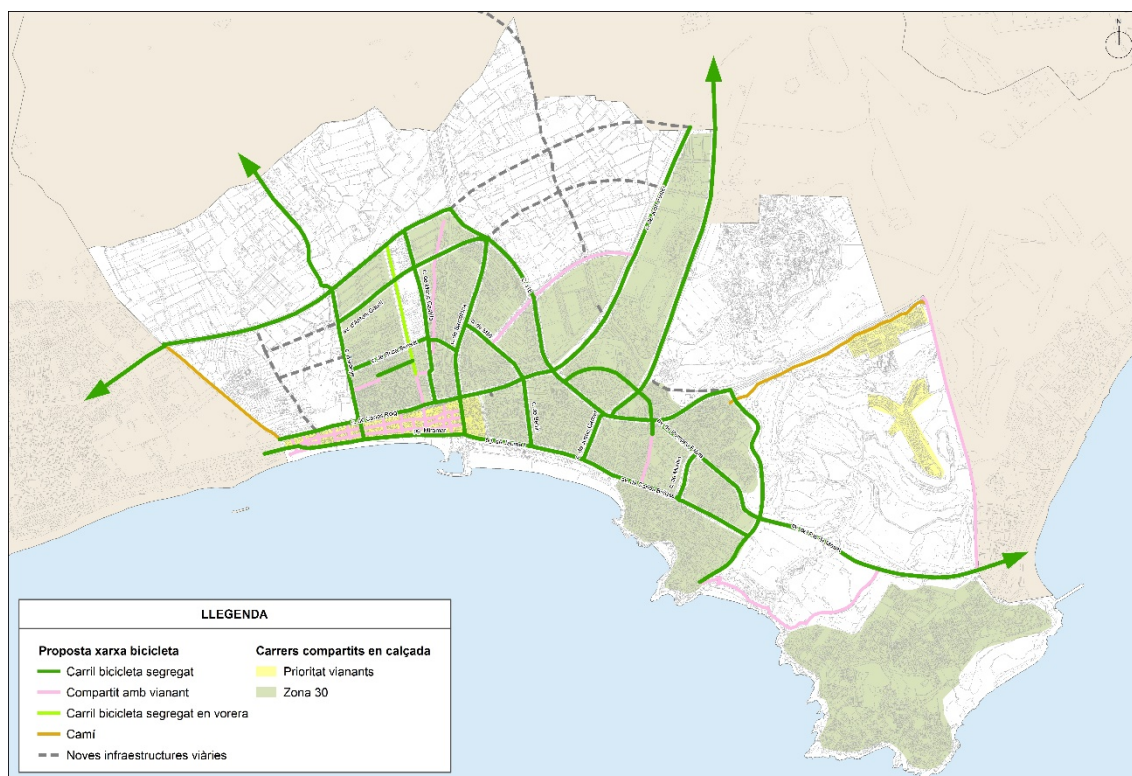


Figura 187.Exemple de secció amb carril bici segregat: Carrer de Barcelona i Carrer d'Antoni Gaudí, seccions 2 i 9.

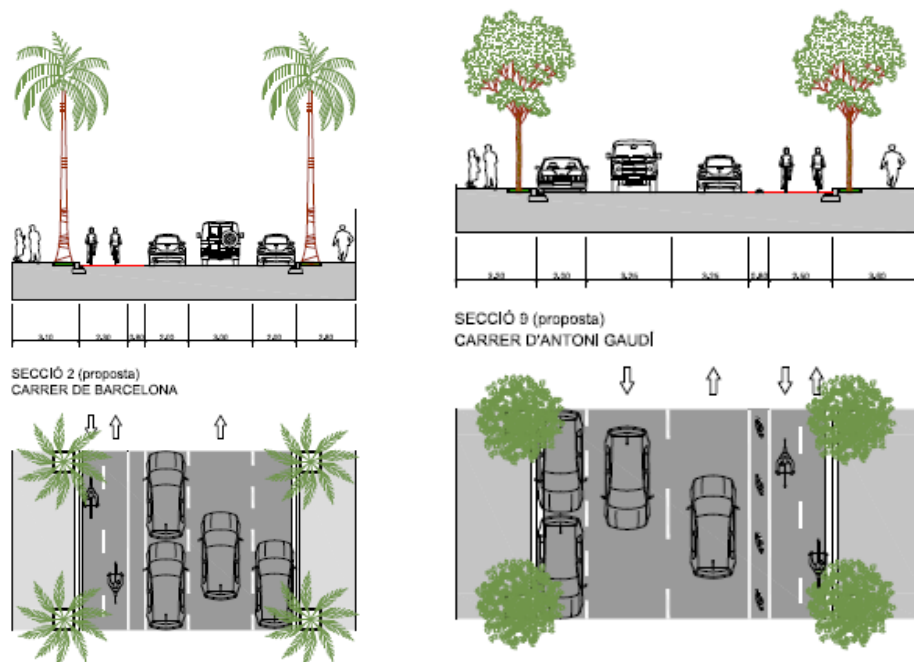


Figura 188.Fotomuntatge amb carril bicicleta: Carrer Barcelona, secció 5.



SECCIÓ 5 (proposta)
CARRER DE BARCELONA

Les vies ciclistes queden definides a la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

70. Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

71. Carril bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.

72. Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.

73. *Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.*

74. *Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.*

75. *Camí pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.*

A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al "Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya" editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

Taula 113. Vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes

VIES CICLISTES INTERURBANES	<p>Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viaria. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes.</p> <p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p>
VIES CICLISTES URBANES	<p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p> <p>Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques vials. Amplada mínima 1,5 m.</p> <p>Carrer zona 30: via no segregada amb limitació a 30 km/h</p> <p>Vorera bici: Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais.</p> <p>Carrer de convivència: via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants.</p>
INTERSECCIONS	<p>Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la caçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues</p>

Els carrils bicis requereixen una amplada mínima d'1 metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

BICICLETA 2. Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30

Les mesures orientades a l'ampliació de la zona per a vianants del nucli antic i del primer i segon eixample turístic crearà **zones pacificades i compartides on serà possible la circulació segura en bicicleta**. Aquestes zones es poden delimitar en horaris per assegurar una bona convivència entre vianants i bicicletes.

A Salou hi ha carrers amb aglomeracions en diferents moments del dia, especialment al estiu. El carrer més representatiu és Carles Buigues, en aquest carrer i carrers amb un gran nombre de desplaçaments a peu en hores punta es pot utilitzar senyalització per millorar la seguretat dels dos mitjans de transport.



Figura 189. Descens de la bicicleta.



Figura 190. Circulació compartida entre vianants i bicicletes.



Figura 191. Exemple de senyalització per indicar el descens de la bicicleta a determinades hores del dia.



Figura 192. Exemple de senyalització per indicar el descens de la bicicleta a determinades hores del dia.

Els carrers compartits amb vianants es poden senyalitzar amb aquests senyals i afegir un comentari de descens en cas d'aglomeracions. Per millorar la seguretat tant de bicicletes com de vianants.

Així mateix aquesta proposta es complementa amb la reducció de la velocitat a 30 quilòmetres/hora a un seguit de carrers del municipi, on la velocitat controlada del vehicle motoritzat permet la cohabitació amb la bicicleta.

Els pendents de la xarxa viària faciliten l'ús d'aquest mitjà de transport. L'aparició de la bicicleta elèctrica també planteja noves possibilitats pels barris amb un pendent accentuat.

Figura 193. Proposta de carrers 20 i 30 km/h, amb cohabitació de la bicicleta

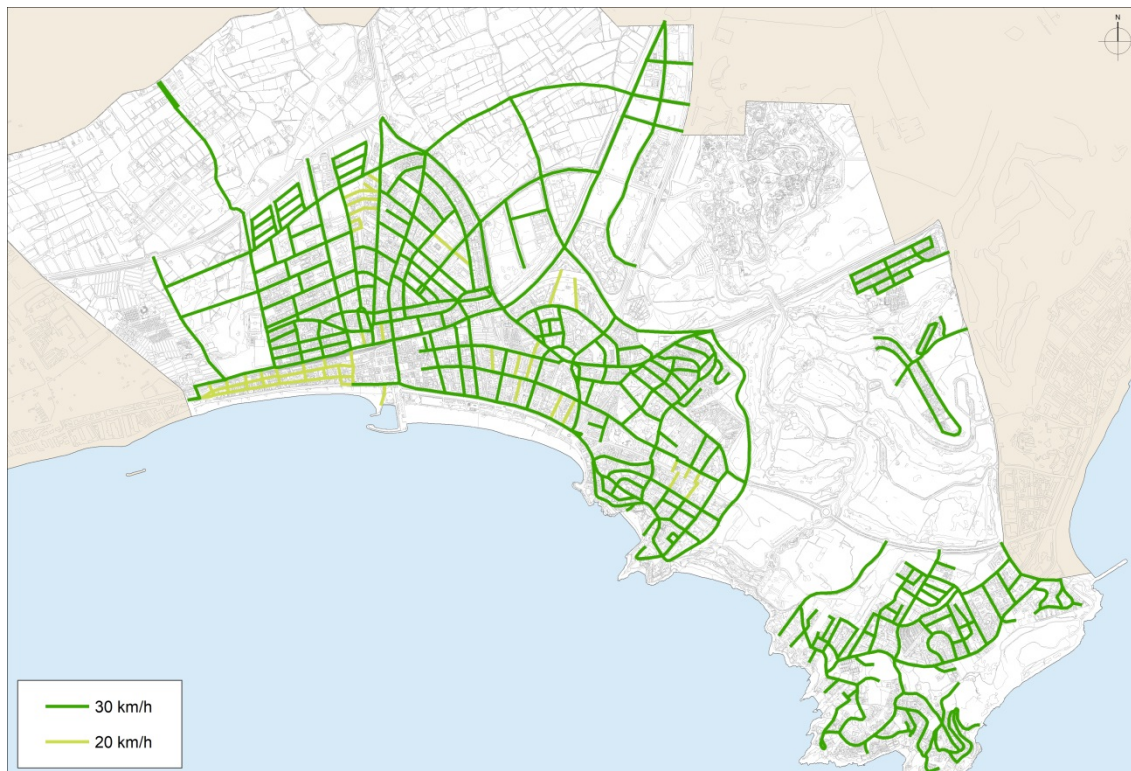
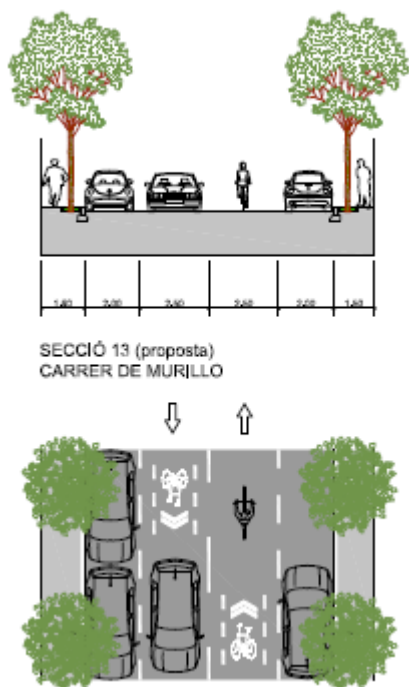


Figura 194. Exemple de secció de carrers 30: Carrer de Murillo, secció 13.



BICICLETA 3. Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera

Actualment la xarxa ciclable del municipi es troba principalment sobre la vorera. La creació d'una xarxa ciclable segregada contemplada permetrà l'eliminació progressiva dels carrils bicicleta a la vorera. Aquesta xarxa s'ajusta a la xarxa primària de la jerarquia viària per millorar el transit de bicicletes en aquest carrers.

BICICLETA 4. Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta és la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments. Els aparcaments de bicicleta s'han de garantir en els principals equipaments i en proximitat de les parades de transport públic interurbà. Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta a Salou encara pot desenvolupar-se i cal considerar-lo com a una actuació prioritària.

La necessitat d'aparcament comença al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal potenciar que als edificis d'habitatges o en llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes, i sigui possible prevenir-ne el robatori. Es proposa estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes.

En destí és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció del municipi que encara no compten amb aquest servei (centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals...).

Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Es detecta que, especialment als mesos estivals, quan s'incrementa l'ús d'aquest mitjà de transport les places d'aparcament per bicicletes que disposa el municipi no cobreix la demanda en alguns punts de la ciutat. És el cas de la zona de platja, que té un gran transit de bicicletes i es detecta una mancança d'aparcament que cal completar.

La proposta inclou 27 nous punts d'aparcament, que representen un mínim de 161 noves places d'aparcament per a bicicletes, ampliable segons la demanda que es detecti. Sumat als aparcaments existents s'assolirà un total de 69 punts d'aparcament, amb 466 places totals.

A més s'ha de vetllar perquè els nous projectes urbanístics comptin amb la instal·lació d'aparcament per bicicletes, d'acord amb les ràtios establertes normativament.

BICICLETA 5. Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca

A la sessió participativa de la diagnosi va sorgir la proposta d'incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca. D'aquesta manera

millorar la connexió entre els municipis en mitjans més sostenibles. El Pla de mobilitat urbana del municipi de Cambrils té com a proposta impulsar un sistema de bicicletes públiques.

La marca Costa Daurada pot ser la impulsora per facilitar la creació d'aquest mitjà de transport intermunicipal.

L'objectiu d'incentivar l'ús de mitjans de transport més sostenibles fent més visible aquest mitjà especialment per als treballadors i turistes.

BICICLETA 6. Mesures de prevenció de robatoris

Registre i marcatge de bicicletes

Aquesta és una mesura dissuasiva davant els robatoris, a més de facilitar la identificació i recuperació del vehicle. Permet garantir un sistema segur per a una part important dels usuaris d'aquest mitjà de transport al municipi.

Consisteix en un registre voluntari de la bicicleta a una base de dades de l'ajuntament que relaciona la bicicleta amb el seu propietari. Es pot realitzar via telemàtica o al mateix ajuntament. Aquesta acció s'hauria d'acompanyar amb el marcatge de la bicicleta amb algun número que la identificaria.

Per als turistes que viatgen amb les seves bicicletes es pot contemplar el registre i marcatge als allotjaments. Realitzant una base de dades de turistes amb bicicletes de registre voluntari on els turistes estén duran l'estada al municipi de Salou. Aquesta base de dades s'ha d'acompanyar amb el marcatge de la bicicleta per poder associar-la a la base de dades de turistes.

Crear places d'aparcament segures

Un element de seguretat addicional és l'estacionament segur. Aquesta mesura es pot instaurar als edificis d'ús residencial i especialment al d'ús turístic, així com en els equipaments del municipi.

Poden ser espais tancats als equipaments, on s'ha de demanar clau per deixar la bicicleta, o zones d'aparcament per a bicicletes a aparcaments subterranis.

També cal assegurar un aparcament de bicicletes segur als punts de connexió intermodal, com serà la nova estació intermodal de Salou - Port Aventura.

BICICLETA 7. Incentivar l'ús de la bicicleta

Fomentar l'adequació del transport públic per l'accés de la bicicleta

Els recorreguts de mitjana i llarga distància són els que major impacte mediambiental tenen. L'adequació dels mitjans de transport públics, especialment els interurbans, per permetre el transport de bicicletes és una mesura important per al transvasament d'usuaris a desplaçaments multimodals.

Fomentar l'ús diari de la bicicleta

L'adequació de la xarxa bicicleta amb les mesures anteriorment anomenades, serà un impuls per incentivar l'ús d'aquest mitjà de transport al municipi.

Per aconseguir un increment de l'ús de la bicicleta s'ha de realitzar una bona difusió dels beneficis que comporta aquest mitjà de transport a la salut de les persones i del municipi.

Facilitar l'ús de la bicicleta als desplaçaments diaris multimodals pot incrementar l'ús d'aquest mitjà, a més d'incrementar el nombre d'aparcaments i que siguin segurs.

A més d'adequar la xarxa urbana per fomentar l'ús de la bicicleta, és convenient realitzar sessions informatives de promoció de la bicicleta i difusió a través dels canals que tingui abast l'ajuntament. Es pot realitzar cada any un acte de promoció de la bicicleta on poden participar els diferents centres educatius.

5.3. Mobilitat en transport públic

L'objectiu pel mode de transport públic és incrementar els desplaçaments totals en Transport públic passant de 5.500 desplaçaments diaris en tardor (3,4%) a 7.900 (4,6%). A l'estiu passar de 32.800 (7,7%) a 51.000 (11,1%).

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per tal d'assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d'una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s'ha d'augmentar l'atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents:

Mobilitat en transport col·lectiu urbà

- Creació d'un transport urbà que connecti les zones més allunyades.
- Estudiar la possibilitat d'establir un bus llançadora entre el centre de Salou i les estacions ferroviàries de la futura estació Salou – Port Aventura i Vila-seca.
- Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives

Mobilitat en transport col·lectiu urbà i interurbà, i la intermodalitat

- Millorar la informació a l'usuari del transport públic interurbà
- Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies

Si bé Salou comptava originalment amb dues estacions de ferrocarril: Salou i Port-Aventura (amb uns 700.000 viatgers/any), aquesta situació es modifica pel el desmantellament de les vies i l'eliminació de l'estació de Salou.

L'actual concessió del servei d'autobús urbà dificulta la gestió de les línies que passen pel municipi.

La creació d'un servei de transport públic urbà titularitat de l'Ajuntament de Salou hauria de ser compatible amb la vigència fins a l'any 2028 de l'actual marc concessional del transport públic interurbà, la titularitat del qual correspon a la Generalitat de Catalunya. En el cas particular de Salou, les parades, itineraris i horaris tenen una naturalesa de caràcter eminentment urbà, i en conseqüència poden erigir-se en un obstacle per a la viabilitat econòmica d'un servei urbà amb titularitat de l'ajuntament, o entrar en conflicte legal amb les concessions vigents.

Dins dels tempos del PMUS s'ha de començar a treballar per plantejar el futur de la mobilitat urbana en transport públic al municipi.

SISTEMA FERROVIARI 1. Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal

El desmantellament de les vies de Renfe entre l'Hospitalet de l'infant i Salou, suposa l'eliminació de l'estació de Salou situada al centre del municipi. L'estació de Port-Aventura es mantindrà al municipi. Actualment rep 250.000 viatgers a l'any.

És necessari gestionar la mobilitat associada a l'estació, per evitar el transvasament cap a transport privat motoritzat. Per aquest motiu, s'ha de treballar la connexió amb la nova estació de Salou - Port Aventura i la connexió amb Vila-seca.

Per mantenir la connexió dels usuaris de tren, de la futura estació de Salou – Port Aventura, amb el centre del municipi s'ha proposat la implantació d'un itinerari d'autobús urbà de connexió. Connectant el centre del municipi en primer lloc amb l'estació de Salou – Port Aventura i després amb l'estació de Vila-seca, per poder garantir el desplaçament dels usuaris.

Seràn necessàries accions complementàries per evitar el transvasament cap a modes motoritzats.

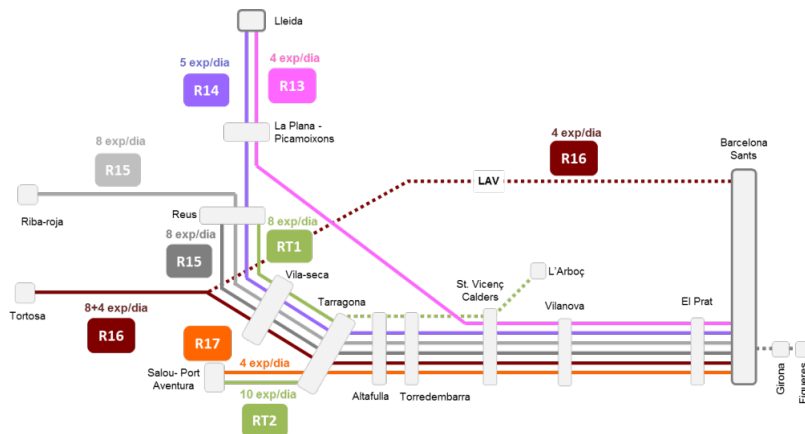
L'actual traçat de la via ferroviària trenca el municipi en dos, i el desmantellament de les vies ferroviàries ha de permetre una millor permeabilitat al municipi. Però en cap cas s'ha d'oblidar els usuaris actuals de les línies de Salou i s'ha de buscar alternatives per aquests usuaris.

L'eliminació de l'actual estació de Salou fa necessari que la nova estació de Salou Port Aventura, situada en una posició perifèrica respecte a les zones residencials, es transformi en una infraestructura intermodal amb altres mitjans de transport.

L'objectiu ha de ser que passi a funcionar com punt d'intercanvi entre diferents mitjans de transport. Aquesta estació tindrà connexió amb la xarxa de vianants, la xarxa de bicicletes de carril bici segregat, aparcament segur de bicicletes, connexió amb autobús interurbà i la línia de bus llançadora, aparcament de llarga durada i aparcament park&ride.

Els intercanviadors són infraestructures específiques construïdes per a facilitar el transbordament dels diferents modes de transport. Aquestes infraestructures poden tenir un impacte positiu en el temps de viatge sempre que la xarxa ho permeti. S'ha de vetllar perquè l'oferta coincideixi entre els diferents mitjans de transport, amb la coordinació de les expedicions.

Figura 195. Futures expedicions en la futura xarxa ferroviària.



A escala intermunicipal està prevista la realització d'una xarxa tram-tren, per unir els municipis del camp de Tarragona amb els principals punts de transport ferroviari intermodal.

Es preveu que aquest servei es realitzi en l'itinerari on actualment es troba la línia ferroviària al municipi de Salou.

Figura 196. Futura connexió del tram-tren.



La coordinació horària de les diverses alternatives de transport públic seran un pilar bàsic de l'èxit d'aquest punt intermodal.

AUTOBÚS 1. Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou

EL PMUS contempla la creació d'una xarxa de bus urbà, que millori els desplaçaments urbans del municipi i permeti el transvasament des dels vehicles motoritzats privats. El POUM de Salou ja planteja aquest servei al municipi. A la sessió de la diagnosi participada ja es va parlar sobre millorar la connectivitat amb els barris més perifèrics a transport públic. Aquesta mesura permetrà millorar l'accessibilitat dels barris més perifèrics.

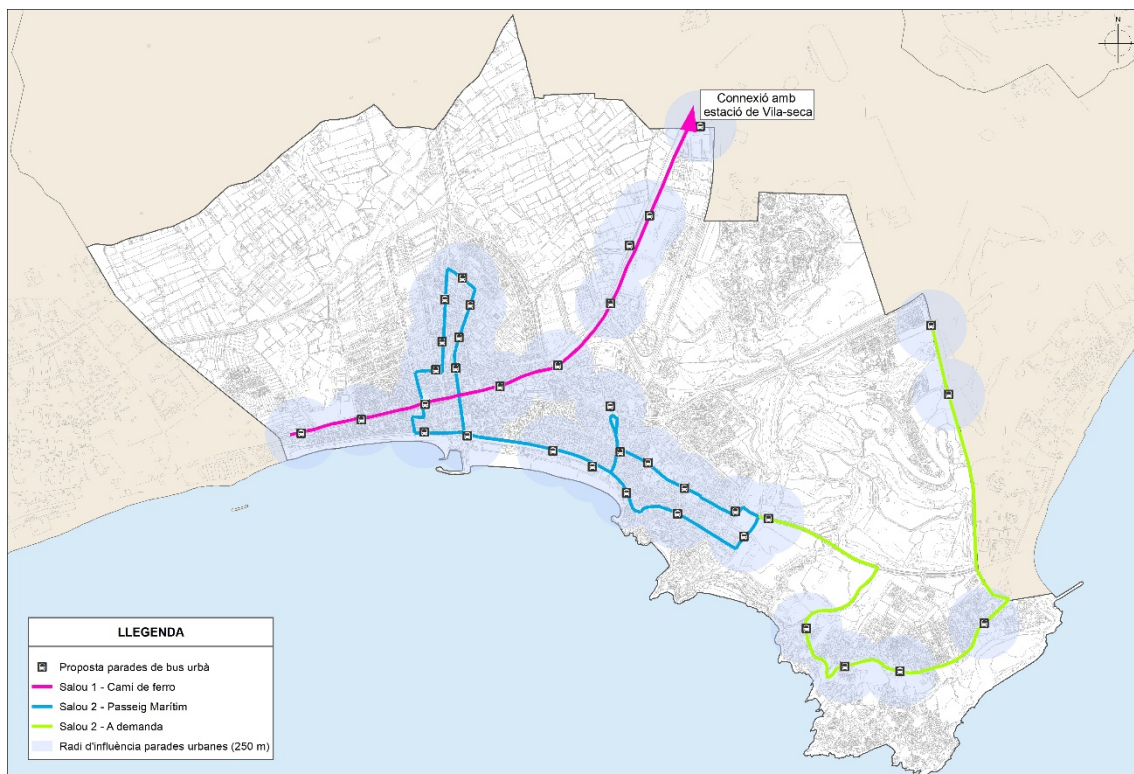
En cas que l'Ajuntament decidís posar en funcionament el servei urbà en el període de vigència de les concessions del transport interurbà, caldrà respectar el marc legal establert per l'article 109 del Reglament de la Llei 12/1987 de regulació del transport de viatgers per carretera. Una possible alternativa seria incorporar el nou servei urbà a una de les concessions vigents en l'actualitat.

Es proposa la creació de dues línies:

- **Camí de ferro:** Línia llançadora que supleixi el recorregut que ara realitza el tren, entre les estacions de Port Aventura i Salou, a disposar mentre no existeixi el tren-tramvia de Camp de Tarragona, que realitzarà aquesta connexió quan s'executi. Aquesta línia realitzaria un recorregut de 6,5 quilòmetres d'anada i tornada.
- **Passeig marítim:** Línia amb recorregut que uneix la zona d'equipaments del barri de Salou centre i Barenys amb els barris més allunyats d'aquests (primer i segon eixample turístic). El recorregut d'aquesta línia seria de 6,8 quilòmetres.
- Per millorar els barris que es troben fora de la zona compactada (**Xaletes de Salou, Mirador de Salou i Cap Salou**) es proposa un recorregut a demanda, connectada a la línia de passeig marítim, en hores puntes. El recorregut d'aquesta línia seria de 5,6 quilòmetres, a demanda. Caldria plantejar-se però, si la zona de Cap Salou durant la temporada alta turística pot tenir una demanda prou potent com per tenir una línia amb expedicions regulars.

La proposta preveu un total de 35 punts de parada per les línies urbanes.

Figura 197. Proposta de línies d'autobús urbà.



AUTOBÚS 2. Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes

Durant la diagnosi tècnica del PMUS s'han recollit les disfuncions actuals del sistema d'autobús interurbà. Actualment al municipi hi ha un excés de punts de parada que no estan clars, no són accessibles i amb manca d'informació. Per altra banda, hi ha superposició de les línies i un pas excessiu de línies interurbanes per centre del municipi.

La insatisfacció observada respecte a aquest servei per part dels usuaris s'ha reflectit a la participació del Pla.

Per millorar el servei d'autobús interurbà es proposa el pas de les línies interurbanes per uns carrers concrets del municipi per assegurar tant els nivells de servei com reduir el pas de grans autobusos pel centre del municipi.

El redisseny dels recorreguts i parades del transport interurbà no és competència de l'Ajuntament de Salou, sinó del seu titular, la Generalitat de Catalunya. Per tant, caldria tractar aquest tema amb el titular del servei, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment.

Per millorar el servei es proposen diferents punts d'interconnexió entre els serveis urbans i interurbans. Els principals punts d'interconnexió són:

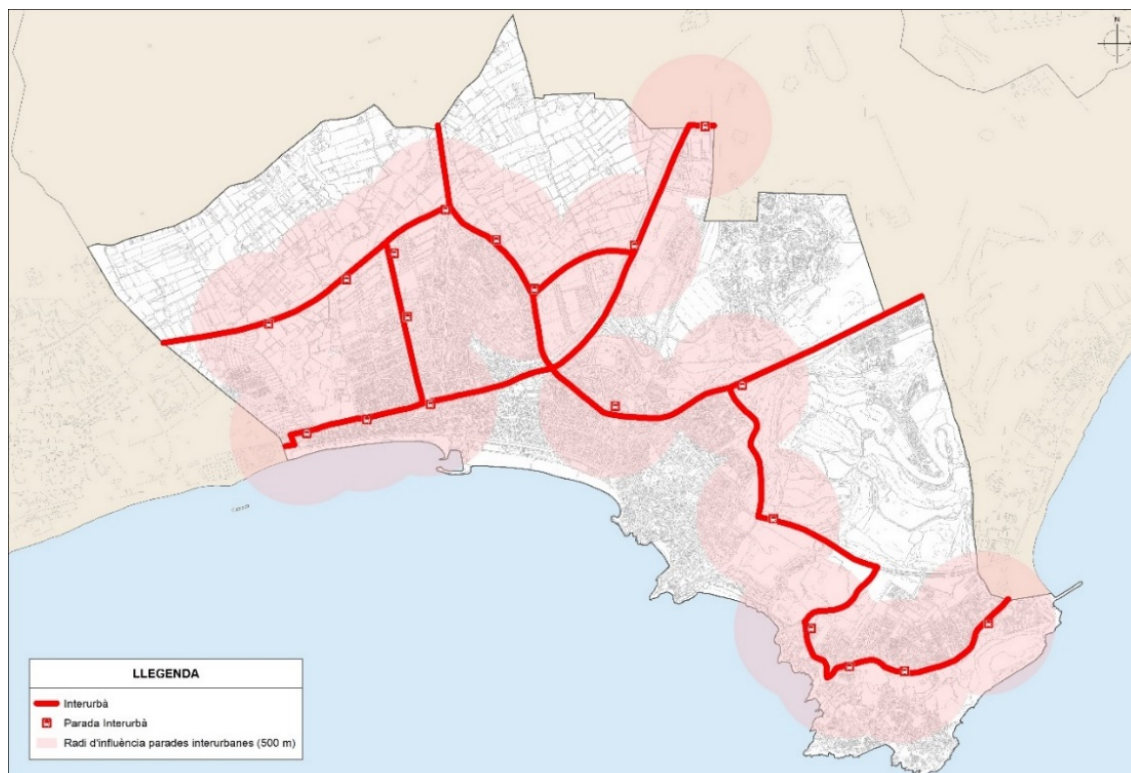
- en la nova estació intermodal de Salou - Port Aventura,
- altre on ara hi ha l'estació de Salou, al futur eix cívic,
- al c. Torremolinos amb av. Del Pla de Maset,
- i la plaça Europa.

Es proposa un total de 19 parades interurbanes a diferents punts del municipi per millorar la interconnexió municipal. A més s'han d'eliminar totes les parades que no realitzant el servei.

Aquesta mesura està condicionada a l'existència de línies urbanes que connecti els diferents punts del municipi amb aquestes dues estacions.

L'objectiu és reduir el nombre d'autobusos per centre del municipi i millorar la connexió tan interna com amb altres municipis.

Figura 198. Proposta de recorreguts i parades de les línies d'autobús interurbà a Salou.



AUTOBÚS 3. Estació intermodal de Salou – Port Aventura

L'eliminació de l'actual estació de Salou fa necessari que la nova estació de Salou Port Aventura, situada en una posició perifèrica respecte a les zones residencials, es transformi en una infraestructura intermodal amb altres mitjans de transport.

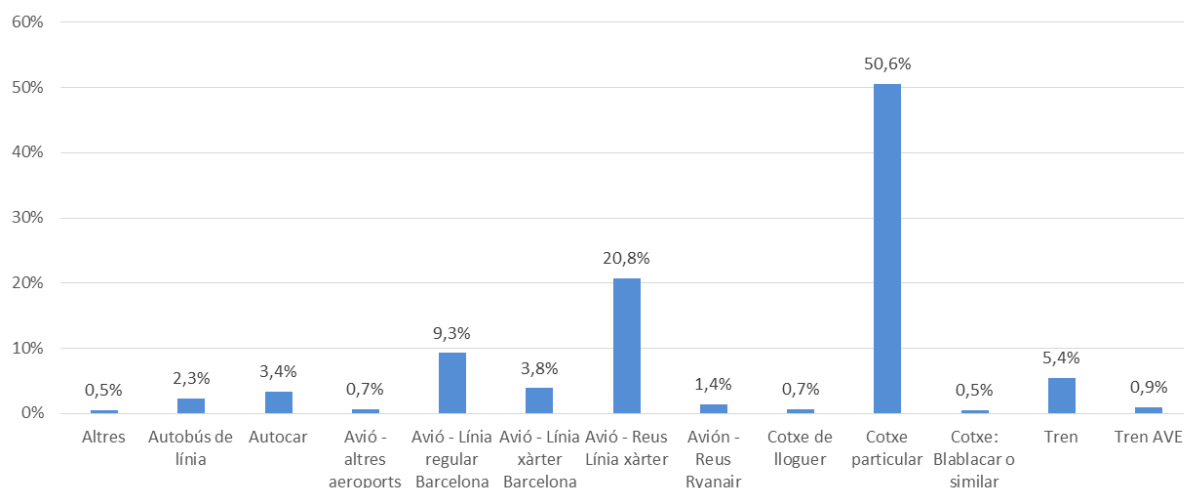
L'objectiu ha de ser que passi a funcionar com punt d'intercanvi entre diferents mitjans de transport. Aquesta estació tindrà connexió amb la xarxa de vianants, la xarxa de bicicletes de carril bici segregat, aparcament segur de bicicletes, connexió amb autobús interurbà i la línia de bus llançadora, aparcament de llarga durada i aparcament park&ride.

Els intercanviadors són infraestructures específiques construïdes per a facilitar el transbordament dels diferents modes de transport. Aquestes infraestructures poden tenir un impacte positiu en el temps de viatge sempre que la xarxa ho permeti. S'ha de vetllar perquè l'oferta coincideixi entre els diferents mitjans de transport, amb la coordinació de les expedicions.

Salou rep un gran nombre de turistes que arriben a Salou en autobús. Aquest punt continuarà un gran nombre de desplaçaments que s'ha de tenir cura alhora gestionar-los.

Tot i que la competència correspon a la Generalitat de Catalunya, es podria tractar amb la titularitat dels serveis l'avaluació de l'impacte de la supressió de l'estació ferroviària del carrer Barcelona sobre la mobilitat interurbana, i les seves quotes modals.

Figura 199. Mitjà de transport utilitzat per arribar a Salou dels turistes enquestats, 2018



Font: Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou.

AUTOBÚS 4. Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles

Per treballar per una mobilitat sostenible cal promoure l'ús de vehicles de transport públic elèctrics, sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i el consum energètic de la flota d'autobusos urbans i interurbans, millorant així la qualitat de l'aire del Salou.

Comparacions entre l'autobús elèctric i l'autobús de motor:

1. Rendiment i aplicació

El preu de l'autobús elèctric és molt més alt que el de l'autobús de motor, a causa que els vehicles elèctrics necessiten un gran capital d'inversió inicial. L'autobús elèctric requereix menys despeses de manteniment això acompanyat de la seva llarga vida útil, permet que els gats de manteniment siguin inferiors que els d'un autobús de motor.

2. Zero pol·lució i zero soroll

L'autobús elèctric produeix zero contaminació en el medi ambient, la qual cosa fa d'aquest un vehicle ecològic. L'autobús de motor genera gasos d'escapament mentre està en funcionament. Com és sabut per tots, les partícules de CO, HC, NOX i altres contaminants produïts pels vehicles de motor poden accelerar el procés de formació de pluges àcides, boirina àcida i smog fotoquímic. L'autobús elèctric també genera menys soroll que els vehicles de motor.

3. Estalvi d'energia i alta eficiència

La investigació sobre l'autobús elèctric ens ha mostrat que l'eficiència elèctrica d'aquest vehicle és superior a la del vehicle de motor. L'autobús elèctric no consumeix electricitat quan aquesta detingut. Durant el procés de frenat el motor elèctric del vehicle pot convertir automàticament per a treballar

com a generador, per realitzar el reciclatge de l'energia durant la frenada i la desacceleració.

4. Estructura simple i un manteniment de forma convenient

Comparat amb un vehicle de motor, l'autobús es caracteritza per tenir una simple estructura, utilitzant menys parts i necessitant menys manteniment. Quan s'usa el motor d'inducció AC, el motor elèctric de l'autobús no requereix de manteniment. El més important és que és un vehicle molt fàcil de manejar.

En aquests nous vehicles es demana valorar les possibles mesures per millorar el confort climàtic en el transport públic: optimitzar l'eficiència de l'aire condicionat al parc mòbil i les instal·lacions; instal·lar vidres amb control solar i pintar el sostre dels vehicles de blanc. Aquestes mesures estan orientades a l'adaptació al canvi climàtic.

AUTOBÚS 5. Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús

La potenciació del transport públic inclou la millora de les parades d'autobús i de ferrocarrils, així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit, es detectaven a la diagnosi parades que no disposen de marquesina o banc d'espera, en alguns casos perquè les voreres són estretes i no podrien acollir un element de mobiliari sense quedar inaccessibles. Altres mostraven problemes d'accessibilitat a la vorera circumdant a la parada, que en dificulta l'accés: a vegades degut a voreres estretes o amb disfuncions com la presència de mobiliari urbà (entre ells, fitons) dins de la zona d'embarcament (zona de parada).

El redisseny dels recorreguts i parades del transport interurbà no és competència de l'Ajuntament de Salou, sinó del seu titular, la Generalitat de Catalunya. Per tant, caldria tractar aquest tema amb el titular del servei, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment.

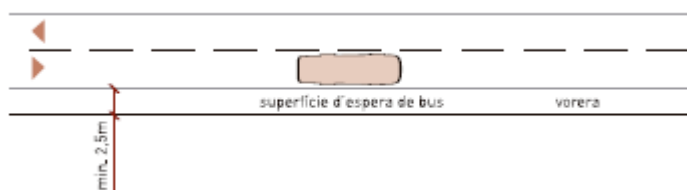
Les noves propostes orientades cap a la millora del servei de transport públic inclouen una nova disposició de les parades d'autobús. Tant per les parades que no canviaran la seva ubicació com les noves parades han d'incloure:

- S'ha d'ubicar propera a interseccions per augmentar el radi de cobertura.
- Alineacions rectes.
- Garantir una accessibilitat segura, confortable i ràpida al vehicle.
- Itineraris accessibles.
- S'estudiarà en cada cas la possibilitat de garantir que les parades de bus contemplin espai suficient per facilitar les tasques de càrrega i descàrrega de bicicletes i altres VMP en els busos.

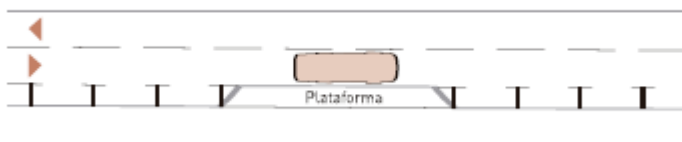
Parades en carril de circulació, suposen unes avantatges:

- Els vehicles s'aturen darrera d'autobusos, evitant dificultats a l'hora de reincorporar-se.
- L'autobús no ha de fer cap maniobra d'entrada ni de sortida. Millorant l'accessibilitat de les persones al vehicle.
- Mesura de mobilitat sostenible, ja que afavoreix el transport públic davant el transport privat.

Figura 200. Esquema d'una parada de bus en el carril de circulació.



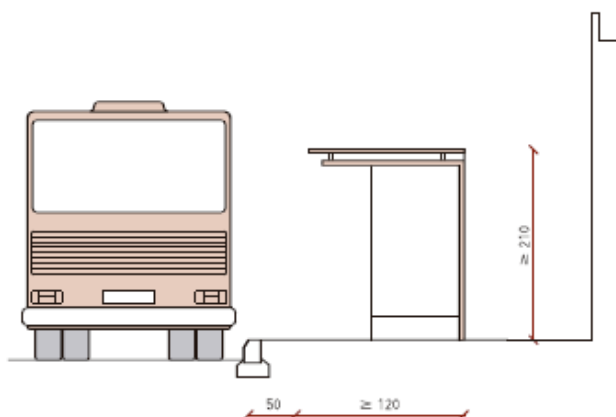
Esquema d'una parada de bus en el carril de circulació amb plataforma.



Equipament de les parades:

- Suport amb la informació sobre tarifes, horaris i recorreguts de les línies. Aquesta informació ha d'estar unificada per que sigui més fàcil d'entendre pels usuaris.
- Si l'amplada de la vorera o permet, instal·lació de marquesina per facilitar la protecció de usuaris d'avant situacions climatològiques adverses i millorar el confort. Seients, enllumenat, paperera, plànol de la xarxa.
- Si l'amplada de la vorera no permet l'instancio de marquesina, a de haver pal i si es possible banc.
- Si la parada esta en un apartador es pot instal·lar un polsar que informi als conductors de que hi ha una persona esperant a la parada.
- Per fer front als impactes de fenòmens meteorològics extrems, es recomanable estudiar la millor manera de protegir les parades i estacions exposades a la radiació solar directa.

Figura 201. Ubicació i gàlib de les marquesines.



AUTOBÚS 6. Configuració de carril bus-VAO

Al pdM del Camp de Tarragona es contempla la creació de carrils bus-VAO on el volum de trànsit de transport públic justifiqui la seva creació. Especialment en estacions d'autobusos o els principals llocs generadors de mobilitat.

Para el municipi de Salou es recomana la ubicació de carrils bus-VAO a:

- Connexió amb cambrils per TV3147
- Connexió des de Plaça Europa fins a l'inici del Vial de Cavet.

La proposta anteriorment contempla, la pacificació del passeig Miramar, que correspon amb la connexió amb Cambrils TV3147, aquest carrer no contempla el pas de transport públic. Per aquest motiu en aquesta connexió no es realitza la proposta de carril bus-VAO.

Es proposa estudiar aquestes connexions:

- La connexió pel vial de cavet amb la nova estació intermodal de Salou-Port Aventura per la C-31b.
- L'accés des de Tarragona per la C-31b
- L'accés des de Reus per la C-14

El volum d'autobusos que circulen a l'estiu a Salou fa necessari que tinguin una bona connexió amb la nova estació de Salou – Port Aventura.

TAXI 1. Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles

Incentivar el canvi a mitjans de transport més eficient facilitant, per part del municipi, punts de recàrrega exclusius per a taxis a diferents parades de taxi del municipi. Oferir recàrregues gratuïtes als taxis amb llicència al municipi de Salou.

Facilitar un distintiu (a part del proporcionat per la DGT) per identificar els vehicles de baixes emissions. D'aquesta manera s'impulsa l'ús de vehicles sostenibles des dels mateixos usuaris del servei.

TAXI 2. Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat

L'ús d'internet ha millorat l'accés a la informació. D'aquesta manera des del PMU s'ha d'impulsar un ús eficient d'aquesta tecnologia, per millorar l'accés a la informació que tenen els usuaris.

Actualment el servei de Taxi de Salou està adherit a l'APP Taxiclick. La unió a una APP de mòbil d'aquesta tipologia pot millorar l'accés a la informació per als usuaris i facilitar la gestió als taxistes.

Per incentivar l'ús d'aquesta aplicació es pot realitzar una major publicitat en les parades de taxi.

TP 1. Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic

El municipi de Salou té una gran concentració de mobilitat en uns períodes de temps molt concrets, a causa del desplaçament de turistes. És convenient realitzar un pla específic per realitzar una gestió més eficient dels recursos dels centres generadors de mobilitat turística. Per altra banda, aquest punt que generen desplaçaments de turistes també són punts on troben un gran nombre de treballadors de temporada.

Un dels temes que s'ha de contemplar a l'hora de realitzar aquest pla de mobilitat turístic és estudiar la normativa vigent dels serveis discrecionals d'autobusos. Un dels objectius és determinar on es realitza l'encotxament i desencotxament d'autocars discrecionals en els equipaments turístics, especialment en hotels, per gestionar aquesta mobilitat.

La informació facilitada sobre la mobilitat als turistes, és una peça clau per assegurar uns desplaçaments més sostenibles. Per generar una millor informació a aquestes persones que és desplaçant al municipi es proposa:

- **Millorar la informació de la pàgina web:** www.visitsalou.eu. Actualment hi ha el nombre de telèfon de les diferents operadores de transport però hi ha una mancança d'ubicació de parades, recorreguts, horaris, transports més sostenibles, entre altres, que pot ser de molt interès per als turistes.
- **Accés a la informació des dels allotjaments.** Facilitar des del patronat de turisme tríptics amb tota la informació de com desplaçar-se per Salou. En tots els mitjans de transports, amb la normativa i informació de bones pràctiques.

La diagnosi demostra que els desplaçaments dels turistes són més sostenibles, s'ha de mantenir aquestes dades i millorar-les.

TP 2. Millorar la informació a l'usuari del transport públic

Per millorar la competitivitat del transport públic cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries per als usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

A les parades de Salou actualment hi ha manca d'informació per als usuaris. Una solució podria ser la incorporació del servei de transport públic a una APP de mobilitat.

La adhesió de la informació a *Google maps* és una manera d'arribar al major nombre de persones possibles, ja que es una plataforma utilitzada per usuaris de tot el món. La informació es pot agregar a *Google Maps* des de *Google Transit*. Les empreses de transport públic són les encarregades d'afegir la informació. Per poder afegir aquesta informació han de complir amb uns requisits previs, veure aquest enllaç web: <https://support.google.com/transitpartners/answer/1111481?hl=es>

Altre exemple és l'APP de mobilitat *moovit*, la seva pagina web on explica com funciona es aquesta: <https://www.company.moovit.com/es> esta APP es troba a nivell mundial, per aquest motiu pot facilitar que els turistes tinguin l'APP i la utilitzin al seu municipi habitual.

Realitzar aquesta acció milloraria la satisfacció del usuari amb el servei i a la vegada incrementaria el nombre de persones que utilitzarien el servei de transport públic.

TP 3. Coordinació de la intermodalitat

L'administració pública ha de vetllar per la coordinació dels diferents mitjans de transport per facilitar una millor intermodalitat entre ells. Aquesta acció és primordial als punts que actuen com a intercanviador de mobilitat.

5.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

L'objectiu per la mobilitat en vehicle privat motoritzat és reduir un 4,7% del total de desplaçaments. Reduint un 25,5% dels desplaçaments interns. Passant de 22.174 desplaçaments interns a la tardor (27,2% de la quota modal interna) a 16.500 (18,6%). A l'estiu passarà de 41.000 desplaçaments interns (15,6%) a 16.600 (5,9%).

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps, la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat, a banda de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius al municipi de Salou.

Xarxa bàsica de circulació

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil, ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos - nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota Salou d'una nova jerarquització de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquització és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

VEHICLE PRIVAT 1. Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluïda possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al vianant i al ciclista. La jerarquització viària persegueix aquests objectius, per tant es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn.
- **Xarxa primària:** configura el suport pels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns).
- **Xarxa secundària:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones dels barris.
- **Xarxa veïnal:** Són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.
- **Xarxa compartida:** són carrers que permeten el final o inici del trajecte als veïns del carrer, amb una reducció de la velocitat i un increment del protagonisme del vianant.
- **Xarxa de vianants:** Són les illes de vianants, formades per places, paviments únics i altres tipus d'infraestructura on el vianant és el protagonista.

El disseny de la **xarxa primària** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, i amb passos de vianants.
- No es recomana l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels elements definidors de l'espai públic.

La **xarxa secundària** té la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors de Salou. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacífics amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) té la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacífics amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa compartida** entre els vianants, les bicicletes i els vehicles d'accés a guals. Són carrers propers a llocs amb un gran nombre de desplaçaments diaris en diferents mitjans de transport al municipi. Acció desenvolupada al apartat de mobilitat a peu.

- Potenciar el sentit únic.
- Limitar la velocitat a 20 km/h per garantir una major seguretat entre els diferents mitjans de transport (cotxes, bicicletes, vianants...)
- Reforç amb senyalització horitzontal i vertical i amb paviment únic de la via.

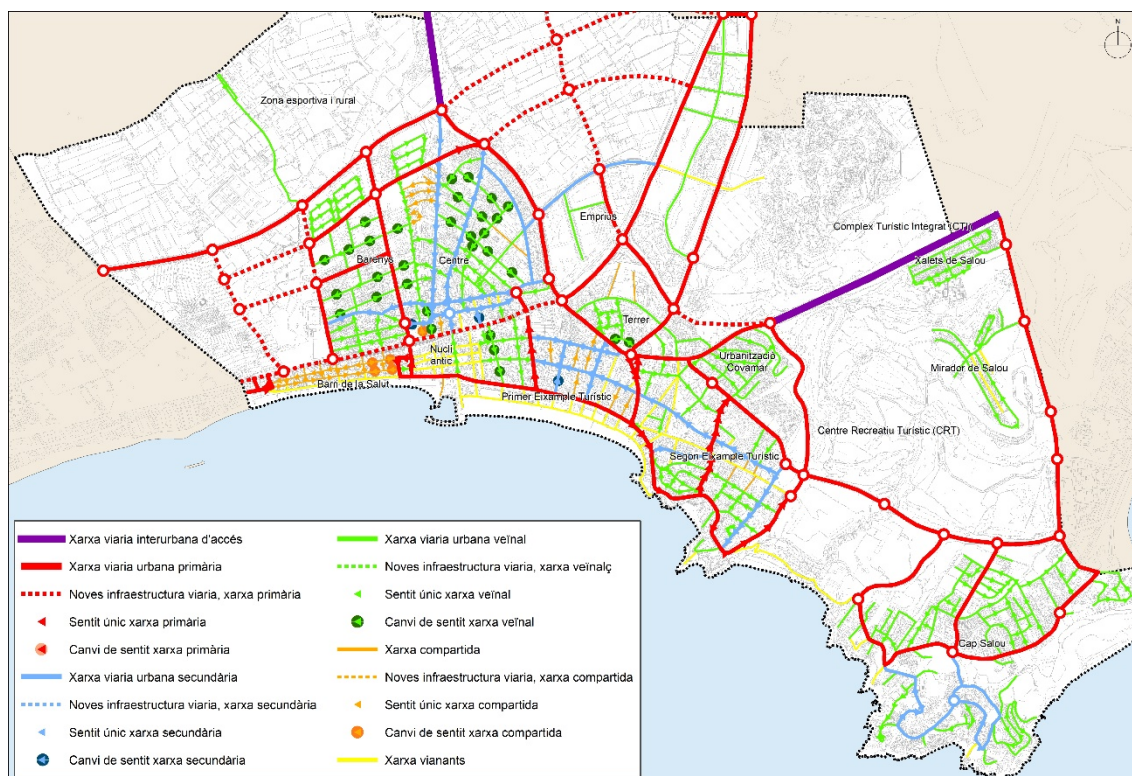
La **xarxa de vianants** (zona amb paviment únic): Acció desenvolupada al apartat de mobilitat a peu.

- Aquesta inversió de prioritats imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 10 km/h.
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

L'estratègia d'increment de la zona del nucli antic, que potenciarà la mobilitat a peu i en bicicleta, serà possible si es complementa amb el desenvolupament o la consolidació d'infraestructures dins d'un esquema de mobilitat que no pivoti sobre els vials del centre.

En aquest sentit, el Pla de circulació crea anelles exteriors al nucli pacificat per a la mobilitat rodada, com segueix. La proposta de jerarquització és un aspecte clau per confeccionar la mobilitat del municipi i decidir les actuacions que es realitzaran segons la tipologia de la via.

Figura 202. Proposta de nova jerarquia urbana.



La **Xarxa primària** contempla els carrers de:

- Av. d'Antoni Gaudí
- Av. de la Mediterrània
- Av. de la Pedrera
- Av. de Pau Casals
- Av. de Pompeu Fabra
- Av. del Batlle Pere Molas
- Av. de Cap de Salou
- Av. del Doctor Eduard Punset
- Av. del Pla de Maset
- Av. del Principat d'Andorra
- C-31b
- c. de Barenys
- c. d'Amposta
- c. de Berlín
- c. de Brussel·les
- c. de Carles Roig
- c. de Jaume Nualart
- c. de Joan Fuster
- c. de la Salut
- c. de Mossèn Josep Llaurada Pinyol
- c. de Murillo
- c. de Pere Martell
- c. de Pierre Vilar
- c. de Sauris
- c. de Tauste
- c. de Torremolinos
- c. de València
- Camí del Racó
- c. del Fonoll
- c. del Pont dels Estanyets
- c. E
- c. Esperanto
- ctra. de la Costa
- pg. de Jaume I
- pg. Miramar
- pl. de Venus
- pl. del Carrilet
- Av. dels Països Catalans
- Vial de Cavet

La **Xarxa secundària**:

- Av. de Pompeu Fabra
- c. de Barbastre
- c. de Barcelona
- c. de la Cala Crancs
- c. de la Cala Morisca
- c. de la Ciutat de Reus
- c. de la Punta del Cavall
- c. de Lleida
- c. de Madrid
- c. de Montblanc
- c. de Montserrat
- c. de Serafi Pitarra
- c. de Tarragona
- c. del Nord
- c. del Vendrell
- c. Major
- ctra. del Far
- pg. del Trenta d'Octubre
- ptge. de Brumar
- via Augusta
- via Aurelia
- via de Roma

Figura 203. Distribució percentual de tipologia de vies segons jerarquització, situació actual i proposta PMUS.

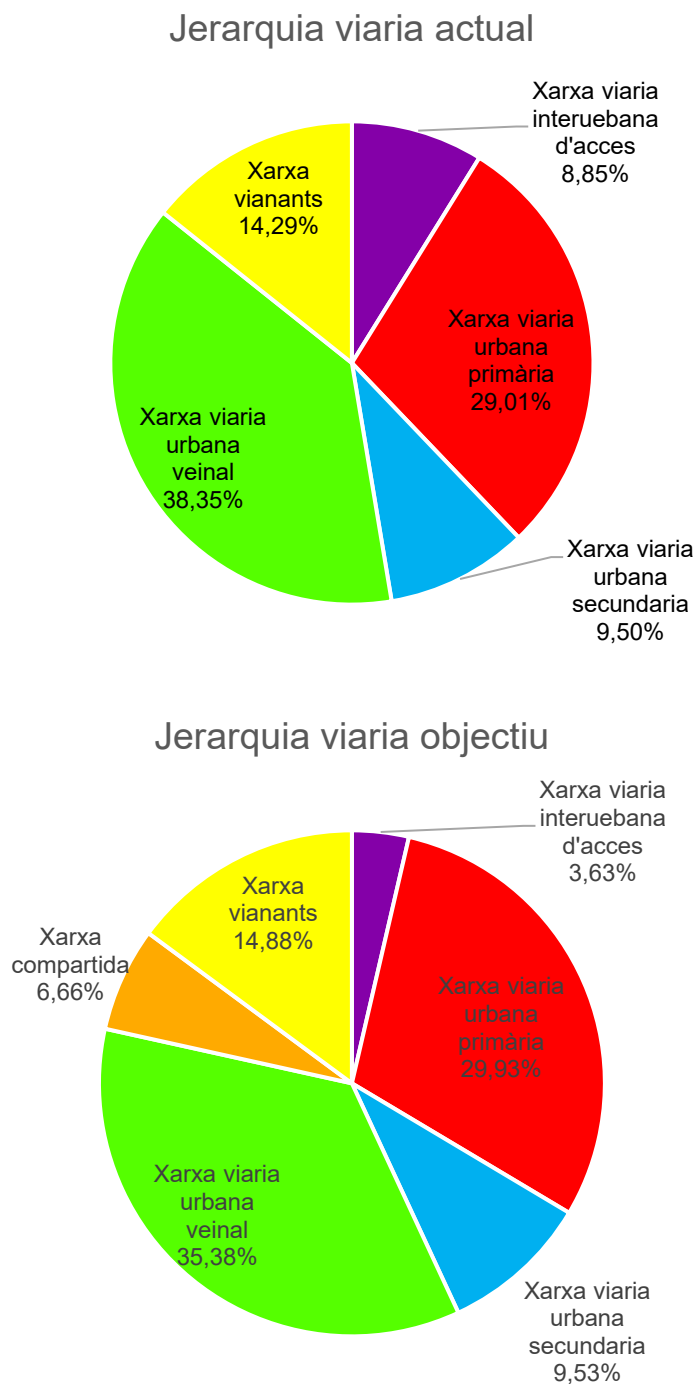
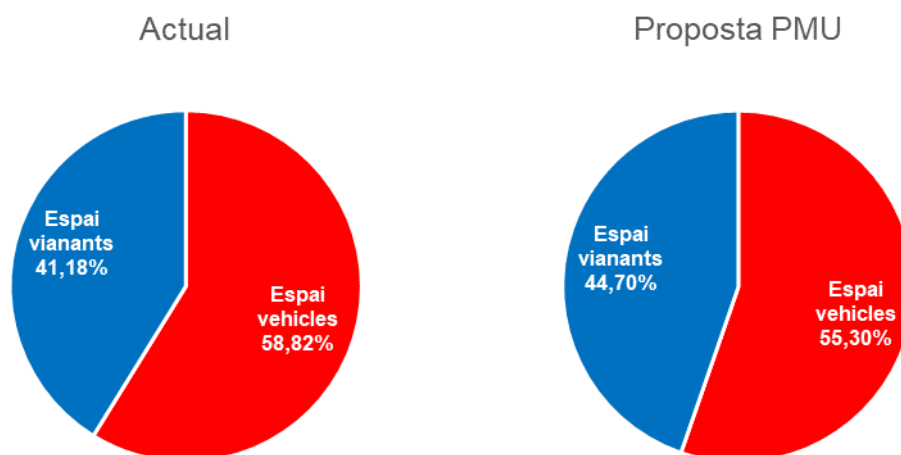


Figura 204. Repartiment espai viari (m²)

	Situació actual m ²	Proposta PMU m ²
Espai vianant	405.721 m ²	542.596 m ²
Espai vehicle	579.460 m ²	671.334 m ²

Figura 205. Distribució percentual del repartiment espai viari



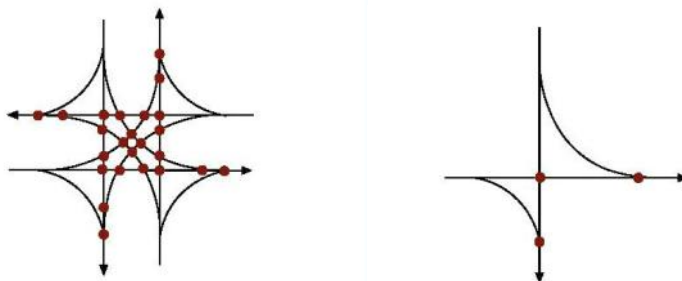
VEHICLE PRIVAT 2. Pla de sentits únics de circulació

Cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa primària), més inconvenients que no avantatges.

Per aquest motiu, es contempla realitzar canvis en el sentit de circulació d'alguns carrers, passant de dues direccions a una direcció, i incentivar la reducció de velocitat d'aquestes vies.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació fora de la xarxa primària, així com els gir a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles).

Figura 206. Intervencions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments permesos amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOp.

Establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai viari aconseguit pot ser utilitzat per augmentar la xarxa segregada de carrils bici, l'espai en vorera als vianants o les places d'aparcament en calçada.

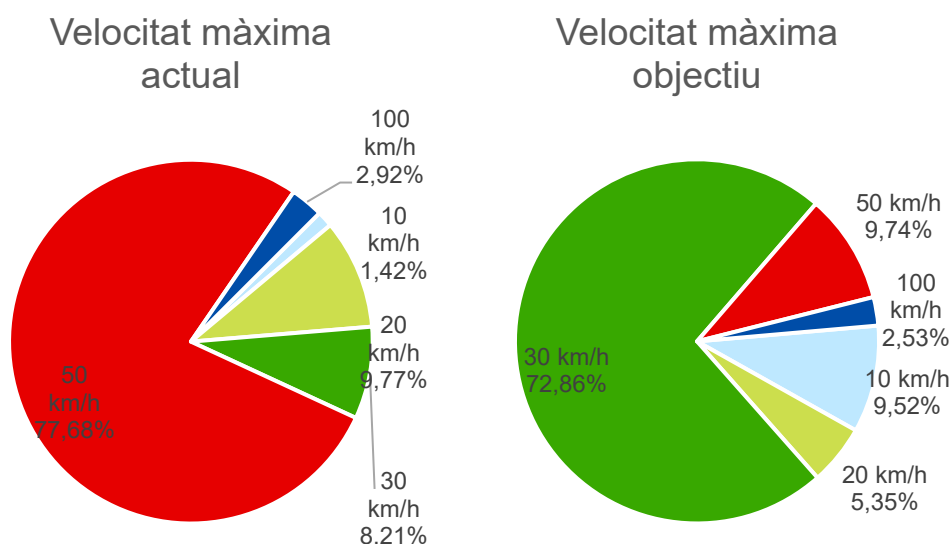
Figura 207. Repartiment de sentits viaris (km)

	Situació actual km	Proposta PMU km
Unidireccional	46 km	52 km
Bidireccional	60 km	73 km

VEHICLE PRIVAT 3. Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquitització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit. L'objectiu és millorar la convivència entre els diferents mitjans de transport.

Figura 208. Distribució percentual del repartiment de la velocitat màxima als carrers



Al apartat de mobilitat a peu, s'han definit algunes zones de prioritat vianants i carrers compartits.

- **Prioritat vianants:** la prioritat és exclusiva per als vianants. La regulació d'aquestes vies serà de 10 km/h i el accés es redueix a residencial i càrrega i descàrrega. L'accés es pot limitar amb horari.
- **Carrers compartits o carrer de convivència:** la prioritat és tant per a vianants com per bicicletes. L'objectiu d'aquestes zones és de limitar el transit de pas. La velocitat de regulació d'aquestes vies és de 20 km/h.

Figura 209. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



Font: DGT.

- **Àrees ambientals i de convivència a 30 km/h:** Reduir la velocitat dels carrers amb un carril per direcció, de 50km/h a 30km/h redueix la gravetat dels possibles accidents que es produeixen al municipi. Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents i millorar la convivència entre els diferents mitjans de transport. L'experiència demostra que establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.

Figura 210. Senyalització àrea pacificada (S-30)



Font: DGT

Per tal d'assegurar la limitació de velocitat en aquests carrers es proposa elevar algunes cruïlles i augmentar la senyalització horitzontal i vertical.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d'aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

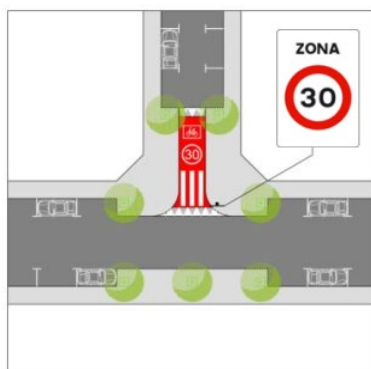
Taula 114. Elements de moderació de la velocitat

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals Obstacles a les cruïlles	
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada	Illots centrals (mitgeres o refugis) Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada xicana	Desplaçament de l'eix de la trajectòria Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places les places d'aparcament Desplaçament de l'eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla
	Elevació de la calçada	Passos de vianants amb ressaltos o sobreelevats Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera)

Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOp

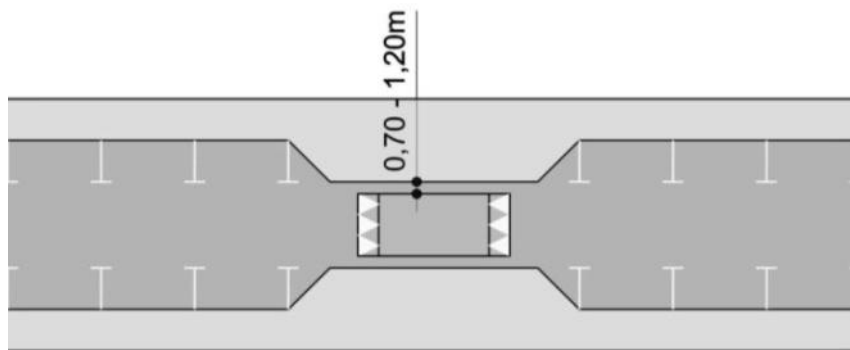
Es recomanen les següents configuracions en els elements reductors de velocitat: coixí berlinès bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Figura 211. Entrada zona 30



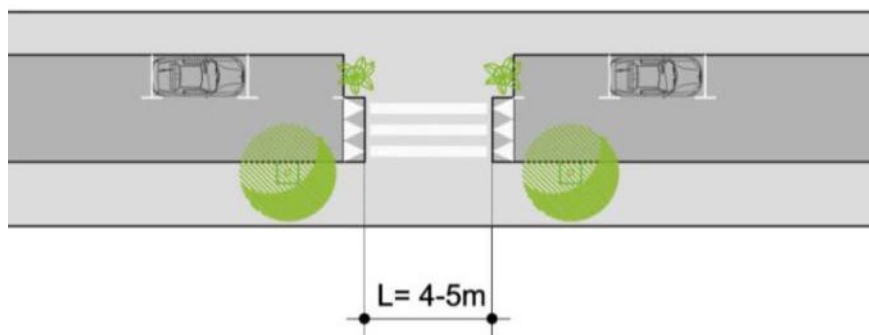
Font: INTRA SL.

Figura 212. Coixí berlinès



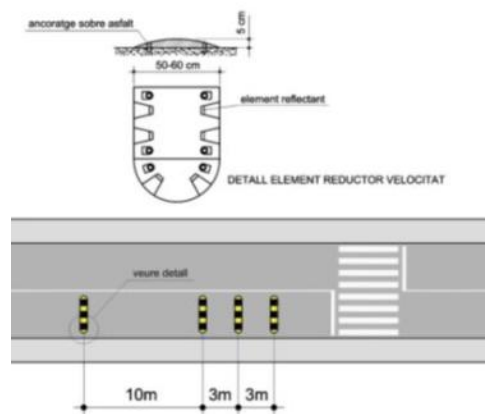
Font: *Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.*

Figura 213. Pas de vianants elevat



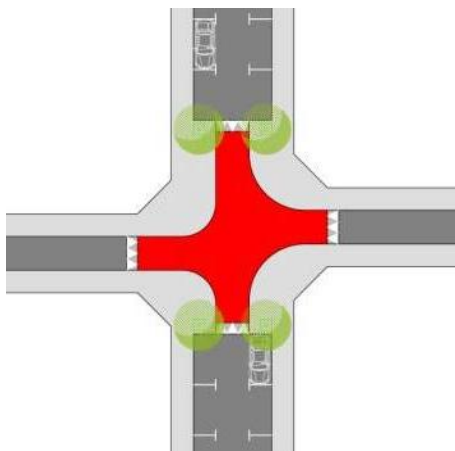
Font: *Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.*

Figura 214. Elements transversals de reducció de velocitat



Font: *Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.*

Figura 215. Plataforma a la cruïlla



Font: *INTRA SL*.

Figura 216. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF*.

VEHICLE PRIVAT 4. Completar les infraestructures previstes al PGOU

El PGOU contempla noves infraestructures que millorant la connectivitat i ajudaran a reduir el transit intern. Aquestes noves infraestructures és preveuen en tres fases:

A la **fase I** és contempla la realització dels següents vials:

- Es connecta el passeig 30 d'octubre amb la rambla del parc.
- Es connecta l'avinguda del Dr. Eduard Punset i Av. dels Països Catalans.
- Creació del tram en carrer Antoni Gaudi, que connecta el carrer de Domènec Sugreñes i gras i Pierre Vilar.
- Connexió del carrer Antoni Gaudi amb vial de Cavet.
- Desmantellament de la via ferroviària i creació d'un eix cívic.

La **fase II** és contempla la realització de les següents connexions:

- Creació del vial que connecti la plaça Maria Manent amb la rotonda de la c-14 - c-31b i el vial de cavet.
- Connexió de l'avinguda del Dr. Eduard Punset amb la unió anterior.
- Connexió de la unió anterior amb la rotonda de la c-31b amb carrer Barcelona.
- Creació del vial que connecti amb una rotonda l'autovia de Tarragona –Salou amb av. de la Pedrera i av. Pere Molas.
- Connexió de carrer E amb el vial de cavet pel camí de la Mata.

- Connexió del camí de la Mata amb carrer d'Antoni Gaudi i carrer de Pierre Vilar.

Fase III:

- Connexió del carrer Jacint Verdaguer amb la rotonda de la C-31b amb carrer Barcelona.
- En la tercera fase de la jerarquització viària, depenent del grau d'implantació de les fases I i II, i del calendari de desenvolupament de l'eix civil, es podria arribar a estudiar d'alliberar de la xarxa primària viària tot allò que queda al sud de l'Eix Cívic, C-31B i Pompeu Fabra.

VEHICLE PRIVAT 5. Millorar la senyalització d'orientació i informativa

La senyalització dels itineraris per al vehicle privat és un dels elements clau per a la gestió del trànsit a l'interior del municipi.

La diagnosi detectava certes deficiències que es resoldran amb un nou pla de senyalització orientativa, actualitzat d'acord amb la normativa del Manual de Senyalització Urbana d'orientació publicat per la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Els criteris d'aquest Pla de senyalització han de tenir en compte:

- Unificar configuració i colors a la normativa.
- Definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres.
- Es senyalitzen pols de referència: són objecte de la senyalització orientativa zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis. Està prohibida qualsevol classe de publicitat sobre els senyals o sobre els suports de senyalització, entre ells d'hotels, restaurants...
- **Estratègia d'orientar els conductors cap als aparcaments fora de calçada existent.**
- No concentrar el trànsit cap a zones d'alta densitat de vehicles i vianants, o cap a l'àrea afectada pel pla de centre.
- Guiat preferentment dels vehicles pels itineraris de xarxa bàsica.

5.5. Aparcament

L'objectiu de l'aparcament és aconseguir una gestió integral. D'aquesta manera es podrà millorar l'experiència de l'aparcament al municipi.

Gestió integral de l'aparcament

La gestió de l'aparcament del vehicle privat és un repte complex que han d'abordar els ajuntaments. Tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l'aparcament és un element d'importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

El municipi de Salou contempla moltes realitats diferents respecte a l'aparcament segons el tipus d'usuari que el fa servir i l'època de l'any. És per aquest motiu que s'ha d'arribar a una solució que millori l'experiència d'aparcar a tots els usuaris.

El municipi de Salou actualment hi ha 20.500 places d'aparcament, el 56% de les quals són d'aparcament lliure en calçada.

L'alta demanda d'aparcament en èpoques estivals, generada per la població resident, els treballadors que vénen d'altres municipis i els turistes, observada a l'anàlisi i diagnòstic de mobilitat, fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l'aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi, sense oblidar als altres grups que fan servir l'aparcament al municipi.

APARCAMENT 1. Regular i senyalitzar tot l'aparcament urbà.

Atès les dades es proposa una gestió integral de l'aparcament, que pot implantar-se en fases successives, prioritzant els àmbits amb major càrrega d'aparcament.

En aquesta proposta es té en compte les diferents persones que fan servir l'aparcament a Salou:

- **Residents:** Persones que resideixen durant tot l'any a Salou. Aquestes persones no han de tenir deutes amb l'ajuntament per beneficiar-se de tarifes més reduïdes. Creació d'un sistema que identifiqui el vehicle amb la seva residència i implantació d'un sistema tarifari que s'ajusti al cens del vehicle per millorar l'aparcament dels residents. D'aquesta manera poder aparcar més a prop de la seva residència.
- **Segona residència:** Persones que tenen una segona residència a Salou i no tenen deutes amb l'ajuntament. Creació d'un sistema que identifiqui el vehicle amb la seva residència a Salou i implantació d'un sistema tarifari per millorar l'aparcament de les persones que tenen una segona residència. D'aquesta manera poder aparcar més a prop de la seva segona residència.
- **Visitant:** persones que venen a passar unes hores al municipi. Sistema tarifari de rotació. En zones regulades, zona blava i zona verda. Segons horari.
- **Treballadors:** Persones que treballen a Salou i venen d'altres municipis. Per tenir aquesta acreditació, realitzar sol·licitud a través del contracte de treball a Salou.

- **Turistes:** Tarifa segons durada de l'estada del vehicle. Preus molt alts en calçada i mes assequibles en pàrquings subterranis per reduir el nombre de vehicles sense rotació.

Per millorar l'experiència de l'aparcament a Salou es plantejant diferents tipologies d'aparcament:

- **Aparcament Lliure**, no s'ha de realitzar un pagament per l'ús d'aquesta zona d'aparcament. S'ubica a les zones més perifèriques del municipi on hi ha una menor demanda d'aparcament.
- **Zona Blava:** zona de rotació en un horari fix per a tots els usuaris. Fora d'aquest horari poden aparcar exclusivament residents i segona residència.
- **Zona Verda:** aquesta zona d'aparcament, tindrà un sistema tarifari adaptat a la tipologia d'usuari que fa servir l'aparcament.
 - **Rotació visitant:** preu més barat que la zona blava però més car que per la resta de tipus d'usuari.
 - **Treballadors:** Identificació per reduir el preu de l'aparcament.
 - **Residents i segona residència:** preus més assequibles. Es pot estudiar la realització d'un pagament anual o mensual, per aquests usuaris.
 - **Turistes:** Tarifa segons durada de l'estada del vehicle. Millor preu en aparcament subterranis.
- **Aparcament en horari nocturn:** Considerant l'existència d'un turisme d'oci nocturn, l'aparcament també ha de donar resposta en aquesta casuística. Serà possible l'aparcament lliure en horari nocturn a la zona blava (o parcialment, segons l'horari màxim que es doni en la regulació de la zona blava), i a les àrees de càrrega i descàrrega. En canvi, la zona verda en horari nocturn està reservada al resident.

La creació d'un espai més agradable pels vianants, implicarà una reducció de l'aparcament en la via. Aquesta reducció de l'aparcament en calçada suposarà una reordenació de l'aparcament, per aquest motiu és molt important els senyals informatives d'aparcament fora de calçada per incentivar als turistes i visitants a utilitzar els aparcaments dissuasius. Des de la pàgina web de l'ajuntament es pot informar dels diferents aparcaments i el preu que tenen per fer més fàcil l'experiència a turistes, inclús es pot gestionar la reserva de places.

Així mateix, el trasllat de carrils bici de la vorera a la calçada implica en alguns carrers la supressió de places d'aparcament en superfície en la via pública.

Figura 217.Proposta d'aparcament.

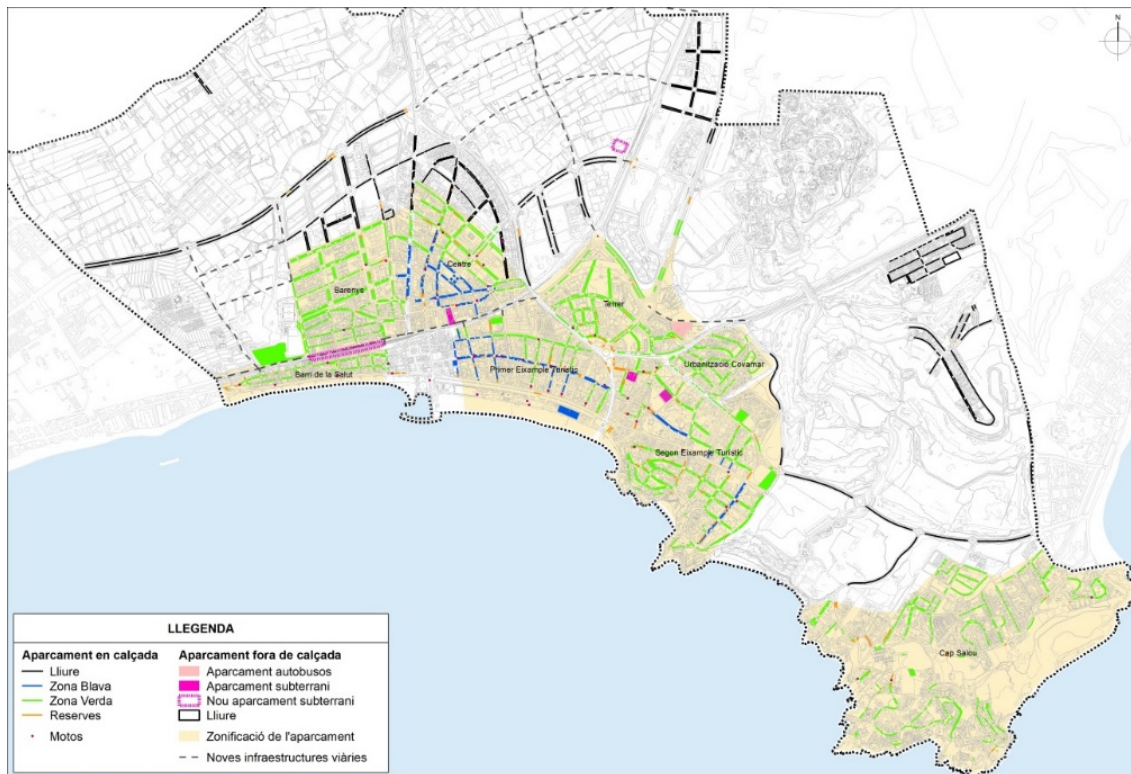


Figura 218.Còmput estimat de places d'aparcament

PROPOSTA

		Regulació		Turismes	Motos	C/D*	Subtotal	Total	
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat	Fila		3.499			3.499	3.968	
		Paral·lel		177			177		
		Bateria			230		230		
		Bateria invertida		62			62		
	Regulat	Zona blava	Fila		1.092			1.092	1.227
			Paral·lel		21			21	
			Bateria invertida		113			113	
		Zona verda	Fila		6.569			6.569	7.577
			Paral·lel		418			418	
			Bateria invertida		590			590	
		Reserves	Càrrega i descàrrega				220	220	497
			Hotels		126			126	
	PMR		42			42			
	Taxi		48			48			
		Altres Reserves		61			61		
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals		4.071			4.071	4.533	
		Hotels		462			462		
	Ús públic	Lliure i no regulat		Exteriors	834			834	3.648
		Zona Blava		Exteriors	311			311	
		Zona verda		Exteriors	1.120			1.120	
		Pàrquing autobusos			200			200	
		Soterrats			1.183			1.183	
TOTAL				20.999	230	220	21.449	21.449	

ACTUAL

		Regulació	Turismes	Motos	C/D*	Subtotal	Total		
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat	Fila	9.925			9.925	11.500		
		Paral·lel	660	324		984			
		Bateria	562			562			
		Bateria invertida	29			29			
	Regulat	Zona blava	Fila	156			156	156	
			Bateria				0		
		Zona blava estiu i hivern	Fila	758			758	801	
			Bateria	43			43		
		Reserves	Càrrega i descàrrega				220	220	535
			Hotels	126			126		
			PMR	44			44		
			Taxi	48			48		
Altres reserves	97				97				
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guàrdies		4.071		4.071	4.533		
		Hotels		462		462			
	Ús públic	Lliure i no regulat	Exteriors	900			900	3.010	
		Zona Blava	Exteriors	1.327			1.327		
		Pàrquing autobusos		200			200		
		Soterrats		583			583		
TOTAL			19.991	324	220	20.535	20.535		

Notes del còmput: L'objectiu del Pla d'estacionament és l'eliminació d'aparcament en calçada al nucli urbà, i la creació d'aparcaments fora de calçada perifèrics al centre. Tot i així hi ha elements al còmput de places que podrien confondre en relació a les xifres estimades.

Augmenta el còmput de places d'aparcament en calçada, per:

- conversió de carril de circulació a carril d'estacionament, fins a per +289 places, a av. Joan Fuster (proper a estació intermodal Salou-Port Aventura, fora del nucli).
- conversió d'aparcament en línia a places en bateria/semibateria, reduint ample de calçada en algunes vies (hi ha un increment d'oferta, però una millora de la seguretat en les vies treballades).

Eliminat aparcament en calçada en vies on es transforma el carril bici en vorera, en carril bici en calçada.

Eliminació de aparcament fora de calçada **448 places**, en zones que es recuperen per a ús públic:

- -233 places, aparcament platja
- -120 places eliminades de zona no regulada (il·legal) a c. Joan Fuster
- -95 places eliminades àrea del futur eix cívic del ferrocarril (on es crearà un aparcament soterrat).

APARCAMENT 2. Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada

L'Ajuntament de Salou preveu potenciar l'oferta de places d'aparcament fora de calçada, amb la creació de dos aparcaments soterrats i de diferents bosses d'aparcament dissuasiu.

L'entrada en servei dels dos aparcament subterranis poden superar el termini del Pla, però es tenen en compte en la previsió a llarg termini.

Paral·lelament a la regulació de l'aparcament existent en calçada i la nova construcció d'aparcament previst, es proposa gestionar les concessions d'aparcament existents. Actualment hi ha 3 aparcaments fora de calçada, aquest aparcaments sols s'omplen en dies concrets a l'estiu.

L'objectiu que es persegueix és incentivar l'estacionament fora de calçada. Per aconseguir aquest objectiu s'ha de fer menys atractiu l'aparcament en calçada. Una manera es utilitzant mesures de gestió del preu.

El traspàs d'aparcament en calçada a fora de calçada comportarà la recuperació d'espai a la calçada per a altres usos (preferentment per a vianants).

Per aconseguir aquest objectiu cal desenvolupar algunes mesures complementàries:

- Les tarifes de la zona regulada de superfície han de ser superiors a les dels aparcaments fora de la calçada.
- Cal desenvolupar mesures fiscals que afavoreixin l'aparcament dels residents fora de la calçada.
- Per al turista s'han de realitzar tarifes més econòmiques per més dies als aparcaments fora de calçada. Per exemple: *per una setmana aparcament 20 € per dues setmanes 30€.*

Per altra banda, es planteja obrir l'aparcament en hotels a persones que no estiguin allotjades en aquest. Com poden ser:

- **Turistes**, tan allotjats al seu hotel com altres.
- **Residents**. Persones que resideixen a Salou però que no tenen aparcament i ho necessiten.
- **Treballadors**. Els treballadors del mateix hotel que vénen d'altres municipis o treballadors d'altres establiments propers de Salou.

Aquestes mesures treballen en paral·lel amb la pacificació de la zona central del municipi.

Les noves zones d'aparcament soterrats són les següents:

- Aparcament de la nova estació Salou – Port Aventura: 210
- Aparcament del nou eix cívic del ferrocarril: 400

APARCAMENT 3. Senyalització dinàmica del aparcament des de la xarxa d'accessos

A la diagnosi del PMUS es va plantejar una mancança de senyalització informativa d'aparcament. El Pla d'Acció contempla la ubicació de panells informatius dinàmics per informar de l'aparcament disponible als diferents aparcaments del municipi.

El funcionament de les zones d'aparcament fora de calçada es pot complementar amb panells dinàmics que informin de l'estat d'ocupació als vehicles que s'hi aproximem. La seva ubicació a la xarxa d'accessos permet el conductor preveure millor el destí final del viatge, orientar-lo cap als espais soterrats i evitar els moviments interns al nucli en cerca d'aparcament.

Es realitza un millor guiat dels vehicles de visitants per la xarxa bàsica, evitant aquells punts crítics definits a la proposta de pacificació i es redueix la distància dels desplaçaments interns al nucli.

APARCAMENT 4. Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)

Com ja s'ha mencionat a la proposta Aparcament 2,. Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada, l'ajuntament preveu la creació de dos nous espais d'aparcament fora de calçada subterranis.

Es proposa crear un pla d'aparcaments per intentar ampliar el nombre en les zones perifèriques del municipi. Per evitar l'accés de vehicles privats al nucli de Salou, especialment orientat a turistes que arriben al municipi en cotxe però no en faran ús durant el temps que duri la seva estada, es proposa augmentar l'oferta de places en aparcament dissuasius.

Algunes de les ubicacions proposades inclouen:

- La nova estació intermodal de Port Aventura Salou preveu aquest aparcament, també amb ús de park&ride; 210 places.
- Ampliació de aparcament de c. Pompeu Fabra. 140 places.
- Aparcament provisional al carrer Joan Fuster. 109 places.
- Nou aparcament subterrani al eix cívic del ferrocarril. 400 places.
- Avinguda Joan Fuster amb c-31b, hotel Regina. 224 places.
- Solar Sector 01. Vial de Cavet amb carrer Ciutat de Reus. 400 places.
- Ampliació de la zona de aparcament en carrer Paris. 197 places.

I es seguiran estudiant altres emplaçaments perifèrics, d'acord amb les possibilitats i la demanda que es detecti.

APARCAMENT 5. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica freqüent que s'ha de corregir. Si existeix

un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per a exigir que no s'aparqui són molt més grans.

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

A Salou hi ha indisciplines d'aparcament en llocs més allunyats del centre, especialment als mesos d'estiu. La zona de cap Salou va sortir a la sessió de diagnosi participada com una zona amb moltes indisciplines d'aparcament. S'ha de tenir cura d'aquestes zones més allunyades i garantir una bona regulació de l'estacionament.

5.6. Distribució urbana de mercaderies

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte al total en la cadena de distribució sòl ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el municipi disposa de 118 zones de càrrega i descàrrega. El PMUS proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'agilitzar la distribució urbana de mercaderies.

DUM 1. Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució

Estudiar incrementar les places reservades per a C/D allà on sigui viable tècnicament. Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades.

La creació de la nova estació intermodal, pot ser un centre de distribució de mercaderies dada la facilitat d'accés per mercaderies i per **gestionar l'última milla en transport més eficient com pot ser les bicicletes o vehicles elèctrics.**

A la sessió participativa va sortir la necessitat de tenir zones de càrrega i descàrrega properes a carrers comercials per assegurar el repartiment de mercaderies en dies amb molta afluència de gent especialment a l'estiu.

DUM 2. Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies

Actualment el sistema d'informació que té aquest servei permet un ús indegut per part dels usuaris i una incertesa per als vehicles que realitzen aquest servei.

Es farà una renovació del tipus de senyalització que faciliti la informació als usuaris i millori l'accés a la informació.

En aquests senyals ha d'aparèixer detallat:

- Qui pot utilitzar aquests espais
- Com s'ha d'informar que s'està realitzant un DUM
- Quant de temps es pot utilitzar
- L'horari de la DUM

Figura 219. Exemple de senyal de DUM en Barcelona



Aquesta nova senyalització permetrà millorar el seguiment i control de la indisciplina, especialment pel que fa al respecte del temps màxim d'estacionament en zones DUM.

DUM 3. Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió

Incorporar noves tecnologies per millorar la gestió de les DUM pot resultar clau en aquesta gestió. Des dels dispositius mòbils es pot tenir accés a una APP i informar de l'ús de la zona de càrrega i descàrrega.

L'ús de la tecnologia és una manera de facilitar la gestió de la mobilitat. A més amb la informatització d'aquesta gestió, es pot obtenir informació que ens pot ajudar per millorar aquestes zones. Un exemple és saber el temps que hi ha un vehicle estacionat o l'hora del dia en què hi ha una major demanda d'aquestes zones.

DUM 4. Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de baix impacte

La proposta 5.6.1. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució a un municipi millora el repartiment de les DUM.

Aquesta mesura, pot incentivar l'ús de vehicles menys contaminants. A l'hora de realitzar les distribucions de mercaderies dintre del municipi ajuda a millorar els impactes mediambientals que generen, com les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el soroll.

Des del consistori es pot incentivar l'ús de vehicles elèctrics a través de la ubicació de punts de recàrrega ràpida en zones de càrrega i descàrrega i en les àrees de proximitat i centres de distribució.

5.7. Mobilitat segura

Aconseguir els objectius marcats en El Pla de Seguretat Viària de Salou 2017-2020. Assolir al 2020 una disminució del 25% del nombre d'accidents amb víctimes respecte a la mitjana dels anys 2014 i 2015.

SEGURA 1. Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV

El Pla local de seguretat viària de Salou 2017-2020 plantejava l'objectiu d'assolir el 2020 una disminució del 25% del nombre d'accidents amb víctimes respecte a la mitjana registrada durant el bienni 2014-2015. Suposa assolir una taxa d'accidentalitat per 1.000 habitants de 0,7 l'any 2020, per sota de la mitjana de municipis similars.

En el termini 2017-2020 també planteja l'objectiu que no es produeixi cap víctima mortal i que es redueixi o estabilitzi el baix nombre de greus entre 4 i 6. Aquesta era la situació els anys 2009 i 2011, i s'ha de retornar-hi amb polítiques preventives orientades als àmbits de generen major lesivitat de les víctimes.

L'assoliment dels objectius plantejats en aquest document implica el desenvolupament de mesures diverses en la millora de la seguretat viària urbana.

L'accidentalitat és un problema complex on intervenen multitud de factors. La necessitat d'estructurar el problema redueix aquests factors a quatre: la persona, el vehicle, la via i la gestió de la mobilitat que es fa en cada cas.

Per a solucionar el problema, reconeixent la seva complexitat, cal utilitzar tots els recursos i mesures a disposició. Cal assumir la idea que en seguretat viària els efectes d'una actuació es poden valorar en termes numèrics, però que cap mesura, per petit que sigui l'efecte, és menyspreable.

En l'àmbit local aquesta idea és fonamental perquè es té un contacte directe i molt immediat amb els problemes i les seves conseqüències. En l'àmbit municipal és encara més fàcil comprovar com mesures de poca envergadura econòmica resulten en beneficis ben percebuts pels ciutadans. Així, a l'hora de plantejar solucions s'han de considerar totes les mesures a l'abast, les més costoses i també les més simples; les més concretes i les que tenen a veure amb la percepció o el comportament del conductor. Totes elles són part d'aquest fenomen complex que és l'accidentalitat en el trànsit.

La resolució de les problemàtiques de seguretat viària s'ha de treballar a dos nivells: en primer lloc, actuant en aquells entorns concentradors d'accidents, on es requereix una actuació concreta; i en segon lloc, amb mesures correctores i preventives generalitzades a tot l'àmbit municipal, aplicant bones pràctiques en seguretat viària.

Seguint les recomanacions del PLSV es treballarà en quatre blocs d'actuació:

1. Mesures físiques relatives a la configuració de la xarxa viària urbana.
2. Mesures de gestió de la problemàtica d'accidentalitat.
3. Mesures orientades a la millora de controls preventius de la sinistralitat.

4. Mesures d'educació per incidir en el comportament dels ciutadans i tècnics municipals.

Les actuacions del PLSV 2017-2020, actualment vigents són:

- PPR 1: Eix de Miquel Martí i Pol: buidat de trànsit en relació a l'escola.
- PPR 2: Confluència del carril bicicleta a Pg. Jaume I i la sortida del pàrquing al costat de la platja de Llevant, a l'altura del carrer Joan Miarnau i Ciurana.

SEGURA 2. Millorar la seguretat a les cruïlles

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa.

El PMUS segueix les recomanacions del PLSV de Salou (2017-2020) i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es treballarà amb els següents criteris:

- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.
- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

SEGURA 3. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avís de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i això, es requereix el compliment d'un conjunt de regles per a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usuals són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlinès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avís de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que compregui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Tal com s'ha esmentat en la proposta d'àrees ambientals, s'incrementarà la senyalització vertical d'entrada i sortida de zona 30, així com el nombre d'elements reductors de velocitat, que es traduirà en un augment de les plataformes elevades.

SEGURA 4. Creació de centre de control coordinador de la mobilitat

La instal·lació de senyalització dinàmica de l'aparcament, la gestió del nou transport municipal i la millora de la gestió de l'aparcament en calçada són elements de millora de la informació que repercuteixen en la millora de la qualitat de via del municipi.

Per millorar el servei que es dona als usuaris de la mobilitat s'ha de realitzar una gestió integrada, i impulsar un punt de control que tingui la capacitat de poder avaluar els fets que es desenvolupen en el municipi i poder donar resposta. Es proposa la creació de centre de control coordinador de la mobilitat a Salou, amb competència en els elements enunciats.

5.8. Baixes emissions

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considera necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂.
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

BAIXES EMISSIONS 1. Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO₂ causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO_x, les partícules en suspensió i el CO₂.

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Salou promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- la modificació de l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de circulació per a aquells vehicles etiquetats ECO. El Govern de la Generalitat ha creat l'etiqueta "vehicle ECO" per dissenyar i aplicar polítiques que orientin la demanda de vehicles d'automoció cap a models més nets, de molt baixes emissions, amb una atenció especial cap al vehicle elèctric.

Actualment els vehicles que poden obtenir la classificació de vehicle ECO són:

- Tots els vehicles de tipus M1 i N1 elèctrics purs, elèctrics d'autonomia estesa, d'hidrogen i híbrids endollables amb autonomia elèctrica mínima de 40 km.
- Vehicles de gas natural, GLP o biogàs de tipologies M1 o N1 classe I que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NO_x /km i emissions inferiors o iguals a 140g CO₂/km.
- Vehicles de benzina, bioetanol, gasoil i biodiesel de tipologies M1 i N1 que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NO_x /km i emissions inferiors o iguals a 100g CO₂/km.

La DGT ha classificat la totalitat del parc de vehicles en virtut del seu potencial contaminant. Aquesta mesura té com a objectiu discriminar positivament als vehicles més respectuosos amb el medi ambient, i ser un instrument eficaç per establir polítiques municipals que sigui útil en episodis d'alta contaminació, permeti establir zones de baixes d'emissions als centres urbans i contribueixi al mateix temps a la promoció de vehicles propulsats per energies alternatives.

-Zero emissions:



Vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa (REEV), vehicle elèctric híbrid endollable (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 quilòmetres o vehicles de pila de combustible.

-ECO:



Vehicles híbrids endollables amb autonomia <40km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural (GNC i GNL) o gas líquat del petroli (GLP). En tot cas, hauran de complir els criteris de l'etiqueta C.

-C:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de 2006 i dièsel a partir de 2014. Vehicles de més de 8 places i pesats, tant de gasolina com de dièsel, matriculats a partir de 2014. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 4,5 i 6 i en Dièsel l'Euro 6.

-B:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de l'any 2000 i de dièsel a partir de gener de 2006. Vehicles de més de 8 places i pesats tant de gasolina com de dièsel matriculats a partir de 2005. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 3 i en Dièsel l'Euro 4 i 5.

BAIXES EMISSIONS 2. Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions

A l'hora de renovar la flota de vehicles que s'utilitzen al consistori, es proposa incloure la previsió dels criteris anteriorment anomenats. L'objectiu hauria de ser apostar per l'eficiència energètica i ambiental.

Es recomana l'ús de vehicles elèctrics i fer explícit que ho són fent propaganda com la que hi ha a la imatge.

Figura 220.Exemple de publicitat de vehicle elèctric.



Font: Ajuntament de Reus

BAIXES EMISSIONS 3. Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics i híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels pròxims anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Actualment l'ajuntament de Salou disposa d'un punt de recàrrega amb dos carregadors a via Roma.

Es proposa estudiar la reserva de places d'aparcament amb punt de recàrrega pels vehicles elèctrics en aparcaments fora de calçada i incentivar als hotels a tenir punts de recàrrega elèctrica.

Per altra banda, depenen d'on s'ubiquen aquests punts de recàrrega, s'ha de tenir present de la durada que estarà el vehicle ocupant aquesta plaça per decidir si és necessari punt de recàrrega rapida o semi-rapida.

També es proposa realitzar campanyes d'ajudes a la instal·lació de punts de càrrega comuns en aparcaments residencials.

Es proposa la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica a:

- Aparcament subterrani de l'eix cívic del ferrocarril
- Aparcament subterrani de la nova estació Salou – Port Aventura
- Aparcament de Pompeu Fabra
- Aparcament de Torremolinos
- Aparcament de Jaume I

BAIXES EMISSIONS 4. Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics

Per incentivar el canvi modal a vehicles motoritzat més eficients com els vehicles elèctrics es proposa donar preferència a l'aparcament al carrer, en el centre a vehicles elèctrics, i ampliable a vehicles endollables. També es pot potenciar a través de l'aparcament gratuït per aquest tipus de vehicles en zones que siguin de pagament.

BAIXES EMISSIONS 5. Foment de la conducció eficient i segura

Una altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de què el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embragatge, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

S'aconsella promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.

Figura 221. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: RACC.

BAIXES EMISSIONS 6. Millores sobre la contaminació acústica

La contaminació acústica pertorba activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

Salou disposa d'una Ordenança municipal reguladora del Soroll i les Vibracions, i d'un mapa de capacitat acústica del municipi, de l'any 2015.

El plantejament de les propostes de Pla ja condueix a una millora de la qualitat acústica: la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Especialment es veurà millorada la situació acústica al futur eix cívic per l'eliminació de la xarxa ferroviària que està prevista.

Així mateix, l'ampliació de la zona pacificada implica disminucions de soroll de trànsit a la zona, que és on es concentren gran part dels receptors acústics sensibles (zona residencial permanent, centre sanitari, centres escolars i altres equipaments)

5.9. Instruments de planificació de la mobilitat

MOBILITAT 1. Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses

El pdM del Camp de Tarragona inclou entre les Propostes del Pla el Estudi/plans de llocs generadors de mobilitat.

Des de l'Ajuntament de Salou s'ha de promoure la realització de PDE per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.

Els Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) defineixen un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. La metodologia per realitzar aquests plans es recull en la guia metodològica interactiva per a la redacció de PDE elaborada per l'ATM i el Departament de Territori i Sostenibilitat.

Es proposa que es redactin aquests plans en les empreses, tant públiques com privades, amb més de 500 treballadors o visitants habituals. A Salou destaca el complex de Port Aventura i el càmping Sangulí.

Tot i les subvencions que va establir l'ICAEN i les bonificacions previstes en el Reial decret 404/2010, de 31 de març, "*por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral*", un nombre molt significatiu d'empreses obligades a redactar un PDE no l'han elaborat, la qual cosa fa necessari crear una campanya de conscienciació i promoure algunes accions de promoció.

D'altra banda aquests plans poden ser la porta d'entrada d'algunes empreses al programa d'acords voluntaris per a la reducció de les emissions de CO2 que lidera l'Oficina catalana del canvi climàtic.

Pel que fa a seguretat viària poden aportar mesures sobre l'accidentalitat in itinere i en missió, aspecte de la seguretat viària encara no ben resolt en moltes empreses.

Les propostes d'actuació més recurrents recollides en els PDE ja elaborats són la promoció del cotxe compartit i el proveïment d'informació sobre l'oferta de transport públic així com d'aparcaments segurs per a les bicicletes dels treballadors i visitants.

Però resten encara moltes altres accions sobre accessibilitat, prioritat d'aparcament per vehicles no contaminants, augment d'eficiència dels viatges en missió, etc. que també són molt efectives. D'altres accions a promoure són:

- Incorporar en l'expedició del certificat ISO 14001 els criteris de mobilitat sostenible, i com instrument per garantir l'acompliment d'aquests criteris, la redacció de PDE.
- Establir mecanismes d'ajuda tècnica per a redactar PDE.

- Incorporar en les ordenances fiscals municipals sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) bonificacions per a promoure la redacció de PDE.
- Establir un mecanisme senzill de seguiment de les actuacions executades i crear un premi que valori el pla o l'execució de les seves mesures.

Els PDE s'han d'elaborar d'una manera concertada. L'ATM com a autoritat territorial de la mobilitat és l'organisme encarregat de la seva aprovació.

MOBILITAT 2. Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou

Tot i que l'estratègia dels PDE afecta als grans centres generadors de mobilitat, també es recomana la seva implementació en la petita i mitjana empresa. En aquest casos es pot redactar un document més simplificat. L'Ajuntament de Salou pot liderar la creació d'aquests estudis al municipi, amb la redacció d'un PDE del propi ajuntament, que abasti els diferents centres de treball que engloba (Ajuntament, l'Arxiu Municipal, el Patronat de Turisme, l'Oficina de Turisme, la Comissaria de la Policia Local...)

El Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) de l'Ajuntament de Salou ha de ser el document que planifiqui les actuacions per millorar la mobilitat dels centres de treball i equipaments municipals, promovent una major participació dels modes de transport més sostenibles i segurs i un ús més racional del vehicle privat motoritzat.

El PDE considerarà tots els desplaçaments de persones relacionats amb els centres de treball, és a dir:

- Els desplaçaments entre el domicili i el lloc de treball.
- Els desplaçaments professionals durant la jornada laboral, tant per als treballadors/es propis, com per als treballadors/es d'empreses subcontractades que accedeixen al centre, així com per a les persones clients i visitants, sempre que representin un flux de mobilitat significatiu.

L'Ajuntament de Salou compta amb una plantilla de prop de 350 treballadors/es, en diferents àmbits de la seva competència (dades Portal de transparència, retribucions 2019).

MOBILITAT 3. Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT

Es recomanable impulsar un pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT que revisi i actualitzi el contingut del que es va elaborar fa 10 anys.

S'avaluarà l'estat d'aplicació de les Recomanacions de mobilitat per al centre recreatiu i turístic de Vilaseca i Salou (document de maig 2012), que inclouen:

1. Fomentar l'accés en transport públic al CRT.
2. Millorar i actualitzar la informació sobre l'accés al CRT
3. Millorar les xarxes per a vianants i bicicletes en termes de qualitat i de connectivitat
4. Reduir i pacificar el trànsit a l'entorn del CRT

MOBILITAT 4. Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils

En el Pla director de la mobilitat del Camp de Tarragona, aprovat inicialment al març de 2010, es destacaven els municipis que es proposa que fossin inclosos en el procés de redacció de plans de mobilitat urbana (PMU), entre ells, es destaca com a pol de primer ordre, el format per Cambrils, Salou i Vila-seca. Si bé els municipis han treballat la seva mobilitat de forma independent en llurs Plans de Mobilitat, hi ha temàtiques infraestructurals comunes que es poden beneficiar d'un plantejament supramunicipal conjunt.

A mig termini, es planteja una actuació que persegueixi coordinar la mobilitat dels municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils, amb un estudi de mobilitat supramunicipal del pol.

5.10. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's pel municipi de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions encaminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

EDUCACIÓ 1. Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou

Aquest organisme s'utilitza als municipis per donar suport per part de la ciutadania a les accions sobre mobilitat que es realitzen al municipi. És una manera de què la ciutadania doni la seva opinió i es realitzen un procés de participació més transversal, on les persones tenen molt a dir.

Salou encara no compta amb una taula de mobilitat que doni suport les accions que es plantejant en aquest document. És per aquest motiu que s'incorpora aquesta acció.

EDUCACIÓ 2. Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi

Els desplaçaments escolars tenen un gran impacte en la mobilitat dels municipis, tant pel volum de viatges que generen, amb períodes punta molt marcats, com per la seva relació directa amb els desplaçaments realitzats posteriorment per les famílies fins als llocs de feina.

Dins d'aquest procés de canvi, els viatges de casa als centres educatius juguen un paper determinant. Els infants que s'eduquin en hàbits de vida i mobilitat saludable, molt probablement conservaran aquesta visió al llarg de la vida adulta. A més, les polítiques en matèria de mobilitat escolar no només influeixen en els hàbits de mobilitat dels menors, sinó en els de tota la comunitat educativa.

D'acord amb les fases de treball que es proposen en el PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT ESCOLAR DE CATALUNYA 2020-2021, es proposa que a Salou es realitzi un **pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi**, que inclogui diverses accions:

1. **PLA.** Redactar un Pla sobre mobilitat escolar a Salou com a resultat del consens general entre tots els agents implicats. L'acord es traduirà en l'establiment d'uns principis bàsics

i unes línies estratègiques d'actuació en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma al municipi.

2. **EDUMS.** Actualitzar el tractament de l'educació viària i la mobilitat als centres educatius per dotar els infants i adolescents amb la confiança i les competències per moure's de forma segura, autònoma i saludable.
3. **RESPONSABLE.** Avaluar la designació d'una figura de referència dins dels centres educatius per integrar la mobilitat sostenible, activa, segura i autònoma dins del projecte educatiu del centre i actuar d'enllaç entre la comunitat educativa i les administracions.
4. **CAMPANYES.** Promoure l'ús de modes de transport sostenibles i hàbits de mobilitat saludables entre els agents de la comunitat educativa mitjançant la celebració de campanyes de foment als municipis i als centres educatius.
5. **PROJECTES DE CAMINS ESCOLARS.** Fomentar la millora de la seguretat, la visibilitat i la dotació d'equipaments per als modes de mobilitat sostenible als entorns i als itineraris escolars mitjançant la redacció de projectes de camins escolars i el desenvolupament de propostes de finançament de les actuacions.

PLA

La redacció del Pla constitueix una primera aproximació a la gestió coordinada i interdisciplinària de la mobilitat escolar al territori, i és el marc dins el qual es desenvolupen posteriorment les polítiques municipals en aquesta matèria.

Es treballarà amb l'acord de tots els agents implicats en la matèria, i tractarà els diversos àmbits necessaris a treballar en favor d'una mobilitat escolar sostenible, activa, segura i autònoma.

Valorar la possibilitat d'inclusió de la mobilitat als campus URV dins el futur pla de mobilitat sectorial sobre centres educatius.

EDUMS

Actualment des de el departament de policia de municipi, es realitzen jornades de educació viària als centres escolar.

D'acord amb el què estableix el PAMEC es proposa:

1. Revisar el currículum actual d'educació primària i secundària obligatòria i, si escau, definir les bases en matèria d'educació viària i mobilitat sostenible a incorporar, d'acord amb el nou paradigma de mobilitat.

S'establiran els conceptes i les competències corresponents a cada nivell educatiu, des dels 0 fins als 16 anys.

2. Elaborar un nou programa educatiu en educació viària i mobilitat a nivell municipal, per reforçar l'assoliment dels coneixements i competències necessaris en cada nivell educatiu amb material i activitats adaptades.

El programa tractarà la matèria amb un enfocament integral, incloent-hi la realització de sessions de formació teòrica a l'aula i sessions pràctiques.

3. Promoure la realització de les sessions pràctiques.

L'actuació se centrarà a fomentar a Salou realització d'aquestes sessions i que, si escau, es renovi el seu circuit d'educació viària perquè inclogui infraestructura específica per a modes sostenibles de mobilitat.

RESPONSABLE

Definir una figura de referència en mobilitat dins dels centres educatius que integri el nou programa en educació viària i mobilitat sostenible, activa i segura al projecte educatiu del centre.

Maximitzar els resultats de les iniciatives de mobilitat que es desenvolupin als centres educatius.

Reforçar el contacte entre la comunitat educativa i les administracions.

Teixir noves sinergies i relacions entre els docents, els centres educatius i les actuacions.

CAMPANYES

Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són modes adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dona aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

Promoure l'ús de modes sostenibles i hàbits de mobilitat saludables amb campanyes orientades a les famílies, però fent partícips del projecte els infants a fi de maximitzar els resultats.

Alguns elements que poden funcionar, són:

- Campanya a peu de carrer per animar les famílies a participar.
- Gratificacions per fomentar la participació de les famílies i incentivar un canvi modal.
- Celebració d'activitats per al foment de la mobilitat sostenible entre els infants. Per ex. plantejar l'organització d'un concurs entre les escoles participants (o entre les classes d'una mateixa escola) que premiï els desplaçaments en modes sostenibles i/o les iniciatives enfocades en aquest sentit.
- Accés a material específic per implementar les campanyes.
- Ús de xarxes socials i canals telemàtics per arribar a més segments de població.
- Enquestes en línia per avaluar els resultats de la campanya i els nivells de participació.
- Accions de promoció de la mobilitat sostenible en els desplaçaments cap a i des de la URV.

PROJECTES DE CAMINS ESCOLARS

Desplaçar-se a peu és la peça clau a la mobilitat sostenible. Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Els centres escolars, son un dels equipaments que han de disposar d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, famílies i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els infants i joves puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

El Camí Escolar és un projecte participatiu de ciutat que promou que l'alumnat tingui un accés agradable i segur per anar i tornar de casa a l'escola sense l'acompanyament d'un adult. És una oportunitat per al desenvolupament de l'autonomia de l'alumnat, la coresponsabilitat ciutadana i la recuperació de l'espai per convida i compartir un escenari educatiu de valors.

Aquesta acció genera una educació transversal, que uneix l'educació en mobilitat dels estudiants i la millora de la ciutat.

Per aconseguir que els escolars puguin anar sols a la escola, s'ha de garantir la màxima seguretat, accessibilitat i continuïtat a la xarxa de vianants:

- S'ha de promoure una mobilitat més segura i sostenible: a peu, bicicleta i transport públic.
- Millorar la disciplina viària als entorns escolars.
- Millorar la mobilitat als carrers de l'entorn de les escoles i contribuir, també, a la millora mediambiental d'aquest entorn.
- Promoure la participació i el compromís de les escoles, de les famílies i de l'alumnat per una mobilitat més segura i sostenible.

La clau per garantir l'èxit d'aquestes mesures es fer participi a tots els agents implicats als centres educatius. Aquesta acció comporta les següents mesures:

- Creació d'un Servei d'Educació per a la Mobilitat Segura.
- Revisió d'itineraris a peu al voltant de centres escolars, amb adaptació de passos de vianants
- Anàlisis d'accidentalitat en entorns escolars

- Campanyes de sensibilització
- Revisió i actualització de senyals

Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars

Actualment a la zona d'equipaments educatius de Salou, situada al barri de Barenys, hi ha una reducció de la regulació de la via. L'avinguda Pau Casal, compta amb diferents senyalitzacions dinàmiques amb radar informatiu per definir la velocitat dels vehicles i senyals que indiquen la velocitat a 30 km/h. Encara que hi ha aquesta senyalització, els vianants a la sessió de diagnosi participada, van fer èmfasi en aquesta zona del municipi com a poc segura per als vianants per gran transit de vehicles i la velocitat d'aquests.

Per tal de millorar la sensació de seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres.
- Ampliació de les voreres.
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars.
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga).

EDUCACIÓ 3. Promocionar la mobilitat sostenible

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritzats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és necessari la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques, de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

Es proposa l'organització i promoció de campanyes relacionades amb:

- El transport públic.
- L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià.
- L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut.
- Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.).
- Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe.
- Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment.

EDUCACIÓ 4. Promoció del cotxe compartit

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser per anar a treballar, anar a la universitat i anar de viatge. Actualment hi ha 78.920 usuaris registrats.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
- Característiques del vehicle
- Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores i Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho al menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit: des de l'Ajuntament, des de l'àmbit de l'empresa i des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.
- Realitzar una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos.

EDUCACIÓ 5. Adhesió a una APP de mobilitat

L'ús d'internet a millorat l'accés a la informació. D'aquesta manera des del PMU s'ha d'impulsar ús eficient d'aquesta tecnologia, per millorar l'accés a la informació que tenen els usuaris.

La unió a una APP de mobilitat pot millorar l'accés a la informació per als usuaris. Es pot realitzar publicitat d'aquesta APP a les marquesines, pals i dins dels autobusos per incentivar l'ús de l'APP.

Aquesta APP pot incloure informació, entre d'altres, sobre:

- Com desplaçar-se pel municipi i entre espais d'interès.
- Com accedir a diferents modes de transport.
- Horaris i freqüència de pas de les línies d'autobús.
- Accessibilitat dels diferents mitjans per a PMR.
- Disponibilitat d'estacionament per zones.

EDUCACIÓ 6. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:

- Cursa dels transports
- Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
- Campanya de multes simbòliques
- Habilitar únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers del municipi
- Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
- Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
- Bicicletada popular
- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

EDUCACIÓ 7. Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou

En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Salou ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Es proposa millorar els continguts actuals a la web de l'Ajuntament de Salou dedicats a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:

- Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc).
- Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic.
- Informació sobre el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana (actes, comissions, documents de treball, etc).
- Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi.
- Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà).
- Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Salou a un altre (aplicatiu informàtic similar al Vull anar).
- Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat.

EDUCACIÓ 8. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb potencial en els anys vinents per al municipi de Salou. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació d'espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en si mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació i convivència amb altres mitjans, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment i ho faci de forma segura.

El PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.

Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per Salou, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

EDUCACIÓ 9. Difondre l'oferta dels modes no motoritzats

Amb la intenció d'augmentar el nombre de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Caldrà donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

EDUCACIÓ 10. Actualització d'informació del PMUS

Realitzar estudis pertinents per mantenir actualitzada la informació generada en la redacció del pla de mobilitat urbana.

Es farà un seguiment de les mesures implantades per actualitzar de forma continuada, amb el seu bolcat a la base cartogràfica, de l'estat de:

- Xarxa de vianants: categories de la xarxa.
- Xarxa de vianants: Amplada útil de voreres
- Accessibilitat de passos de vianants i guais
- Xarxa de vies ciclistes i aparcaments
- Classificació dels carrils bicicleta
- Tipologia de parades d'autobús i accessibilitat
- Jerarquització de la xarxa viària
- Interseccions i tipologies
- Sentits de circulació de les vies
- Regulació de les vies
- Inventari d'aparcament per tipologia
- Distribució urbana de mercaderies: zones de càrrega i descàrrega

5.11. Creació i/o modificació de normatives existents

En els Plans de Mobilitat Urbana i Sostenible, una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres normatives municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMUS proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són en el cas de Salou centres educatius, sanitaris i turístics. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Tarragona, ATM del Camp de Tarragona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat de Salou.

NORMATIVA 1. Modificar l'Ordenança de circulació viària de Salou

La normativa aplicable a Salou és el mateix Reglament general de circulació, amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del *Reglamento General de Circulación* para la aplicació y desenvolupament del text articulat de la *Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març).

Actualment l'**Ordenança per a la regulació del trànsit a les vies públiques de Salou** es troba en fase de revisió per adaptar-se a la Llei 18/2009, de 23 de novembre, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre el tràfic, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovada pel Reial Decret legislatiu 339/1990, de 2 de març en matèria sancionadora.

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Reglament del servei públic municipal de transport col·lectiu urbà de viatgers). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:

- Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació.
- Regulació de la bicicleta. Adaptar la normativa existent a la realitat i altres mitjans.
- Figura de la persona vianants i la seva circulació.
- Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals.

5.12. Perspectiva urbanística

L'urbanisme de la ciutat i la seva morfologia determina, en gran mesura, els patrons modals de les persones a les ciutats. Per aquest motiu i amb l'objectiu de millorar la forma d'urbanitzar les ciutats, s'ha de tenir cura als nous sectors de creixement de Salou. S'ha de tenir present els objectius del PMUS i dotar l'espai dels diferents elements que facilitin els mitjans de transport més adients als objectius d'aquest pla.

Caldrà tenir en compte la normativa i recomanacions de referència, i bones pràctiques que s'inclouen al PMUS.

URBANISTICA 1. Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària

El PMUS defineix els aspectes que hauran de complir els nous desenvolupaments i implantacions singulars recollits en els respectius estudis de mobilitat (bàsicament estudis d'avaluació de la mobilitat generada):

- i. Mixtura d'usos en els nous desenvolupaments urbanístics
- ii. Màxim del 50% de l'espai viari destinat al vehicle privat.
- iii. Continuïtat del teixit urbà, o com a mínim dels itineraris respecte el centre urbà per a tots els modes.
- iv. Bosses d'aparcament fora de la via pública, i minimitzar aparcaments en línia i en bateria als carrers
- v. Vials pacificats
- vi. Quotes modals en concordança amb el pla de mobilitat urbana

Així mateix, progressivament s'ha d'incorporar l'anàlisi de la resiliència al canvi climàtic en la planificació del territori, les activitats, les infraestructures i les edificacions.

1. Mixtura d'usos en els nous desenvolupaments urbanístics

Per tal d'evitar la creació de nous sectors residencials de baixa densitat, els creixements previstos de nou hauran de desenvolupar-se amb diversitat d'activitats o usos compatibles amb l'ús principal, amb l'objectiu de generar noves trames de caràcter compacte i mixtura d'usos, ben servides pel transport públic.

Les revisions del planejament urbanístic del municipi s'adaptaran en aquestes estratègies de desenvolupament.

2. Màxim del 50% de l'espai viari destinat al vehicle privat.

En l'àmbit urbà, l'espai dedicat al vehicle privat s'ha anat incrementant en detriment del dedicat a altres formes de desplaçament produint-se una important apropiació funcional de l'espai públic.

Els nous desenvolupaments hauran de preveure i justificar un repartiment equilibrat (50-50) de l'espai viari entre l'espai destinat a vehicle privat motoritzat, i espai destinat a la resta d'usos.

3. Continuïtat del teixit urbà, o com a mínim dels itineraris respecte el centre urbà per a tots els modes.

Es determina l'ordenació dels nous assentaments a partir de criteris de compacitat en el desenvolupament urbà, prioritzant el reompliment i la rehabilitació de les trames urbanes en front de la nova ocupació de sòl.

En els nous desenvolupaments caldrà justificar o planificar dins del projecte l'existència d'itineraris amb el centre urbà per a tots els modes de mobilitat.

4. Bosses d'aparcament fora de la via pública, i minimitzar aparcaments en línia i en bateria als carrers

Criteris en relació a l'aparcament fora de la via pública:

- Tots els edificis de nova planta s'han de projectar amb aparcaments a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar, d'acord amb les condicions següents:

a) Les dimensions mínimes de les places de garatge o aparcament han de complir les condicions establertes a l'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada.

b) El nombre, les dimensions i l'entorn de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda s'ajustaran al que disposa la normativa sectorial vigent.

- El nombre mínim de places d'aparcament de bicicletes que s'hauran de preveure en edificis d'habitatge és el valor màxim d'aplicar 2 places/habitatge. Pel que fa als altres usos, el nombre mínim vindrà determinat per l'annex 1 del Decret 344/2006, de 10 de setembre, i en funció de les característiques específiques de l'ús.

Criteris en relació a l'aparcament a la via pública:

Minimitzar l'espai d'estacionament a la via pública, en cordó i/o en bateria, d'acord amb l'objectiu de reduir l'espai públic destinat al vehicle privat. S'haurà de justificar la necessitat d'aparcament a la via pública en els nous desplaçaments.

5. Vials pacificats

Els nous desenvolupaments hauran de presentar una jerarquització viària de la nova vialitat, en què la xarxa veïnal es configuri com una xarxa de vials pacificats (ja sigui com a carrer de vianants, carrer de convivència o carrer de zona 30).

En aquesta xarxa és possible la convivència de la bicicleta en calçada.

6. Quotes modals en concordança amb el pla de mobilitat urbana

Els estudis de mobilitat dels nous desenvolupaments hauran de justificar que la distribució modal de la mobilitat generada tendirà a les quotes modal objectiu del municipi d'acord al què estableix el PMUS. Caldrà justificar possibles discordances.

7. Revisar les especificacions de disseny i manteniment d'infraestructures viàries per incorporar qüestions relatives a l'adaptació al canvi climàtic.

L'increment de la resiliència de les infraestructures per fer front al canvi climàtic és un element a treballar i incorporar progressivament en els nous projectes constructius, a mesura que es disposi de dades.

NORMATIVA I RECOMANACIONS DE DISSENY URBÀ

Catalunya compta amb una legislació sobre mobilitat, que contempla un desplegament normatiu que ha de permetre planificar i gestionar la mobilitat des d'una perspectiva sostenible. Un aspecte interessant d'aquesta legislació és que relaciona directament la legislació sobre mobilitat amb la legislació sobre urbanisme. Es reconeix el paper de l'ordenació urbana en la generació de desplaçaments. La figura dels Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada (EAMG) són l'instrument que connecta urbanisme i mobilitat d'una manera més concreta.

La **Normativa i recomanacions de disseny urbà a considerar** son les següents:

- Decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG).
- Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat.
- Ordre VIV/561/2010, de 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.
- 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 d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

Es pot trobar criteris de disseny urbanístic al manual de *recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya*, publicat l'any 2009 per PTOPI, actual TES de la Generalitat de Catalunya.

No existeix normativa jurídica específica per la senyalització urbana, tot i que en alguns casos la normativa bàsica sobre senyalització de carreteres pot donar resposta en alguns elements. **norma d'instrucció de carreteres 8.1-IC, per senyalització vertical, i 8.2-1c per marques viàries.** Per aquelles situacions pròpies de la zona urbana, es destaquen diversos manuals, entre d'altres:

- Dossier tècnic de seguretat viària n. 23 *Marques viàries urbanes*, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 24 *Manual de senyalització urbana d'orientació*, del Servei Català de Trànsit.
- Dossier tècnic de seguretat viària n. 25 *Manual de senyalització urbana d'orientació per a vianants*, del Servei Català de Trànsit.
- Manual de senyalització urbana per a la ciutat de Barcelona, de l'Ajuntament de Barcelona.
- Manual de senyalització urbana d'orientació, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (actual Departament de Territori i Sostenibilitat).

A continuació s'inclouen una sèrie de gràfics que mostren les possibles seccions aplicables a la via en funció de la secció total disponible (els carrers amb secció inferior a 7 metres d'amplada es tracten a l'apartat continuació). Una **correcta assignació de l'espai viari resol, en moltes ocasions, problemàtiques d'accidentalitat viària.**

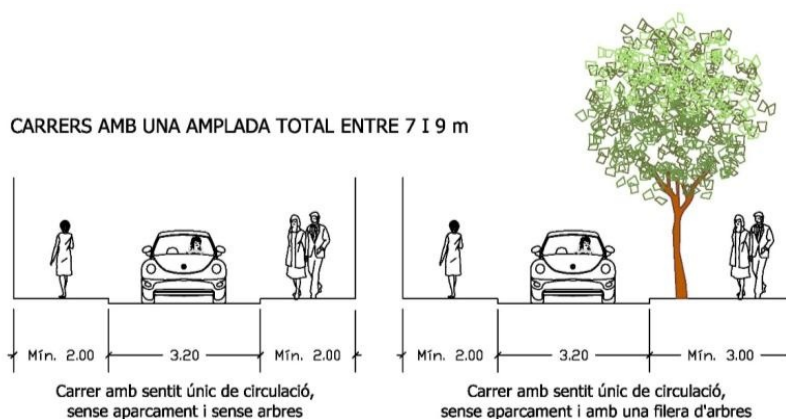
Altres recomanacions de disseny a tenir en compte en nous desenvolupaments urbanístics

Carrers amb amplada d'entre 7 i 9 metres

El municipi té encara vies amb ample entre 7 i 8 metres, on es manté el carril d'estacionament i dues voreres d'ample insuficient. Malgrat tot, el dèficit de places d'aparcament dificulten les previsions del canvi de configuració d'aquestes vies, però a la llarga s'ha de tenir present la impossibilitat de compaginar tot els usos en un espai limitat, garantint la seguretat i l'accessibilitat.

Les següents figures mostren diverses opcions de distribució per a aquestes seccions.

Figura 222. Seccions per a carrers amb amplada de 7 a 9 metres



Carrers amples

Figura 223. Seccions per a carrers amb amplada de 9 a 11 metres

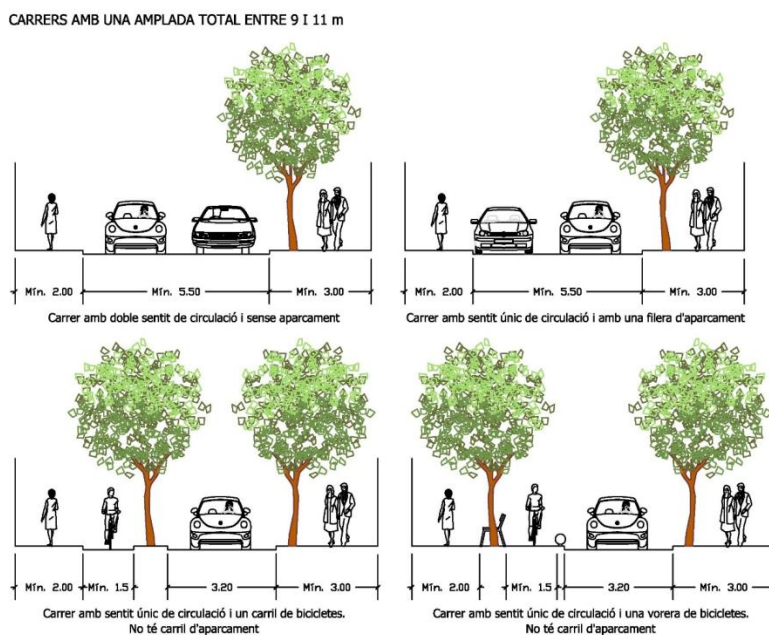


Figura 224. Seccions per a carrers amb amplada superior a 12 metres

CARRERS AMB UNA AMPLADA TOTAL DE 12 m O MÉS



Carrer ample amb gran varietat de seccions possibles:

- doble sentit o sentit únic de circulació
- 1 o 2 carrils d'aparcament en cordó o en semibateria inversa
- vorera o carril de bicicletes (bidireccional o unidireccional)
- 1 o més fileres d'arbres

La seguretat dels usuaris més febles, vianants i ciclistes, requereix un estudi detallat de les **condicions de la xarxa destinada als desplaçaments en modes no motoritzats**. Els conflictes amb els vehicles generalment es produeixen per la manca de definició de les funcions de la via per on transiten aquests usuaris.

Carrers amb amplada inferior a 7 metres

Gairebé totes les ciutats i poblacions de Catalunya tenen un nucli central més o menys gran amb predomini de carrers estrets (amb menys de 7 m d'amplada) on resulta impossible mantenir un carril de circulació i al mateix temps disposar de dues voreres d'amplada acceptable. Per tant, caldrà adoptar dissenys alternatius per tal de definir els usos que rebran.

Generalment aquests nuclis, no aptes per garantir els desplaçaments en vehicles privats, han de funcionar com a espai de suport a la vida local, el comerç, com a espais de socialització, de passeig... La seguretat viària dels seus usuaris es veurà reforçada per l'establiment d'una zona pacificada, amb carrers de vianants o carrers amb paviment únic i prioritat per als vianants.











Per a la configuració dels carrers estrets amb prioritat invertida existeixen dues alternatives:

- Els carrers estrets es poden convertir en **carrers per a vianants** als quals només podran accedir amb cotxe aquells veïns que disposin de gual. Als carrers més comercials es permet, a més a més, l'accés de vehicles de repartiment durant hores determinades.
- Una altra possibilitat és configurar-los com a carrers **compartits amb prioritat per als vianants**. Perquè funcioni aquesta preferència serà imprescindible reduir al mínim el trànsit motoritzat. Els carrers compartits no poden, conseqüentment, servir com a vies d'accés a les carreteres o a zones d'aparcament de rotació. Tampoc poden servir per a creuar el centre de banda a banda.

Mentre l'última opció facilita l'accés dels vehicles motoritzats al centre, la primera és més segura. Crea molts menys conflictes entre els diferents usuaris de la via pública i permet un millor ús cívic dels carrers amb establiment de terrasses, etc.

És convenient recordar que generalment resulta més fàcil i econòmic establir carrers de vianants i no pas carrers compartits amb prioritat invertida. Els del primer tipus (i en un primer moment) només necessiten l'establiment de pilones a les entrades per assegurar el seu estatus com a carrers de vianants, però els del segon tipus comporten generalment una despesa important per a pilones, jardineres, vídeo vigilància etc. que impedeixin al llarg del carrer que l'estacionament irregular dificulti el pas dels vianants.

Taula 115. Tipologies de carrers urbans segons funció i condicionants de configuració

	CARRER DE VIANANTS	CARRER DE CONVIVÈNCIA	CARRER DE ZONA 30	CARRER CONVENCIONAL URBÀ
Funció	<u>Prioritat</u> VIANANTS <u>Accés</u> RESIDENCIAL C/D	<u>Prioritat</u> VIANANTS BICICLETES <u>Eliminar</u> TRÀNSIT DE PAS	<u>Alt nivell</u> <u>de protecció de</u> VIANANTS BICICLETES	<u>Prioritat</u> VEHICLES
Secció	< 7 metres	> 7 metres	> 7 metres	> 7 metres
IMD	< 500 vehicles	< 1.000 vehicles	< 3.000 vehicles	> 5.000 vehicles
Espai per al vianant 	100%	70%	70% ≥ 2 m. útils de vorera	50%
Espai per al vehicle 	0%	30% ≥ 3,5 m. amplada transport públic	30% ≥ 3,5 m. amplada transport públic	50%
Aparcament 	No	Sí ≤40% de la via	Sí	Sí
C/D 	Sí	Sí	Sí	Sí
Paviment	Plataforma única sense pas de vianants	Plataforma única	Via convencional	Via convencional
Senyalització	R.100  R.101 	S.28  S.29 	S.30  S.31 	Viària

Font INTRA SL, amb dades de: *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible* (AMB Mobilitat); *Recomanacions de mobilitat pel disseny urbà de Catalunya* (Generalitat Catalunya, Departament de política territorial i obres públiques); *Criteris de mobilitat en zones urbanes* (RACC).

Una problemàtica detectada en general a Catalunya és que molts conductors desconeixen el missatge de la senyal S-28 (carrer residencial). I en molts casos, les administracions responsables de la senyalització dels carrers també la desconeixen i senyalitzen incorrectament aquestes vies, donant missatges contradictoris que confonen a l'usuari de la via.

S'entén que les vies de plataforma única són vies regulades com a carrers residencials, a través del senyal de trànsit S-28, o bé carrers de vianants. De totes maneres es recomana incorporar la senyalització.

El carrers residencials senyalitzats amb la senyal S-28, són zones de circulació especialment condicionades que estan destinades en primer lloc als vianants i en les quals s'apliquen les normes especials de circulació següents:

- La velocitat màxima dels vehicles està fixada en 20 km/hora i els conductors han de concedir prioritat als vianants.
- Els vehicles no poden estacionar més que en els llocs designats per senyals o per marques.
- Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació.
- Els jocs i els esports estan autoritzats en ella.
- Els vianants no han de destorbar inútilment als conductors de vehicles.

Per la seva banda, la senyal S-29 és la que indica la finalització del carrer residencial i l'aplicació de nou de les normes generals de circulació.

Una sèrie de gràfics mostren les possibles seccions per als carrers estret amb menys de 7 m d'amplada. Cal ressaltar, que encara que només és imprescindible establir paviment únic als carrers amb menys de 7 m d'amplada, això no implica que no pugui ser convenient fer-lo, també, a alguns carrers més amples (per exemple per a completar algun eix de vianants).

Figura 225. Possibles seccions per a carrers amb menys de 7 m d'amplada

CARRERS AMB UNA AMPLADA TOTAL INFERIOR A 7 m



Cruïlles entre vies de plataforma única i vies convencionals

A continuació s'indiquen algunes recomanacions que tenen a veure en la senyalització de les cruïlles entre vies de plataforma única i vies convencionals i també en el trànsit de vehicles en carrers de plataforma única:

S'entén que les vies de plataforma única són vies regulades com a carrers residencials, a través del senyal de trànsit S-28, o bé carrers de vianants. De totes maneres es recomana incorporar la senyalització.



Si bé la Orden VIV/561/2010 estableix que a les vies de plataforma única la prioritat és dels vianants, des del present estudi es recomana senyalitzar explícitament aquestes vies amb la senyal S-28. Aquesta recomanació s'estableix atès que el Reglament General de Circulació i la Llei de trànsit són jeràrquicament superiors a la Orden esmentada, i d'aquells textos legals sembla desprendre's la necessitat d'aquesta senyalització si es vol atorgar la prioritat al vianant en una via determinada. Davant del dubte interpretatiu, doncs, la senyalització explícita té la virtut d'aclarir qualsevol interrogant.

Amb això:

S'evita el trànsit d'agitació en busca d'aparcament.

Es potencien els desplaçaments a peu, en detriment dels motoritzats. Són coneguts els beneficis que té sobre la reducció de la contaminació atmosfèrica i sobre la salut i el benestar de les persones. Cal evitar els desplaçaments innecessaris en vehicle motoritzat a dins del nucli urbà. Es posa en valor el patrimoni arquitectònic i històric del nucli antic.

Atès a que als carrers residencials la prioritat de pas és dels vianants, es recomana, enlloc de situar un pas de vianants a la cruïlla, mantenir la continuïtat de la vorera de la via convencional. A l'àrea d'intersecció entre la plataforma única i la vorera de la via convencional (elevades al mateix nivell) es recomana utilitzar el mateix paviment emprat a la vorera de la via convencional. D'aquesta manera, i atenent a criteris de disseny que així o justifiquen, s'aconsegueix:

- Atorgar la prioritat al vianant sense ambigüitats, defugint utilitzar paviment directament associats a la calçada. Emprant els mateixos materials que a la vorera de la via convencional, se subratlla de manera clara la prioritat del vianant.
- Moderar les velocitats del trànsit motoritzat, pel fet de saber-se circulant per sobre d'una vorera.
- Facilitar l'accessibilitat universal, simplificant el disseny urbà amb menys paviments tàctils direccionals i de botons.
- Convidar a resoldre el conflicte a través del contacte social, situant el fort (vehicle motoritzat) al territori del feble (vianants).

Si per problemes de durabilitat, les intensitats de trànsit poden malmetre el paviment de la vorera de la via convencional, aleshores s'aconsella utilitzar un tercer paviment (diferent a l'emprat a la vorera de la via convencional i diferent al paviment de la zona de la plataforma única destinada al pas de vehicles). Aquest tercer paviment, per exemple de llambordes o formigó (amb o sense tractament superficial), s'aconsella que s'iniciï una mica abans de l'àrea d'intersecció amb la plataforma única.

Ordenar els accessos al centre

Perquè la pacificació del centre sigui eficaç és important que la configuració física dels carrers es realitzi conjuntament amb una nova ordenació del trànsit, no solament al nucli històric, si no a tota la població. La nova ordenació tindrà com a objectiu minimitzar el trànsit motoritzat als estrets carrers del centre i eliminar totalment el trànsit de pas de la zona pacificada.

La millor manera d'aconseguir aquest objectiu i, al mateix temps, mantenir un bon accés al centre és **establir una anella que envolta la zona pacificada**. Des de l'anella s'estableixen **petits bucles** que permeten als conductors endinsar-se al centre per a fer una gestió determinada i sortir una altra vegada no gaire lluny del punt d'entrada. Per contra, no permeten creuar el nucli central de banda a banda. Per a configurar els bucles s'aprofita l'eventual existència de carrers més amples on ha estat possible mantenir la separació convencional amb voreres i calçada, però normalment serà necessari incloure també carrers estrets destinats a tenir paviment únic.

L'anella, per contra, ha de passar per carrers més amples. Generalment l'anella marca el límit entre la zona pacificada i la resta del nucli urbà, però per a aconseguir

un traçat coherent amb bona continuïtat, a vegades pot ser necessari allunyar-la lleugerament de la zona pacificada. Segons les condicions locals, l'anella pot tenir doble sentit de circulació o sentit únic, i segons la grandària del nucli pacificat pot ser necessari un nombre de bucles major o menor, o fins i tot cap, en el cas de centres més petits.

Per tal de ressaltar el límit entre el centre pacificat i la resta del nucli urbà es recomana **establir vorera contínua** al costat intern de l'anella.

Creació d'itineraris per a vianants

Es pot progressar molt en la pacificació del centre sense despeses excessives, però l'acabat amb l'establiment de paviment únic i la urbanització amb diferents tipus de mobiliari urbà necessàriament requereix una inversió addicional. Convé, conseqüentment, fer aquest procés progressivament i a curt termini prioritzar la remodelació dels carrers amb més punts d'atracció i amb més capacitat de comunicació per als vianants.

En aquest sentit, cal prioritzar l'establiment d'uns eixos principals per als vianants que creuin el nucli històric i connectin amb la xarxa bàsica per a vianants fora del centre. És preferible que aquests eixos siguin exclusivament per al trànsit no motoritzat i només es permeti l'entrada de vehicles autoritzats i, en una franja horària determinada, de vehicles de càrrega i descàrrega.

Els punts de creuament dels itineraris de vianants amb carrers de la xarxa bàsica motoritzada han d'estar **regulats amb semàfor o amb l'establiment de refugis físics als passos de vianants**. El criteri bàsic per l'establiment de semàfor en passos de vianants en travesseres és l'existència d'una intensitat mitjana de 10.000 vehicles diaris, i aquest criteri pot ser extensible amb major o menor rigor a carrers de la xarxa bàsica urbana.

Restringir l'aparcament al centre

Cal recordar que l'existència d'aparcament a la via pública és un problema general als nuclis històrics, perquè atreu un trànsit motoritzat important que necessàriament ha de passar per carrers estrets on haurien de tenir prioritat els vianants. Sense aquestes places entrarien molts menys vehicles al nucli antic perquè no trobarien un lloc per a aparcar.

En aquest context cal ressaltar la gran diferència en volum de trànsit creat que comporten els diferents tipus d'aparcament. Més problemàtic és l'aparcament de rotació. Mentre els cotxes estacionats en vies amb aparcament lliure sovint no es mouen durant dies o només surten i entren una vegada al dia, les places de rotació fàcilment poden suposar 7-8 entrades i sortides diàries.

A llocs amb dèficit de places d'aparcament també pot resultar molt problemàtic l'aparcament lliure. En els pitjors casos pot crear un volum de trànsit semblant a les zones blaves causat per conductors que donin voltes al centre per a trobar una plaça que normalment no acabaran trobant.

Amb l'objectiu de reduir el trànsit al centre caldria potenciar l'ús d'aparcaments dissuasius. Aquests aparcaments aniran en detriment de les places en calçada que hi ha dins el nucli central. Segons les condicions de cada població, aquests aparcaments poden ser gratuïts o de pagament.

Criteris de senyalització de passos de vianants

Les normatives de senyalització espanyoles i catalanes, estableixen les següents directrius de senyalització.

Norma 8.1-IC “Senyalització vertical”

La instrucció espanyola que regula la senyalització vertical dedica el capítol 9.8 a la regulació dels passos per a vianants i ciclistes. Referent a la ubicació dels elements dels passos, la Instrucció cita textualment:

“El senyal S-13 es col·locarà entre 0,5 i 1 m abans de la marca vial transversal M-4.3 (Norma 8.2-IC “Marques Vials”), de manera que sigui visible des de més de 30 m. Si la calçada fora de sentit únic, es col·locarà en tots dos marges sent recomanable en altres casos.” (apartat 9.8.2)

Figura 226. Intersecció amb pas de vianants i senyalització vertical



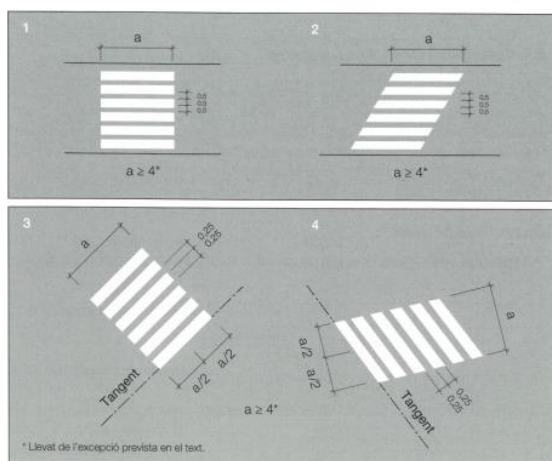
Imatge 1. Font: Norma 8.1-IC (1987)

Imatge 2. Exemple d'un pas senyalitzat, d'un municipi català.

Es recomana complementar-la amb la senyal P-20 situada uns 20 metres abans del pas.

Figura 227. Senyalització vertical d'un pas de vianants

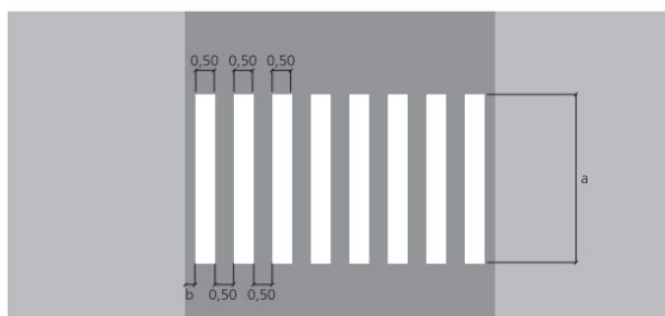
Figura 228. Dimensions i tipologia del passos de vianants



Font: Marcas viales 8.2-IC (1987)

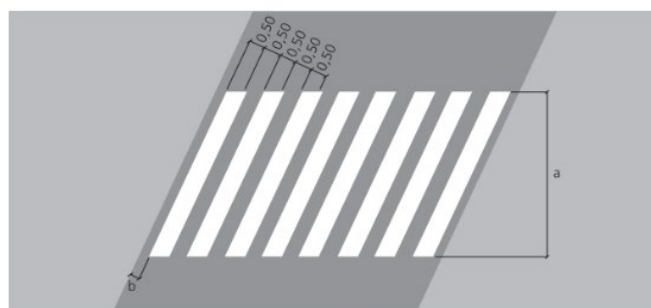
Segons les directrius del Servei Català de Trànsit relatiu a senyalització urbana, els passos de vianants no semaforitzats es configuraran amb el següents criteris.

Figura 229. Passos de vianants no semaforitzats



a: com a norma general: 5 m (mínim 4 m).
 En calçades estretes i límit de velocitat ≤ 40 km/h: 2,5 m

b: entre 0 i 50 cm
 En vies de doble sentit, l'eix de la marca de separació dels sentits ha de coincidir amb l'eix d'una banda o l'eix d'una interbanda.

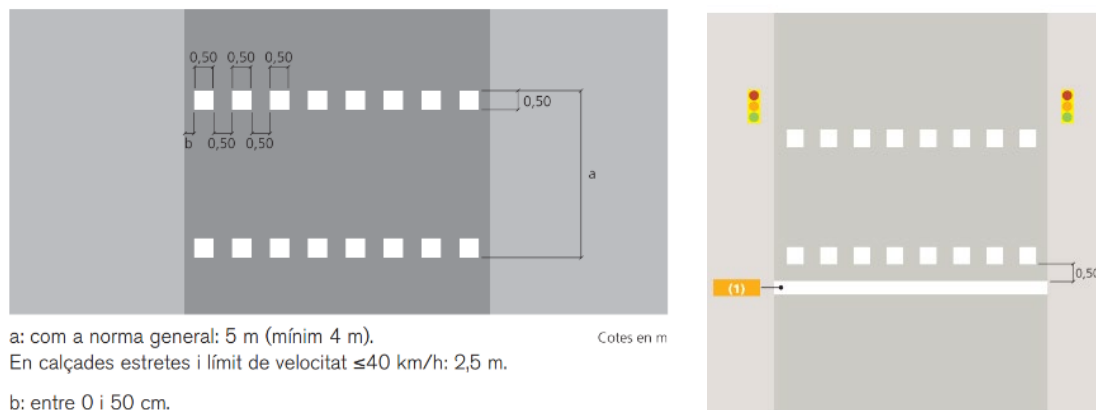


a: com a norma general: 5 m (mínim 4 m).
 En calçades estretes i límit de velocitat ≤ 40 km/h: 2,5 m

b: entre 0 i 50 cm
 En vies de doble sentit, l'eix de la marca de separació dels sentits ha de coincidir amb l'eix d'una banda o l'eix d'una interbanda.

En els passos semaforitzats sí es preveu la utilització de una línia discontinua, tot i que es remarca que com que la normativa no preveu aquesta marca, es recomana que els municipis que decideixin utilitzar-la recullin en les ordenances la seva regulació específica. Però es preveu només en cas de passos semaforitzats.

Figura 230. Passos de vianants semaforitzats i línies de detenció



Els punts de creuament dels itineraris de vianants amb carrers de la xarxa bàsica motoritzada han d'estar **regulats amb semàfor o amb l'establiment de refugis físics als passos de vianants**. El criteri bàsic per l'establiment de semàfor en passos de vianants en travesseres és l'existència d'una intensitat mitjana de 10.000 vehicles diaris, i aquest criteri pot ser extensible amb major o menor rigor a carrers de la xarxa bàsica urbana.

Pla de senyalització municipal

La planificació de la senyalització urbana requereix un inventari exhaustiu dels senyals, que pot realitzar-se ubicant els senyals en el GIS de l'Ajuntament. Aquesta tasca és pròpia d'un **Pla de senyalització**.

Bones pràctiques per la millora de la seguretat viària en zona urbana

Hi ha molts elements i aspectes en la gestió de la mobilitat i en les actuacions en la xarxa viària que es relacionen directament o indirectament amb la seguretat viària.

Jerarquització de la xarxa viària

L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional s'associa a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en vies que suportin millor les intensitats elevades de trànsit.

La jerarquització de la xarxa viària facilita l'accessibilitat als diferents sectors alhora que preserva determinades àrees del trànsit rodat.

Els carrers es classifiquen en vies bàsiques (20 a 25 % de la longitud) i locals. En les bàsiques es permet, amb caràcter genèric, una velocitat màxima de 50 km/h; en les locals, però no es considera adequat un límit superior a 30 km/h.

Xarxa bàsica.

- Es compona per vies que connecten la ciutat amb l'entorn, les vies d'accés amb els punts d'atracció de la ciutat i aquests diferents punts entre si.
- Ha d'absorbir la major part dels desplaçaments en vehicle privat.
- Té prioritat en aquestes vies a l'espai destinat al vehicle motoritzat.
- No és recomanable instal·lar elements sobreelevats en la secció del carrer.
- Cal assegurar el pas de vianants en condicions segures, per exemple mitjançant passos regulats amb semàfor.
- Té un límit de velocitat de 50 km/h.

Xarxa local.

- Fa funcions de connexió i distribució del trànsit cap a l'interior dels barris.
- Tanca les àrees ambientals.
- Té un límit velocitat de 30-40 km/h

Xarxa veïnal.

- Té la funció circulatòria interna en les àrees ambientals i possibilita l'accés motoritzat als garatges i edificis.
- Està composta per vies de cohabitació, que han de suportar el trànsit veïnal però no el de pas.
- Ha de disposar de voreres prou amples o amb plataforma única.
- S'ha de guiar adequadament la circulació motoritzada en aquestes vies.
- S'hi poden ubicar tot tipus de mesures reductores de velocitat.
- Hi pot circular la bicicleta, per calçada i amb seguretat.
- Té un límit de velocitat de 20-30 km/h.

Àrees ambientals

El concepte d'àrea ambiental consisteix en la definició d'àmbits formats per conjunts de carrers on es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de sentits únics de circulació, amb la creació de carrers sense sortida, gir obligatoris., etc. de forma que es dissuadeixi el trànsit de pas i es redueixi al mínim l'impacte ambiental de la motorització. Les àrees ambientals poden implantar-se tant en zones residencials com en zones comercials o industrials.

Àrea ambiental de prioritat residencial: En aquestes zones la prioritat s'inverteix a favor dels usuaris de la via més "dèbils", els vianants i els ciclistes. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 20 km/h. Bàsicament no hi ha elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats. L'entrada a aquestes àrees es realitza a través d'elements físics que constitueixen el punt de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

Àrea ambiental zona 30: Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que, establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris. Aquest tipus d'àrea es proposa per a les zones d'habitatges i comercials.

Exemples de portes d'entrada a un àrea ambiental:

Figura 231. Entrada simple

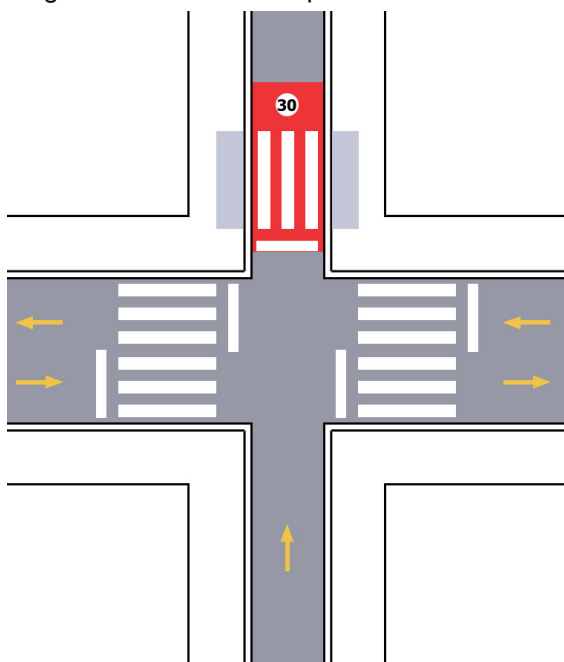


Figura 232. Sortida simple

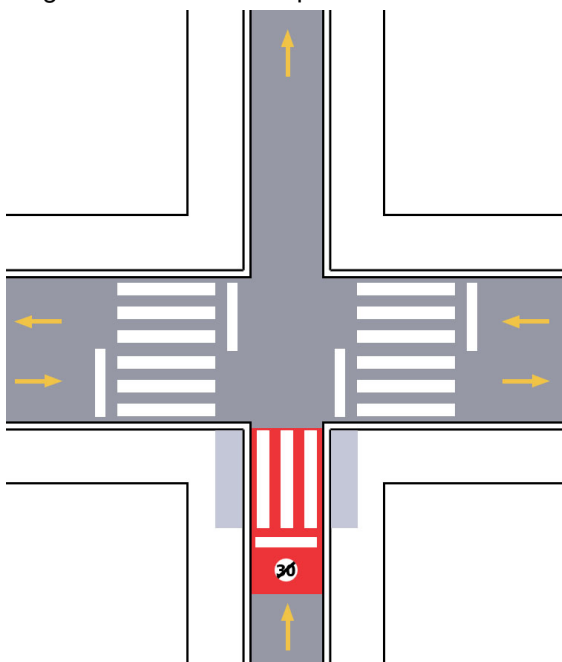


Figura 233. Entrada amb rampa

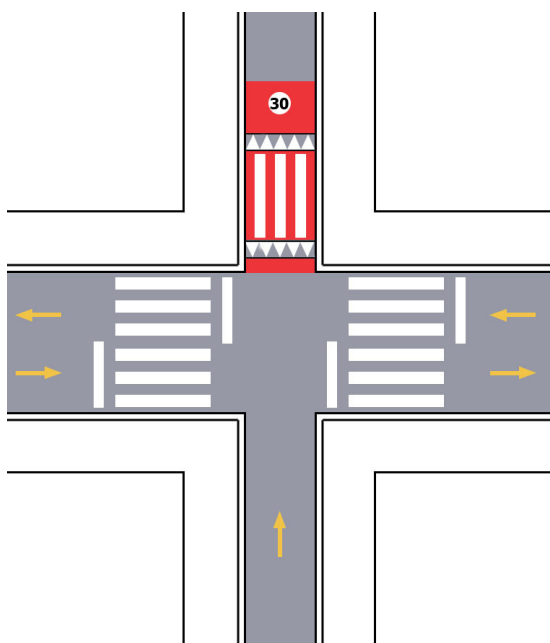
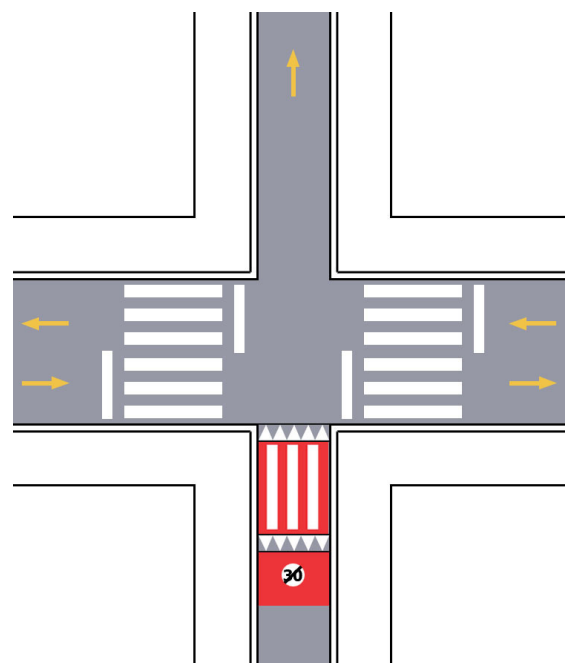


Figura 234. Sortida amb rampa



Interseccions

La rotonda és un element efectiu com a reductor de velocitat a les interseccions. Es redueix la velocitat aproximadament uns 30 km/h en els accessos a la rotonda però aquest efecte disminueix gradualment 100- 250 m després de la rotonda.

Els sentits únics de circulació i la prohibició de gir a l'esquerra també presenten molts avantatges quant a la millora de la seguretat viària. Comparat amb una cruïlla amb doble sentit circulatori disminueixen els punts de conflicte.

Figura 235. Punts de conflicte en una intersecció en X de doble sentit circulatori

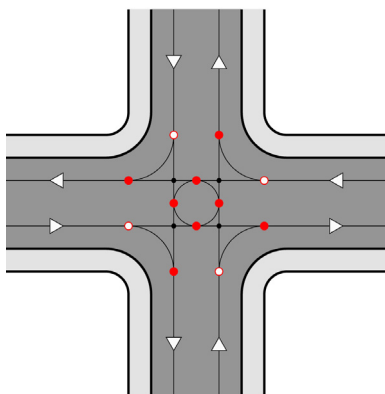


Figura 236. Punts de conflicte en una rotonda

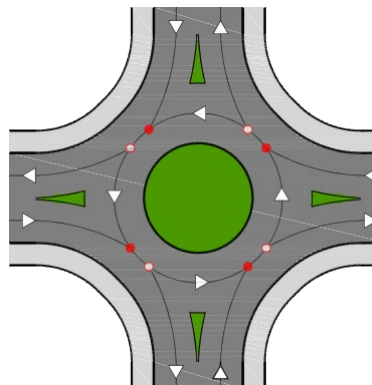
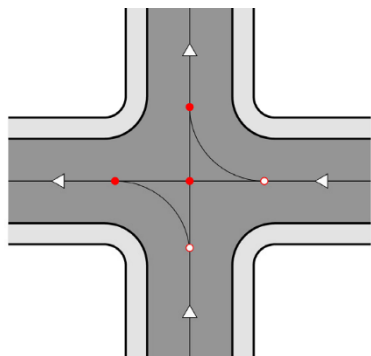


Figura 237. Punts de conflicte en una intersecció en X de sentit únic circulatori



El canvi del doble sentit existent en un carrer a un únic sentit de circulació també permet reordenar l'espai viari augmentant l'espai per al vianant, la bicicleta i per a l'estacionament. En general, la reducció de l'ample de la calçada indueix a una disminució de la velocitat i a la possibilitat d'estacionar il·legalment.

Visibilitat a les interseccions

Com que una part molt important dels accidents tenen lloc en interseccions és obvi que cal afrontar aquest àmbit. En primer lloc, cal assegurar que els conductors s'adonen que estan arribant a una intersecció. Aquesta visualització es pot fer ressaltant el centre de l'eix (en cas de rotonda o minirotonda), o els accessos (estrenyiment de la calçada, reforç de l'enllumenat, etc.).

En arribar a la intersecció, també cal assegurar una bona visibilitat. Els gràfics a continuació indiquen les àrees que cal mantenir lliures d'obstacles en interseccions sense regulació amb semàfor.

Figura 238. Àrea de visibilitat en interseccions en X:

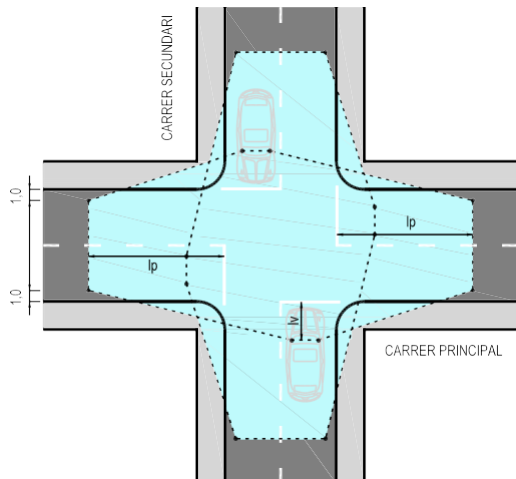
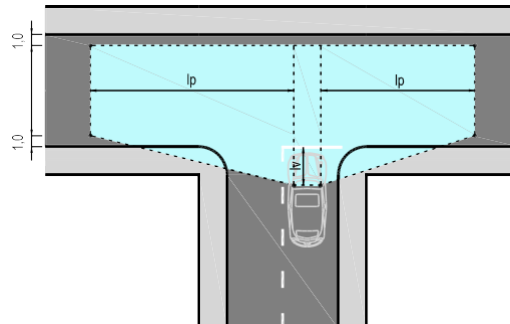


Figura 239. Àrea de visibilitat en interseccions en T:



Límit de velocitat (km/h)	50	40	30
Longitud de l'àrea de visibilitat en el carrer principal (m)	95	75	55

Recomanacions:

- Remarcar la ubicació de la cruïlla.
- Assegurar una bona il·luminació.
- Assegurar que els senyals, arbrat, i altres elements no obstrueixen la visibilitat.
- Eliminar l'espai superfluo per evitar estacionament no controlat.
- Assegurar passos de vianants en itineraris rectes.

Tot seguit es mostra una sèrie de situacions en intersecció i les seves alternatives d'ordenació amb criteris de seguretat.

Disfuncions i millores en interseccions: Exemples en una cruïlla amb un carril de circulació i dues línies d'estacionament.

Figura 240. Intersecció no compacta. Pas de vianants fora de la trajectòria idònia del vianant.

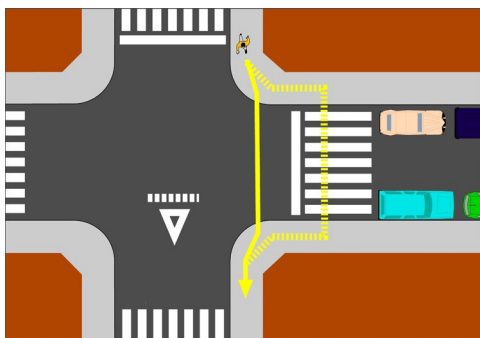


Figura 241. Intersecció igual que la núm. 1, amb marques vials de zona morta.

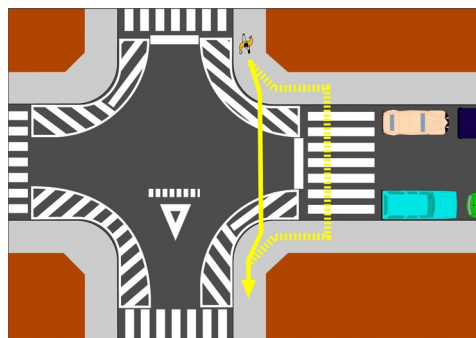


Figura 242. Ubicació correcta de pas de vianants. Possible ocupació del pas i restricció de la visibilitat.

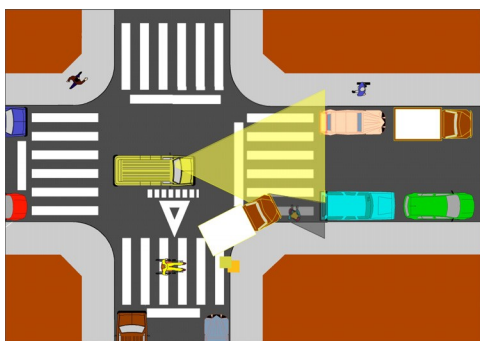
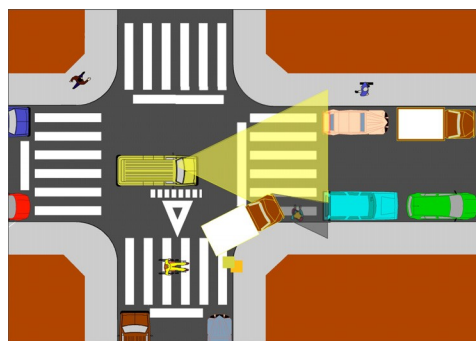


Figura 243. Intersecció compacta i segura.



Voreres i calçades

Tot ha de ser dimensionat correctament, voreres, carrils de circulació, carrils de bicicletes i zones d'estacionament.

Les voreres massa estretes fan que no sigui agradable moure's a peu o forcen els usuaris a baixar a la calçada, amb el risc que això suposa. El sobredimensionament de carrils de circulació i d'estacionament pot influir negativament en la seguretat viària ja que els sobreamples afavoreixen i inciten a excedir la velocitat i a estacionar indegudament.

Recomanacions:

- Construir voreres amb una amplada mínima de 2,0 metres i lliures d'obstacles per oferir al vianant una mobilitat segura.
- Instal·lar paviment únic als carrers de menys de 7 m entre façanes i fixar una velocitat màxima de 20 km/h amb prioritat per als vianants. Són carrers de convivència.
- Aconseguir que l'ample de carrils de circulació en zona urbana (amb límits de velocitat de 50 km/h) no sobrepassi els 3,20 m per a un únic carril sense aparcament, els 3,0 m per a 2 carrils o els 2,75 m (valor mínim) en vies amb 3 o més carrils.

- Atorgar a l'estacionament en filera una amplada d'entre 1,8 (valor mínim) i 2,0 m per a turismes i entre 2,2 i 2,5 m per a vehicles comercials.
- Aplicar aquestes amplades, en la distribució de l'espai al trànsit que circula i a l'estacionament i assignar la resta (fins a la façana) per a l'ús dels vianants, sempre que les voreres siguin de 2 m o més d'ample (valor mínim i sense obstacles). Cal no començar mai el repartiment des de la façana marcant l'espai fix de vorera i assignant la resta d'espai als vehicles perquè això pot induir a sobredimensionar els carrils.
- Evitar els espais morts en calçada o els sobreamples i les irregularitats respecte de la trajectòria de pas o l'espai d'aparcament de vehicles. El desordre provocat per l'estacionament irregular i el mal ús dels espais dels vehicles genera risc.
- Delimitar amb la vorada on acaba la calçada per circular o la línia d'estacionament i on comença l'espai per a vianants. Per tant, la vorada ha de seguir la trajectòria d'un vehicle en el seu recorregut, tant en recta com en corba. No ha de ser necessàriament paral·lela a la façana.

Ordenació de l'estacionament

L'entrada o sortida d'una plaça d'estacionament és un moment de risc a causa de les diferències en la velocitat dels vehicles que circulen i el vehicle en fase d'estacionament. Un cop aturat, el vehicle també pot causar situacions d'incomoditat o de perill per als vianants.

Recomanacions:

- Assegurar que l'espai d'estacionament quedi ben delimitat i evitar que afecti negativament la visibilitat en interseccions i passos de vianants.
- Evitar l'estacionament en bateria o semibateria en vies de trànsit significatiu. Aquesta disposició es recomana només en vials de trànsit reduït amb alta demanda d'estacionament.
 - El fet que les diferències de longitud entre vehicles siguin molt més destacades que les diferències d'amplada genera un escalat d'espais morts i provoca una manca de visibilitat.
 - Les maniobres d'entrada i sortida tenen més risc.
 - Els vehicles queden amb part de la carrosseria damunt la vorera ja que s'acosten fins que la roda topa amb la vorada. Aquest fet provoca una reducció de l'espai disponible a la vorera i una línia irregular en la delimitació de l'espai de vianants per les diferències en les dimensions dels vehicles.
- Adoptar, per als casos d'estacionament en semibateria, la disposició de bateria inversa (accés a la plaça en marxa enrera). D'acord amb criteris de visibilitat (com s'aprecia als dibuixos adjunts) les condicions en la maniobra d'aparcament i en la incorporació al trànsit que circula són millors amb aquesta modalitat
- Evitar el sobredimensionament de les places perquè pot estimular l'estacionament en doble filera.

Figura 244. Sortida semibateria amb visibilitat insuficient

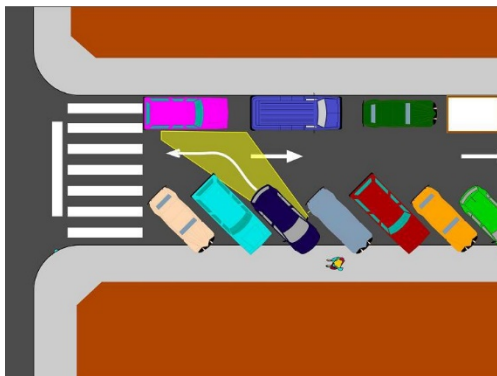


Figura 245. Entrada a semibateria amb visibilitat suficient

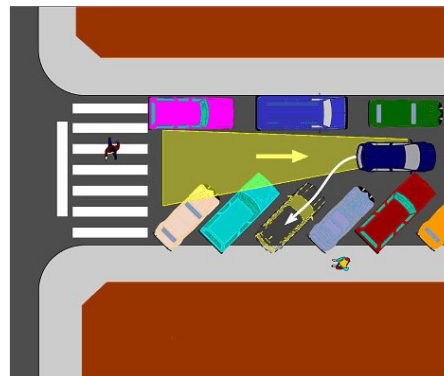
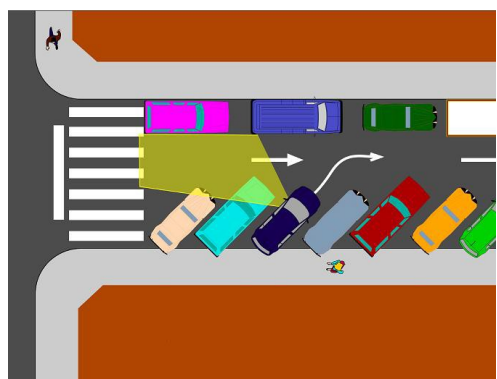


Figura 246. Sortida de semibateria amb visibilitat suficient



Espai específic per als vianants

En zona urbana els atropellaments acostumen a ser un problema important. A Catalunya, l'any 2005, els vianants representaven un 15% dels ferits i un 42% dels morts en accidents de trànsit en zona urbana.

Al mateix temps que cal reduir el risc d'accident dels vianants també fóra desitjable la promoció del desplaçament a peu per tal de reduir l'ús del vehicle motoritzat en els viatges curts. Aquest canvi passa per la creació de les condicions òptimes de seguretat i per l'establiment d'itineraris que el vianant percebi com a segurs i còmodes.

A la xarxa viària el vianant és el menys protegit i, per tant, cal reduir el risc de contacte amb altres mitjans de transport, especialment si la diferència en la velocitat d'ambdues parts és important. Els elements separadors, les barreres físiques entre vorera i calçada, les orelles, les illes refugi i pilones o jardineres ajuden a crear zones protegides per als vianants. Altres mesures com l'enllumenat dels passos de vianants i la instal·lació de bandes rugoses en l'aproximació a aquests ajuden els conductors a adonar-se de la presència dels vianants a la calçada.

- Passos de vianants: L'any 2005, i segons l'Anuari estadístic d'accidents a Catalunya, un 10,1% dels vianants involucrats en un accident de trànsit no

utilitzava el pas de vianants. Per tal de millorar aquesta situació i reduir el nombre d'atropellaments en els passos de vianants es recomana que:

- No superar els 100 metres de distància entre els passos de vianants.
- Il·luminar suficientment els passos per tal d'assegurar una bona visibilitat.
- Instal·lar una senyalització vertical i horitzontal dels passos adequada i suficient.
- Donar continuïtat als itineraris per a vianants, és a dir, ubicar correctament els passos per a evitar desviaments respecte del trajecte directe dels vianants.
- No disposar seccions per travessar els vianants de més de 4 carrils sense dotar-les en la part central d'una mitjana-refugi d'un mínim de 2 m d'ample.

Cal assegurar que els vianants i ciclistes puguin travessar les vies bàsiques. Els semàfors s'instal·len en vies bàsiques atenent a les necessitats de seguretat del pas dels vianants, més que no pas a criteris de regulació del trànsit.

Espai específic per als ciclistes

Per promoure l'ús d'aquest mitjà de transport és imprescindible disposar d'una xarxa d'itineraris racional de carrils bicicleta, amb espais protegits i senyalitzats i definint els millors punts per a ubicar-hi l'estacionament.

Tenint en compte els requisits geomètrics de la circulació de bicicletes i de les característiques de les vies sobre les quals es pretén establir l'itinerari ciclista, es poden establir quines seran les seccions més adequades. Per a l'elecció de la secció tipus, a més de les dimensions de la secció total de la via i de la possibilitat de repartir aquest espai entre els diferents trànsits (motoritzat, de vianants i ciclista), cal tenir en compte la intensitat i velocitat del trànsit motoritzat.

- Carril bicicleta segregat: es delimita un espai de la calçada per a la circulació de bicicletes. Aquest tipus de carril es proposa en les vies que presenten majors intensitats de trànsit i una secció suficient per a la seva implantació.

Figura 247. Carril bici segregat unidireccional

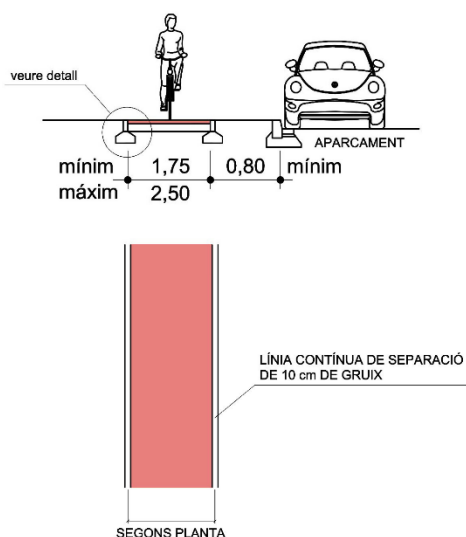


Figura 248. Carril bici segregat bidireccional

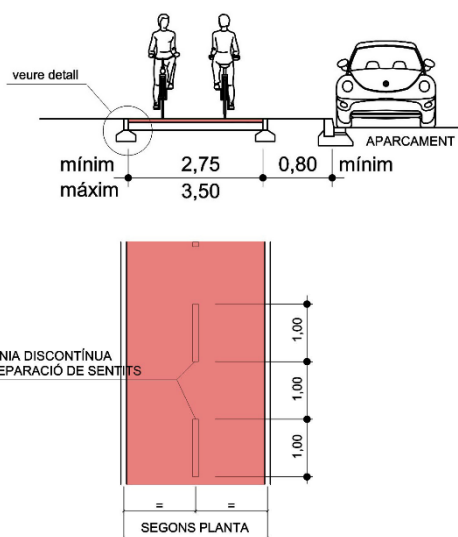
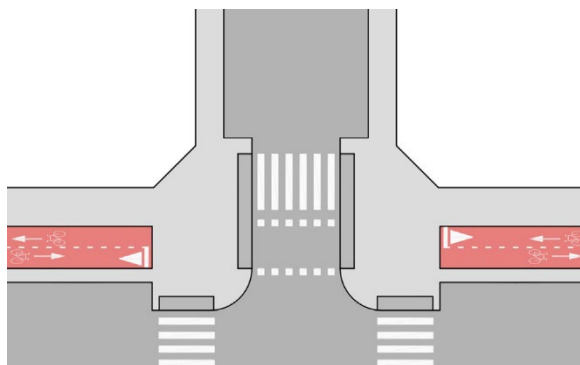


Figura 249. Senyalització per a interseccions de voreres i carrils bici direccionals



- Eix compartit vianants-ciclistes: aquest tipus d'ús mixt només és recomanable quan la vorera té un mínim de 5 metres d'amplada. Per a augmentar la seguretat de vianants i de ciclistes, cal delimitar clarament el carril amb pintura o paviment diferenciat. Pel municipi de Salou no es recomanable per la quantitat de vianants que hi ha als mesos estivals.
- Carril bicicleta compartit en calçada: la circulació de bicicletes s'integra al trànsit en general, en vies que presenten una combinació adequada d'intensitat i velocitat. Quan un itinerari inclou un tram on s'han de barrejar les bicicletes amb els vehicles motoritzats cal coordinar les mesures en pro de la circulació ciclista amb les mesures destinades a la moderació del trànsit, és a dir, amb la reducció del nombre i la velocitat dels vehicles fins als nivells que facilitin la compatibilitat amb els ciclistes.

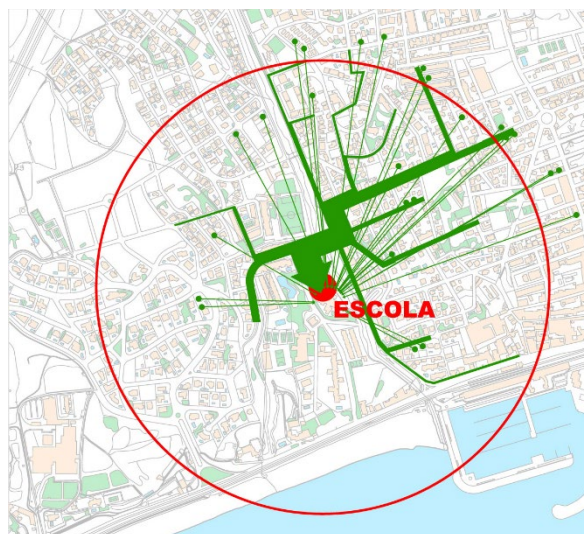
Camins escolars

El Camí Escolar és una iniciativa que té per objecte promoure i facilitar que els nens i nenes vagin a l'escola a peu d'una manera autònoma i segura. Abans d'iniciar el procés d'implantació del camí escolar cal tenir en compte la col·laboració de totes les parts implicades: l'escola (professors, alumnes i AMPA), famílies, ajuntaments, comerços i associacions.

Són tres els tipus d'actuació per dur a terme:

- Tècniques, per definir l'entorn, les dificultats i les solucions per fer realitat el projecte. Cal diferenciar dos àmbits per a la implantació del camí escolar:
 - L'itinerari cap a l'escola. El camí per on passen la majoria d'escolars des de casa seva fins a la seva escola.
 - L'entorn immediat a l'escola. Espai on s'apleguen tots els infants i els seus acompanyants.
 - Educatives, per garantir la participació dels nois i noies i les seves famílies.
 - Comunicatives i de divulgació, per transformar la proposta en projecte d'interès col·lectiu.

Figura 250. Mapa de fluxos d'alumnes mitjançant un treball d'enquesta, que servirà per decidir els itineraris principals on cal fer actuacions.



- S'analitzarà, posteriorment, tota la informació que aportin les diferents àrees de l'Administració respecte de la mobilitat, l'estat de la via i la seguretat viària en aquests itineraris. La informació que cal considerar és:
 - l'existència d'àrees de pacificació de trànsit
 - la presència de comerços o altres punts d'atracció
 - zones verdes
 - oferta de transport públic
 - interseccions conflictives
 - estat i amplada de les voreres
 - anàlisi de la senyalització
 - aparcament
 - velocitats del trànsit rodat
 - sentits de circulació
 - accidentalitat.
- S'atendrà especialment als itineraris principals cap a l'escola, tenint en compte les possibles millores que es poden establir per aconseguir voreres amples i en bon estat i encreuaments segurs.
- Caldrà, probablement, fer actuacions més contundents a l'entorn més pròxim a l'escola que no pas a la resta de l'itinerari.
 - bandes reductores de velocitat
 - passos elevats de vianants
 - orella o atri a la vorera per reduir l'amplada de la calçada
 - ampliació de vorera
 - construcció de carrils per a ciclistes
 - paviment únic (velocitat màxima 20 km/h)
 - parades adequades per al transport col·lectiu
 - reforç de senyalització de perill
 - senyalització específica d'estacionament
 - barana de protecció entre vorera i calçada o carril bici.

Figura 251. Accés immediat a l'escola mitjançant un pas de vianants elevat i amb reforç de la senyalització.



Figura 252. Construcció d'un carril de bicicletes i ampliació de la vorera creant un atri.



Figura 253. Plataforma sobreelevada que cobreixi tot l'entorn d'accés a l'escola i que inclogui parada de transport col·lectiu i diferents elements de mobiliari urbà.



Figura 254. Plataforma sobreelevada que cobreixi tot l'entorn d'accés a l'escola i que inclogui parada de transport col·lectiu i diferents elements de mobiliari urbà.



Figura 255. Pas de vianants elevat i senyalització horitzontal.



Figura 256. Carrer amb paviment únic i preferència per a vianants. Velocitat límit de 20 km/h.



Ubicació del mobiliari urbà

Cal tractar amb cura la ubicació del mobiliari urbà ja que pot obstruir el pas dels vianants, reduir la visibilitat de vianants i conductors i, fins i tot, crear situacions de distracció en casos de plafons de publicitat llampants o vistosos.

Recomanacions:

- Evitar la instal·lació d'elements en voreres inferiors a 2,0 m.
- Instal·lar els elements en línia amb la calçada.
- Assegurar que no suposen un obstacle per al trànsit dels vianants.
- Evitar obstacles visuals en punts crítics.
- Assegurar que són accessibles des de la vorera els contenidors d'escombraries, papereres, ...

Figura 257. Vorera estreta i amb obstacle

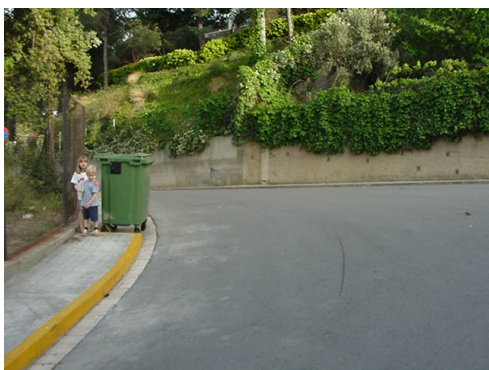


Figura 258. Mobiliari urbà mal ubicat



Senyalització

Part dels accidents de trànsit en zona urbana tenen com a causa l'incompliment de la senyalització, ja sigui la relativa a prioritat en interseccions o bé la de maniobres prohibides. Però no totes les infraccions són causades pel comportament poc cívic del conductor.

Recomanacions:

- Elaborar un pla de manteniment de senyals, marques viàries i sistemes de regulació. Una bombeta fosa de semàfor, un senyal caigut o una marca viària poc visible són poc eficaços pel que fa a seguretat.
- Vetllar per la visibilitat dels senyals, especialment els de prioritat de pas a les interseccions (STOP, Cedi el pas) i els de maniobres prohibides (sentit prohibit, gir prohibit, direcció obligatòria, etc.).
- Instal·lar de forma fixa senyals verticals (STOP, o Cedi el pas) a les cruïlles amb semàfor, que deixin clara la prioritat quan el semàfor no funciona per la manca de subministrament elèctric o un altre tipus d'avaría.
- Tenir en compte aquelles situacions que varien al llarg del dia, la setmana o l'any i que afectin els senyals:
 - Vehícles alts en voreres en l'aparcament de càrrega i descàrrega que tapen els senyals.
 - Senyals ocults darrera d'arbres que treuen fulla de temporada i creixen.

- Afectacions temporals com obres a la via pública, bastides de reforma de façanes, etc.
- Quan hi hagi dificultat de visió, tant si és un punt de concentració d'accidents com si és una cruïlla on la via preferent és en aparença la via menys important, caldrà reforçar la senyalització (senyals d'STOP o Cedi el pas) a dues bandes.
- Utilitzar, quan sigui adient, el bàcul del semàfor per situar el senyal més important.
- Fer un ús correcte del senyal d'STOP:
 - Instal·lar un STOP només allà on calgui una aturada total, i utilitzar el Cedi el pas on aquesta aturada total no sigui necessària.
 - Fers respectar l'STOP, mitjançant, per exemple, controls de policia.
 - No instal·lar un STOP com a indicador de major risc o com a mètode per assegurar que es respecta la prioritat. L'únic que s'aconsegueix és crear confusió i desvirtuar el sentit d'ambdós senyals.
 - Revisar regularment l'estat de conservació de tota la senyalització establerta, en especial la dels senyals d'avertiment de perill i de prioritat, així com el correcte funcionament dels semàfors.

Senyalització informativa:

La desorientació o la distracció del conductor són factors que intervenen molt sovint en l'accidentalitat. Cal facilitar el manteniment del grau d'atenció en la conducció i la senyalització informativa hi juga un paper important.

Caldrà, doncs, aplicar criteris de continuïtat en la senyalització informativa de destinacions d'interès públic (Ajuntament, policia local, jutjats, polisportiu, mercat, estació de tren o d'autobusos,...).

Recomanacions:

- Restringir a 5 els pannells/destinacions en els senyals informatius per garantir que el conductor els llegeix en condicions segures.

En la ubicació de senyalització i mobiliari urbà així com en el disseny viari cal tenir present les recomanacions del Manual de senyalització urbana d'orientació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i del Codi d'Accessibilitat de Catalunya publicat per l'Associació i el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

Semàfors:

La semaforització d'interseccions en zona urbana és important per a gestionar el trànsit rodat, però ho és encara més des del punt de vista de la seguretat viària per a facilitar que els vianants travessin els carrers en aquelles vies amb un cert volum de trànsit o amb velocitats elevades. Recomanacions:

- Regular amb semàfors les interseccions de la xarxa bàsica, com a mínim en aquells encreuaments on coincideixen vianants o ciclistes amb la xarxa principal.
- Assegurar una regulació que permeti que els vianants disposin de prou temps per creuar el pas regulat, amb una velocitat de referència no superior a 0,8 m/s.

- Fer cicles curts, que redueixen el temps d'espera dels vianants i les infraccions de vianants i de vehicles. La insatisfacció de les llargues esperes pot induir els vianants a arriscar-se a passar en vermell.
- Adequar els cicles segons les necessitats. Els cicles llargs per incrementar la capacitat per als vehicles no són necessaris en períodes nocturns o hores vall.
- Instal·lar semàfors de repetició per a vehicles amb vista a evitar que una bombeta fosa comporti errades i es passi en vermell.
- Establir ona verda o sincronisme a 50 km/h màxim.
- Reduir al màxim l'amplada de l'ona verda per evitar que qui entri a l'ona a la part final pugui incrementar molt la seva velocitat, fins a trobar la capçalera de l'ona verda i haver d'adequar la seva velocitat a la programació establerta (50 km/h com a màxim).

Reductors de velocitat

Existeix una relació estreta entre la velocitat, l'accidentalitat i la severitat dels accidents.

Velocitat cotxe:

- 50 km/h → 7 de cada 10 vianants moren
- 30 km/h → 1 de cada 10 vianants mor

En l'anàlisi de l'accidentalitat de la xarxa viària urbana es poden haver detectat trams o punts de concentració d'accidents sobretot a causa de l'excés de velocitat.

L'excés de velocitat en aquests indrets es pot reduir mitjançant la senyalització corresponent i, si es valora necessari i adequat, es pot reforçar aquesta situació amb la ubicació d'un o més elements físics de reducció de la velocitat.

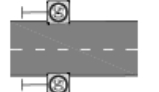

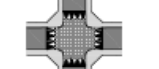




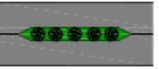






L'esquema de la pàgina següent mostra on seria adequat aplicar diferents mesures segons la velocitat desitjada i la classificació de la via.





La combinació d'altres elements com plataformes elevades, trencament horitzontal de trajectòria o estrenyiment de la calçada suposa una reducció mitjana en la velocitat d'aproximadament 10 km/h.

Distància entre mesures reductores de velocitat:

Velocitat objectiu	Distància recomanable entre elements reductors de velocitat	Distància màxima d'eficiència entre elements reductors de velocitat
50 km/h	150 m	250 m
40 km/h	100 m	150 m
30 km/h	75 m	75 m
10-20 km/h	20 m	50 m

Diferents tipus de mesures reductores de velocitat:

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Bàsica (50 km/h)	Secundària (30-50 km/h)	Veïnal (20-30 km/h)
 Pòrtic entrada a zona urbana	•	•	•
 Plataforma sobreelevada en secció de carrer		•	•
 Plataforma sobreelevada en intersecció		•	•
 Llom		•	•
 Bandes sonores	•	•	•
 Trencament horitzontal de trajectòria	•	•	•
 Trencament horitzontal de trajectòria amb plataforma sobreelevada		(•)	•
 Estrenyiment de calçada amb element físic central	•	•	•
 Estrenyiment de calçada amb reducció als laterals	•	•	•
 Estrenyiment de calçada en un costat		•	•
 Estrenyiment a un carril amb plataforma sobreelevada		(•)	•
 Estrenyiment de calçada en un costat amb llom		(•)	•
 Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats		(•)	•
 Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats i plataforma sobreelevada		(•)	•

Element	Tipus de via (límit velocitat)		
	Bàsica (50 km/h)	Secundària (30-50 km/h)	Veïnal (20-30 km/h)
 Trencament horitzontal de trajectòria amb elements als costats i llom		(•)	•
 Rotonda	•	•	
 Minirotonda	•	•	
 Carril de gir segregat	•		

Els casos marcats amb (•) dependran de factors com l'ample de secció, el volum de trànsit o altres.

Els lloms i bandes sonores són els elements més efectius per a reduir la velocitat. A més, resulten molt econòmics en comparació amb altres mesures físiques que requereixen obres de certa envergadura en la via.

Elecció d'elements reductors:

Com un dels àmbits d'actuació definits en el Pla és l'excés de velocitat cal triar els elements físics o la combinació d'elements que cal implantar per tractar de reduir la velocitat, depenent de si es tracta de:

- un punt o tram concret.
- al llarg de tota la via, com per exemple la travessera.
- un conjunt de carrers – per exemple un àrea de convivència.

Hi ha un altre grup de mesures presentat al catàleg d'idees que incideix directament sobre la infraestructura, ja sigui amb elements que faciliten el desenvolupament de la conducció, ja sigui amb accions per assegurar la mobilitat més feble:

- Inscripcions a la calçada per a indicar canvis en l'entorn (escola, hospital), en les prioritats de la intersecció (STOP, Cedi el pas), canvi o recordatori de límits de velocitat, localització de pas de vianants, plataforma elevada, ...
- Plataforma bus per a assegurar l'accés a nivell entre la vorera i el pis de l'autobús. Evita la invasió de vehicles estacionats en la parada.
- Mirall per a millorar la visibilitat en una intersecció en carrers estrets o en revolts.
- Canvi de color o de tipus de paviment per a indicar encreuaments d'itineraris de diferents grups d'usuaris de la via.
- Diferenciació de la xarxa viària adaptant els límits de velocitat a l'entorn i a la funció del carrer: bàsic, secundari i veïnal.

Aquestes mesures són en general de baix cost d'implantació però poden tenir un efecte molt important en l'accidentalitat en un punt o tram específic de la xarxa viària.

Vehicles de Mobilitat personal

Els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) són cada cop més freqüents als nostres municipis. Han resultat una opció més per als desplaçaments urbans i resulten competitiu, en preu i comoditat, amb altres modes tradicionals de mobilitat. Els VMPs tenen un gran potencial dins d'una mobilitat sostenible, ja que afavoreixen els recorreguts d'última milla i la intermodalitat amb el transport públic.

Cal recordar però que els VMPs no formen part dels modes actius de desplaçament (caminar i anar en bicicleta), ja que és el motor qui realitza l'esforç del moviment. La mobilitat activa és font de salut, reduint el risc de patir malalties cardiovasculars fins a un 35% .

No obstant això, no existeix de moment una regulació a nivell estatal (DGT) que reguli aquest tipus de vehicles i que defineixi zones de circulació dins l'espai públic urbà. Per tal de gestionar aquest tipus de mobilitat emergent, i davant dels riscos de seguretat que es detecten associats, s'opta per la regulació municipal, a través de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles.

Ciutats com Barcelona o Sant Cugat del Vallès han modificat respectivament les seves ordenances i poden servir com a bons exemples en aquest àmbit. Cal tenir en

compte però la infraestructura disponible en cada municipi a l'hora d'adaptar la ordenança.

A continuació es defineixen i categoritzen els diferents Vehicles de Mobilitat Personal existents en l'actualitat, es comparen els diferents exemples de regulació municipal d'aquests vehicles a nivell estatal i s'exposen diferents recomanacions i consideracions en matèria de seguretat viària per a VMPs.

DEFINICIÓ DE CATEGORIES DE VMPS

Categorització de vehicles a la legislació europea i a la Instrucció 16/V-124

La DGT, en la seva Instrucció 16/V-124, descriu els vehicles de mobilitat personal (VMPs) com vehicles que assisteixen els desplaçaments de les persones amb unes característiques tècniques que excedeixen la dels cicles. Està clar que els nous ginys de mobilitat no es poden considerar vianants ni bicicletes, però tampoc encaixen completament en el que cataloguem com a vehicle a motor.

La legislació europea de 2013 defineix les diferents tipologies de vehicles considerats VMPs com:

- Vehicles auto-equilibrats (com els hoverboard, segways i monocicles) [UE 168/2013 Art.2.i]
- Patinets elèctrics sense seient [UE 168/2013 Art. 2.j]
- Patinets de dues rodes lleugers amb motor de fins a 3.000 W, una massa de fins 50 kg i unes velocitats de fins 75 km/h [UE 168/2013 Art. 4.3]

Aquestes tres tipologies s'han traduït a l'estat espanyol en 5 categories que a més engloben alguns aparells amb pedaleig assistit. La Instrucció defineix les categories en el seu Annex I que han servit de base per alguns municipis que s'han aventurat a regular aquests ginys.

Taula 116. Categories vehicles Instrucció 16/V-124, 2016

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h		45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg		≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1		3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m		1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m		2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3		3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m		2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m		1,9 m
Timbre	NO	SÍ	SÍ		SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ		SÍ
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.



FONT. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, INSTRUCCIÓN 16/V-124, 2016.

Sobre els vehicles, la confusió es dona quan la instrucció espanyola cataloga els VMPs com a vehicles no de motor i, d'aquesta manera, no és necessària la seva matriculació. Aquesta premissa contradiu la legislació europea (on sí que els anomena vehicles a motor) i genera confusió. Tampoc és necessari disposar de permís de circulació ni assegurança.

Si s'analitzen les tipologies de VMPs de la Instrucció, es poden començar a intuir algunes problemàtiques:

Taula 117. Elements crítics detectats en les categories vehicles Instrucció 16/V-124

En la categoria A estarien els vehicles elèctrics de petites dimensions com els patinets d'ús urbà i altres ginys petits, que ronden els 20-25 km/h. Alguns d'aquests vehicles es venen com joguines, com els hoverboards, encara que poden arribar tranquil·lament als 25 km/h (per sobre del que marca la Instrucció).

A

No estan obligats a portar frens ni timbre, el que resulta perillós en un entorn urbà on es comparteix l'espai amb altres usuaris. La instrucció tampoc diu res de les llums. Regulacions com la francesa sí que obliguen a tenir llums de davant i de darrere.

En aquesta categoria es disposarien patinets més grans, segways i altres vehicles més voluminosos. Segons la normativa europea, aquests ginys de fins a 50 kg **poden arribar a superar els 75 km/h.** A Espanya però, es troben limitats a 30 km/h, però en existir un mercat únic europeu, es poden adquirir fàcilment vehicles no limitats o limitats per software (el que permet trucar-los molt fàcilment).

B

La potència bruta dels motors d'alguns d'aquests vehicles els apropen a un ciclomotor. Per la seva conducció no cal ni llicència ni assegurança. En l'àmbit Europeu, molts d'aquests vehicles estan catalogats com a ciclomotors.

Els **scooters elèctrics per persones amb mobilitat limitada** (no confondre amb cadires de rodes elèctriques per persones amb mobilitat reduïda) es troben dins d'aquesta categoria. La velocitat d'aquests vehicles sol ser equivalent a la velocitat d'un vianant (6 km/h) i moltes associacions d'usuaris demanen que s'assimilin les condicions reguladores dels usuaris amb discapacitat que utilitzin scooter a la dels vianants, com sí que ho són les cadires de rodes elèctriques. Ara mateix, la instrucció diu que no poden circular per la vorera.

Els cicles de càrrega amb assistència elèctrica o bicicletes de càrrega de més de dues rodes habitualment estan regulades en l'àmbit municipal com a bicicletes.

- C0** Alguns vehicles amb motor elèctric poden tenir accelerador. La potència del motor i les velocitats màximes que poden aconseguir alguns vehicles d'aquesta categoria poden dificultar la convivència amb altres bicicletes al carril bici, en especial si aquest carril bicicleta és inferior a 1,5m d'amplada.

Vehicles destinats a una explotació econòmica amb transport de passatgers (fins a 3 persones en total).

- C1** Es demana l'obligatorietat de llicència municipal per a prestar l'activitat econòmica. En aquesta llicència ha de constar els recorreguts, l'horari i d'altres limitacions que els ajuntaments creuin convenients.

- C2** Aquests tricicles de càrrega serveixen per a la Distribució Urbana de Mercaderies.

Les darreres declaracions realitzades des de la DGT indiquen que l'actualització del codi de circulació inclourà els VMPs com a vehicles.

Categorització dels vehicles en ordenances municipals

La Instrucció delega als ajuntaments la regulació d'aquests vehicles. La falta de referències i les diferències amb els estàndards de vehicles europeus genera confusió a l'hora de fer una ordenança municipal.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha elaborat unes recomanacions per ordenar la circulació de bicicletes, patinets i altres VMPs. Pel que fa a VMPs, classifica els vehicles tipus C0 com a bicicletes. Per a cada gran grup (cicles, VMP sense motor i VMP amb motor), l'AMB ha establert unes recomanacions bàsiques.

Taula 118. Categories vehicles Ordenança tipus AMB

Tipologia		Subtipus	Definició
Cicles		Bicicletes. S'inclouen en aquesta definició els cicles de pedaleig assistit.	
Vehicles Mobilitat Personal (VMP)	Sense motor	VMP 0	Ginys sense motor com patins, patinets i monopatins.
	Amb motor elèctric	VMP Tipus A	Rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i lleugers.
		VMP Tipus B	Plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i lleugers.
		VMP Tipus C0	Cicles de més de dues rodes, per a ús personal no lucratiu, assimilable a una bicicleta.
		VMP Tipus C1	Cicles de més de dues rodes destinats a una activitat econòmica.
		VMP Tipus C2	Cicles de més de dues rodes destinats al transport de mercaderies.
		VMP Mobilitat Reduïda	Cadires de rodes, mòduls de mobilitat personal acoblables a cadires de rodes i cicles.

FONT. AMB


Un altre exemple detallat de classificació és la que utilitza l'Ajuntament de Barcelona. Agafa la mateixa classificació que la proposada per la DGT però també assimila els vehicles tipus C0 a les bicicletes.

Taula 119. Categories vehicles Ajuntament de Barcelona

Quins són els vehicles de mobilitat personal?


Són ginys elèctrics que, en funció de les característiques que tenen, reben la classificació següent:

A



Rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i més lleugers

B




Plataformes i patinets elèctrics de mida més gran

Quins són els cicles de més de dues rodes?


Són els cicles de més de dues rodes que, per les característiques que tenen, reben la classificació següent:

C0




Per a ús personal, assimilable a una bicicleta *

C1



Destinats a una activitat d'explotació econòmica

C2



Destinats al transport de mercaderies

* Aquest vehicle es regula segons la normativa de circulació de bicicletes

FONT. AJUNTAMENT DE BARCELONA

A l'Ajuntament de Sant Cugat han optat per regular únicament els vehicles de categories A i B de forma concreta.

Altres ciutats com Sevilla, Madrid, València o Alacant han regulat els VMPs en les seves ordenances.

ZONES DE CIRCULACIÓ

La Instrucció de la DGT no dona resposta als principals dubtes dels gestors de la mobilitat de les nostres ciutats, sobretot quan aquests ginys han deixat de ser una

joguina o d'ús puntual a un vehicle d'ús habitual per un significatiu nombre de persones.

Aquesta instrucció pretén regular tant els VMPs com altres vehicles que disposen de motor elèctric, sigui assistencial o no. Però no concreta una de les qüestions més importants: per on han de circular aquests vehicles. L'única consideració que realitza la Instrucció és que aquests vehicles no poden circular per les voreres.

Tot i això, la DGT deixa en mans de l'autoritat municipal l'autorització de la circulació per voreres, zones de vianants, parcs, etc. Com que no hi ha un marc que permeti homogeneïtzar la circulació d'aquests vehicles, ens podem trobar continus urbans per on un VMP pot circular pel carril bicicleta i, en canviar de municipi, ho ha de fer per la calçada amb els cotxes. La majoria d'ordenances municipals que han regulat la circulació de VMPs no permeten la seva circulació per la vorera.

La convivència amb els espais destinats a la circulació de bicicletes és possible per a aquells vehicles que no circulen a més de 25 km/h sempre que l'itinerari disposi de l'amplada i la geometria adaptada als VMPs (radis de girs, paviment adient, embornals adaptats). No existeix una directriu clara al respecte. Per exemple, la Mesa Espanyola de la Bicicleta, en el seu informe d'opinió de 2018, recomana que els VMPs no circulin pels carrils bicicleta.

Per altra banda, l'Ajuntament de Barcelona no permet la circulació dels vehicles A i B per calçades de 50 km/h, però sí per carrils bici, zones 30 i zones de convivència (amb alguna limitació). Aquesta mateixa consideració la recull l'AMB en les seves recomanacions. Però en la realitat del dia a dia, i amb la falta d'infraestructura de carrils bicicleta, existeixen trams i itineraris per calçada (límit 50 km/h) per on ja circulen altres cicles com les bicicletes, el que genera una discriminació als usuaris de VMPs.

A l'Ajuntament de Sant Cugat es prohibeix circular qualsevol mena de VMP per calçades on la circulació sigui superior a 30 km/h. S'autoritza únicament a la circulació dels grups A i B per certes vies (carrils bici, carrers de convivència, voreres bici i voreres).

És necessari un treball tècnic i participatiu de pacificació de molts itineraris potencials i continuar desenvolupant una xarxa de carrils bicicleta que ajudi a disposar d'uns itineraris segurs d'accés als pols de mobilitat i equipaments municipals. D'aquesta manera es disposarà de més espai segur i fora de les voreres per encabir aquesta nova mobilitat elèctrica.

CONSIDERACIONS EN MATÈRIA DE SEGURETAT VIÀRIA

Edat mínima de conducció: La DGT no va incloure en la seva Instrucció una edat mínima per l'ús d'aquests vehicles. Les normatives municipals de referència (Barcelona i recomanacions de l'AMB) fixen l'edat mínima de conducció dels VMPs en els 16 anys.

Equips de protecció individual: A la Instrucció no es reflecteix l'obligatorietat de l'ús del casc. Tampoc sobre si existeix una edat mínima per l'ús del casc, com sí que passa en el cas de la bicicleta.

Les normatives municipals de referència (Barcelona i recomanacions de l'AMB) obliguen a l'ús del casc quan se circula amb un VMP. Però existeixen d'altres que

únicament en recomanen l'ús. És aconsellable reflectir en les ordenances municipals l'ús del casc obligatori.

L'ús de roba reflectant no és obligatori en cap de les ordenances consultades, tot i que se sol recomanar des de les autoritats municipals.

Llums de posició: A la Instrucció tampoc es fa referència a les llums de posició. La legislació europea és la que fixa els requisits dels cycles de dues o més rodes i obliga a la instal·lació de llums. No és així als vehicles autoequilibrats (segways, monocicles elèctrics i hoverboards), ja que surten de l'àmbit d'aplicació de la llei.

Totes les ordenances consultades obliguen a la utilització de llums en els VMPs.

Senyalització de moviments: Per una qüestió d'equilibri durant la conducció d'alguns models de VMPs, els usuaris poden tenir dificultats en utilitzar els braços per senyalitzar maniobres de gir. Això pot condicionar a què els usuaris no senyalitzin amb prou antelació les seves maniobres dificultant a la resta d'usuaris preveure els seus moviments.

Frenades d'emergència: Els aparells autoequilibrats no disposen d'un mecanisme de frenada. Cal reequilibrar el pes del cos per fer una aturada i depenen en gran mesura de l'equilibri i l'experiència de l'usuari.

Sensibilitat a l'estat del paviment: Aquells VMPs amb rodes de radi petit (8-10 polzades) són molt sensibles a l'estat de les vies per on circulin.

Velocitat de circulació: Tot sembla apuntar que el límit de velocitat per als VMPs (patinets, segways, etc.) haurà de ser 25 km/h. Tot i això, existeixen vehicles que tenen uns motors que poden arribar fins als 85 km/h. El pes (50 kg) i les potències d'aquests vehicles elèctrics són més similars als d'un ciclomotor, però sense obligatorietat de carnet ni assegurança. Sempre que no tinguin permís de circulació i estiguin matriculats (com un ciclomotor), es recomana prohibir la circulació d'aquests vehicles per la via pública. Es recomana prohibir la seva circulació en les voreres i els carrils bicicletes.

COMPARATIVA DE REGULACIONS ACTUALMENT VIGENT

De la comparativa de les diferents fonts, així com els casos de ciutats on ja s'ha realitzat el canvi de l'ordenança, es detecta la següent variabilitat en la ordenació dels vehicles.

Taula 120. Comparativa en la regulació dels VMP

		Instrucció DGT	AMB (recomanacions)	Barcelona	Sant Cugat	Sevilla	Madrid
VMPs regulats		Tots	Tots	Tots	A i B	A i B	Tots
Circulació	Voreres	No	Sí	C2 (càrrega i descàrrega)	Sí	No	No
	Carrils bici	-	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

	Carrers de convivència	-	-	Limitat	Sí	No	Sí
	Zones 30	-	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Carrers 50	-	C1 i C2	C1 i C2	No	No	No
	Velocitat màxima	A: 20 km/h B: 30 km/h C: 45 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	20 km/h	30 km/h
	Edat mínima	-	16	16	16 (>10km/h) 12 (<10km/h)	15 (alguns casos, menors de 15)	15 (alguns casos, menors de 15)
	Sancions	-	-	Sí	Sí	Sí	Sí
	Llums	Tots	Tots	B i C	Tots	Tots	B i C
	Timbre	B i C	-	B i C	Tots	Tots (excepte autoequilibrats)	B i C
	Casc	-	-	Obligatori	Recomanat	Obligat a menors de 15	Obliga t menors de 16 anys

FONT. INTRA SL

RECOMANACIONS DE REGULACIÓ DE CIRCULACIÓ

D'acord amb les fonts consultades i seguint un d'assolir una màxima seguretat en la mobilitat urbana, es formulen algunes recomanacions a tenir en compte en futures ordenances municipals.

Taula 121. Recomanacions per a la regulació municipal dels VMP

Recomanacions INTRA		
VMPs regulats	Tots	Tot i que la majoria de desplaçaments quotidians es realitzen amb VMPs tipus A i B, es recomana que les ordenances contemplin tot el ventall de VMPs que recull la Instrucció de la DGT i les bicicletes (en cas de no tenir-ho regulat).
Circulació	Vorerres	No En la mesura del possible, els VMPs han de circular fora dels espais dels vianants. Es poden establir excepcions com que els menors de 12 anys i els adults que els acompanyin poden circular per espais de vianants a menys de 10 km/h.

	Carrils bici	Sí	Els VMPs A i C0 han de poder circular pels carrils bicicleta. Per aquells VMPs més voluminosos cal disposar d'una infraestructura ciclista que ho permeti amb amplades suficients. Es pot permetre la circulació dels VMPs tipus B, C1 i C2, per carrils bicis de més d'1,5 metres d'amplada.
	Carrers de convivència	Sí	Sempre que la velocitat de circulació no sigui un risc per als vianants, hi poden circular els tipus A i C0 i C2. És aconsellable que no puguin circular a més de 6 km/h en zones de vianants. Per aquelles vies on es permet la circulació de trànsit motoritzat (com les plataformes úniques) poden circular a 20 km/h i també hi poden circular els tipus B i C1.
	Zones 30	Sí	Poden circular els VMPs tipus B, C0, C1 i C2 a un màxim de 30 km/h. Els tipus A, únicament poden circular aquells vehicles que tècnicament puguin superar els 20 km/h.
	Carrers 50	C1 C2	No es recomana l'ús de VMPs per aquelles vies principals on se circuli a més de 30 km/h a excepció dels tipus C1 i C2.
	Velocitat màxima	30 km/h	La velocitat màxima ha de ser aquella que indiqui la via o 30 km/h.
	Edat mínima	15	Es recomana establir l'edat mínima en 15 anys, ja que és l'equivalent en edat al carnet AM per conduir ciclomotors. Per aquells ginys (VMP tipus A) de menor potència i per ús recreatiu, el poden utilitzar els majors de 10 anys sempre que no circulin a més de 10 km/h.
	Sancions	Sí	Les ordenances han de contemplar sancions als incompliments. <ul style="list-style-type: none"> • Lleus: 100 € • Greus: 200 € • Molt greus: 500 € Les sancions per a les empreses que facin una explotació econòmica de VMPs han de ser majors. Així com que han de disposar d'una llicència municipal de renovació anual.
	Llums	Tots	Tots els VMPs que circulin per la via pública han de disposar de llums de posició.
	Timbre	Tots	Tots els VMPs que circulin per la via pública han de disposar de timbre.
	Casc	A B	L'ús del casc ha de ser obligatori per: <ul style="list-style-type: none"> • Tipus A: Menors de 16 anys i ús per activitat econòmica • Tipus B: Obligatori sempre I recomanable en la resta de casos

FONT. INTRA SL

CONSIDERACIONS PER ÚS D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA

Aquest apartat se centra en l'ús urbà dels VMPs quan aquests es troben en condició d'explotació econòmica (comercial, turística o d'oci) en la via pública. No s'analitzaran els usos en terrenys privats com circuits tancats.

La Instrucció de la DGT insta a què els VMPs i d'altres cicles destinats a activitats econòmiques de turisme i d'oci han d'obtenir prèviament autorització municipal. Els ajuntaments han de conèixer els recorreguts a realitzar, els horaris i d'altres

limitacions que garanteixin la seguretat de tots els usuaris de la via. A més, es poden demanar informes vinculants.

La Instrucció no diu res sobre aquells vehicles destinats a la mobilitat quotidiana o compartits. Ajuntaments com el de Madrid sí que regulen aquests tipus de vehicles.

Rutes de grups: Un dels punts que més amoïnen a les autoritats municipals és la circulació en VMPs de grups de persones per motiu d'oci o turisme per la via pública. El possible desconeixement de les normes i costums locals de circulació pot suposar un risc en la seguretat dels conductors i la resta d'usuaris de la via.

Recomanacions:

- Registre dels vehicles destinats a una activitat econòmica: Portar un registre dels vehicles destinats a l'ús comercial que reflecteixi el model de VMP, les seves característiques tècniques, el seu manteniment, etc.
- Acotar les zones de circulació: Acotar les zones de circulació d'aquests vehicles, sobretot per als destinats a l'ús turístic. Si es realitzen rutes guiades, definir aquestes rutes i horaris des de les autoritats municipals.
- Acotar la mida dels grups turístics: Per evitar molèsties a la resta d'usuaris de la via és aconsellable limitar la mida dels grups.
- Tenir geolocalitzats els vehicles: Obligar a la instal·lació d'un xip GPS per tal de poder rastrejar el vehicle en tot moment i monitoritzar-ne el seu ús correcte.
- Obligatorietat del casc: Obligar a utilitzar casc als usuaris que lloguin un VMP.
- Formar a les empreses en seguretat viària amb l'objectiu de què ho comuniquin als seus clients.
- En cas d'incompliment, retirar la llicència d'activitat econòmica del vehicle i imposar sancions reguladores.

EXEMPLES DE VMPS A I B COMERCIALITZATS A ESPANYA QUE PODEN CREAR CONTROVÈRSIES

Com a consideracions addicionals es detecten un seguit de vehicles que s'estan comercialitzant i què poden presentar controvèrsies en el seu funcionament i regulació:

- Els vehicles d'una roda no són considerats cicles per la legislació vigent.
- Els skates són considerats vianants per la norma de circulació i haurien de circular per la vorera sense molestar ni posar en perill a la resta d'usuaris.
- Els patinets tipus B de gran potència i volum tenen unes característiques més de ciclomotor. La Instrucció diu que no han de circular a més de 30 km/h. Es fa difícil la convivència en els carrils bici.

Taula 122. Exemples de VMPS A i B comercialitzats a Espanya que poden crear controvèrsies

Onewheel

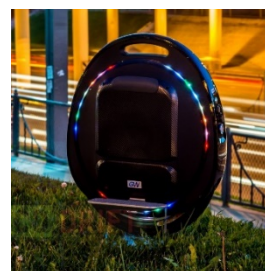
VMP autoequilibrat de gran potència i tot terreny. Pot sobrepassar les velocitats màximes que indica la Instrucció de la DGT.



GotWay Tesla 850

A

VMP autoequilibrat de gran potència d'ús urbà. No té llum de posició de darrere.



Boosted Board – Stealth

Skate amb motor elèctric que pot arribar a més de 30 km/h. L'accelerador i el fre funcionen amb un comandament a distància.



Dualtron Thunder

Patinet elèctric tot terreny de gran potència sense seient. Pot arribar als 85 km/h i pesa gairebé 45 kg. Està equipat amb frens hidràulics i llums.



B

Patinet tipus Chopper

Patinet elèctric de gran volum i potència amb seient. Les seves grans rodes i volum el fan semblar un ciclomotor. Poden arribar als 45 km/h.



FONT. INTRA SL. FONT DE LES IMATGES: COMPANYIES COMERCIALITZADORES.

5.13. Actuacions corresponents a altres administracions

A les diferents actuacions proposades en els apartats anteriors es contempla la realització d'accions que es troben al pdM del Camp de Tarragona.

5.14. Participació ciutadana del Pla d'Acció

Una vegada finalitzada la fase de diagnòstic, l'equip redactor (conjuntament amb l'Ajuntament) ha elaborat les propostes d'actuació del PMUS s'ha realitzat el procés participatiu amb l'objectiu de recollir suggeriments de millora.

Concretament, s'ha realitzat una sessió participativa i s'ha habilitat un espai web per facilitar, també, la participació telemàtica.

La sessió presencial es van dur a terme el 28 de novembre. La sessió es va organitzar en dos parts. La primera part es va esposar els objectius estratègics que es vol aconseguir en cada àmbit de la mobilitat de Salou. A la segona part de la sessió és va realitzar una taula rodona on es van debatre les accions concretes que es proposen per al municipi de Salou.

Durant aquesta sessió es van treballar les propostes relatives a vianants, bicicletes, transport públic, vehicle privat i aparcament.

L'assistència a la sessió de participació va ser d'un total de 10 persones, aproximadament.

5.14.1. Taller participatiu

Cal esmentar que d'acord amb la Llei 9/2003 de mobilitat, els PMUS són el document "*bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis*". Així, les actuacions que recull el PMUS de Salou configuraran les estratègies de mobilitat sostenible del municipi en els anys vinents. És un fet comú que durant les sessions de participació la població de Salou faci aportacions i propostes d'aspectes molt concrets, utilitzant una escala de treball diferent de l'escala d'abast del PMUS.

L'equip de treball del PMUS de Salou (format per professionals de l'ajuntament i equip redactor) ha dut a terme la tasca de considerar, classificar i incorporar (en els casos que ha estat viable) els suggeriments que s'han recollit durant les sessions de participació.

En total s'han realitzat 16 aportacions. 2 de mobilitat a peu, 2 de mobilitat en bicicleta, 4 de mobilitat en transport públic, 4 mobilitat en vehicle motoritzat, 3 d'aparcament, 1 de càrrega i descàrrega.

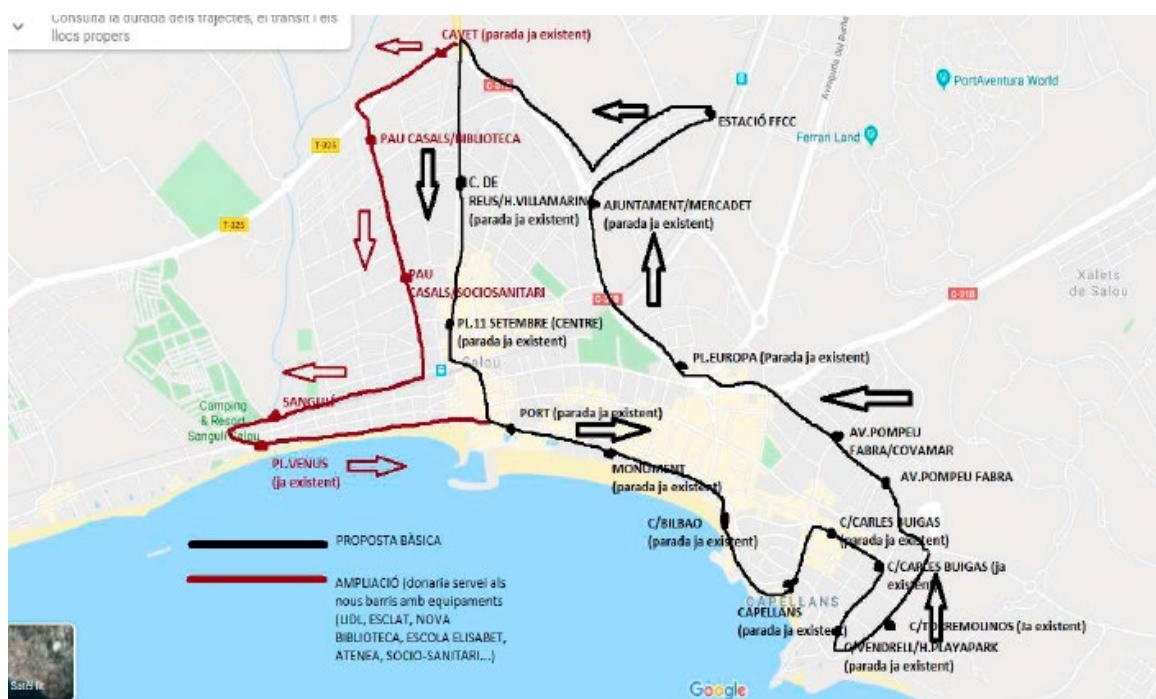
5.14.2. Valoració i incorporació de les aportacions al PMUS

En l'àmbit dels **vianants** les aportacions rebudes fan referència a la seguretat en carrers compartits amb bicicletes, proposen restringir el transit de bicicletes en moments d'aglomeració, un exemple és el carrer Carles Buïgas. Aquesta proposta s'ha incorporat a l'acció A PEU 1 i BICICLETA 2. També es proposa reduir la velocitat al carrer Jaume I per incrementar la sensació de seguretat, aquesta proposta esta incorporada a l'acció VEHICLE PRIVAT 3.

En l'àmbit de la **bicicleta** proposen reduir la velocitat a 30 km/h, d'aquesta manera fer més fàcil la convivència entre els diferents mitjans de transport i no tenir la necessitat de realitzar carrils bici. Aquesta acció s'ha de completar amb la realització de carrils segregats en les arteries amb major transit de vehicles de motor, perquè actualment la població no està conscienciada amb els usuaris de bicicleta. BICICLETA 1 i BICICLETA 2.

En referència al **transport públic**, els participants van mostrar la seva preocupació pel desmantellament de les vies i la gestió de l'espai i com afectarà el transport públic de Salou. Proposen la millora de les connexions amb l'aeroport de Reus, de Barcelona i amb estació del Camp. Creació d'una línia de bus interurbà entre els municipis de Salou, Vila-seca i Salou que funcioni com urbà per millorar la connexió. A més de la creació d'una línia de bus urbà.

Figura 259. Proposta de línia de bus urbà de Salou, aportació realitzada per la pagina web municipal.



Les propostes en referència a l'àmbit del **vehicle privat i aparcament** fan referència a la necessitat de millorar l'accés al barri de Cap Salou, la reducció a 30 quilòmetres hora (es contempla a l'acció BICICLETA 2 i VEHICLE PRIVAT 3), la gestió de l'aparcament i la necessitat de zones de càrrega i descàrrega properes a les zones comercials.

Fer una connexió amb ciutat de reus i el futur eix cívic per millorar les connexions amb el mar, aquesta aportació s'ha descartat perquè es prioritza reduir el transit motoritzat al front marítim.

La gestió de l'aparcament es contempla a l'acció APARCAMENT 1.

Figura 260. Imatges del taller participatiu



Font: Ajuntament de Salou

6. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors ens permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials.

Es tracta de més de 50 indicadors, molts d'ells recomanats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMUS.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment i possibilitar la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2024 coincidint en el període de vigència del PMUS.

Taula 123. Indicadors de seguiment del PMU Salou.

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
1. Mobilitat global			
1.1. Repartiment modal total (tardor)			
1.1.1. A peu	39,8%	38,0%	44,80%
1.1.2. En bicicleta	2,1%	2,0%	2,60%
1.1.3. En transport públic	3,4%	2,0%	4,60%
1.1.4. En vehicle privat motoritzat	54,7%	58,0%	48,10%
1.2. Repartiment modal intern (tardor)			
1.2.1. A peu	69,2%	66,4%	77,10%
1.2.2. En bicicleta	2,8%	2,1%	3,10%
1.2.3. En transport públic	0,8%	0,8%	1,20%
1.2.4. En vehicle privat motoritzat	27,2%	30,1%	18,60%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (tardor)			
1.3.1. A peu	9,6%	8,9%	11,30%
1.3.2. En bicicleta	1,5%	1,4%	2,00%
1.3.3. En transport públic	6,0%	3,3%	8,00%
1.3.4. En vehicle privat motoritzat	82,8%	86,5%	78,7%
1.4. Repartiment modal total (estiu)			
1.4.1. A peu	52,9%	51,8%	58,90%
1.4.2. En bicicleta	1,7%	1,7%	2,20%
1.4.3. En transport públic	7,7%	5,1%	11,10%
1.4.4. En vehicle privat motoritzat	37,6%	41,1%	27,80%
1.5. Repartiment modal intern (estiu)			
1.5.1. A peu	80,4%	78,9%	88,60%
1.5.2. En bicicleta	1,9%	1,9%	2,30%
1.5.3. En transport públic	2,1%	2,0%	3,30%

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
1.5.4. En vehicle privat motoritzat	15,6%	17,3%	5,90%
1.6. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (estiu)			
1.6.1. A peu	9,0%	8,5%	11,00%
1.6.2. En bicicleta	1,5%	1,4%	2,20%
1.6.3. En transport públic	16,6%	10,1%	23,60%
1.6.4. En vehicle privat motoritzat	72,9%	79,9%	63,2%
1.7. Autocontenció			
1.7.1. Autocontenció municipal	35,33%	35,00%	36,50%
2. Vianants			
2.1 Prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total)	14,29%	14,29%	21,54%
2.2 Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU)	10,00%	10,0%	0,00%
2.3 Passos de vianants adaptats i practicables/total passos	69,48%	69,5%	79%
3. Bicicletes			
3.1. Xarxa ciclable segregada en calçada (% respecte a km de la xarxa ciclable)	0,45%	0,45%	23,05%
3.2.Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30 / 1000 habitants)	1,53	1,53	2,82
3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)	35,78%	35,78%	95,12%
3.3. Aparcaments bicicleta / 1000 habitants	13,07	13,07	17,77
4. Transport Públic			
4.1. Adaptació PMR autobusos	10%	10%	>50%
4.2. Adaptació a PMR parades TP	87%	87%	100%
4.3. Integració tarifària	100%	100%	100%
4.4. Cobertura del transport públic	81%	81%	85%
4.5. Parades amb marquesina / total parades	29%	29%	60%
5. Vehicle Privat Motoritzat			
5.1. Turismes per cada 1.000 habitants	460	455	450
5.2. Motos per cada 1.000 habitants	81	80	80
5.3. Saturació xarxa viària	3%	7%	2,00%
5.4. Xarxa primària o bàsica (respecte el total)	29,01%	29,01%	29,93%
5.5. Zones 30 (al Nucli Urbà)	8,21%	8,21%	72,86%
6. Aparcament			
6.1. Aparcament regulat en calçada (regulat calçada/total)	7,27%	7,27%	40,34%
6.2. Aparcament lliure (lliure/total)	56%	56%	18,50%
6.3. Aparcament soterrat (soterrat/total)	2,84%	2,84%	5,51%
7. Distribució de mercaderies			

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
7.1. Zones de càrrega i descàrrega (places)	118	118	120
8. Seguretat viària			
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (2017)	5	5	0
8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)	0,3	0,3	0,1
8.3. Víctimes vianants / Víctimes totals (2017)	13,64%	13,64%	11%
9. Reduir contaminació acústica resultant del transport			
9.1. Zones amb receptors acústics sensibles que no sobrepassen els 60 db(A) diürns	0%	0%	60%
10. Reduir ocupació espai públic pels vehicles			
10.1. Carrers amb prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total)	14,29%	14,29%	21,54%
11. Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona			
11.1. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (tardor)			
11.1.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta	41,90%	40,00%	47,40%
11.1.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP	3,40%	2,00%	4,60%
11.1.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP	54,70%	58,00%	48,10%
11.2. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (estiu)			
11.2.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta	54,60%	53,50%	61,10%
11.2.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP	7,70%	5,10%	11,10%
11.2.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP	37,60%	41,10%	27,80%
11.3. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (anual)			
11.3.1. Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	87,28	114,97	77,18
11.4. Incrementar l'eficiència del sistema de transport			
11.4.1. Ocupació autobús urbà (pers./veh)	0	0	20
11.5. Minimitzar distància mitjana de desplaçament			
11.5.1. Distància mitjana intramunicipal en vehicle privat (km)	5,5	5,5	5,2
11.6. Reduir externalitats de sistema metropolità de transports			
11.6.1. Consum d'energia (milers tep/any)	4,37	5,64	3,99
11.6.2. Consum de combustibles derivats del petroli (milers tep/any)	4,363	5,637	3,981
11.6.3. Consum de combustibles alternatius (milers tep/any)	0,005	0,007	0,009
11.6.4. Emissions de CO ₂ (milers tones/any)	13,81	17,84	12,62
11.7. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport			
11.7.1. Emissions de PM ₁₀ (tones/any)	2.582	2.913	1.017
11.7.2. Emissions de NO ₂ (tones/any)	9.839	6.478	6.042
11.7.3. Emissions de NOx (tones/any)	41.736	42.722	20.895

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
11.8. Reduir l'accidentalitat			
11.8.1. Nombre d'accidents amb víctimes per cada 10 ⁸ veh-km anuals	33,04	33,04	22,42
11.9. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat			
11.9.1. Estacions ferroviàries accessibles (RENFE)	0%	0%	100%
11.9.2. Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana (%)	87%	87%	100%
11.10. Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat			
11.10.1. Operadors amb informació en temps real (%)	0%	0%	100%
11.10.2. Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real	0	0	100% (APP)

7. FITXES D'ACTUACIÓ

Aquest capítol recull les fitxes de cada actuació descrita anteriorment. Cada una de les actuacions descrites entre els capítols 5. Propostes d'actuació es resumeixen a continuació en cada una de les següents fitxes. La numeració d'aquestes respon a la numeració de les actuacions.

A PEU 1		Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat a peu			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Ampliar la zona pacificada del centre urbà. El carrer pacificats que es proposen són: la zona del nucli antic inclou el passeig Miramar -des de c. de Jaume Nualart fins a pl. Venus-, c. València –des de c. Barcelona fins a c. de Jaume Nualart-, C. de Ponent, c. de l'Arquebisbe Pere de Cardona, Passeig de l'estació, c. d'Aragó, c. c. del Nord, C. de Llevant i c. Major fins a c. de les Illes Balears. Crear una zona compartida al barri de la Salut. Crear una zona compartida a l'eixample turístic. La zona del primer eixample turístic de Salou inclou els carrers dels Almogàvers, c. de Ramon Berenguer IV, c. de Girona, c. de Carles Riba, c. de Rodríguez Pomatta i c. de la Verge del Pilar. La zona del segon eixample turístic es proposa la pacificació del carrer de Carles Buïgas, des del passeig Jaume I fins a carrer de Torremolinos. També s'inclou passar a carrers compartits els següents carrers: c. de Pau Vila, c. del Priorat, c. de Fra Juníper Serra, c. de Valls i c. de Ramon Llull, en els trams més propers a Carles Buïgas. Aquesta actuació suposaria incrementar l'espai pacificat de Salou dels 16 km de vies actuals fins a 19 km, i augment de la xarxa compartida a 8,3 quilometres.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Nucli antic, barri de la Salut i eixample turístic.		Carrers compartits 58.380m ² x 250€/m ² : 14.595.000€ Carrers prioritat vianants 21.000m ² x 250€/m ² : 5.250.000€	
5. Documentació gràfica de referència		Global: 19.845,00 €	
Plànol 36 i 43.			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació.		Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (tardor i estiu) Prioritat vianants, % xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total.	

A PEU 2		Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat a peu			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Millorar les condicions d'accessibilitat en els 35.724 metres d'eixos per a vianants. Realització d'un estudi pel desenvolupament de la xarxa de vianants.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi		18.000,00 €	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 36			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (tardor). Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (estiu) Prioritat per a vianants (%xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total) Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) Passos de vianants adaptats/total passos	

A PEU 3			Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat a peu					
2. Objectius					
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.					
3. Descripció de l'actuació					
El desmantellament de les vies de Renfe al municipi de Salou generarà un alliberament de l'espai que millorarà la connectivitat de la mobilitat activa (a peu i en bicicleta). La connectivitat actual es veia dificultada pel transit de trens que divideix el municipi en dues zones.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Centre del municipi			Operació urbanística autònoma		
5. Documentació gràfica de referència					
Plànol 36, 40, 43 i 46					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2022 en endavant		Alta		Ajuntament de Salou, Adif	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.			Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (tardor).		
			Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (estiu)		
			Quota de desplaçaments en bicicleta. Repartiment modal intern (tardor)		
			Quota de desplaçaments en bicicleta. Repartiment modal intern (estiu)		

A PEU 4 Senyalització específica per vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre els principals centres d'interès del municipi.		
Instal·lació de 24 pals orientatius i 10 tòtems amb informació dels recorreguts.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	Instal·lar 24 pals d'informació x 400€ + 10 tòtems informatius a 600€.	
5. Documentació gràfica de referència	Global 15.600,00€	
Plànol 36		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.	Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (tardor).	
	Quota de desplaçaments a peu. Repartiment modal intern (estiu)	

A PEU 5 Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat a peu		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Ampliar les voreres de tots els eixos que formen part de la xarxa per a vianants i que actualment no tenen amplada suficient, amb l'objectiu de millorar la mobilitat dels vianants i afavorir els desplaçaments a peu.</p> <p>Hi ha 3 km de carrers amb seccions inferiors a 7 metres. En aquets carrers es convenient donar-les un caràcter de carrer de prioritat vianants o compartit per millorar l'accessibilitat de vianants.</p> <p>Les voreres inferiors a 0,9 metres d'amplada lliure de pas representen un total de 35 quilometres.</p> <p>Els carrers sense voreres també són una preocupació. Hi ha un total de 20 quilometres sense voreres, que dificulten la bona connexions del municipi a peu.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Cap Salou, urbanització cova mar	3km secció inferior a 7m 21.000m ²	
Barri de la salut	x250€/m ² : 5.250.000€	
Eixample turístic	35km de voreres menors a 0,9m 35.000m ²	
centre	x 150€7m ² : 4.725.000€	
5. Documentació gràfica de referència	9.000.000€	
Plànol 37	Global =18.975.000,00€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m)

A PEU 6		Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat a peu			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>En una primera fase el PMUS contempla el pintat i l'adequació progressiva de passos de vianants de la xarxa principal: implica adaptar 46 passos de vianants actualment no adaptats, l'adequació de 644 passos de vianants actualment practicable i l'estudi de 172 nous passos de vianants que és necessari senyalitzat per garantir la connectivitat dels itineraris. Dins de la zona pacificada no és necessària aquesta mesura, excepte en aquells eixos veïnals que mantindrien una separació entre vorera i calçada, on sí es preveuen. S'ubiquen gràficament en mapa, per a la seva localització.</p> <p>En una segona fase aquesta mesura es fa extensiva a la resta de la xarxa viària no principal, amb l'adaptació de 145 passos de vianants actualment no adaptats, l'adequació de 772 passos de vianants actualment practicable i l'estudi de 259 nous passos de vianants.</p> <p>S'ha de prioritzar la adaptació dels passos no adaptats de les dues fases.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el municipi		Fase I: Adaptar 46 passos x 1.500€/reforma: 69.000€	
5. Documentació gràfica de referència		172 nous passos de vianants 2.200€/pas: 378.400€	
Plànol 38 i 39		Fase II: adaptar 145 passos x 1.500€/reforma: 217.500€	
		259 nous passos de vianants 2.200€/pas: 569.800€	
		Global = 1.081.900,00€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Passos de vianants adaptats i practicables/total passos	

BICICLETA 1		Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
La mobilitat en bicicleta a Salou es una aposta clau, tant per les condicions de pendents de municipi com del bon temps que presenta durant l'any. També està la proximitat a altres municipis com Vila-seca i Cambrils.		
Actualment la xarxa ciclable es troba sobre vorera dificultat els desplaçaments tant de vianants com de ciclistes.		
Disposar d'una xarxa segregada ciclable incentivarà els desplaçaments a bicicleta per tot el municipi. Es proposa una xarxa ciclable segregada de 27,5 quilometres.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		50€/metre carril bici segregat x 27.500m: 1.375.000€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 40		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació		Xarxa ciclable segregada en calçada (% respecte a km de la xarxa ciclable). Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)

BICICLETA 2		Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
La reducció de la velocitat a 30 quilòmetres hora per tots els carrers del municipi permetrà la convivència amb les bicicletes. Es proposa un total de 77 quilometres de carrers 30 que permetran una millora de la seguretat tant pels usuaris de la bicicleta com per vianants.		
A més, les mesures orientades a l'ampliació de la zona per vianants del nucli antic i l'eixample turístic generaran zones més segures per compartir l'espai entre bicicletes i vianants. Aquestes zones en estiu tenen aglomeracions en moments puntuals del dia. Per millorar els desplaçaments de les persones més vulnerables es pot utilitzar senyalització per indicar baixar del VMP.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Carrers 30. Senyalització horitzontal 35€ x 2 senyals x 717 carrers: 50.750€ Compartit amb vianants: 62.700€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 40 i 48		Global =113.450,00€
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació.		Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30 / 1000 habitants) Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)

BICICLETA 3		Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en bicicleta			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
La construcció dels carrils bici segregat en calçada permetrà l'eliminació dels carrils bicicleta en vorera.			
Aquesta acció s'ha de realitzar en paral·lel a la construcció dels carrils bici segregats en calçada.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Cost intern	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació.		Xarxa ciclable segregada en calçada (% respecte a km de la xarxa ciclable) Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30 / 1000 habitants) Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)	

BICICLETA 4		Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en bicicleta			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Incrementar l'oferta d'aparcament és una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta. S'ha de garantir aparcaments còmodes i segurs tant en els llocs d'origen com de destí.			
Per aconseguir-lo, potenciar la instal·lació d'aparcaments en edificis d'habitatges. Per garantir s'ha d'estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes.			
Instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció del municipi, als nodes d'intermodalitat i les zones amb molta afluència de bicicletes com és el passeig marítim.			
Incrementar en 27 punts d'aparcament de bicicletes.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Aparcament en U invertida: 27 punts x 150€ = 4.050,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 40			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació.		Aparcaments bicicleta / 1000 habitants.	

BICICLETA 5			Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat en bicicleta					
2. Objectius					
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.					
3. Descripció de l'actuació					
A la sessió de participació de la diagnosi, va sorgir aquesta acció proposa per incentivar l'ús de la bicicleta.					
Per millorar la mobilitat interurbana sostenible incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Municipal			Cost indefinit		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021-2022-2023		Mitja		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Centre recreatiu i turístic Vila-seca - Salou			% mobilitat en bicicleta. Repartiment modal connexió (tardor) % mobilitat en bicicleta. Repartiment modal connexió (estiu)		

BICICLETA 6 Mesures de prevenció de robatoris		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Registre i marcatge de bicicletes		
Registre voluntari a una base de dades de l'Ajuntament que relacioni la bicicleta amb el seu propietari. Es pot realitzar de manera telemàtica o presencial a l'Ajuntament.		
Aquesta acció s'ha d'acompanyar amb un marcatge de la bicicleta per poder associar-la a la base de dades anteriorment anomenada.		
Per als turistes que viatgen amb les seves bicicletes, es pot realitzar una base de dades de turistes amb bicicletes de registre voluntari. En aquesta base de dades els turistes estaran registrats duran l'estada al municipi. Aquesta base de dades s'ha d'acompanyar amb el marcatge de la bicicleta per poder associar-la a la base de dades de turistes.		
Crear places d'aparcament segures		
S'ha de garantir la seguretat de l'estacionament de bicicletes. Especialment als punts on hi ha més demanda d'aquest servei com són la platja, els equipaments municipals i els punts d'intermodalitat.		
La nova estació de Salou-Port Aventura serà un punt d'intermodalitat al municipi. Aquest lloc ha d'incloure la instal·lació d'aparcament segur. Pot estar dintre de l'estació per garantir la seguretat de les bicicletes contra vandalisme i robatoris a més de la protecció climàtica i proporcionar comoditat a ciclistes.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		16.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Baixa	Ajuntament de Salou i Policia Local
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació.		-

BICICLETA 7 Incentivar l'ús de la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Fomentar l'adequació del transport públic per l'accés de la bicicleta		
Els recorreguts de mitjana i llarga distancia són els que major impacte mediambiental tenen. L'adequació dels mitjans de transport públics, especialment els interurbans, per permetre el transport de bicicletes és una mesura important per al transvasament d'usuaris a desplaçaments multimodals.		
Fomentar l'ús diari de la bicicleta		
Primer s'ha d'adequar la xarxa de bicicletes amb les mesures anteriorment anomenades, serà un impuls per incentivar l'ús d'aquest mitjà de transport al municipi.		
Per aconseguir l'increment de usuaris de bicicletes s'ha de realitzar una bona difusió d'aquest mitjà de transport i els beneficis que comporten en la salut tant de les persones com del municipi.		
Una eina es potenciar l'ús des de els centre escolars a traves dels camins escolars.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Difusió: 9.500,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Centre recreatiu i turístic Vila-seca - Salou		% mobilitat en bicicleta. Repartiment modal total (tardor) % mobilitat en bicicleta. Repartiment modal total (estiu)

SISTEMA FERROVIARI 1		Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en transport públic			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.			
3. Descripció de l'actuació			
El desmantellament de les vies de Renfe entre l'Hospitalet de l'infant i Salou i l'eliminació de l'estació de Salou, al centre del municipi suposa un canvi en la mobilitat. La nova estació Salou-Port Aventura serà un nus intermodal. L'objectiu ha de ser que passi a funcionar com punt d'intercanvi entre diferents mitjans de transport. Aquesta estació tindrà connexió amb la xarxa de vianants, la xarxa de bicicletes de carril bici segregat, aparcament segur de bicicletes, connexió amb autobús interurbà i la línia de bus llançadora, aparcament de llarga durada i aparcament park&ride. El desmantellament de les vies suposa un alliberament d'espai que passarà a ser l'eix cívic del ferrocarril on hi haurà convivència entre els diferents mitjans de transport. A escala intermunicipal està prevista la realització d'una xarxa tram-tren, per unir els municipis del camp de Tarragona amb els principals punts de transport ferroviari intermodal.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Operació urbanística autònoma	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2023		Alta	Adif, Renfe, Generalitat, Ajuntament
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Adif, Renfe, Generalitat, Ajuntament		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (tardor).	
		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (estiu).	

AUTOBÚS 1 Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou que possibiliti l'accés a la nova estació intermodal. Es proposen dos línies per realitzar el recorregut. <ul style="list-style-type: none"> • Un bus llançadora que supleixi el recorregut que ara realitza el tren, entre les estacions de Port Aventura i Salou. Aquesta línia realitzaria un recorregut de 6,5 quilòmetres d'anada i tornada. S'ha d'estudiar un recorregut fins a l'estació de Vila-seca per millorar la connexió amb aquesta que tindrà un major nombre de • Línia pel passeig marítim per millorar l'accés al equipaments. • Estudi de bus a demanda per millorar la mobilitat dels barris més allunyats del centre (Xalets de Salou, Mirador de Salou i Cap Salou). La proposta preveu un total de 35 punts de parada.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	1.125.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 41		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2022	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal intern (tardor). Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal intern (estiu). Ocupació autobús urbà (pers./veh)

AUTOBÚS 2		Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Redissenyar els recorreguts de les línies interurbanes per reduir el pas pel centre del municipi i instal·lació de diferents punts d'interconnexió on els usuaris poden realitzar un canvi modal.		
Es proposen un total de 19 parades interurbanes per millorar l'accessibilitat dels usuaris al servei de transport interurbà.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		19 punts de parada x 15.000€/parada= 285.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 42		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2023	Mitjana	Generalitat de Catalunya-Ajuntament de Salou <i>El redisseny dels recorreguts i parades del transport interurbà no és competència de l'Ajuntament de Salou, sinó del seu titular, la Generalitat de Catalunya. Per tant, caldria tractar aquest tema amb el titular del servei, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment.</i>
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (tardor). Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (estiu).

AUTOBÚS 3 Estació intermodal de Salou – Port Aventura		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
La futura estació intermodal de Salou – Port Aventura a de actuar com un intercanviador. Els intercanviadors són infraestructures específiques construïdes per a facilitar el transbordament dels diferents modes de transport.		
Aquestes infraestructures poden tenir un impacte positiu en el temps de viatge sempre que la xarxa ho permeti. S'ha de vetllar perquè l'oferta coincideixi entre els diferents mitjans de transport, amb la coordinació de les expedicions.		
Aquesta estació tindrà connexió amb la xarxa de vianants, la xarxa de bicicletes de carril bici segregat, aparcament segur de bicicletes, connexió amb autobús interurbà i la línia de bus llançadora, aparcament de llarga durada i aparcament park&ride.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Operació urbanística autònoma	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2023	Alta	Ajuntament de Salou-Adif
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Renfe, Adif, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (tardor). Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (estiu).

AUTOBÚS 4 Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Per treballar per una mobilitat sostenible cal promoure l'ús de vehicles de transport públic elèctrics, sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Cost intern	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Mitja	Operadors-Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou...		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any) Emissions de CO2 (milers tones/any)

AUTOBÚS 5		Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Tant per les parades que no canviaran la seva ubicació com les noves parades han d'incloure: S'ha d'ubicar propera a interseccions per augmentar el radi de cobertura, Alineacions rectes, Garantir una accessibilitat segura, confortable i rapida al vehicle, Itineraris accessibles. Parades en carril de circulació, suposen unes avantatges: Els vehicles s'aturen darrera d'autobusos, evitant dificultats a l'hora de reincorporar-se, l'autobús no ha de fer cap maniobra d'entrada ni de sortida. Millorant l'accessibilitat de les persones al vehicle, mesura de mobilitat sostenible, ja que afavoreix el transport públic davant el transport privat.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		30.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Alta	Generalitat de Catalunya-Aj. de Salou <i>El redisseny dels recorreguts i parades del transport interurbà no és competència de l'Ajuntament de Salou, sinó del seu titular, la Generalitat de Catalunya. Per tant, caldria tractar aquest tema amb el titular del servei, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment.</i>
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Adaptació PMR autobusos Adaptació a PMR parades TP Parades amb marquesina / total parades

AUTOBÚS 6 Configuració de carril bus-VAO		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Es proposa estudiar aquestes connexions amb carrils Bus – VAO en:		
<ul style="list-style-type: none"> • La connexió pel vial de Cavet amb la nova estació intermodal de Salou-Port Aventura per la C-31b. • L'accés des de Tarragona per la C-31b • L'accés des de Reus per la C-14 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	2.100.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (tardor). Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal de connexió (estiu).

TAXI 1		Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en transport públic			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Incentivar el canvi a mitjans de transport més eficient facilitant, per part del municipi, punts de recàrrega exclusius per a taxis a diferents parades de taxi del municipi. Oferir recàrregues gratuïtes als taxis amb llicència al municipi de Salou.			
Facilitar un distintiu (a part del proporcionat per la DGT) per identificar els vehicles de baixes emissions. D'aquesta manera s'impulsa l'ús de vehicles sostenibles des dels mateixos usuaris del servei.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat.		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any) Emissions de CO2 (milers tones/any)	

TAXI 2		Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en transport públic			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.			
3. Descripció de l'actuació			
L'ús d'internet ha millorat l'accés a la informació. D'aquesta manera des del PMU s'ha d'impulsar un ús eficient d'aquesta tecnologia, per millorar l'accés a la informació que tenen els usuaris.			
Actualment el servei de Taxi de Salou està adherit a l'APP Taxiclick. La unió a una APP de mòbil d'aquesta tipologia pot millorar l'accés a la informació per als usuaris i facilitar la gestió als taxistes.			
Per incentivar l'ús d'aquesta aplicació es pot realitzar una major publicitat en les parades de taxi.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		15.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023		Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat.		-	

TP 1 Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Salou concentra un gran nombre de desplaçaments associats a una activitat econòmica concreta que és el turisme. Un pla específic sobre la mobilitat turística permetrà realitzar una gestió més eficient dels recursos destinant a aquest tipus de mobilitat. Els punts on hi ha un major nombre de desplaçaments per motiu turístic també tenen un major nombre de desplaçaments de treballadors de temporada.		
Un dels temes que s'ha de contemplar és la normativa vigent dels serveis discrecionals d'autobusos i la informació facilitada sobre la mobilitat als turistes, entre altres aspectes com mantenir la quota modal de desplaçaments en mitjans sostenibles.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	25.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2022	Mitjana	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vilaseca Salou.		Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal total (tardor). Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal total (estiu).

TP 2 Millorar la informació a l'usuari del transport públic		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>A les parades de Salou actualment hi ha manca d'informació per als usuaris. Una solució podria ser la incorporació del servei de transport públic a una APP de mobilitat.</p> <p>Adherir la informació a Google Maps és una manera d'arribar al major nombre de persones possibles, ja que es una plataforma utilitzada per usuaris de tot el mon. La informació es pot agregar a <i>Google Maps</i> des de <i>Google Transit</i>. Les empreses de transport públic són les encarregades d'afegir la informació. Per poder afegir aquesta informació han de complir amb uns requisits previs, veure aquest enllaç web: https://support.google.com/transitpartners/answer/1111481?hl=es</p> <p>Altre exemple és l'APP de mobilitat <i>moovit</i>, la seva pagina web on explica com funciona es aquesta: https://www.company.moovit.com/es esta APP es troba a nivell mundial, per aquest motiu pot facilitar que els turistes tinguin l'APP i la utilitzin al seu municipi habitual.</p> <p>Realitzar aquesta acció milloraria la satisfacció del usuari amb el servei i a la vegada incrementaria el nombre de persones que utilitzarien el servei de transport públic.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	10.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		<p>Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal total (tardor).</p> <p>Quota de desplaçaments en Transport públic. Repartiment modal total (estiu).</p>

TP 3 Coordinació de la intermodalitat		
1. Àmbit d'actuació		
Mitjans de transport públic i passatgers		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
L'administració pública ha de vetllar per la coordinació dels diferents mitjans de transport per facilitar una millor intermodalitat entre ells. Aquesta acció és primordial als punts que actuen com a intercanviador de mobilitat.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	10.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

VEHICLE PRIVAT 1		Actualitzar la jerarquitzaçió viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
2. Objectius			
Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Definició de la nova jerarquitzaçió de la xarxa viària al municipi de Salou. Aquesta proposta està dividida en 3 fases que es pot observar als plànols de la proposta.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit.	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànols 44, 45 i 46.			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Saturació xarxa viària Xarxa primària o bàsica (respecte el total) Zones 30 (al Nucli Urbà)	

VEHICLE PRIVAT 2		Pla de sentits únics de circulació	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
2. Objectius			
Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Evitar els carrers de doble sentit de circulació fora de la xarxa primària. Així com els girs a l'esquerra que envaeixen el carril contrari.			
Establir sentits de circulació únics augmenta la seguretat viària tant vehicles com vianants i bicicletes.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit.	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànols 44, 45, 46 i 47.			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Zones 30 (al Nucli Urbà)	

VEHICLE PRIVAT 3		Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
2. Objectius			
Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Aquesta acció millorarà la convivència entre els modes actius com caminar o anar en bicicleta amb la resta de mitjans de transport.			
Prioritat vianants: l'accés per vehicles es redueix al residencial i càrrega i descàrrega. Es pot limitar amb horari.			
Carrers compartits o carrers de convivència: la prioritat és per vianants i bicicletes. L'objectiu és limitar el transit de pas i reduir la velocitat a 20 km/h.			
Zones 30: aquest carrers tenen l'objectiu de dissuadir el transit abans d'arribar als carrers de prioritat vianants i de convivència, a més de reduir l'impacte ambiental de la motorització.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit.	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànols 44, 45, 46 i 48.			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Zones 30 (al Nucli Urbà)	

VEHICLE PRIVAT 4		Completar les infraestructures previstes al PGOU	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
2. Objectius			
Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Aquesta actuació es realitzarà en tres fases:			
<p>Fase I: Es connecta el passeig 30 d'octubre amb la rambla del parc. Es connecta l'avinguda del Dr. Eduard Punset i Av. dels Països Catalans. Creació del tram en carrer Antoni Gaudi, que connecta el carrer de Domènec Sugreñes i gras i Pierre Vilar. Connexió del carrer Antoni Gaudi amb vial de Cavet. Desmantellament de la via ferroviària i creació d'un eix cívic.</p> <p>Fase II: Creació del vial que connecti la plaça Maria Manent amb la rotonda de la c-14 - c-31b i el vial de cavet. Connexió de l'avinguda del Dr. Eduard Punset amb la unió anterior. Connexió de la unió anterior amb la rotonda de la c-31b amb carrer Barcelona. Creació del vial que connecti amb una rotonda l'autovia de Tarragona –Salou amb av. de la Pedrera i av. Pere Molas. Connexió de carrer E amb el vial de cavet pel camí de la Mata. Connexió del camí de la Mata amb carrer d'Antoni Gaudi i carrer de Pierre Vilar.</p> <p>Fase III: Connexió del carrer Jacint Verdaguer amb la rotonda de la C-31b amb carrer Barcelona.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Operacions urbanístiques autònomes	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànols 44, 45 i 46			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Xarxa primària o bàsica (respecte el total)	

VEHICLE PRIVAT 5		Millorar la senyalització d'orientació i informativa	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat en vehicle privat			
2. Objectius			
Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Dissenyar un pla de senyalització orientativa amb els següents criteris:			
<ul style="list-style-type: none"> - Unificar configuració i colors a la normativa. - Definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres. - Es senyalitzen pols de referència: són objecte de la senyalització orientativa zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis. Està prohibida qualsevol classe de publicitat sobre els senyals o sobre els suports de senyalització, entre ells d'hotels, restaurants... - Estratègia d'orientar els conductors cap als aparcaments fora de calçada existent. - No concentrar el trànsit cap a zones d'alta densitat de vehicles i vianants, o cap a l'àrea afectada pel pla de centre. - Guiat preferentment dels vehicles pels itineraris de xarxa bàsica. 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		36.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 49			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		-	

APARCAMENT 1		Regular i senyalitzar tot l'aparcament urbà.
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Realitzar un sistema tarifari depenent de la persona que utilitzen l'aparcament: residents, segona residència, visitants, treballadors, turistes... i de la tipologia d'aparcament que utilitzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aparcament lliure: no s'ha de realitzar un pagament per l'ús d'aquesta zona d'aparcament. S'ubica a les zones més perifèriques del municipi on hi ha una menor demanda d'aparcament. - Zona Blava: zona de rotació en un horari fix per a tots els usuaris. Fora d'aquest horari poden aparcar exclusivament residents i segona residència. - Zona Verda: aquesta zona d'aparcament, tindrà un sistema tarifari adaptat a la tipologia d'usuari que fa servir l'aparcament. <ul style="list-style-type: none"> o Rotació visitant: preu més barat que la zona blava però més car que per la resta de tipus d'usuari. o Treballadors: Identificació per reduir el preu de l'aparcament. o Residents i segona residència: preus més assequibles. Es pot estudiar la realització d'un pagament anual o mensual per aquest usuaris. o Turistes: Tarifa segons durada de l'estada del vehicle. Millor preu en aparcament subterrànis. <p>Repintat de places (aprox. 9.500 places) Instal·lació parquímetres (aprox. 95)</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		10€/plaça sols pintura * 9.530 = 95.300€
5. Documentació gràfica de referència		5.300 Parquímetre *93 = 463.9000€ Global =588.200,00€
Plànol 49		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		

APARCAMENT 2		Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Potenciar l'oferta de places d'aparcament fora de calçada. Creació de dos aparcaments soterrats: Aparcament de la nova estació Salou – Port Aventura: 210 i Aparcament del nou eix cívic del ferrocarril: 400.</p> <p>Es proposa gestionar les concessions d'aparcament soterrat existents. A més de obrir l'aparcament en hotels a persones que no estiguin allotjades en aquest. Com poden ser: Turistes, residents i treballadors.</p> <p>Per aconseguir aquest objectiu cal desenvolupar algunes mesures complementàries:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les tarifes de la zona regulada de superfície han de ser superiors a les dels aparcaments fora de la calçada. - Cal desenvolupar mesures fiscals que afavoreixin l'aparcament dels residents fora de la calçada. - Per al turista s'han de realitzar tarifes més econòmiques per més dies als aparcaments fora de calçada. Per exemple: <i>per una setmana aparcament 20 € per dues setmanes 30€.</i> 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Aparcament subterrani 13.300€/places * 610 = 8.325.000€
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 49		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posterior	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Aparcament regulat en calçada (regulat calçada/total)
		Aparcament soterrat (soterrat/total)

APARCAMENT 3		Senyalització dinàmica del aparcament des de la xarxa d'accessos	
1. Àmbit d'actuació			
Aparcament			
2. Objectius			
Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>El funcionament de les zones d'aparcament fora de calçada es pot complementar amb panells dinàmics que informin de l'estat d'ocupació als vehicles que s'hi aproximen (Aprox. 8 senyals). La seva ubicació a la xarxa d'accessos permet el conductor preveure millor el destí final del viatge, orientar-lo cap als espais soterrats i evitar els moviments interns al nucli en cerca d'aparcament.</p> <p>Es realitza un millor guiat dels vehicles de visitants per la xarxa bàsica, evitant aquells punts crítics definits a la proposta de pacificació i es redueix la distància dels desplaçaments interns al nucli.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		35.000€ senyal dinàmica d'aparcament * 8 senyals = 280.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 49			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-	

APARCAMENT 4		Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)	
1. Àmbit d'actuació			
Aparcament			
2. Objectius			
Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Com ja s'ha mencionat a la proposta Aparcament 2,. Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada, l'ajuntament preveu la creació de dos nous espais d'aparcament fora de calçada subterranis.</p> <p>Per evitar l'accés de vehicles privats al nucli de Salou, especialment orientat a turistes que arriben al municipi en cotxe però no en faran ús durant el temps que duri la seva estada, es proposa augmentar l'oferta de places en aparcament dissuasius.</p> <p>Les ubicacions proposades inclouen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nova estació intermodal de Port Aventura Salou preveu aquest aparcament, també amb ús de park&ride; 210 places. - Ampliació de aparcament de C. Pompeu fabra. 140 places. - Aparcament provisional al carrer Joan Fuster. 109 places. - Nou aparcament sub-terrani al eix cívic del ferrocarril. 400 places. - Avinguda Joan Fuster amb c-31b, hotel regina. 224 places. - Solar Sector 01. Vial de cavet amb carrer ciutat de reus. 400 places. - Ampliació de la zona de aparcament en carrer Paris. 197 places. 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Superfície 750€/plaça * 834 = 625.500,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 49			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Aparcament regulat en calçada (regulat calçada/total) Aparcament lliure (lliure/total)	

APARCAMENT 5			Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública		
1. Àmbit d'actuació					
Aparcament					
2. Objectius					
Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació.					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.</p> <p>S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.</p> <p>A Salou hi ha indisciplines d'aparcament en llocs més allunyats del centre, especialment als mesos d'estiu. La zona de cap Salou va sortir a la sessió de diagnosi participada com una zona amb moltes indisciplines d'aparcament. S'ha de tenir cura d'aquestes zones més allunyades i garantir una bona regulació de l'estacionament.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			60.000,00€		
5. Documentació gràfica de referència					
Plànol 49					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021 i posteriors		Mitja		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.				Nombre de places fora de calçada.	

DUM 1		Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució	
1. Àmbit d'actuació			
Distribució urbana de mercaderies			
2. Objectius			
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat).</p> <p>Minimitzar la distància dels desplaçaments.</p> <p>Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.</p>			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Estudiar incrementar les places reservades per a C/D allà on sigui viable tècnicament. Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades.</p> <p>La creació de la nova estació intermodal, pot ser un centre de distribució de mercaderies dada la facilitat d'accés per mercaderies i per gestionar l'última milla en transport més eficient com pot ser les bicicletes o vehicles elèctrics.</p> <p>A la sessió participativa va sortir la necessitat de tenir zones de càrrega i descàrrega properes a carrers comercials per assegurar el repartiment de mercaderies en dies amb molta afluència de gent especialment a l'estiu.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		10.500,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors		Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Zones de càrrega i descàrrega (places)	

DUM 2		Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies	
1. Àmbit d'actuació			
Distribució urbana de mercaderies			
2. Objectius			
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat).</p> <p>Minimitzar la distància dels desplaçaments.</p> <p>Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.</p>			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Renovació del tipus de senyalització que faciliti la informació als usuaris i millori l'accés a la informació. En aquests senyals ha d'aparèixer detallat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui pot utilitzar aquests espais • Com s'ha d'informar que s'està realitzant un DUM • Quant de temps es pot utilitzar • L'horari de la DUM 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		18.750,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
2021		Alta	
		9. Responsable	
		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-	

DUM 3 Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió		
1. Àmbit d'actuació		
Distribució urbana de mercaderies		
2. Objectius		
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat).</p> <p>Minimitzar la distància dels desplaçaments.</p> <p>Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Incorporar noves tecnologies per millorar la gestió de les DUM pot resultar clau en aquesta gestió. Des dels dispositius mòbils es pot tenir accés a una APP i informar de l'ús de la zona de càrrega i descàrrega.</p> <p>L'ús de la tecnologia és una manera de facilitar la gestió de la mobilitat. A més amb la informatització d'aquesta gestió, es pot obtenir informació que ens pot ajudar per millorar aquestes zones. Un exemple és saber el temps que hi ha un vehicle estacionat o l'hora del dia en què hi ha una major demanda d'aquestes zones.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	15.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

DUM 4		Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte	
1. Àmbit d'actuació			
Distribució urbana de mercaderies			
2. Objectius			
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat).</p> <p>Minimitzar la distància dels desplaçaments.</p> <p>Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.</p>			
3. Descripció de l'actuació			
<p>La proposta 5.6.1. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució a un municipi millora el repartiment de les DUM.</p> <p>Aquesta mesura, pot incentivar l'ús de vehicles menys contaminants. A l'hora de realitzar les distribucions de mercaderies dintre del municipi ajuda a millorar els impactes mediambientals que generen, com les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el soroll.</p> <p>Des del consistori es pot incentivar l'ús de vehicles elèctrics a través de la ubicació de punts de recàrrega ràpida en zones de càrrega i descàrrega i en les àrees de proximitat i centres de distribució.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost intern	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022		Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any).	
		Emissions de CO2 (milers tones/any).	

SEGURA 1		Reducir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat segura		
2. Objectius		
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'assoliment dels objectius plantejats en aquest document implica el desenvolupament de mesures diverses en la millora de la seguretat viària urbana. La resolució de les problemàtiques de seguretat viària s'ha de treballar a dos nivells: en primer lloc, actuant en aquells entorns concentradors d'accidents, on es requereix una actuació concreta; i en segon lloc, amb mesures correctores i preventives generalitzades a tot l'àmbit municipal, aplicant bones pràctiques en seguretat viària.</p> <p>Seguint les recomanacions del PLSV es treballarà en quatre blocs d'actuació:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mesures físiques relatives a la configuració de la xarxa viària urbana. 2. Mesures de gestió de la problemàtica d'accidentalitat. 3. Mesures orientades a la millora de controls preventius de la sinistralitat. 4. Mesures d'educació per incidir en el comportament dels ciutadans i tècnics municipals. <p>Les actuacions del PLSV 2017-2020, actualment vigents són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPR 1: Eix de Miquel Martí i Pol: buidat de trànsit en relació a l'escola. • PPR 2: Confluència del carril bicicleta a Pg. Jaume I i la sortida del pàrquing al costat de la platja de Llevant, a l'altura del carrer Joan Miarnau i Ciurana. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost imputat al PLSV
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Víctimes mortals en accidents de trànsit Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.) Víctimes vianants / Víctimes totals (2017)

SEGURA 2		Millorar la seguretat a les cruïlles
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat segura		
2. Objectius		
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Les cruïlles ,pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa. Es treballarà amb els següents criteris:</p> <p>Llegibilitat: Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.</p> <p>Visibilitat: L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.</p> <p>Semaforització: Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.</p> <p>Rotondes: Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)

SEGURA 3		Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat segura			
2. Objectius			
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Tal com s'ha esmentat en la proposta d'àrees ambientals, s'incrementarà la senyalització vertical d'entrada i sortida de zona 30, així com el nombre d'elements reductors de velocitat, que es traduirà en un augment de les plataformes elevades.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost intern	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-	

SEGURA 4		Creació de centre de control coordinador de la mobilitat
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat segura		
2. Objectius		
Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La instal·lació de senyalització dinàmica de l'aparcament, la gestió del nou transport municipal i la millora de la gestió de l'aparcament en calçada són elements de millora de la informació que repercuteixen en la millora de la qualitat de via del municipi.</p> <p>Per millorar el servei que es dona als usuaris de la mobilitat s'ha de realitzar una gestió integrada, i impulsar un punt de control que tingui la capacitat de poder avaluar els fets que es desenvolupen en el municipi i poder donar resposta. Es proposa la creació de centre de control coordinador de la mobilitat a Salou, amb competència en els elements enunciat.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		150.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

BAIXES EMISSIONS 1		Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO	
1. Àmbit d'actuació			
Baixes emissions			
2. Objectius			
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.			
3. Descripció de l'actuació			
En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Salou promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant: la modificació de l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de circulació per a aquells vehicles etiquetats ECO. El Govern de la Generalitat ha creat l'etiqueta "vehicle ECO" per dissenyar i aplicar polítiques que orientin la demanda de vehicles d'automoció cap a models més nets, de molt baixes emissions, amb una atenció especial cap al vehicle elèctric.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors		Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-	

BAIXES EMISSIONS 2		Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions
1. Àmbit d'actuació		
Baixes emissions		
2. Objectius		
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
A l'hora de renovar la flota de vehicles que s'utilitzen al consistori, es proposa incloure la previsió dels criteris anteriorment anomenats. L'objectiu hauria de ser apostar per l'eficiència energètica i ambiental.		
Es recomana l'ús de vehicles elèctrics i fer explícit que ho són fent propaganda com la que hi ha a la imatge.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	75.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Baixa	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any).

BAIXES EMISSIONS 3		Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics
1. Àmbit d'actuació		
Baixes emissions		
2. Objectius		
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Estudiar la reserva de places d'aparcament amb punt de recàrrega pels vehicles elèctrics en aparcaments fora de calçada i incentivar als hotels a tenir punts de recàrrega elèctrica.</p> <p>Per altra banda, depenen d'on s'ubiquen aquests punts de recàrrega, s'ha de tenir present de la durada que estarà el vehicle ocupant aquesta plaça per decidir si és necessari punt de recàrrega ràpida o semi-ràpida.</p> <p>També es proposa realitzar campanyes d'ajudes a la instal·lació de punts de càrrega comuns en aparcaments residencials.</p> <p>Es proposa la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparcament subterrani de l'eix cívic del ferrocarril • Aparcament subterrani de la nova estació Salou – Port Aventura • Aparcament de Pompeu Fabra • Aparcament de Torremolinos • Aparcament de Jaume I 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		75.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021-2022-2023	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any)

BAIXES EMISSIONS 4		Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics.
1. Àmbit d'actuació		
Baixes emissions		
2. Objectius		
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Per incentivar el canvi modal a vehicles motoritzat més eficients com els vehicles elèctrics es proposa donar preferència a l'aparcament al carrer, en el centre a vehicles elèctrics, i ampliable a vehicles endollables. També es pot potenciar a través de l'aparcament gratuït per aquest tipus de vehicles en zones que siguin de pagament.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Baixa	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vilaseca Salou.		Consum de combustibles alternatius (milers tep/any)

BAIXES EMISSIONS 5		Foment de la conducció eficient i segura.
1. Àmbit d'actuació		
Baixes emissions		
2. Objectius		
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de què el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.</p> <p>Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.</p> <p>Amb la seva promoció també es contribueix a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%. • Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embragatge, caixa de canvis i motor. • Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès. <p>S'aconsella promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		9.500,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.) Emissions de CO ₂ (milers tones/any)

BAIXES EMISSIONS 6		Millores sobre la contaminació acústica	
1. Àmbit d'actuació			
Baixes emissions			
2. Objectius			
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>La disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Especialment es veurà millorada la situació acústica al futur eix cívic per l'eliminació de la xarxa ferroviària que està prevista.</p> <p>Així mateix, l'ampliació de la zona pacificada implica disminucions de soroll de trànsit a la zona.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Zones amb receptors acústics sensibles < 60 dB (A) diürns	

MOBILITAT 1		Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses	
1. Àmbit d'actuació			
Instruments de planificació de la mobilitat			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
Des de l'ajuntament de Salou s'ha de promoure la realització de PDE per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.			
Els Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) defineixen un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. La metodologia per realitzar aquests plans es recull en la guia metodològica interactiva per a la redacció de PDE elaborada per l'ATM i el Departament de Territori i Sostenibilitat.			
Es proposa que es redactin aquests plans en les empreses, tant públiques com privades, amb més de 500 treballadors o visitants habituals. A Salou destaca el complex de Port Aventura i el càmping Sangulí.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost intern	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors		Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Repartiment modal total (tardor) Repartiment modal total (estiu)	

MOBILITAT 2		Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou	
1. Àmbit d'actuació			
Instruments de planificació de la mobilitat			
2. Objectius			
Transvasament modal en els desplaçaments a la feina del personal de l'administració municipal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat) en desplaçaments in itinere i in labore; i les externalitats consegüents.			
3. Descripció de l'actuació			
L'Ajuntament de Salou pot liderar la creació d'aquests estudis al municipi, amb la redacció d'un PDE del propi ajuntament, que abasti els diferents centres de treball que engloba (Ajuntament, l'Arxiu Municipal, el Patronat de Turisme, l'Oficina de Turisme, la Comissaria de la Policia Local...)			
El Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) de l'Ajuntament de Salou ha de ser el document que planifiqui les actuacions per millorar la mobilitat dels centres de treball i equipaments municipals, promovent una major participació dels modes de transport més sostenibles i segurs i un ús més racional del vehicle privat motoritzat.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		30.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
2023 i posteriors		Mitja	
9. Responsable			
		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament		Repartiment modal total (tardor)	

MOBILITAT 3		Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT
1. Àmbit d'actuació		
Instruments de planificació de la mobilitat		
2. Objectius		
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Es recomanable impulsar un pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT que revisi i actualitzi el contingut del que es va elaborar fa 10 anys.		
S'avaluarà l'estat d'aplicació de les Recomanacions de mobilitat per al centre recreatiu i turístic de Vilaseca i Salou (document de maig 2012), que incloïen:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar l'accés en transport públic al CRT. 2. Millorar i actualitzar la informació sobre l'accés al CRT 3. Millorar les xarxes per a vianants i bicicletes en termes de qualitat i de connectivitat 4. Reduir i pacificar el trànsit a l'entorn del CRT 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics a la zona
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou- CRT
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Repartiment modal total (tardor) Repartiment modal total (estiu)

MOBILITAT 4		Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils	
1. Àmbit d'actuació			
Instruments de planificació de la mobilitat			
2. Objectius			
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>En el Pla director de la mobilitat del Camp de Tarragona, aprovat inicialment al març de 2010, es destacaven els municipis que es proposa que fossin inclosos en el procés de redacció de plans de mobilitat urbana (PMU), entre ells, es destaca com a pol de primer ordre, el format per Cambrils, Salou i Vila-seca. Si bé els municipis han treballat la seva mobilitat de forma independent en llurs Plans de Mobilitat, hi ha temàtiques infraestructurals comunes que es poden beneficiar d'un plantejament supramunicipal conjunt.</p> <p>A mig termini, es planteja una actuació que persegueixi coordinar la mobilitat dels municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils, amb un estudi de mobilitat supramunicipal del pol.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		30.000,00€ (cada municipi)	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2024 i posteriors		Mitja	Ajuntament de Salou; Ajuntament de Vila-Seca, Ajuntament de Cambrils
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntaments, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Repartiment modal total (tardor) Repartiment modal total (estiu)	

EDUCACIÓ 1			Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou		
1. Àmbit d'actuació					
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles					
2. Objectius					
Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat.					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Aquest organisme s'utilitza als municipis per donar suport per part de la ciutadania a les accions sobre mobilitat que es realitzen al municipi. És una manera de què la ciutadania doni la seva opinió i es realitzen un procés de participació més transversal, on les persones tenen molt a dir.</p> <p>Salou encara no compta amb una taula de mobilitat que doni suport les accions que es plantejant en aquest document. És per aquest motiu que s'incorpora aquesta acció.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			Cost intern		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021		Alta		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.				-	

EDUCACIÓ 2			Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi		
1. Àmbit d'actuació					
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles					
2. Objectius					
Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat). Minimitzar la distància dels desplaçaments. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants. Fomentar l'ús del transport col·lectiu. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.					
3. Descripció de l'actuació					
Els centres escolars, son un dels equipaments que han de disposar d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, famílies i docents).					
L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els infants i joves puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			67.000,00€		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021 i posteriors		Alta		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.				Repartiment modal total a peu i bicicleta (tardor)	

EDUCACIÓ 3		Promocionar la mobilitat sostenible
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
Els principals objectius són el transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic i reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat).		
3. Descripció de l'actuació		
Realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques, de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.		
Es proposa l'organització i promoció de campanyes relacionades amb:		
<ul style="list-style-type: none"> • El transport públic. • L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià. • L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut. • Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.). • Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe. • Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		25.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Repartiment modal total a peu i bicicleta (tardor) Repartiment modal total a peu i bicicleta (estiu)

EDUCACIÓ 4		Promoció del cotxe compartit
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
Reduir la mobilitat motoritzada. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	9.500,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

EDUCACIÓ 5 Adhesió a una APP de mobilitat		
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La unió a una APP de mobilitat pot millorar l'accés a la informació per als usuaris. Es pot realitzar publicitat d'aquesta APP a les marquesines, pals i dins dels autobusos per incentivar l'ús de l'APP.</p> <p>Aquesta APP pot incloure informació, entre d'altres, sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Com desplaçar-se pel municipi i entre espais d'interès. - Com accedir a diferents modes de transport. - Horaris i freqüència de pas de les línies d'autobús. - Accessibilitat dels diferents mitjans per a PMR. - Disponibilitat d'estacionament per zones. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	Cost indefinit	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real

EDUCACIÓ 6		Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
<p>Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)</p> <p>Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat</p> <p>Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat</p> <p>Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cursa dels transports - Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat - Campanya de multes simbòliques - Habilitar únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers del municipi - Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques - Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit - Bicicletada popular - Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible - Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat - Promocions escolars per institucions superiors 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	25.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		<p>Repartiment modal total (tardor)</p> <p>Repartiment modal total (estiu)</p>

EDUCACIÓ 7		Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Salou ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.</p> <p>Es proposa millorar els continguts actuals a la web de l'Ajuntament de Salou dedicats a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment: Afectacions de la via pública, Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic. Informació sobre el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana (actes, comissions, documents de treball, etc). Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi. Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà). Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Salou a un altre (aplicatiu informàtic similar al Vull anar). Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Terme municipal	15.000,00€	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

EDUCACIÓ 8		Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta
1. Àmbit d'actuació		
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
2. Objectius		
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en si mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació i convivència amb altres mitjans, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment i ho faci de forma segura.</p> <p>El PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.</p> <p>Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per Salou, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		10.000,00€
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Mitja	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

EDUCACIÓ 9			Difondre l'oferta dels modes no motoritzats		
1. Àmbit d'actuació					
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles					
2. Objectius					
Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat.					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Amb la intenció d'augmentar el nombre de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.</p> <p>Caldrà donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			10.000,00€		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021 i posteriors		Alta		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament			11. Indicador d'avaluació de la proposta		
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.			% desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta (tardor) % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta (estiu)		

EDUCACIÓ 10			Actualització d'informació del PMUS		
1. Àmbit d'actuació					
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles					
2. Objectius					
Seguiment del PMUS					
3. Descripció de l'actuació					
Realitzar estudis pertinents per mantenir actualitzada la informació generada en la redacció del pla de mobilitat urbana.					
Es farà un seguiment de les mesures implantades per actualitzar de forma continuada, amb el seu bolcat a la base cartogràfica.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			6.000,00€		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2021 i posteriors		Alta		Ajuntament de Salou	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
-				Seguiment d'indicadors	

NORMATIVA 1		Modificar l'Ordenança de circulació viària de Salou	
1. Àmbit d'actuació			
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles			
2. Objectius			
Actualització de la normativa a nous elements de mobilitat actual.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació. - Regulació de la bicicleta. Adaptar la normativa existent a la realitat i altres mitjans. - Figura de la persona vianants i la seva circulació. - Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals. 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
2021		Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament		-	

URBANISTICA 1		Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària
1. Àmbit d'actuació		
Perspectiva urbanística		
2. Objectius		
Garantir la homogeneïtat d'aplicació de criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària a les zones de nou creixement urbanístic en el terme municipal.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'urbanisme de la ciutat i la seva morfologia determina, en gran mesura, els patrons modals de les persones a les ciutats. Per aquest motiu i amb l'objectiu de millorar la forma d'urbanitzar les ciutats, s'ha de tenir cura als nous sectors de creixement de Salou. S'ha de tenir present els objectius del PMUS i dotar l'espai dels diferents elements que facilitin els mitjans de transport més adients als objectius d'aquest pla.</p> <p>Aquesta mesura recull bones practiques per la mobilitat, especialment per la mobilitat a peu i en bicicleta o VMP.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terme municipal		Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2021 i posteriors	Alta	Ajuntament de Salou
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Generalitat, Centre recreatiu i turístic Vila-seca Salou.		-

8. PRIORITZACIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS

Per a cada una de les mesures s'ha avaluat la capacitat de produir canvis en el model de mobilitat, contribuint al compliment de cada un dels objectius, generals i específics, previstos al PMUS, i les possibles relacions entre actuacions, la implementació de les quals ha d'anar sincronitzada.

Pel que fa a la Priorització ambiental, s'expliciten els objectius afectats i el seu grau de millora segons la següent escala:

Alta	Mitja	Baixa
------	-------	-------

Taula 124. Canvi modal i prioritat PMUS i ambiental

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
MOBILITAT A PEU						
A PEU 1	Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Alta
A PEU 2	Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja
A PEU 3	Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, , garantint la permeabilitat a peu	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2 i 8	Alta	Mitja
A PEU 4	Senyalització específica per vianants	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Mitja	Baixa
A PEU 5	Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja
A PEU 6	Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja
MOBILITAT EN BICICLETA						
BICICLETA 1	Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta
BICICLETA 2	Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental I
BICICLETA 3	Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera		1, 2, 6 i 8	9	Alta	Mitja
BICICLETA 4	Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora	Fluxos interns de veh. a bicicleta	1, 2, 6 i 8	1	Mitja	Baixa
BICICLETA 5	Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Mitja	Mitja
BICICLETA 6	Mesures de prevenció de robatoris		1, 2, 6 i 8	1	Baixa	Baixa
BICICLETA 7	Incentivar l'ús de la bicicleta		1, 2, 6 i 8	1	Mitja	Baixa
MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC						
SISTEMA FERROVIARI 1	Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 1	Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou	Fluxos interns de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 2	Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 3	Estació intermodal de Salou – Port Aventura	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 4	Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles		1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
AUTOBÚS 5	Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
AUTOBÚS 6	Configuració de carrils Bus-VAO	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	7	Mitja	Mitja
TAXI 1	Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles		1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5 i 6	Mitja	Baixa
TAXI 2	Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat		1, 2, 5, 6, 8 i 9	-	Baixa	Baixa
TP 1	Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic		1, 2, 5, 6, 8 i 9	1, 2 i 8	Mitja	Alta
TP 2	Millorar la informació a l'usuari del transport públic	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	1 i 2	Alta	Baixa

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental I
TP 3	Coordinació de la intermodalitat	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	1	Alta	Mitja
MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT						
VEHICLE PRIVAT 1	Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit	Fluxos interns i de connexió	2, 3, 8 i 9	2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
VEHICLE PRIVAT 2	Pla de sentits únics de circulació	Fluxos interns i de connexió	2, 3 i 8	5, 6, 7 i 9	Alta	Mitja
VEHICLE PRIVAT 3	Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.	Fluxos interns	2, 3 i 8	1, 2, 5, 6, 7 i 9	Alta	Alta
VEHICLE PRIVAT 4	Completar les infraestructures previstes al PGOU	Fluxos interns i de connexió	2, 3 i 8	1 i 2	Mitja	Baixa
VEHICLE PRIVAT 5	Millorar la senyalització d'orientació i informativa	Fluxos interns	2, 3 i 8	2	Mitja	Baixa
APARCAMENT						
APARCAMENT 1	Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà	Fluxos interns de veh. a peu	2, 6, 7, 8 i 9	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Alta
APARCAMENT 2	Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada	Fluxos interns de veh. a peu	7	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
APARCAMENT 3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos	Fluxos de connexió	7	2	Mitja	Baixa
APARCAMENT 4	Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)	Fluxos de connexió de veh. a TP i a peu	7	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
APARCAMENT 5	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública		7	7 i 9	Mitja	Baixa
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES						
DUM 1	Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució	Fluxos de connexió	2, 3 i 8	2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
DUM 2	Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies		2, 3 i 8	-	Alta	Baixa
DUM 3	Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió		2, 3 i 8	-	Mitja	Baixa
DUM 4	Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte	Fluxos de connexió	2, 3 i 8	3, 4, 5 i 6	Mitja	Mitja
MOBILITAT SEGURA						

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental I
SEGURA 1	Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV		4, 6 i 8	9	Mitja	Baixa
SEGURA 2	Millorar la seguretat a les cruïlles	Fluxos interns i de connexió	4, 6 i 8	9	Alta	Baixa
SEGURA 3	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Fluxos interns i de connexió	4, 6 i 8	9	Mitja	Baixa
SEGURA 4	Creació de centre de control coordinador de la mobilitat		9	9	Mitja	Baixa
BAIXES EMISSIONS						
BAIXES EMISIONS 1	Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO		8 i 9	4, 5 i 6	Mitja	Alta
BAIXES EMISIONS 2	Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions		8	4, 5 i 6	Baixa	Alta
BAIXES EMISIONS 3	Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics		8 i 9	4, 5 i 6	Mitja	Baixa
BAIXES EMISIONS 4	Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics.		8	4, 5 i 6	Mitja	Alta
BAIXES EMISIONS 5	Foment de la conducció eficient i segura.		8	3, 4, 5 i 6	Mitja	Baixa
BAIXES EMISIONS 6	Millores sobre la contaminació acústica		8	6	Mitja	Mitja
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT						
MOBILITAT 1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Alta
MOBILITAT 2	Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Alta
MOBILITAT 3	Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT	Fluxos de connexió de veh. a TP	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
MOBILITAT 4	Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils	Fluxos de connexió de veh. a TP	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES						
EDUCACIÓ 1	Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou		6	-	Alta	Baixa

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental I
EDUCACIÓ 2	Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Alta
EDUCACIÓ 3	Promocionar la mobilitat sostenible	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta
EDUCACIÓ 4	Promoció del cotxe compartit	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9	2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
EDUCACIÓ 5	Adhesió a una APP de mobilitat		9	1	Mitja	Mitja
EDUCACIÓ 6	Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	2, 6, 8 i 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou		9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta		8	4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	8	1, 2 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 10	Actualització d'informació del PMUS.	-	-	-	Baixa	Baixa
	CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS					
NORMATIVA 1	Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou		-	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Baixa
	PERSPECTIVA URBANÍSTICA					
URBANÍSTIC A 1	Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària		-	-	Alta	Baixa
	ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS					
ALTRES ADMINISTRACIONS 1	Propostes incloses en diferents accions del PMU		-	-	Alta	Alta

A les taules anteriors destaquen aquelles accions que tenen una prioritat més elevada tant des del punt de vista de la mobilitat com mediambiental. S'observa:

- La diferència entre estiu i hivern fa necessàries accions per incrementar el volum de vianants especialment a l'Hivern. A l'estiu un gran volum de desplaçament interns es realitza a peu però, encara hi ha accions a portar a terme per tal de poder fer còmode aquests desplaçaments, el que repercutirà en una millora de la qualitat de vida pels ciutadans i un increment dels desplaçaments interns a peu en hivern.
- La bicicleta té un gran potencial de creixement a Salou. Serà molt important portar a terme accions de millora de la xarxa tant a escala interna del municipi com de connexió amb les poblacions veïnes, sobretot amb Vila-seca i Cambrils. Aquest mode pot col·laborar a reduir la dependència del vehicle privat en aquests desplaçaments de connexió.
- La millora del servei de transport públic, amb la creació d'un autobús urbà que realitzen les connexions dels municipis més allunyats amb el centre de Salou, farà un mode més competitiu i còmode per a l'usuari en els desplaçaments interns.
- L'eliminació de l'estació de Salou centre fa necessari millorar les connexions en transport públic intramunicipal.
- La regulació de l'aparcament seran importants a l'hora de disminuir i millorar la fluïdesa del trànsit motoritzat i desincentivar l'ús del cotxe.

Per tal de garantir els efectes d'algunes mesures, aquestes han d'aplicar-se de forma coordinada i sincronitzada amb altres (mesures push&pull).

Es detecten mesures que han d'estar coordinades per que tinguin un efecte a la mobilitat del municipi:

- **Millora de la mobilitat a peu:** Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30, creació de l'eix cívic del ferrocarril i coordinat amb una gestió global de l'aparcament, amb senyalització dinàmica per orientar als vehicles i la jerarquització dels carrers. En la mobilitat interna les mesures de potenciació de la mobilitat a peu i en bicicleta, com la creació de zones pacificades i eixos per a vianants, s'hauran de realitzar conjuntament amb mesures de jerarquització dels espais del vehicle privat i de gestió de l'aparcament. L'oferta de noves zones per a vianants i ciclistes ha de ser combinada amb la desincentivació de l'ús del vehicle privat en les zones cèntriques, així com l'establiment d'aparcaments perifèrics, externs al nucli més urbà.
En la mobilitat de connexió, les mesures de potenciació del transport públic, hauran de ser desenvolupades conjuntament amb mesures de gestió de l'aparcament en les zones atractores de desplaçaments i centres d'activitat. La millora de la intermodalitat en el transport públic pot atreure desplaçaments en aquests mitjans.
- **Millora de la mobilitat en bicicleta:** creació de xarxa de carril bici segregat, coordinat amb la creació de zones 30, amb increment del nombre de places d'aparcament per a bicicletes i la instal·lació d'aparcaments segurs en ubicacions estratègiques amb l'objectiu de millorar la intermodalitat. Impulsar

la creació d'un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils.

- **Millora de la mobilitat en transport públic:** Creació de dos línies de bus urbà que connectin el centre amb la nova estació de Salou- Port Aventura i amb els barris més allunyats. creació de l'estació intermodal de Salou - Port Aventura, la creació de línies urbanes que milloren la connectivitat, coordinat amb la jerarquització viària i la millora del park and ride.
Racionalització de línies de bus interurbà i millora de la accessibilitat i informació de les parades.
- **Millora de la mobilitat no motoritzada** coordinat amb la difusió de les mesures i la sensibilització dels usuaris. En general, totes les mesures de potenciació de la mobilitat sostenible, amb mesures d'educació ciutadana i campanyes, a més de camins escolars i mesures normatives de suport a la mobilitat dels més vulnerables seran eines fonamentals per assolir els objectius del PMUS de Salou.
- **Regulació de l'aparcament dels vehicles privats:** mesures relacionades amb la gestió integral de l'aparcament, l'augment de l'estacionament fora de calçada i la gestió de l'aparcament de la futura estació Salou – Port Aventura.
- **La disminució de la velocitat:** la reducció de la velocitat als carrers millorarà els desplaçaments en mitjans més sostenibles a més de reduir la possibilitat de accidents de major lesivitat.
- **Electrificació:** amb les mesures orientades a les baixes emissions es generarà una dinàmica cap a mitjans de menor impacte mediambiental.

9. MARC TEMPORAL I PRESSUPOST ESTIMAT

En coherència amb la prioritització ambiental de mesures, s'ha establert el marc temporal d'execució de les mesures, ajustat a la data efectiva d'inici dels treballs, i amb la previsió de continuar algunes accions en els anys successius, tot i ser fora del període de vigència del Pla.

S'inclou el cost pressupostat d'aquestes mesures, evidenciant la prioritat d'inversió en aquells àmbits amb prioritat ambiental.

El pressupost estimat d'implantació del PMU és de 55,5 M€, assignat dins del període de vigència. Cal assenyalar que algunes de les actuacions no són quantificables econòmicament en tractar-se d'un document estratègic i en cap cas executiu. S'han quantificat econòmicament aquelles actuacions que ha estat possible i en les que no s'ha assenyalat com "*cost indefinit*". També es considera que algunes actuacions el cost està imputat en un pla relacionant o a serveis que actualment ja es duen a terme. En altres casos, els costos entren dins de les partides anuals pressupostàries de l'ajuntament en termes de mobilitat (millora de senyalització etc).

En qualsevol cas, cal afegir que, la quantificació econòmica és aproximada i l'execució de les propostes està subjecte a la situació econòmica i disponibilitat pressupostària de l'Ajuntament en cada moment.

L'inici de la redacció del PMUS es produeix el mes de juny de 2018. La presa de dades (treball de camp) es realitza durant l'estiu 2018, per a les dades de temporada alta, i la tardor 2018, per a les dades de temporada baixa turística i enquesta de mobilitat a residents.

El procés de participació de la Diagnosi data de febrer 2019, i la participació del Pla d'Acció, novembre 2019.

La situació de la COVID durant l'any 2020 endarrerix l'aprovació inicial i el procediment d'avaluació ambiental. És per això que el calendari d'execució de les mesures del Pla d'Acció s'ha adaptat preveient l'inici de l'aplicació efectiva a partir de l'any 2021.

Taula 125. Pressupost i calendari d'implementació del PMUS

Nº	Mesures	Calendari d'implementació				Pressupost per fases				Pressupost global
		2021	2022	2023	2024-2028	2021	2022	2023	2024-2028	
	MOBILITAT A PEU	2021	2022	2023	2024-2028	2021	2022	2023	2024-2028	39.935.500 €
A PEU 1	Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30					9.922.500	9.922.500			19.845.000
A PEU 2	Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi					6.000	6.000	6.000		18.000
A PEU 3	Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu									oper.urbanística autònoma
A PEU 4	Senyalització específica per vianants					7.800	7.800			15.600
A PEU 5	Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat					6.325.000	6.325.000	6.325.000		18.975.000
A PEU 6	Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants					360.633	360.633	360.633		1.081.900
	MOBILITAT EN BICICLETA	2021	2022	2023	2024-2028	2021	2022	2023	2024-2028	1.518.000,00 €
BICICLETA 1	Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada					1.375.000				1.375.000
BICICLETA 2	Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30					37.817	37.817	37.817		113.450
BICICLETA 3	Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera									Cost intern
BICICLETA 4	Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora					1.350	1.350	1.350		4.050
BICICLETA 5	Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vilaseca									Cost indefinit
BICICLETA 6	Mesures de prevenció de robatoris					5.333	5.333	5.333		16.000
BICICLETA 7	Incentivar l'ús de la bicicleta					3.167	3.167	3.167		9.500
	MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	2021	2022	2023	2024-2028	2021	2022	2023	2024-2028	3.600.000 €
SISTEMA FERROVIARI 1	Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal									oper.urbanística autònoma
AUTOBÚS 1	Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou						1.125.000			1.125.000 €
AUTOBÚS 2	Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes						285.000			285.000 €
AUTOBÚS 3	Estació intermodal de Salou – Port Aventura									oper.urbanística autònoma
AUTOBÚS 4	Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles									Cost intern
AUTOBÚS 5	Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús					10.000	10.000	10.000		30.000 €
AUTOBÚS 6	Configuració de carrils Bus-VAO					700.000	700.000	700.000		2.100.000 €
TAXI 1	Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles									Cost indefinit
TAXI 2	Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat					5.000	5.000	5.000		15.000 €
TP 1	Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic						25.000			25.000 €
TP 2	Millorar la informació a l'usuari del transport públic					5.000	5.000			10.000 €
TP 3	Coordinació de la intermodalitat					5.000	5.000			10.000 €

		2021	2022	2023	2024 - 2028				
	MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	2021	2022	2023	2024 - 2028				36.000 €
VEHICLE PRIVAT 1	Actualitzar la jerarquitzaació viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit								Cost indefinit
VEHICLE PRIVAT 2	Pla de sentits únics de circulació								Cost indefinit
VEHICLE PRIVAT 3	Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.								Cost indefinit
VEHICLE PRIVAT 4	Completar les infraestructures previstes al PGOU								oper.urbanística autònoma
VEHICLE PRIVAT 5	Millorar la senyalització d'orientació i informativa					12.000	12.000	12.000	36.000
	APARCAMENT	2021	2022	2023	2024 - 2028				9.878.700 €
APARCAMENT 1	Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà					196.067	196.067	196.067	588.200 €
APARCAMENT 2	Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada					2.775.000	2.775.000	2.775.000	8.325.000 €
APARCAMENT 3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos					140.000	140.000		280.000 €
APARCAMENT 4	Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)					208.500	208.500	208.500	625.500 €
APARCAMENT 5	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública					20.000	20.000	20.000	60.000 €
	DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	2021	2022	2023	2024 - 2028				44.250 €
DUM 1	Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució					10.500			10.500,00 €
DUM 2	Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies					18.750			18.750,00 €
DUM 3	Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió					5.000	5.000	5.000	15.000
DUM 4	Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte								Cost indefinit
	MOBILITAT SEGURA	2021	2022	2023	2024 - 2028				150.000 €
SEGURA 1	Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV								Cost imputat al PLSV
SEGURA 2	Millorar la seguretat a les cruïlles								Cost indefinit
SEGURA 3	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat								Cost intern
SEGURA 4	Creació de centre de control coordinador de la mobilitat						75.000	75.000	150.000 €

	BAIXES EMISSIONS	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	159.500 €
BAIXES EMISSIONS 1	Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO									Cost indefinit
BAIXES EMISSIONS 2	Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions					25.000	25.000	25.000		75.000
BAIXES EMISSIONS 3	Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics					25.000	25.000	25.000		75.000
BAIXES EMISSIONS 4	Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics.									Cost indefinit
BAIXES EMISSIONS 5	Foment de la conducció eficient i segura.					3.167	3.167	3.167		9.500,00 €
BAIXES EMISSIONS 6	Millores sobre la contaminació acústica									Cost indefinit
	INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	60.000,00 €
MOBILITAT 1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses									Cost intern
MOBILITAT 2	Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou							30.000		30.000,00 €
MOBILITAT 3	Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT									Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics
MOBILITAT 4	Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils							30.000		30.000,00 €
	PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	167.500 €
EDUCACIÓ 1	Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou									Cost intern
EDUCACIÓ 2	Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi					22.333	22.333	22.333		67.000,00 €
EDUCACIÓ 3	Promocionar la mobilitat sostenible					8.333	8.333	8.333		25.000
EDUCACIÓ 4	Promoció del cotxe compartit					3.167	3.167	3.167		9.500,00 €
EDUCACIÓ 5	Adhesió a una APP de mobilitat									Cost indefinit
EDUCACIÓ 6	Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura					8.333	8.333	8.333		25.000,00 €
EDUCACIÓ 7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou					7.500	7.500			15.000
EDUCACIÓ 8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta					5.000	5.000			10.000
EDUCACIÓ 9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats					5.000	5.000			10.000,00 €
EDUCACIÓ 10	Actualització d'informació del PMUS.					3.000	3.000			6.000,00 €
	CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS	2 0	2 0	2 0	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	

		2 1	2 2	2 3						
NORMATIVA 1	Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou									Cost imputat als serveis municipals
	PERSPECTIVA URBANÍSTICA	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	
URBANISTI CA 1	Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària									Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics
	ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024- 2028	2021	2022	2023	2024 - 2028	
ALTRES ADMINISTR ACIONS 1	Propostes incloses en diferents accions del PMU									Cost imputat en altres administracions
	TOTAL					22.271.250 €	22.377.000 €	10.901.200 €		55.549.450 €

En relació al seu efecte global dins de l'escenari objectiu, es marca un full de ruta ambiental, determinat per la seva prioritat en l'execució en relació als beneficis ambientals associats.

Es destaquen 4 prioritats d'execució:

- Alta prioritat ambiental i alta prioritat PMU
- Alta prioritat ambiental i mitja-baixa prioritat PMU
- Mitja prioritat ambiental i alta prioritat PMU
- Mitja prioritat ambiental i mitja prioritat PMU

Les mesures incloses en els 4 àmbits prioritaris, agrupen aproximadament el 60% del pressupost quantificable destinat.

	Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU	Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA-BAIXA PRIORITAT PMU	Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU	Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA PRIORITAT PMU
Actuacions	A PEU 1 BICICLETA 1 BICICLETA 2 AUTOBÚS 1 AUTOBÚS 2 AUTOBÚS 3 SISTEMA FERROVIARI 1 VEHICLE PRIVAT 3 APARCAMENT 1 EDUCACIÓ 2 EDUCACIÓ 3	TP1 BAIXES EMISIONS 1 BAIXES EMISIONS 4 MOBILITAT 1 MOBILITAT 2	A PEU 2 A PEU 3 A PEU 5 A PEU 6 BICICLETA 3 AUTOBÚS 5 TP 3 VEHICLE PRIVAT 1 VEHICLE PRIVAT 2 APARCAMENT 2 APARCAMENT 4 DUM 1	BICICLETA 5 AUTOBÚS 4 AUTOBÚS 6 DUM 4 BAIXES EMISIONS 6 EDUCACIÓ 4 EDUCACIÓ 5
Nº	11	5	12	7
COST mesures prioritàries	23.423.650 €	55.000 €	29.075.900 €	2.109.500 €
	54.664.050,00 €			
COST TOTAL	55.549.450,00 €			