

AJUNTAMENT DE SALOU

Serveis Tècnics Municipals

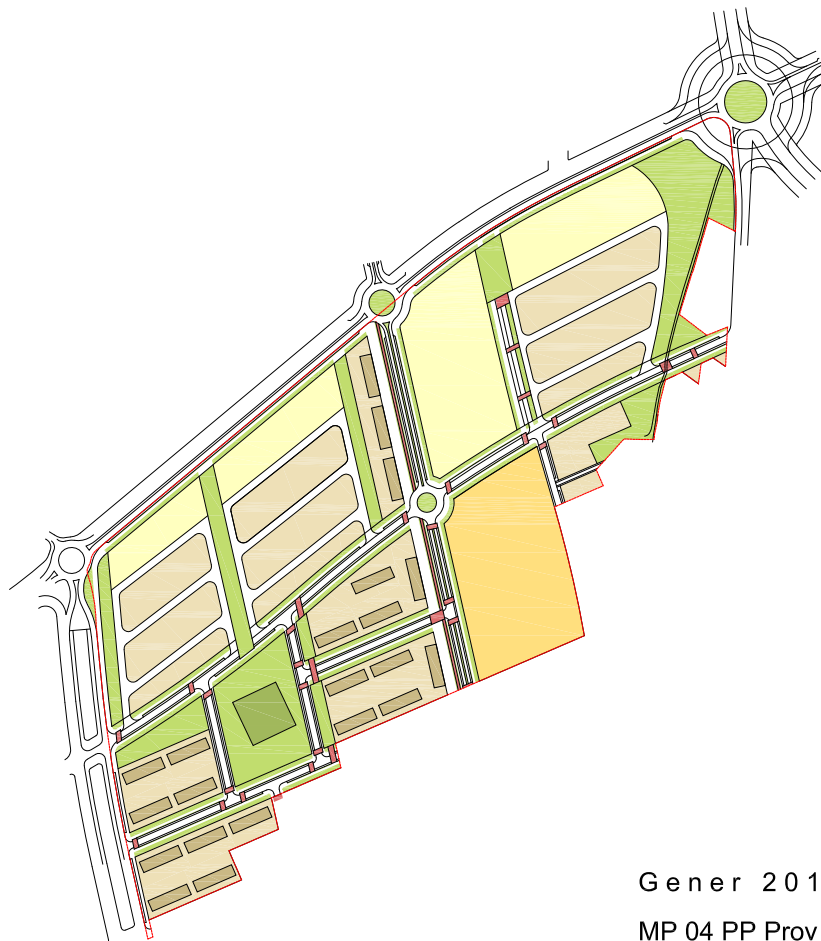
Planejament



SALOU

TARRAGONÈS

MODIFICACIÓ DEL PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR-01 REFERENT ALS USOS DE LA ZONA C. SUBZONA C2. EQUIPAMENT



Gener 2011

MP 04 PP Prov

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

El present document de Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es redacta en base el Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, concretament respecte al que preveu l'art.95.4, el Decret 305/2006 Reglament de la Llei d'urbanisme, i segons el que especifica l'Art. 6 del propi POUM, aprovat en data 1 d'octubre de 2003, i publicat el 19 de desembre del mateix any.

Pel que fa a la documentació que ha de contenir, segons l'Art. 96 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme 1/2010: *" La modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació..."*

La present proposta de Modificació tanmateix, raonarà i justificarà la necessitat de la iniciativa, així com l'oportunitat i la conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents, segons el que preveu l'art. 97 del citat Text Refós.

Per tant, i d'acord amb el que estableix l'Art. 66 del TR LU 1/2005, els documents que integren els Plans Parcial Urbanístics, així com la present proposta de Modificació Puntual del PP són els següents:

INTRODUCCIÓ

A- MEMÒRIA

- 1- Àmbit d'aplicació
- 2- Antecedents
- 3- Objecte de la Modificació
- 4- Justificació de la proposta
- 5- Propietaris Afectats

B- PLÀNOLS

- 1- Situació
- 2- Emplaçament
- 3- Ordenació General del Sòl
- 4- Ocupació.

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

C- NORMES URBANÍSTIQUES

- 1- Normativa PP vigent
- 2- Proposta normativa PP modificat

D- AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

E- PRESSUPOST DE LES OBRES I ELS SERVEIS

F- PLA D'ETAPES

G- DIVISIÓ POLIGONAL , SI S'ESCAU

H- JUSTIFICACIÓ SOBRE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

(S'inclou a l'annex 1)

I- DOCUMENTACIÓ MEDIAMBIENTAL

J- PROGRAMA D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL, SI ESCAU.

El present document de Modificació Puntual, no té incidència en cap determinació de la documentació especificada en els apartats D, E, F, G, I i J i per tant, cal entendre reproduïda en aquest document tota la documentació continguda en el Pla Parcial Urbanístic. Sector 01. Barenys.

ANNEXES

Annex 1 : Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

INTRODUCCIÓ

En data 25 d'agost de 2009, la Junta de Govern Local va aprovar inicialment el Document de Modificació puntual de pla parcial del Sector 01 referent a la inclusió de l'ús comercial a la zona c. Subzona C2. Equipament privat.

Va estar exposat al públic, amb un termini d'un mes des de la data de la seva publicació al DOGC, el dia 25 de setembre de 2009.

Per una banda, en aquest tràmit es van rebre els informes dels següents organismes:

- **Serveis Territorials d'urbanisme de Tarragona, que emet informe FAVORABLE.**
- **Secretaria per la Mobilitat, que emet informe DESFAVORABLE, amb el motiu de que el document no inclou un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.**
- **Direcció General de Comerç, que emet informe FAVORABLE, amb els consideracions següents:**
 - **Que la implantació proposada ha d'estar subjecta al que estableix el PTSEC 2006-2009 i la legislació sectorial d'aplicació.**
 - **Que en relació a la TUC, s'han de complir els requisits establerts a l'art-19 del PTSEC vigent, o normativa que ho substitueixi.**
 - **Es recomana que s'introdueixi, si s'escau, l'adequació a l'art.12 del Decret 378/2006 en relació a la previsió d'aparcament.**

En relació a l'informe emès per la Secretaria de Mobilitat, l'Ajuntament ha redactat un Estudi de Mobilitat.

En data 12 de novembre de 2010, es va rebre informe per part de dita Secretaria el qual va informar Favorablement, si be condicionat a resoldre certes mancances, referents a aspectes tècnics, els quals han estat recollits per un nou document, de data gener de 2011, que s'incorporen en el present document. **(Annex 1)**

En relació a l'Informe emès per la Direcció de Comerç cal dir, que la present proposta estarà subjecta a la legislació vigent en aquest moment, DL 1/2009 del 22 de desembre d'ordenació dels equipaments comercials, així com a les disposicions del propi POUM.

A tal efecte, dir que, en data maig de 2010 es va tramitar , per part de l'Ajuntament de Salou la proposta de Modificació de la Delimitació de la Trama Urbana Consolidada.

El Ple de l'Ajuntament de data 26 de maig de 2010, va aprovar inicialment dita proposta.

La Direcció General de Comerç va emetre informe, en data 13 de setembre de 2010, amb una sèrie de prescripcions. Una d'elles era l'exclusió de dues parcel·les d'ús comercial situades a l'àmbit del Sector-01.

En data 18 d'octubre de 2010, l'Ajuntament emet al·legacions en relació a l'informe de comerç.

En data 1 de desembre de 2010, la Direcció General de d'Urbanisme aprova la trama urbana consolidada segons el plànol que s'annexa a la resolució, en el que es comprova que les al·legacions de l'Ajuntament de Salou van ser estimades, amb la inclusió de la totalitat del Sector-01 dins la delimitació de la TUC.

S'adjunten els informes i acord referenciats

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

Per l'altra banda, també va tenir entrada una al·legació, de la qual es va emetre informe “parcialment favorable”, de data 24 de gener de 2011 per aquest STM d'Arquitectura.

Dita al·legació feia referència a diversos paràmetres d'ordenació dels que, havent –los analitzat, es van fer diferents consideracions.

A tal efecte , i fent referència únicament a l'ús comercial, la proposta de la present modificació és la d'incorporar, en base a la justificació descrita en l'informe emès per aquests STM en data 24 de gener de 2011, i que es reproduïx punt a punt de forma resumida posteriorment:

- **Permetre una ocupació del 50%**

Les superfícies comercials bàsicament necessiten desenvolupar-se en planta baixa i planta pis, i per tant, donat que el coeficient d'edificabilitat net és de 1 m²/m², l'anterior només és possible amb una ocupació del 50% del solar.

- **Permetre aparcament en superfície, si bé amb el condicionant de que sigui arbrat.**

Dins els usos comercials, existeixen algunes activitats que requereixen gran quantitat de places d'aparcament exterior, com són les activitats de venda de productes d'alimentació i d'altres. En aquest sentit es proposa permetre que dites places es puguin ubicar en superfície, si bé, amb el condicionant d'intercalar arbrat .

- **Reduir la superfície mínima enjardinada al 10%.**

En conseqüència a l'anterior, si es considera el paràmetre d'ocupació proposat del 50% més la previsió d'aparcament exterior, és impossible poder mantenir un mínim de 30% de superfície enjardinada, per tant cal plantejar que aquesta superfície destinada a aparcament sigui arbrada en funció de les mides de les places d'aparcament, i en tot cas , que la superfície destinada als elements vegetals no sigui en cap cas inferior al 10% de la superfície.

- **Que dintre de l'ús comercial compatible, s'estableixi una superfície mínima de 7.000 m² per l'us comercial alimentari.**

La nova reglamentació DL 1/2009 de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, estableix que dins la Trama Urbana Consolidada, per a municipis entre 5.000 i 50.000 habitants, com és el cas de Salou, pot acollir equipaments comercials i en aquest cas alimentaris fins a 2.500 m² de superfície de venda. Dita superfície comporta que entre espais de pas, magatzem, serveis,.. la superfície construïda sigui d'uns 3.500-3.800 m².. Si també es té en compte la necessitat d'aparcament en superfície, es poden calcular uns 3.000-4.000 m² més, estariem a que en total el solar permès per aquest ús seria de 7.000 m² de superfície mínima.

Per tant, es fa necessària per la implantació comercial alimentaria una superfície mínima de solar de 7.000 m².

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

S'introdueix també un aclariment al següent.

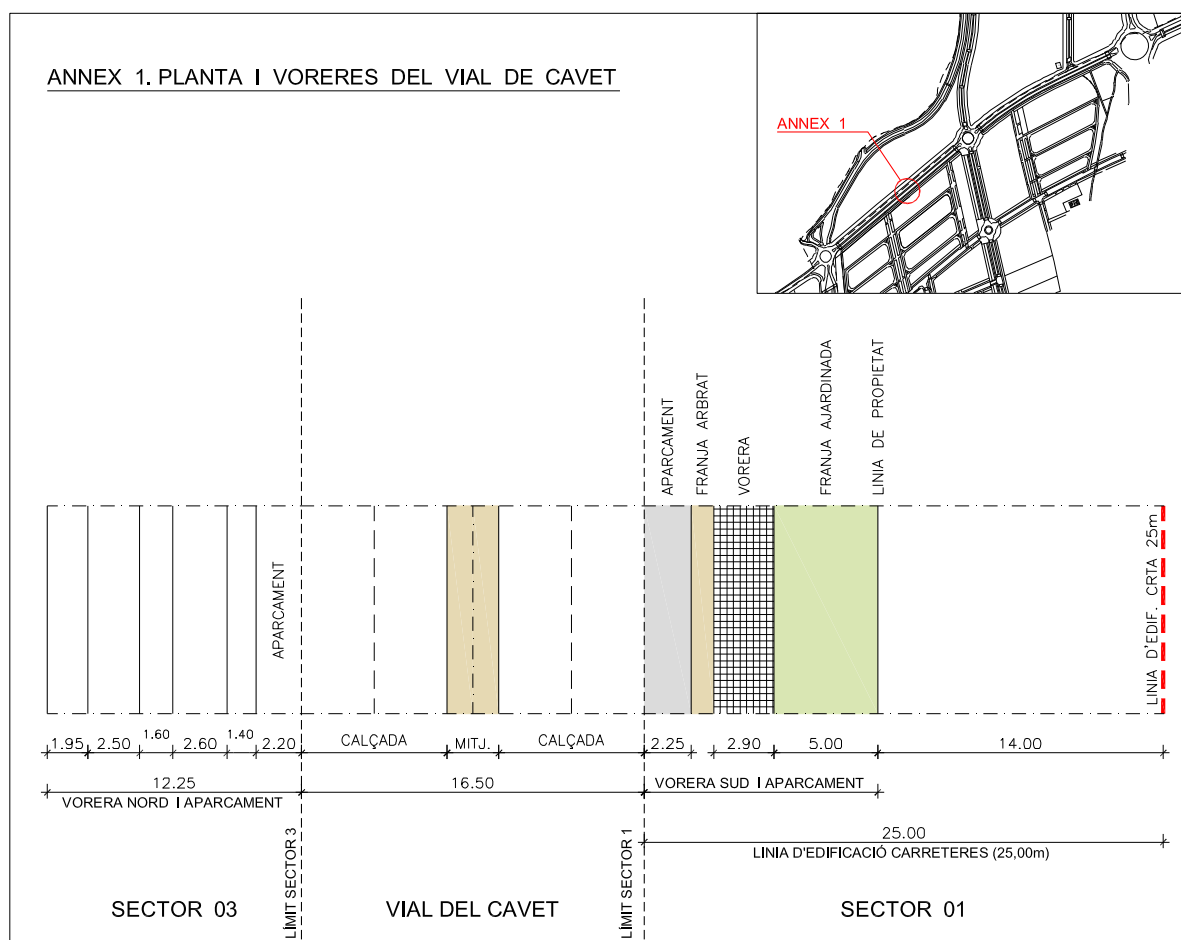
L'al·legació fa també esment a la separació determinada pel Pla Parcial, de 25 ml des de la línia d'explanació fins la de l'edificació. Aquesta línia d'explanació estava referenciada inicialment, (en el moment d'aprovació del POUM, en el que dit vial tenia consideració de carretera).

Posteriorment el vial de Cavet va ser cedit (l'any 2003) a l'Ajuntament de Salou, convertint-se en un vial intermunicipal.

Actualment la part sud del vial, (SECTOR 01), que és la façana dels solars C, està totalment urbanitzat i per tant cal establir la relació de separació respecte el límit de dita façana (o de propietat), ja que la línia d'explanació ha desaparegut com a tal.

Així que, mantenint la mateixa separació inicial (25 mts. de l'edificació a la línia d'explanació), es fa la correspondència actual, sent aquesta 14 ml des de l'edificació al límit de la propietat. Veure gràfic.

Caldrà establir aquest paràmetre com a referència de separació de l'edificació a la línia de propietat o façana del Vial Cambrils –Salou, mantenint els 5 m de separació als altres l·lindars.



Per tant, es redacta el present document, el qual inclou l'adequació referent al anteriorment esmentat.

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

INFORMES



CU: 14

Expedient:2009 / 038669 / T

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, en la sessió de 12 de novembre de 2009, ha adoptat, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, l'acord següent:

L'expedient de modificació puntual del Pla parcial del Sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, de Salou, ha estat promogut i tramès per l'Ajuntament en compliment del que determina l'article 85.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol.

Objecte i àmbit d'actuació

El document té per objecte incloure l'ús comercial a la Subzona C2 d'equipament privat del Pla parcial del Sector 01 de Barenys.

Es tracta d'uns terrenys situats al nord-oest del nucli urbà de Salou que limiten, al sud amb el carrer Domènech Sugrañes, a l'est amb el Camí de la Torre, a l'oest amb la prolongació del carrer Barenys, i al nord amb el vial Salou -Cambrils (Vial de Cavet).

L'àmbit d'actuació té una superfície total de 2,90ha (29.097,76m2).

Tramitació municipal

Pel que fa a la tramitació municipal, l'expedient va ser aprovat inicialment per la Junta de Govern Local en sessió de 25 d'agost de 2009.

Antecedents: planejament vigent

El Pla d'ordenació urbanística municipal de Salou (en endavant POUM) va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (en endavant CTUT) en sessió d'1 d'octubre de 2003 i publicat al DOGC número 4034 de 19 de desembre de 2004.

El Pla parcial urbanístic sector -01 Barenys va ser aprovat definitivament per la CTUT en sessió d'1 de desembre de 2004 i publicat al DOGC d'11 de març de 2005.

Descripció de la proposta

El document proposa incloure com a ús admès, l'ús comercial, a la Zona C. Subzona C2 d'equipament privat definida en el Pla parcial 01 de Barenys, mantenint la resta d'usos permesos per aquesta zona com son l'educatiu, residència especial, cultural, sanitari - assistencial, esportiu i administratiu.



La proposta es justifica en el fet que quan es redactava el Pla parcial 01 simultàniament amb aquest també es redactava el Pla parcial del Sector 03, al qual s'havia previst l'emplaçament d'usos comercials. Tanmateix, aquest Pla parcial del Sector 03 encara està pendent d'aprovació definitiva.

Per tant, a l'efecte d'ampliar el ventall de sòl on implementar l'ús comercial que l'actual PTSEC preveu a Salou, es va creure que els solars que donen front al Vial de Cavet eren indicats per aquest ús.

Cal assenyalar que el Pla parcial 01 de Barenys admet l'ús comercial a la subzona A2, concretament, a la planta baixa dels edificis residencials que donen façana a l'Avinguda Pau Casals de Salou, tal i com s'assenyala al plànol annex.

Així mateix, es va constatar en la reparcel·lació del Pla parcial del Sector 01 de Barenys que l'oferta comercial en l'Avinguda Pau Casals era massa limitada i no responia a les necessitats de la zona o les que podia generar (Vial de Cavet, escoles, etc), per tot això es proposa ampliar els usos admissibles a la Zona C, subzona C2, d'equipaments privats amb l'ús comercial.

Valoració de l'expedient

Vist l'article 85 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, que estableix que, un cop els plans parcials urbanístics han estat objecte d'aprovació inicial, en els supòsits de l'article 79.1, els ajuntaments han de sol·licitar un informe a la comissió territorial d'urbanisme competent. I que estableix que els motius d'interès supramunicipal i de legalitat, especificats en els seus apartats 3 i 4, són consideracions que poden fonamentar prescripcions de caràcter vinculant en l'informe de la Comissió Territorial d'Urbanisme.

El document té per objecte modificar el Pla parcial aprovat definitivament l'1 de desembre de 2004. En concret, el document proposa modificar la normativa que regula les condicions d'ús a la zona C, subzona C2 d'equipaments privats per tal d'admetre l'ús comercial.

La legislació urbanística vigent estableix que les prescripcions vinculants que puguin establir els informes de les Comissions Territorials d'Urbanisme només es podran fonamentar en motius d'interès supramunicipal i de legalitat.

En aquest sentit, cal indicar que no s'ha trobat cap motius dels esmentats. I que el Pla parcial s'ajusta tant a la normativa urbanística com al POUM, que admet com a ús compatible en aquest sector l'ús comercial.

No obstant i a títol informatiu per l'Ajuntament, cal indicar que, caldria modificar també el Projecte de reparcel·lació per tal de garantir el repartiment equitatiu de beneficis i càrregues que se'n deriven de la modificació del Pla parcial, així com notificar-ne als propietaris afectats, en tant que el valor del sòl no és el mateix amb el canvi d'ús.



En darrer lloc, s'ha constatat una errada material en el redactat de l'articulat de la zona C, subzona C2 del Pla parcial atès que no incorpora l'apartat 4, Obres d'urbanització, provinent d'una de les prescripcions contingudes en l'acord de la CTUT d'aprovació definitiva del Pla parcial 01 de Barenys, d'1 de desembre de 2004, i que té el redactat següent:

"4.- Obres d'urbanització

En el moment de sol·licitud d'autorització de les obres d'urbanització es presentarà una solució per tal d'assegurar la no inundabilitat del sector. "

Fonaments de dret

D'acord amb l'article 79.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, correspon als Ajuntaments l'aprovació definitiva dels Plans parcials urbanístics que siguin promoguts d'acord amb les determinacions d'un Pla d'ordenació urbanística municipal vigent, un cop vist l'informe de la Comissió Territorial d'Urbanisme competent.

D'acord amb l'article 85 del Text refós esmentat, els ajuntaments han de sol·licitar l'informe un cop els Plans parcials urbanístics han estat objecte d'aprovació inicial.

Aquest informe ha d'incloure les consideracions que calguin, fonamentades en raons de racionalitat i funcionalitat urbanístiques i orientades a la superació de contradiccions, a l'esmena d'errors i a la millora de la claredat i la precisió jurídiques i tècniques. En tot cas, són vinculants, únicament, les prescripcions fonamentades en els motius d'interès supramunicipal i de legalitat especificats pels apartats 3 i 4 de l'esmentat article 85.

Pel que fa a la normativa urbanística d'aplicació, cal assenyalar la disposició transitòria cinquena del Text refós de la Llei d'urbanisme, segons la qual les figures de planejament derivat i els instruments de gestió aprovades inicialment després de l'entrada en vigor de la Llei 10/2004, de 24 de desembre, de modificació de la Llei 2/2002, per al foment de l'habitatge assequible, la sostenibilitat territorial i l'autonomia local, es regeixen per les determinacions formals i substantives que estableix el Decret legislatiu.

Acord

Per tot l'exposat vista la proposta de la Ponència Tècnica, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona acorda:

-1 Emetre informe favorable, a l'efecte de l'article 85 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, sobre modificació puntual del Pla parcial del Sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, de Salou.

-2 Indicar a l'Ajuntament que si al llarg de la tramitació d'aquest Pla s'introdueixen canvis substancials en el document aprovat inicialment, abans de l'aprovació definitiva de l'expedient, aquest s'ha de sotmetre novament a informe d'aquesta Comissió, d'acord amb



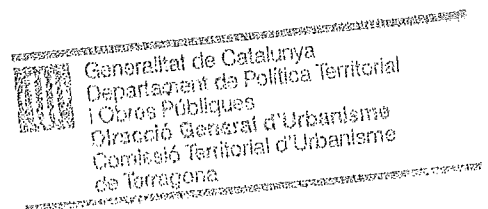
l'apartat 1 de l'article 85 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol.

-3 Recordar a l'Ajuntament, que en compliment de l'article 86 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, un cop el Pla parcial s'aprovi definitivament, caldrà lliurar en el termini d'un mes a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, als efectes d'informació, coordinació i arxivament, la documentació tècnica i administrativa completa. Aquest lliurament és condició per a la publicació de l'acord d'aprovació definitiva del Pla parcial.

-4 Comunicar-ho a l'Ajuntament.

La secretària de la Comissió Territorial
d'Urbanisme de Tarragona


Sílvia Caire Garcia





Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat
 Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

2

Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques (C/9 de J.
 Tarradellas)

Número: I-134/2009-0009
 Data: 10/10/2009 09:43:40

Àrea: de sòlida

II-Im. Sr. Pedro Granados Carrillo
 Alcalde de l'Ajuntament de Salou
 Passeig del 30 d'octubre, 4
 43840 Salou

Informe relatiu a la modificació puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, Salou

Identificació de l'expedient

Assumpte: Modificació de planejament derivat
 Municipis: Salou
 Peticionari: Ajuntament de Salou
 Referència: I - 134/2009

Antecedents

L'Ajuntament de Salou envia una còpia de la modificació puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament del seu terme municipal i en sol·licita l'informe favorable a la Secretaria per a la Mobilitat.

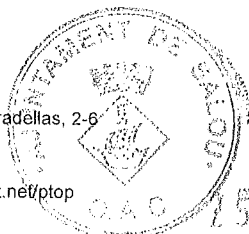
La finalitat d'aquesta modificació puntual és incloure l'ús comercial com a permès a l'àmbit.

Fonaments de dret

La Llei 9/2006 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat, a l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix a l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions, sempre que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Av. de Josep Tarradellas, 2-6
 08029 Barcelona
 Tel. 93 495 80 00
 Fax 93 495 84 60
<http://www.gencat.net/ptop>



25 OCT 2009

26.11.09

18059



El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix a l'article 85 que la documentació dels plans parcials urbanístics i dels plans parcials urbanístics de delimitació ha d'incloure, en els casos en què ho exigeix la legislació sobre mobilitat, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina aquesta legislació.

Conclusions

La modificació puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, de Salou té per objectiu la implantació de nous usos o activitats i, per tant requereix estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La documentació presentada no inclou aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

De conformitat amb tot el què ha estat exposat, des del punt de vista de mobilitat, informo desfavorablement aquesta modificació puntual.

Restem a la vostra disposició,

Lara Medina Romero
Enginyera de camins, canals i ports
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

Vist i plau,

Miguel Ángel Dombriz Lozano
Responsable de l'àrea de mobilitat
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

Barcelona, 16 de novembre de 2009

Ajuntament de Salou
Registó General
EXTI040A
Data 20-11-09 12:07:59
Cif. 16.000
CÀPUA 04061002A
Lloc: Manlleu 10-11-09

Identificació de l'expedient

Informe relatiu a l'aprovació de la Modificació del Pla Parcial (PP) Sector 01; referent als usos de la zona C subzona C2 "Equipament", del municipi de Salou. Expedient núm. U-197/09 (T/U-47)

Fets

1. El 15 d'octubre de 2009, l'Ajuntament de Salou, presenta una sol·licitud d'informe a la Direcció General de Comerç referent a la Modificació del PP Sector 01, referent als usos de la zona C, subzona C2. "Equipament", del seu municipi.
2. L'àmbit de la Modificació està definit per les illes núm. 1, 5 i 11, que es troben situades al nord del PP i limiten amb el vial Salou-Cambrils (vial de Cavet).
3. D'acord amb la documentació presentada, atès que, *"un cop feta la parcel·lació, la urbanització i integrada la zona a la trama urbana es constata que l'oferta comercial a l'Av. Pau Casals és massa limitada i no respon al nivell de població que pot assolir o que genera la zona, per això es proposa ampliar com a ús admissible a la zona C, subzona C2, l'ús comercial"*.
4. Així doncs, es proposa la modificació de l'art.3.7.5 "condicions d'ús", amb l'objecte d'ampliar els usos permesos, per tal d'incloure el comercial. Pel que fa als usos, s'especifica que l'ús principal correspon a *"residencial especial, educatiu, sanitari-assistencial, cultural, esportiu i administratiu"* i, pel que fa a l'ús compatible, el comercial, que s'implantaria, bàsicament, en planta baixa.

Paràmetres de les illes 1, 5 i 11:

- Illa núm.1; d'una superfície de 6.207,88m², i un sostre de 7.449,46m²
- Illa núm.5; d'una superfície de 9.144,07m², i un sostre de 10.972,88m²
- Illa núm.11; d'una superfície de 14.245,81m², i un sostre de 17.094,97m²

"L'ús comercial estarà subjecte al que disposa el PTSEC i la legislació sectorial d'aplicació".

No es fa cap referència a la reserva d'aparcament relacionat amb l'ús comercial.

Fonaments de dret

1.La competència per a l'emissió d'aquest informe deriva del que estableix l'article 19 de la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials.

2.L'article 3 de la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, estableix, tenint en compte el nombre d'habitants de Salou, que tenen la consideració de grans establiments comercials, individuals o col·lectius, aquells que tinguin una superfície de venda, igual o superior a 2.000m² i, són establiments comercials mitjans, individuals o col·lectius, els que tinguin una superfície de venda igual o superior a 800m².

En aquest sentit, cal esmentar que, per a aquest municipi, els establiments dedicats essencialment, a la venda d'aparells electrodomèstics i electrònica de consum, i els dedicats, essencialment, a la venda d'articles i material esportiu, es consideren grans si llur superfície de venda és superior a 1.300m².

3.L'article 4.1 de la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, disposa que els grans establiments comercials, individuals o col·lectius, només es poden implantar en les trames urbanes consolidades (TUC) dels municipis que són capitals de comarca o que tenen una població superior als 25.000 habitants o assimilables per raó de fluxos turístics, llevat les excepcions previstes a l'article 4.8, i d'acord amb les determinacions del Pla territorial sectorial d'equipaments comercials (PTSEC).

4.El Decret 379/2006, de 10 d'octubre, pel qual s'aprova el Pla Territorial Sectorial d'Equipaments Comercials (PTSEC), regula les implantacions subjectes a llicència comercial, és a dir, els mitjans i grans establiments comercials, individuals o col·lectius.

5.D'acord amb el que disposen la llei 18/2005 i les determinacions del PTSEC, el dimensionament que afecta aquest planejament es concreta en els apartats següents:

5.1. Dimensionament en format supermercat

Tenint en compte l'oferta comercial existent i la demanda comercialitzable del municipi de Salou; el PTSEC preveu un creixement de 1.912m² de superfície de venda, en format d'establiment comercial mitjà, tipus supermercat, per al període 2006-2009.

5.2. Dimensionament en la resta de formats

Tal com es preveu a l'art. 3.3 de la Llei 18/2005, resten subjectes al dimensionament del PTSEC, independentment de la consideració que els correspongui pel nivell de població, els establiments d'una superfície de venda igual o superior a 1.000m² dedicats, essencialment, a la venda d'aparells electrodomèstics i d'electrònica de consum, d'articles i complements esportius, d'equipament de la persona i de lleure i cultura. A més, l'art. 4.2 de la mateixa Llei, especifica que els establiments d'una superfície igual o superior a 1.000m², que desenvolupin les activitats esmentades, només es poden implantar en les trames urbanes consolidades. El Pla parcial, que l'inclou l'àmbit objecte d'estudi, es troba, majoritàriament, fora de la TUC.

5.3. Excepcions als criteris d'ubicació de noves implantacions

Les limitacions al creixement d'establiments considerats grans o mitjans, ho són sens perjudici de les excepcions als criteris d'ubicació fixats a l'article 4 de la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, en concret el seu article 4.8.

6. Aparcament

Segons l'article 12 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, en el tràmit de planejament urbanístic, quan es prevegin reserves de sòl comercial que possibiliti la implantació de grans establiments, i no estigui definida una tipologia específica que requereixi una dotació superior, la dotació d'aparcament prevista ha de ser, com a mínim, de 2 places per cada 100m² edificats.



Conclusions

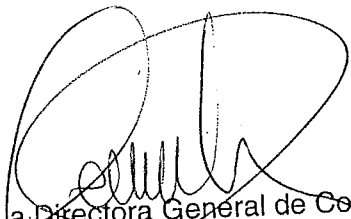
Segons la documentació presentada, aquesta Modificació Puntual del PP sector 01, per a la inclusió de l'ús comercial a la zona C, subzona C2, atesos els sostres previstos per a l'ús comercial, entre d'altres, possibilita la implantació tant de mitjans com de grans establiments comercials d'acord amb les determinacions de la llei 18/2005, d'equipaments comercials. En aquest sentit, subjecta la seva implantació al que "estableix el PTSEC 2006-2009 i la legislació sectorial d'aplicació".

L'àmbit objecte de la Modificació es troba majoritàriament fora la TUC, per incorporar-ho cal que es compleixin els requisits establerts a l'art. 19 del PTSEC vigent, o normativa que el substitueixi.

D'altra banda, no fa cap previsió específica d'aparcament relacionada amb l'ús comercial, per la qual cosa, es recomana que s'introdueixi, si s'escau, la seva adequació a l'art. 12 del Decret 378/2006.

En conseqüència, emeto informe favorable sobre aquesta Modificació puntual del PP 01, del municipi de Salou, amb el benentès que es recolliran, en l'aprovació definitiva del planejament, les consideracions esmentades a les conclusions.

Barcelona, 4 de desembre de 2009


La Directora General de Comerç
Gemma Puig Panadero



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat
 Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

Sra. Dolors Español Rubio
 Cap dels Serveis Administratius Territorials
 de l'Ajuntament de Salou

Ajuntament de Salou
 Passeig del 30 d'octubre, 4
 43840 Salou

Ajuntament de Salou
 Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Tel. Núm. 14740
 Unitat Planejament i Gestió
 Número: 03655/37183/2010
 Data: 12/11/2010 13:50:40

14740
 Planejament
 i Gestió

Registre de sortida

Informe relatiu a la modificació puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, de Salou

Identificació de l'expedient

Assumpte: Modificació de planejament derivat
 Municipis: Salou
 Peticionari: Ajuntament de Salou
 Referència: I - 134.2/2009

Antecedents

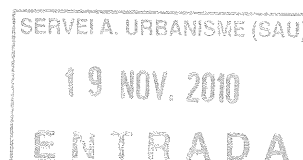
L'Ajuntament de Salou envia l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, del seu terme municipal, i sol·licita informe a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Anteriorment aquesta modificació havia estat informada desfavorablement per la Secretaria amb data 16 de novembre de 2009 per falta d'estudi de mobilitat.

Fonaments de dret

La Llei 9/2006 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat, a l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix a l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el





municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix a l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions, sempre que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix a l'article 85 que la documentació dels plans parcials urbanístics i dels plans parcials urbanístics de delimitació ha d'incloure, en els casos en què ho exigeix la legislació sobre mobilitat, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina aquesta legislació.

Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, presenta la majoria de continguts que exigeix el Decret 344/2006, però es detecten algunes mancances que caldria resoldre.

L'estudi menciona que, ateses les característiques de l'actuació i la seva naturalesa intrínseca de pla parcial, no s'ha proposat una xarxa de transport públic. L'article 13 del Decret, no obstant, que regula els continguts dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans parcials, estableix que sí cal fer una previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície segons els termes establerts a l'article 16.

Caldrà, per tant, comprovar primer si la parada d'autobús existent que menciona l'estudi es troba a una distància inferior a 500 metres mesurada sobre la xarxa de vianants, que és la distància que estableix l'article 14.a per a implantacions singulars.

Si la distància d'accés és insuficient caldrà proposar l'extensió d'una de les línies existents per cobrir el sector i proposar una ubicació adient per una nova parada. Caldrà, també, calcular el dèficit d'exploració del servei motivat per aquesta actuació segons la metodologia de l'annex 4 del Decret.

Independentment d'aquests darrers dos punts cal que l'estudi de mobilitat inclogui un plànol que mostri els itineraris de transport públic existents i previstos a Salou, així com una relació de la freqüència del servei.

Cal, també, que es refaci el plànol 3.1, corresponent a la xarxa de vianants, ja que pot induir a confusió. L'article 15, que regula les característiques d'aquest plànol, indica que s'han de traçar els itineraris principals per a vianants en els termes que allà s'estableixen. El plànol 3.1, en canvi, mostra itineraris per tots els vials del sector i no sembla haver tingut en consideració les indicacions de l'esmentat article.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

Manca, també, que l'estudi de mobilitat representi sobre plànol una proposta d'ubicació de la reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies tal i com indica l'article 13g.

Manca, finalment, que l'estudi mencioni l'obligació dels locals comercials de destinar un mínim d'un 10% de sostre a magatzem a fi de reduir les operacions de càrrega i descàrrega, tal i com estableix l'article 6 del Decret.

Recordem, per últim, que caldrà comprovar si els projectes dels nous locals comercials reben la consideració d'implantació singular segons les disposicions que estableix l'article 3 del Decret. En cas de ser així necessitaran d'estudi d'avaluació e la mobilitat generada propi amb els continguts mínims que indica l'article 14 per a implantacions singulars.

De conformitat amb tot el que ha estat exposat, des del punt de vista de mobilitat, informo favorablement aquesta modificació puntual a condició que es resolguin les mancances esmentades de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i es tinguin en compte les conclusions d'aquest informe.

Restem a la vostra disposició,

Lara Medina Romero
Enginyera de camins, canals i ports
Programa per a la Mobilitat i Grans
Infraestructures

Vist i plau,

Miguel Ángel Dombriz Lozano
Responsable de l'àrea de mobilitat
Programa per a la Mobilitat i Grans
Infraestructures

Barcelona, 12 de novembre de 2010

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

ACORD



Expedient: 2010 / 041888 / T
Assumpte: Delimitació de les trames urbanes consolidades
Municipi: Salou
Comarca: Tarragonès

RESOLUCIÓ

D'1 de desembre de 2010, per la qual s'aprova la trama urbana consolidada del municipi de Salou

El Ple municipal de l'Ajuntament de Salou, en la sessió de 26 de maig de 2010 va aprovar la proposta de delimitació de la trama urbana consolidada del municipi.

La Direcció General de Comerç va emetre, en data 13 de setembre de 2010, informe en relació a l'esmentada proposta, amb una sèrie de prescripcions.

En data 18 d'octubre de 2010, l'Ajuntament de Salou emet al·legacions en relació a l'informe de la Direcció General de Comerç.

Vist l'informe-proposta del Cap del Servei Territorial d'Urbanisme de Tarragona, de 2 de novembre de 2010;

D'acord amb l'establert a l'article 8.2 b) i c) del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació d'equipaments comercials,

RESOLC:

1. Aprovar la trama urbana consolidada del municipi de Salou, que figura als plànols que s'annexen a aquesta resolució.
2. Publicar aquesta resolució al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.
3. Notificar aquesta resolució a l'Ajuntament de Salou.

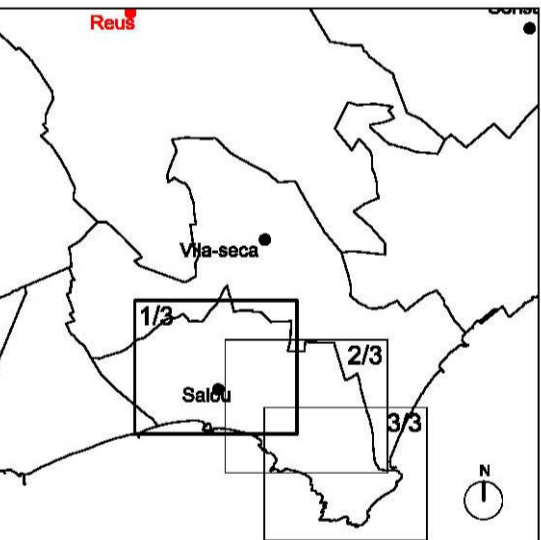
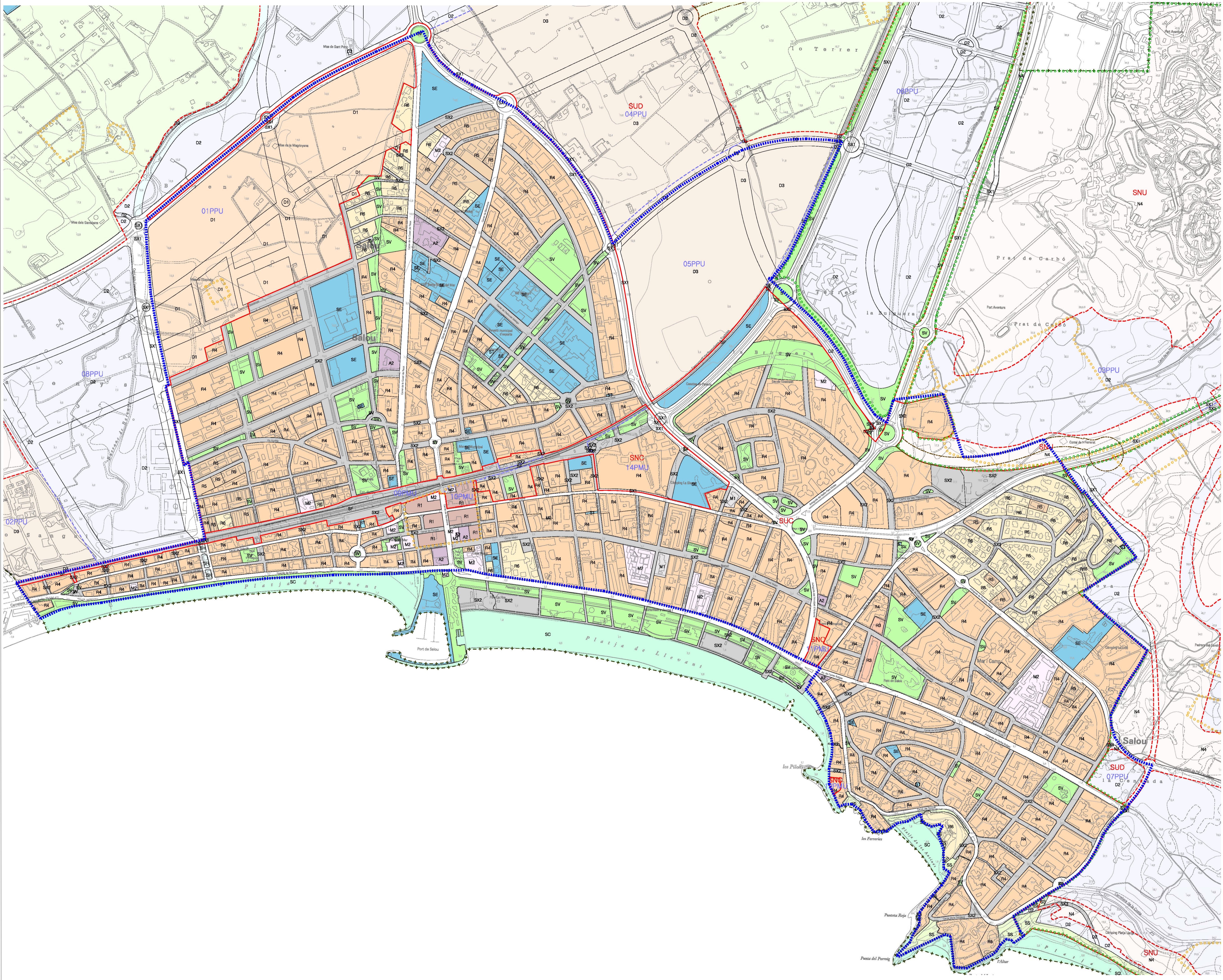
Contra aquesta resolució, que no posa fi a la via administrativa, es pot interposar recurs d'alçada, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 114 i 115 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en el termini d'un mes a comptar des de



l'endemà de la recepció d'aquesta notificació. El recurs s'entendrà desestimat si passen tres mesos sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa i quedarà aleshores oberta la via contenciosa administrativa.

Barcelona, 1 de desembre de 2010

Pere Solà i Busquets
Director general d'Urbanisme



Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya escala 1:5.000
13805_MUCS_SALOU_V2.pdf

TRAMA URBANA CONSOLIDADA SALOU

Base Mapa Municipal
Mapa Urbanístic de Catalunya
<http://top.gencat.cat/muc-visor>

Escala 1:5.000

SALOU
Tarragonès

Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU
Document d'Aprovació Definitiva**

A- MEMÒRIA

1- Àmbit d'aplicació

La situació de l'àmbit objecte de modificació (Sector-01), és nord-est del casc urbà de Salou, a la zona anomenada Barenys. Limita a sud pel Pla Parcial PPR-1, per l'est amb el Camí de la Torre, per l'Oest amb la prolongació del Carrer Barenys, i pel nord amb el Vial Salou-Cambrils.

Es tracta d'uns terrenys situats a nord de la recent urbanització del PPR1, amb una zonificació que ordena l'àmbit segons una trama ortogonal, com a prolongació de la vialitat provenint de l'esmentat PPR-1.

Es una zona d'expansió del casc urbà, on es preveu l'ús majoritari de residència permanent.

La zona a modificar dintre del Pla Parcial, és la zona C, subzona C2, d'equipament privat, situada mitjançant diverses illes distribuïdes longitudinalment a la façana nord del PLA Parcial, llindant amb el vial Salou-Cambrils.

2- Antecedents

La Comissió territorial d'Urbanisme de Tarragona, en sessió de data 1 de desembre de 2004 va aprovar Definitivament El Pla Parcial Urbanístic del Sector 01 de Salou. Fent-se executiu en data 11 de març de 2005 de publicació. (DOGC)

En data gener de 2007 es va redactar un document de modificació del Pla Parcial, (MP01 SECTOR 01) aprovant-se definitivament el 26 de juliol de 2007 amb data de publicació al BOP de l'1 de setembre de 2007.

Es redacta ara, un nou document, (MP04 SECTOR 01) que modifica l'anterior, pel que fa a la inclusió de l'ús comercial a la subzona C2, d'equipaments privats.

Cal dir que el POUM, estableix en el punt 4 de l'Art.324, l'ús comercial.com a compatible a l'àmbit del Sector-01.

I que en la redacció del Pla parcial, (donant continuïtat a la tipologia edificatòria i ordenació del PPR-1) es va determinar l'ús comercial lligat exclusivament a les plantes baixes de la Subzona A2, establint a les zones d'equipament, els usos següents: Residència especial, Educatiu, Cultural, Sanitari assistencial, Esportiu i Administratiu..(3.7.5.) entenent que així es responia a les necessitats del moment.

Amb posterioritat, havent transcorregut 5 anys des de la redacció del pla Parcial, i havent-se posat en funcionament la zona., s'ha pogut comprovar que l'oferta d'ús comercial, (limitada a la subzona A2) és massa limitada. Donada la vida que genera el vial de Cavet, les escoles existents, i l'àmbit del Sector en general, no es veuria cap inconvenient en ampliar els usos dels equipaments privats i s'incloués l'ús comercial.

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU
Document d'Aprovació Definitiva**

3- Objecte de la Modificació

En base als antecedents anteriors, es proposa la modificació de la Subzona C2, del Pla Parcial del sector -01 de Barenys, en el sentit d'ampliar els usos permesos, incloent l'ús comercial.

4- Justificació de la Proposta

La modificació de l'esmentada zona C, subzona C2 del Sector 01, en quan a l'ampliació dels usos, no altera les característiques i finalitats bàsiques del pla Parcial inicial, y no comporta cap variació substancial en l'àmbit.

Ofereix en canvi la possibilitat de donar més finalitats a les zones d'equipament, entenent i havent comprovat que tota l'àrea del Sector 01, té bones expectatives de moviment de gent, que necessita serveis.

5- Propietaris afectats

Els propietaris afectats són els inclosos dintre el Sector-01, que segons dades de l'última actualització, al març de 2008, son els següents:

NÚM. PROPIETARI	PROPIETARIS ACTUALITZATS A MARÇ DE 2008
1	AJUNTAMENT
2	GARCIA RIERA, SL
3	SOCIETAT COOPERATIVA D'ENSENYAMENT ESCOLA ELISABETH SCCL (LL.C.U.)
4	REYES ALBEROLA, DIEGO - PECES REDONDO, ANTONIA
5	AMAT VENTURA, CARMEN
6	ANGLES TRENCHS, SALVADOR
7	ARDIT MOLA, CARMEN - SANCHEZ ARDIT, M.CINTA
8	ARINA LARRAZ, JOSEP - BALAS MATEU, JOANA
9	BARGALLO BARGALLO, JOSEP M.
10	BARRAU VANDORSELAER, ANDREU-MIREIA-CLAUDE PONTHER, DOMINIQUE PAUL
11	BURGUET FONALLEDAS, HELENA I MIQUEL (Hidalgo, Bertran, Mariné, Clavé. JM)
12	CAMPING SANGULÍ, S.A.
13	CAÑELLAS PUJALS, JOSEFINA - JORDI
14	PROMOTORA RIERA VIEJA, S.L.
15	M & R SALOU INVERSIONES, S.L.
16	CLAVE POBLET, TERESA
17	FERNANDEZ GUERRERO, E.-SALVADO TORREDEME, R.-PUJALS CASADESUS, J.A.

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

18	FERNANDEZ MIRET, M. CARMEN
19	GRUP CORNELLA TENA, SL
20	FERRANDO TOUS, ROSA M.
21	GARCIA GARCIA, A. - PATRICIO MARTINEZ, C.
22	CATALANA DE PROJECTES I HABITATGES, SL
23	IBARZ VIDAL I BARRAQUER, JAUME-
24	INMOBILIARIA DE CONST. Y ARRIENDOS, SA
25	LLAURADO SANDALINAS,F.-SANDALINAS CALPE,M.C.
26	LLORENS SOLER,JAVIER - SETO LLADO,M.TERESA
27	MARGALEF SALTÓ, JOANA
28	VALLES VIDAL,JJ- DOBLAS JIMENEZ, S- VALLES DOBLAS, S.
29	MERCER CAMPINS, MIGUEL A.
30	ROVIROSA LLORENS, SL UNIPERSONAL
31	CRISTHER SALOU, S.L.
32	ORDEN HOSPITALARIA SAN JUAN DE DIOS
33	PAPIOL BADIA, M. MERCEDES I ALTRES
34	PLA AUBETS, JORDI
35	POLL CIRERA, JOAN
36	NATIC, SA
37	PROMOCIONS FONT DE LA MANXA, SL
38	NUEVA PIRAMIDE, SL
39	PROMOCIONES Y CONSTRUCCIONES SALOU JQP, SL
40	QUEROL VALLDEPEREZ, ALFREDO
41	ROIGES GARCIA, BERNADETTE
42	ROSELLO DUCH, TERESA
43	ROYO VELOSO CONSTRUCCIONES, SA
44	TOUS SAUNÉ, ANTONIA
45	PROMEDIBE, SA
46	VELOSO LUIS,A.- I ALTRES
47	XATRUCH ROCA, JOSEP M.
48	ZAMORA MERCADE, JOSEP - JUANPERE MARTI, LINA

B- PLÀNOLS

(S'adjunten en l'Annex)

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**
Document d'Aprovació Definitiva

C- NORMES URBANÍSTIQUES

1- Normativa PP vigent

El Pla Parcial estableix les següents Normes Reguladores del Paràmetres d'ús i d'edificació del sòl,

3.7.- ZONA C . SUBZONA C 2 EQUIPAMENT

3.7.1- Tipus d'ordenació:

El tipus d'ordenació serà el d'edificació aïllada.

3.7.2.- Condicions de parcel·la

1. *La superfície mínima de parcel·la serà de 4.500 m².*
2. *La façana mínima de la parcel·la s'estableix en 50 m.*

3.7.3.- Condicions d'edificació

1. *L'índex d'edificabilitat màxima es fixa en 1 m²/m² sostre /m² sòl.*
2. *L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 30 %.*
3. *El nombre màxim de plantes serà de 4, corresponent a PB + 3, amb una alçada màxima de 14 m. S'hauran de complir simultàniament els dos paràmetres alçada màxima i nombre màxim de plantes.*
4. *La separació mínima de la façana de l'edificació respecte les llindees és la següent:*
Vial Cambrils-Salou: 25 m des de la línia d'explanació
Resta de vials: 5 m
5. *La separació mínima entre edificis d'una mateixa parcel·la serà de 8 m. En el còmput d'aquesta dimensió es comptabilitzaran els cossos sortints.*
6. *La previsió de places d'aparcament serà com a mínim d'una unitat per cada 100 m² construïts, amb tot, caldrà tenir en compte els mínims que per a cada ús fixa el P.O.U.M.*
Aquestes places s'hauran de situar sota la projecció de l'edificació i no podran ubicar-se als espais exteriors.

3.7.4.- Condicions dels espais no ocupats per l'edificació

En els espais de la parcel·la lliures d'edificació, la zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 30% de la superfície total del solar. Els projectes que es presentin per obtenir llicència d'obres hauran d'incorporar el corresponent detall de l'enjardinament d'aquests àmbits, conforme l'establert pel P.O.U.M. En aquests espais no es permetrà l'ús d'aparcament.

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

3.7.5.- Condicions d'ús

S'admeten els usos següents, bé siguin de titularitat privada o pública, amb les condicions que s'indiquen:

<u>Ús principal</u>	<u>Localització</u>
<i>Residència especial</i>	<i>Edifici exclusiu</i>
<i>Educatiu</i>	<i>Edifici exclusiu</i>
<i>Cultural</i>	<i>Edifici exclusiu</i>
<i>Sanitari-assistencial</i>	<i>Edifici exclusiu</i>
<i>Esportiu</i>	<i>Edifici exclusiu</i>
<i>Administratiu</i>	<i>Edifici exclusiu</i>

2- Proposta normativa PP modificat

Es proposa la següent normativa,

**3.7.- ZONA C . SUBZONA C 2
EQUIPAMENT**

3.7.1- Tipus d'ordenació:

El tipus d'ordenació serà el d'edificació aïllada.

3.7.2.- Condicions de parcel·la

- 1. La superfície mínima de parcel·la serà de 4.500 m².*
- 2. La façana mínima de la parcel·la s'estableix en 50 m.*
- 3. La superfície mínima de parcel·la per a la implantació d'una superfície comercial alimentària serà de 7.000m²*

3.7.3.- Condicions d'edificació

- 1. L'índex d'edificabilitat màxima es fixa en 1 m²/m² sostre /m² sòl.*
- 2. L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 30 %.*
- 3. El nombre màxim de plantes serà de 4, corresponent a PB + 3, amb una alçada màxima de 14 m. S'hauran de complir simultàniament els dos paràmetres alçada màxima i nombre màxim de plantes.*
- 4. La separació mínima de la façana de l'edificació respecte les llindes és la següent:*
Vial Cambrils-Salou: 25 m des de la línia d'explanació que es corresponen amb 14 m des de la línia de façana.

Resta de vials: 5 m

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT SALOU

Document d'Aprovació Definitiva

5. La separació mínima entre edificis d'una mateixa parcel·la serà de 8 m. En el còmput d'aquesta dimensió es comptabilitzaran els cossos sortints.
6. La previsió de places d'aparcament serà com a mínim d'una unitat per cada 100 m² construïts, amb tot, caldrà tenir en compte els mínims que per a cada ús fixa el P.O.U.M., així com l'especificat a la legislació sectorial vigent.

Aquestes places s'hauran de situar sota la projecció de l'edificació i no podran ubicar-se als espais exteriors, a excepció de superfícies comercials, que si podran situar-se en superfície, amb les condicions especificades a l'Art.3.7.4.

7. **En el cas d'ús comercial, s'estarà als paràmetres definits anteriorment ,a excepció de:**

7.1-L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 50 %.

7.2- Es permetrà l'ús d'aparcament en superfície

7.3- La zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 10% de la superfície total del solar.

7.4- Per a l'ús comercial "alimentari" s'estableix una superfície mínima de 7.000 m² de solar.

3.7.4.- Condicions dels espais no ocupats per l'edificació

En els espais de la parcel·la lliures d'edificació, la zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 30% de la superfície total del solar. Els projectes que es presentin per obtenir llicència d'obres hauran d'incorporar el corresponent detall de l'enjardinament d'aquests àmbits, conforme l'establert pel P.O.U.M. En parcel·les amb l'ús comercial, aquest espai no serà inferior al 10% i es permetrà l'ús d'aparcament, si bé amb la obligació de que estigui arbrat.

3.7.5.- Condicions d'ús

S'admeten els usos següents, bé siguin de titularitat privada o pública, amb les condicions que s'indiquen:

<u>Ús principal</u>	<u>Localització</u>
Residència especial	Edifici exclusiu
Educatiu	Edifici exclusiu
Cultural	Edifici exclusiu
Sanitari-assistencial	Edifici exclusiu
Esportiu	Edifici exclusiu
Administratiu	Edifici exclusiu
Comerç	Totes les plantes
Comerç alimentari	Totes les plantes (amb superfície mínima de solar de 7.000 m ²)

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU
Document d'Aprovació Definitiva**

3.7.6.-Observacions

Pel que fa als equipaments comercials, s'estarà en compliment amb el Decret Legislatiu DL 1/2009 del 22 de desembre d'ordenació dels equipaments comercials vigent en aquest moment, o amb la que li sigui d'aplicació, així com a les disposicions del propi POUM.

En quan a la Mobilitat s'estarà en compliment amb el DL 344/2006 de 19 de setembre referent a la Regulació dels Estudis de Mobilitat generada, o amb la regulació que li sigui d'aplicació, així com amb les disposicions del propi POUM.

Salou, gener de 2011

Lluís M. Serra i Solé

Arquitecte Municipal

Cap S.T.M. - Planejament

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

- **B. PLÀNOLS**

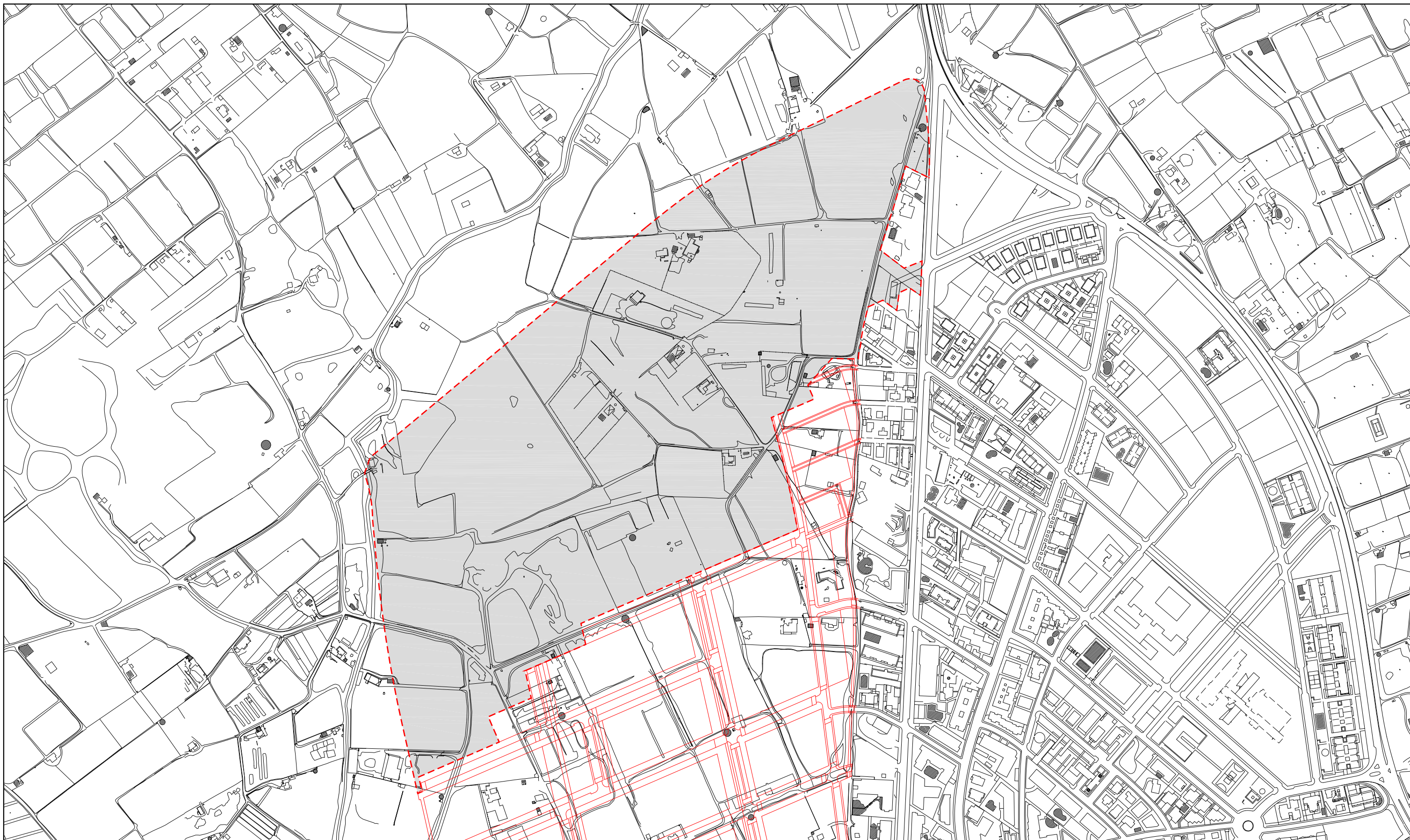


FITXER
 P1-MP 04 PP Prov.DWG
 DATA
 GENER 2011

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT
 ALS USOS DE LA ZONA C. SUBZONA C2. EQUIPAMENT**
 Document d'aprovació definitiva.

SITUACIÓ

ESCALA GRÀFICA
 PLÀNOL
 1



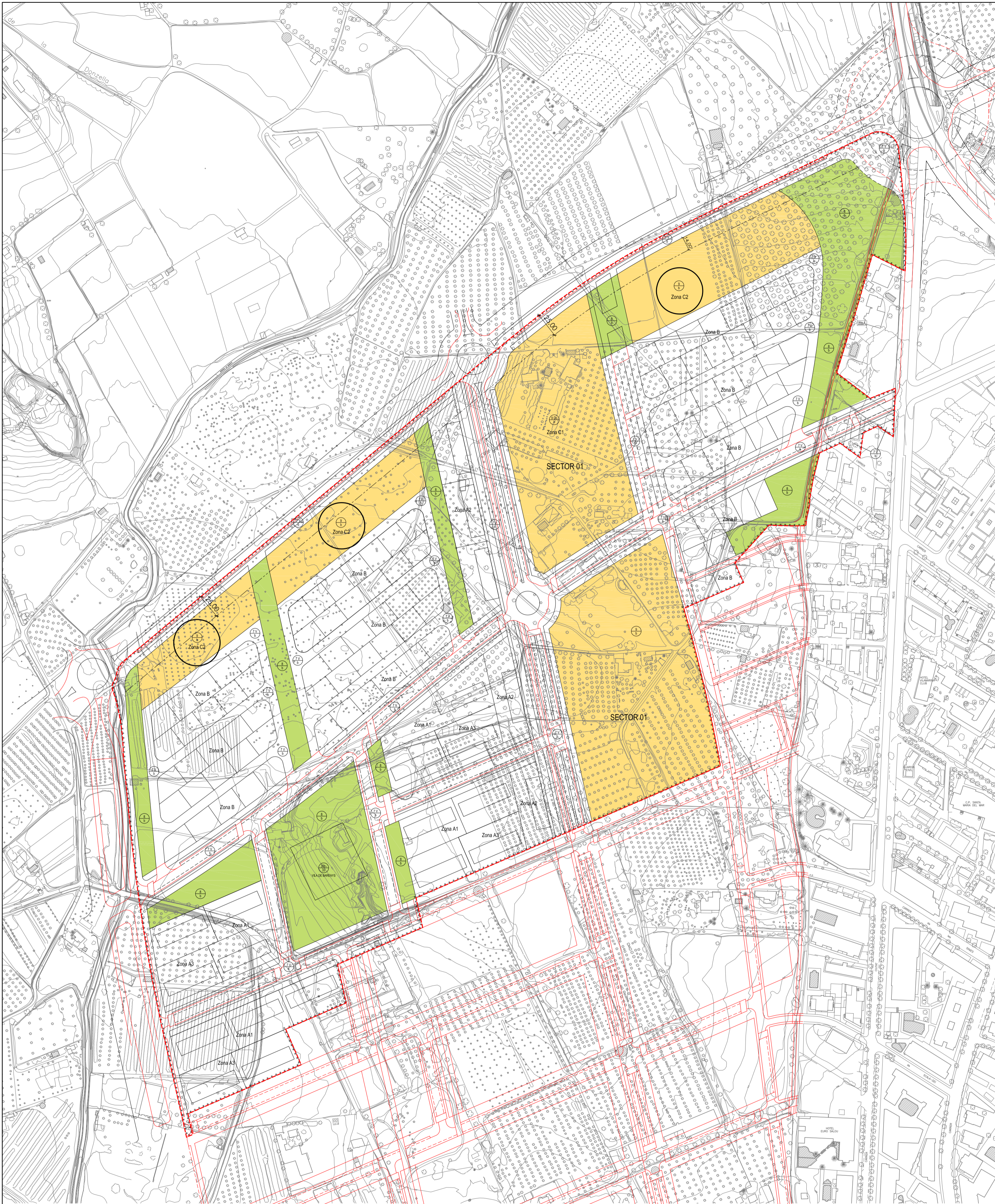
- Sup Sector 01 : 356.866,50 m2
- Limit Sector 01
- Projecte Urbanització PPR-1 en execució

FITXER
P2-MP 04 PP Prov.DWG
DATA
GENER 2011

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT
ALS USOS DE LA ZONA C. SUBZONA C2. EQUIPAMENT**
Document d'aprovació definitiva.

EMPLAÇAMENT

ESCALA GRÀFICA
1:5.000
PLÀNOL
2



SISTEMES URBANÍSTICS		SÒL URBÀ (S.U.)		SÒL NO URBANITZABLE (S.N.U.)		SÒL URBANITZABLE (S.U.)	
7.- COMUNICACIONS: Transport terrestre: - Fe Ferroviari - V Viari - Ap Aparcament Marítim: - Port Portuari - Co Costaner Àrees de protecció: - H Històric Canal de Ronda: - C Canal de Ronda	8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS - P Parcs - J Jardins - ZV Zones Verdes - EB Estadi - LI Lleure - Es Esportiu	9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS - CP Centre Públic - R Religios - Cu Cultural - De Deport - Es Esportiu - Sa Sanitat-Assist - ST Serveis Tècnics - Albes d'interès públic i social	10.- Edificació alineada a via 11.- Edificació afilada 12.- Edificació en ordenació volumètrica específica 13.- Conservació estructura urbana i edificatòria 14.- Zona d'ús comercial	20.- Sòl agrícola permanent 21.- Zona de campament	30.- Zona de protecció: 30a.- Protecció de l'edificació arqueològica 30b.- Protecció de restes arqueològiques 30c.- Elements de catall 31.- Aparcament 32.- Àrea de Servei	---+--- LÍMIT TERME MUNICIPAL ---▲--- LÍMIT CENTRE RECREATIU I TURÍSTIC ---■--- LÍMIT PLA DE MILLORA URBANA ---●--- LÍMIT POLÍGON D'ACTUACIÓ ---+--- LÍMIT SÒL URBANITZABLE DELIMITAT, SECTOR ---+--- LÍMIT SÒL URBANITZABLE NO DELIMITAT ---+--- LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ (Clau 30)	--- LÍNA MARÍTIMO-TERRESTRE --- LÍNA SERVIDUT DE TRÀNSIT LÍMIT --- LÍNA SERVIDUT DE PROTECCIÓ LÍMIT --- LÍNA D'EXPLANACIÓ FF.CC --- LÍNA D'APRECIO FF.CC --- LÍNA EFPICACIÓ CARRETERES --- LÍNA SERVIDUT XARXA FLUVIAL

**PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 01 REFERENT A LA
INCLUSIÓ DE L'ÚS COMERCIAL A LA ZONA C ZUBZONA C2. EQUIPAMENT PRIVAT
SALOU**

Document d'Aprovació Definitiva

ANNEX 1

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01

Referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament

(Salou)

Versió 2



AJUNTAMENT DE SALOU

Desembre de 2010

ÍNDEX

0.	ANTECEDENTS.....	1
1.	INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....	2
2.	PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT.....	5
2.1.	DADES GENERALS.....	5
2.2.	DADES DEL PLANEJAMENT.....	6
3.	MOBILITAT GENERADA.....	8
3.1.	MOBILITAT GENERADA PREVISTA PEL SECTOR 01.....	8
3.2.	MOBILITAT GENERADA PREVISTA PEL SECTOR 01 SEGONS MODIFICACIÓ PUNTUAL.....	9
3.3.	CONSIDERACIONS RESPECTE A LA MOBILITAT GENERADA.....	10
3.4.	CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA SEGONS REPARTIMENTS MODALS.....	11
3.5.	MOBILITAT GENERADA SEGONS REPARTIMENT TEMPORAL.....	14
4.	XARXES DE MOBILITAT.....	15
4.1.	SECCIONS DELS VIALS QUE FORMEN PART DE LES XARXES DE MOBILITAT DEL SECTOR.....	16
4.2.	XARXES PER A VIANANTS.....	18
4.3.	XARXES PER A TRANSPORT COL·LECTIU ACTUAL.....	20
4.4.	XARXES PER A TRANSPORT COL·LECTIU PREVISTES.....	22
4.5.	PROPOSTA DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE DEL SECTOR 01 DE SALOU.....	22
4.6.	XARXES D'ITINERARIS PER A BICICLETES.....	23
4.7.	XARXES D'ITINERARIS PER A VEHICLES.....	25
5.	CAPACITAT D'ABSORCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA I ANÀLISI I MESURES PER GESTIONAR LA MOBILITAT GENERADA.....	27
6.	RESERVES D'ESP AIS PER CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	31
7.	RESERVES D'APARCAMENT.....	31
7.1.	RESERVES D'APARCAMENT EN VIA PÚBLICA.....	31
7.2.	RESERVES D'APARCAMENT EN EL SÒL D'EQUIPAMENT I EN EL NOU SÒL PREVIST DE TIPUS COMERCIAL FORA DE VIA PÚBLICA.....	31
7.3.	RESERVES D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE VIA PÚBLICA.....	32

CARTOGRAFIA

- Plànol nº 1. Localització de l'àmbit d'estudi**
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].01
- Representació de la mobilitat generada segons usos**
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].02
- Xarxes de mobilitat**
 - Xarxes d'itineraris per vianants
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.1
 - Xarxes d'itineraris per vehicles i bicicletes
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.2
 - Xarxes d'itineraris de transport públic previstos i existents en el context municipal
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.3
 - Xarxes d'itineraris de transport públic previstos i existents en el context del sector
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.4
 - Proposta de Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu del sector
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.5

ÍNDEX FIGURES

Figura nº 1. Localització de l'àmbit del Pla Parcial en el context dels terme municipal de Salou	2
Figura nº 2. Representació dels límits més importants d'ubicació del sector 01	2
Figura nº 3. Localització de l'àmbit del pla parcial a modificar, segons modificació puntual	6
Figura nº 4. Percentatge de la mobilitat obligada per desplaçaments interns per mitjà de transport	12
Figura nº 5. Representació gràfica dels vials que formen part del sector	15
Figura nº 6. Representació gràfica de les seccions dels carrers que formen part del sistema viari	17
Figura nº 7. Representació gràfica de les xarxes de connexió no motoritzades segons l'estudi de mobilitat del POUM de Salou	18
Figura nº 8. A la dreta representació gràfica de les xarxes de connexió a itineraris de transport públic de Salou (tren i autobús). A la dreta traçat (en color verd) de les previsions de les xarxes per autobús que encara no estan operatives (segons preveia el POUM de Salou).....	19
Figura nº 9. Representació gràfica de la previsió de connexió amb vehicle municipal i del sector amb la xarxa actual de transport públic.....	23
Figura nº 10. Representació gràfica de la previsió de xarxes de vials de zona 50 (vial interurbà) i zona 30(vial urbà) segons les previsions que feia el POUM de Salou	26
Figura nº 11. Representació gràfica del plànol de conflictivitat urbana del sector en el context territorial del nou desenvolupament urbanístic previst.....	28
Figura nº 12. Representació gràfica de la concentració d'establiments segons les previsions que feia el POUM de Salou	29

ÍNDEX TAULES

Taula nº 1. Paràmetres numèrics pel càlcul dels viatges generats per l'estimació de la mobilitat generada	8
Taula nº 2. Càlcul de la mobilitat generada del sector segons proposta d'ordenació.....	8
Taula nº 3. Càlcul de la mobilitat generada del sector segons proposta d'ordenació.....	9
Taula nº 4. Principals destinacions de la mobilitat generada de Salou fora del municipi.....	12
Taula nº 5. Distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys	12
Taula nº 6. Distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys segons EMQ'06 del Camp de Tarragona	13
Taula nº 7. Comparació de la distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys segons EMQ'06 del Camp de Tarragona i l'EAMG del POUM i valors mitjos.....	13
Taula nº 8. Distribució temporal de la mobilitat generada prevista al sector segons previsions de l'enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya (Any 06).....	14
Taula nº 9. Característiques de les seccions dels carrers en quan a aspectes lligats a la mobilitat generada	16
Taula nº 10. Previsió de les reserves necessàries destinades a aparcaments per a bicicletes	32

0. ANTECEDENTS

El present document es redacta per tal d'esmenar les mancances que esmentades a l'informe emès per Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Informe relatiu a la modificació puntual del Pla Parcial del sector 01 referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament, de Salou.

Identificació de l'expedient

Assumpte: Modificació de planejament derivat

Municipi: Salou

Peticionari: Ajuntament de Salou

Referència: I- 134.2/2009

En aquest text doncs s'esmena el que conté l'informe anterior que es tradueix amb el document de:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01

Referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament (Salou)

Versió 2

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE

DELIMITACIÓ ADMINISTRATIVA I SITUACIÓ

El Sector 01 objecte d'estudi del present EAMG es troba situat al nord-est del casc urbà de Salou, a la zona anomenada Barenys. Limita a sud pel Pla Parcial PPR-1, per l'est amb el Camí de la Torre, per l'Oest amb la prolongació del Carrer Barenys, i pel nord amb el Vial Salou-Cambrils.

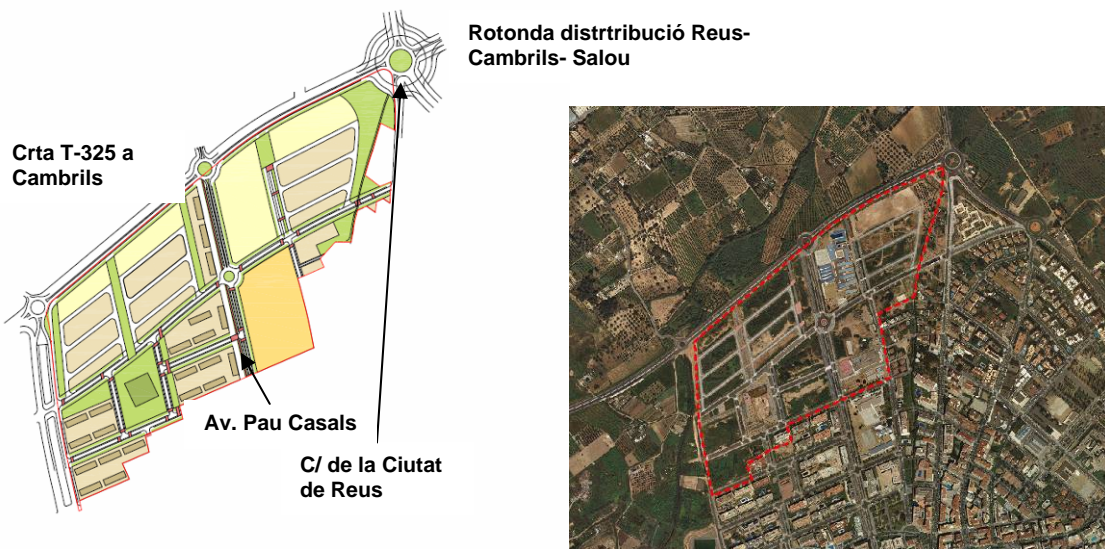
Es tracta d'uns terrenys situats a nord de la recent urbanització del PPR1, amb una zonificació que ordena l'àmbit segons una trama ortogonal, com a prolongació de la vialitat provenint de l'esmentat PPR-1.

Figura nº 1. Localització de l'àmbit del Pla Parcial en el context dels terme municipal de Salou



Font. Documentació urbanística de la modificació puntual

Figura nº 2. Representació dels límits més importants d'ubicació del sector 01



Font. Documentació urbanística de la modificació puntual i www.icc.es

MARC LEGAL GENERAL I DE DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

El present EAMG es redacta i s'emmarca en el que determina la següent legislació

- **LA LLEI 9/2003 DE LA MOBILITAT**

La *Llei 9/2003 de la mobilitat* disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes de l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat, i en aquest sentit, introdueix com a novetat la figura d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb les directrius comunitàries. L'article 13 de la Llei de mobilitat determina els instruments d'avaluació i seguiment següents:

- L'observatori Català de la Mobilitat
- Els indicadors establerts pels mateixos instruments de planificació
- L'estudi de viabilitat
- L'estudi d'avaluació estratègica ambiental

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i de les condicions de seguretat.

L'article 18 de la Llei de mobilitat defineix l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), i el seu àmbit d'aplicació.

- **EL DECRET 344/2006 DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

Article 3.1 Determina que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a documents independents, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

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

Article 4. Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació. Aspectes que cal considerar per la redacció del present EAMG.

Article 13. Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat.

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7 de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representats a un plànol a escala 1:5000.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles
- Representació en el plànol de xarxa viària el document urbanístic objecte d'actuació d'estacions de ferrocarril o autobusos
- Representació en el plànol de xarxa viària el document urbanístic objecte d'avaluació de les propostes de reserva d'espais de càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Representació en el plànol de xarxa viària el document urbanístic objecte d'avaluació de les propostes de reserva per als vehicles destinats al transport col·lectiu i taxi.
- Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

- Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'augment de mobilitat degut a la nova actuació.

PLA DE MOBILITAT URBANA

La creació de la figura del Pla de Mobilitat Urbana és un instrument previst per la llei 9/2003 de mobilitat, i pot ser l'eina que permeti relligar i donar coherència de conjunt a les diverses propostes per a potenciar la mobilitat sostenible tant del sector com del context territorial on està inserit. De fet, en l'Estudi de Mobilitat inclòs en el POUM Salou 2000-2010 es recull la necessitat d'elaborar un Pla de Mobilitat Urbana per a gestionar de forma eficient i sostenible tant la mobilitat motoritzada com la no motoritzada.

De moment l'Ajuntament de Salou no disposa d'aquest document. S'entén però, que una vegada desenvolupat urbanísticament el nou sector –conjuntament amb d'altres projectes relacionats com el de passeig urbà amb tramvia- es farà necessària la realització d'algun estudi que englobi el conjunt del municipi de Salou i que implementi mesures i accions que millorin la qualitat de l'entorn urbà de Salou i de la qualitat de vida dels seus ciutadans.

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE SALOU- ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Salou, en el seu apartat d'identificació de mesures adoptades per una mobilitat sostenible, en proposa algunes que tenen abast municipal i a les que pertoca ser implantades a iniciativa de l'Ajuntament del municipi: transport públic urbà, construcció d'estació d'autobusos, d'aparcaments públics, etc.

D'altres propostes, però, pertoca ser recollides i desenvolupades pel planejament derivat i són aquestes les que han estat presents en la concepció i projectació del creixement urbà objecte d'aquest Pla parcial urbanístic: trama urbana de qualitat, generositat en el disseny i establiment d'àrees de la xarxa viària destinada a vianants: carrers peatonals, voreres, passeigs, etc., itineraris per a bicicletes, minimització del soroll ambiental, del risc d'accidentalitat, evitar segregació urbana per activitats reforçant la coexistència de les mateixes, etc. Durant la redacció del present document s'han tingut en compte les consideracions i cartografia relacionades amb el document de Mesures adoptades per una mobilitat sostenible. Estudi de Mobilitat de la documentació associada a la tramitació del POUM de Salou.

OBJECTIUS DEL DOCUMENT, ON S'EXPOSARAN ELS DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA, GENERALS I/O ESPECÍFICS QUE POGUessin CONCÓRRER

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

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

2. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

2.1. DADES GENERALS

L'àmbit del sector 01 es caracteritza per ser una zona d'expansió del casc urbà, on es preveu l'ús majoritari de residència permanent. Es tracta d'un nou sector inclòs i aprovat en la documentació del POUM de Salou en base a noves residències amb una previsió de desenvolupament de 658 nous habitatges.

Antecedents de la tramitació urbanística

La Comissió territorial d'Urbanisme de Tarragona, en sessió de data 1 de desembre de 2004 va aprovar Definitivament El Pla Parcial Urbanístic del Sector 01 de Salou. Fent-se executiu en data 11 de març de 2005 de publicació. (DOGC)

En data gener de 2007 es va redactar un document de modificació del Pla Parcial, (MP01 SECTOR 01) aprovant-se definitivament el 26 de juliol de 2007 amb data de publicació al BOP de l'1 de setembre de 2007.

Durant la tardor de 2009 es va tramitar un nou document, (MP04 SECTOR 01) que modifica l'anterior, pel que fa a la inclusió de l'ús comercial a la subzona C2, d'equipaments privats. Aquest document és l'objecte del present estudi d'avaluació de mobilitat generada.

A data 16 de novembre de 2009, la Secretaria per a la Mobilitat va emetre informe desfavorable de la modificació anterior atenent a la necessitat de redactar un estudi de mobilitat generada associat a la modificació puntual.

Cal dir que el POUM, estableix en el punt 4 de l'Art.324, l'ús comercial com a compatible a l'àmbit del Sector-01 i que en la redacció del Pla parcial, (donant continuïtat a la tipologia edificatòria i ordenació del PPR-1) es va determinar l'ús comercial lligat exclusivament a les plantes baixes de la Subzona A2, establint a les zones d'equipament, els usos següents: - Residència especial – Educatiu - Cultural - Sanitari assistencial- Esportiu - Administratiu. (3.7.5.) entenent que així es responia a les necessitats del moment.

Amb posterioritat, havent transcorregut 5 anys des de la redacció del pla Parcial, i havent-se posat en funcionament la zona., s'ha pogut comprovar que l'oferta d'ús comercial, (limitada a la subzona A2) és massa limitada. Donada la vida que genera el **vial de Cavet**, les escoles existents, i l'àmbit del Sector en general, no es veuria cap inconvenient en ampliar els usos dels equipaments privats i s'incloués l'ús comercial.

Objecte de la Modificació

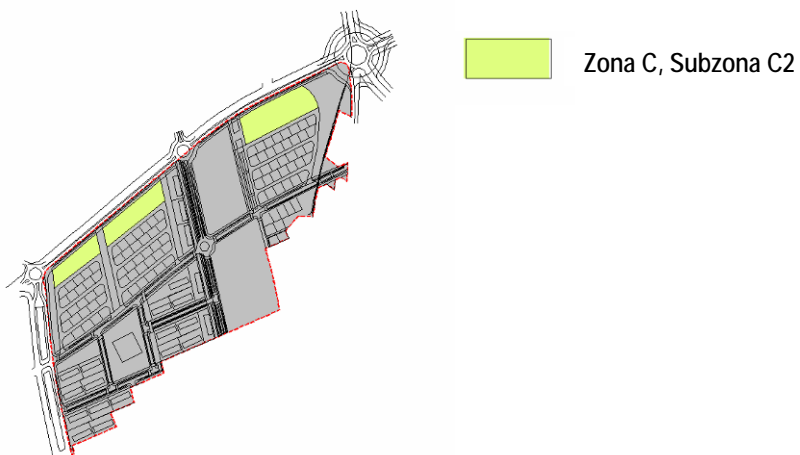
En base als antecedents anteriors, es proposa la modificació de la Subzona C2, del Pla Parcial del sector – 01 de Barenys, en el sentit d'ampliar els usos permesos, incloent l'ús comercial.

Segons la documentació urbanística es justifica la proposta de modificació de la següent manera:

La modificació de l'esmentada zona C, subzona C2 del Sector 01, en quan a l'ampliació dels usos, no altera les característiques i finalitats bàsiques del pla Parcial inicial i no comporta cap variació substancial en l'àmbit. Ofereix en canvi la possibilitat de donar més finalitats a les zones d'equipament, entenent i havent comprovat que tota l'àrea del Sector 01, té bones expectatives de moviment de gent, que necessita serveis.

La zona a modificar dintre del Pla Parcial, és la zona C, subzona C2, d'equipament privat, situada mitjançant diverses illes distribuïdes longitudinalment a la façana nord del Pla Parcial, limitant amb el vial Salou-Cambriels (nou vial de Cavet).

Figura nº 3. Localització de l'àmbit del pla parcial a modificar, segons modificació puntual



Font. Cartografia de la documentació urbanística de la modificació puntual

2.2. DADES DEL PLANEJAMENT

Dades urbanístiques referents a la modificació puntual

A continuació es detalla una taula amb les diferències urbanístiques proposades per la normativa abans de la modificació i segons el que proposa la modificació.

ZONA C – SUBZONA C2		
Paràmetre	Normativa vigent	Normativa modificació puntual
TIPUS D'ORDENACIÓ	El tipus d'ordenació serà el d'edificació aïllada.	El tipus d'ordenació serà el d'edificació aïllada.
CONDICIONS DE PARCEL·LA	La superfície mínima de parcel·la serà de 4.500 m ² . La façana mínima de la parcel·la s'estableix en 50 m.	La superfície mínima de parcel·la serà de 4.500 m ² . La façana mínima de la parcel·la s'estableix en 50 m. <u>La superfície mínima de parcel·la per a la implantació d'una superfície comercial alimentària serà de 7.000 m²</u>
CONDICIONS D'EDIFICACIÓ	L'índex d'edificabilitat màxima es fixa en 1 m ² / m ² sostre /m ² sòl.	L'índex d'edificabilitat màxima es fixa en 1 m ² / m ² sostre /m ² sòl.
	L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 30 %.	L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 30 %.
	El nombre màxim de plantes serà de 4, corresponent a PB + 3, amb una alçada màxima de 14 m. S'hauran de complir simultàniament els dos paràmetres alçada màxima i nombre màxim de plantes.	El nombre màxim de plantes serà de 4, corresponent a PB + 3, amb una alçada màxima de 14 m. S'hauran de complir simultàniament els dos paràmetres alçada màxima i nombre màxim de plantes.
	La separació mínima de la façana de l'edificació respecte les llindes és la següent: Vial Cambrils-Salou: 25 m des de la línia d'explanació Resta de vials: 5 m	La separació mínima de la façana de l'edificació respecte les llindes és la següent: Vial Cambrils-Salou: 25 m des de la línia d'explanació <u>que es corresponen amb 14 m des de la línia de façana.</u> Resta de vials: 5 m
	La separació mínima entre edificis d'una mateixa parcel·la serà de 8 m. En el còmput d'aquesta dimensió es comptabilitzaran els cossos sortints.	La separació mínima entre edificis d'una mateixa parcel·la serà de 8 m. En el còmput d'aquesta dimensió es comptabilitzaran els cossos sortints.
La previsió de places d'aparcament serà com a mínim d'una unitat per cada 100 m ² construïts, amb tot, caldrà tenir en compte els mínims que per a cada ús fixa el P.O.U.M. Aquestes places s'hauran de situar sota la projecció de l'edificació i no podran ubicar-se als espais exteriors.	La previsió de places d'aparcament serà com a mínim d'una unitat per cada 100 m ² construïts, amb tot, caldrà tenir en compte els mínims que per a cada ús fixa el P.O.U.M. Aquestes places s'hauran de situar sota la projecció de l'edificació i no podran ubicar-se als espais exteriors, <u>a excepció de superfícies comercials, que si podran situar-se en superfície, amb les condicions e especificades a Condicions dels espais no ocupats per l'edificació</u> <u>En el cas d'ús comercial, s'estarà als paràmetres definits anteriorment a excepció de:</u> <u>L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la serà del 50 %.</u> <u>Es permetrà l'ús d'aparcament en superfície</u> <u>La zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 10% de la superfície total del solar.</u> <u>Per a l'ús comercial "alimentari" s'estableix una superfície mínima de 7.000 m² de solar.</u>	

ZONA C – SUBZONA C2		
Paràmetre	Normativa vigent	Normativa modificació puntual
CONDICIONS DELS ESPAIS NO OCUPATS PER L'EDIFICACIÓ	En els espais de la parcel·la lliures d'edificació, la zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 30% de la superfície total del solar. Els projectes que es presentin per obtenir llicència d'obres hauran d'incorporar el corresponent detall de l'enjardinament d'aquests àmbits, conforme l'establert pel P.O.U.M. En aquests espais no es permetrà l'ús d'aparcament.	En els espais de la parcel·la lliures d'edificació, la zona enjardinada no pavimentada no serà inferior al 30% de la superfície total del solar. Els projectes que es presentin per obtenir llicència d'obres hauran d'incorporar el corresponent detall de l'enjardinament d'aquests àmbits, conforme l'establert pel P.O.U.M. <u>En parcel·les amb l'ús comercial, aquest espai no serà inferior al 10% i es permetrà l'ús d'aparcament, si bé amb la obligació de que estigui arbrat.</u>
CONDICIONS D'ÚS	Residència especial <i>Edifici exclusiu</i>	Residència especial <i>Edifici exclusiu</i>
	Educatiu <i>Edifici exclusiu</i>	Educatiu <i>Edifici exclusiu</i>
	Cultural <i>Edifici exclusiu</i>	Cultural <i>Edifici exclusiu</i>
	Sanitari-assistencial <i>Edifici exclusiu</i>	Sanitari-assistencial <i>Edifici exclusiu</i>
	Esportiu <i>Edifici exclusiu</i>	Esportiu <i>Edifici exclusiu</i>
	Administratiu <i>Edifici exclusiu</i>	Administratiu <i>Edifici exclusiu</i>
	Comerç	Totes les plantes (amb superfície mínima de solar de 7.000 m2)

3. MOBILITAT GENERADA

En aquest apartat es procedirà al càlcul dels viatges generats associats al desenvolupament urbanístic que preveu el Pla Parcial 01 Sector Barenys amb la valoració i comparació del que suposa el canvi d'usos que preveu la modificació puntual.

Aquest càlcul es realitzarà segons la metodologia i ràtios de referència que s'estableixen en l'annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada i segons les dades de les superfícies que recullen les taules de la documentació urbanística presentada per l'equip de planejament a data (setembre 2010).

3.1. MOBILITAT GENERADA PREVISTA PEL SECTOR 01

Taula nº 1. Paràmetres numèrics pel càlcul dels viatges generats per l'estimació de la mobilitat generada

CONCEPTE	Ràtios de generació de viatges
Ús d'habitatge	7 viatges/habitatge
Ús equipaments comunitaris	20 viatges/100 m ² de sostre
Ús equipaments comercials	50 viatges/100 m ² de sostre
Espais lliures públics	5 viatges/100 m ² de sòl

Font: Annex I del Decret 344/2006. Segons explicació de l'inici del present apartat

A continuació es mostra una taula amb el càlcul de la mobilitat generada associada al desenvolupament urbanístic, sense tenir en compte la modificació puntual

Taula nº 2. Càlcul de la mobilitat generada del sector segons proposta d'ordenació

MOBILITAT GENERADA		
ÚS D'HABITATGES	Núm. habitatges	Núm. Viatges/dia
Zona A i B	658	4.606
ÚS D'EQUIPAMENT COMUNITARI	Superfície de sostre	
Zones C1 i C2	Amb una ocupació de parcel·les del 20% la superfície total a edificar és de 25.654 m ² i amb una edificabilitat de 1 m ² / m ² sostre /m ² sòl 26.654	5.131
ZONES VERDES	Superfície m2	
Espais lliures públics	50.347	2.517
TOTAL MOBILITAT GENERADA		12.254

Font: elaboració pròpia

3.2. MOBILITAT GENERADA PREVISTA PEL SECTOR 01 SEGONS MODIFICACIÓ PUNTUAL

Taula nº 3. Càlcul de la mobilitat generada del sector segons proposta d'ordenació.

MOBILITAT GENERADA		
ÚS D'HABITATGES	Núm. habitatges	Núm. Viatges/dia
Zona A i B	658	4.606
ÚS D'EQUIPAMENT COMUNITARI	Superfície de sostre	Núm. Viatges/dia
Zona C1	Amb una ocupació de parcel·les del 30% la superfície total a edificar és de 16.775 m ² i amb una edificabilitat de 1 m ² / m ² sostre /m ² sòl 16.775	3.555
ÚS D'EQUIPAMENT COMERCIAL	Superfície de sostre	Núm. Viatges/dia
Zona C2 Es considera que tota l'ocupació en quan a equipaments és de tipus comercial	Amb una ocupació de parcel·les del 50% la superfície total a edificar és de 14.759 m ² i amb una edificabilitat de 1 m ² / m ² sostre /m ² sòl 14.759	7.399
ZONES VERDES	Superfície m2	Núm. Viatges/dia
Espais lliures públics	50.347	2.517
TOTAL MOBILITAT GENERADA		17.877

Font: elaboració pròpia

3.3. CONSIDERACIONS RESPECTE A LA MOBILITAT GENERADA

1. Respecte al càlcul anterior, cal tenir en compte les següents consideracions:

Òbviament, la consideració d'ús comercial suposa un clar augment de la mobilitat generada, atenent que segons els paràmetres que estableix el Decret en usos comercials la mobilitat generada estimada és més del doble que per usos d'equipaments. Per tant, l'increment de mobilitat de la modificació suposa augmentar en un 45% l'EAMG total de l'àmbit del sector 01.

El càlcul de l'EAMG s'estableix suposant que tot el sòl destinat al sector C2 quedarà ocupat per usos comercials i PER TANT AQUEST CÀLCUL ES DÓNA EN LA SITUACIÓ MÉS DESFAVORABLE. Caldrà tenir en compte que la modificació estableix un possible ús comercial sense que se'n pugui conèixer l'ocupació real ja que també es poden desenvolupar altres usos de tipus d'equipaments. Per tant, caldria esperar una reducció significativa d'aquesta mobilitat, en funció de com quedin establerts els usos finals de comerços en quan a ocupació total.

Per tant, cal tenir en compte que en el present EAMG es realitza el càlcul considerant l'escenari més desfavorable que correspondria a l'ocupació de la zona C2 amb només comerços. Si l'ocupació fos comercial al 50% amb altres usos d'equipaments aquestes dades quedarien suavitzades i l'augment resultant de la modificació puntual només seria del 20-25%.

2. Consideracions implantacions especials dels locals comercials:

Durant la redacció de la modificació puntual del sector 01 de Salou, donades les característiques de document urbanístic de modificació, es desconeix si els locals comercials associats a superfície comercial seran considerats com a implantacions singulars. Serà en el moment de la implantació d'aquestes superfícies comercials, quan a partir de la redacció del corresponent projecte executiu i la documentació associada a la llicència d'activitat, es determini o no si prenen la consideració d'implantació singular. En cas de que fossin considerats com implantacions singulars requeririen d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada propi per cada local comercial, segons els continguts mínims que estableix l'article 14 del decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3.4. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA SEGONS REPARTIMENTS MODALS

Segons els càlculs de l'apartat anterior s'estima que la mobilitat generada associada al desenvolupament urbanístic del sector 01 Barenys és de 17.877 viatges/dia. Aquestes dades inclouen tot tipus de modes de mobilitat: a peu, en bicicleta, en transport públic col·lectiu o en vehicle privat a motor.

Per tal de poder aplicar percentatges de repartiment modal d'aquestes dades de mobilitat generada caldria fer servir les dades de repartiment modal associades a l'estudi de mobilitat del POUM i les que es poguessin extreure de l'enquesta de mobilitat quotidiana corresponent.

Durant la tramitació del POUM de Salou la Unitat de Geografia (Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i d'Estudis Turístics i Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica URV) de la Universitat Rovira i Virgili va redactar un ESTUDI DE MOBILITAT URBANA DE SALOU (any 2002). En aquest document es recull que La manca de documentació i informació a nivell de mobilitat, com per exemple valors d'Intensitat Mitjana Diària de Vehicles ne la xarxa urbana i interurbana de la ciutat, valors d'intensitat Mitjana per a vianants per carrers i, enquestes de mobilitat a la població empadronada i flotant han dificultat l'elaboració de l'estudi, el qual s'ha estructurat en un tractament qualitatiu de la informació i la documentació.

Per tal d'avaluar la distribució modal de la mobilitat generada associada al sector, es faran servir les dades de l'estudi anterior segons els percentatges de mobilitat obligada per desplaçaments diaris per raons de feina i s'equipararan els mateixos percentatges per raons d'estudis i per mobilitat relacionada amb lleure i oci. Cal tenir en compte que el present EAMG treballa amb el paràmetre de viatges/dia i les dades de les quals fa referència l'estudi de mobilitat corresponen a desplaçaments (es fan servir els mateixos ràtios per desplaçaments que per viatges).

3.4.1. Percentatges de repartiment modal segons l'estudi de mobilitat del POUM de Salou

Es tenen en compte dos tipus de mobilitat generada: els interns a Salou i els que es generen fora de Salou. Tal i com s'ha exposat anteriorment es té en compte de manera global la mobilitat generada per raons de feina i per raons de treball conjuntament. Segons les dades de l'estudi de mobilitat del POUM el 64% dels desplaçaments es realitzen a dins del municipi, mentre que el 36% dels desplaçaments es produeixen a fora del municipi.

Mobilitat generada externa al municipi de Salou

A continuació es mostra una figura on es detallen les principals destinacions dels viatges que es generen per desplaçaments a altres ciutats. El percentatge de desplaçaments amb transport col·lectiu només representa un 4% del total de viatges generats. Segons l'estudi els viatges generats per transport privat corresponen a vehicles (no diferencia entre motos, cotxes, etc.) és del 96%, mentre que el transport col·lectiu només representa el 4%.

Taula nº 4. Principals destinacions de la mobilitat generada de Salou fora del municipi

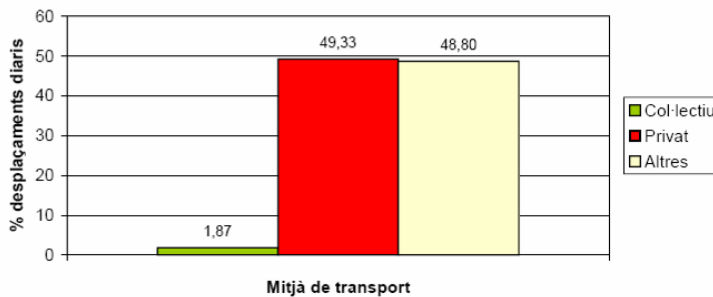
Principals destinacions	Col·lectiu	Privat
Tarragona	30	556
Reus	13	279
Vila-seca	4	243
Cambrils	3	145
TOTAL	50 (4%)	1223 (96%)

Font: elaboració pròpia a partir de la documentació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Mobilitat generada externa al municipi de Salou

A diferència de la mobilitat generada a fora del municipi, els desplaçaments generats internament al municipi de Salou són majors que els generen cap a fora. A banda, també cal destacar que el 49,33% d'aquesta mobilitat generada es realitza amb transport privat (cotxes i motos) i un destacat 48,8% ho fa amb altres sistemes de transport on s'inclouen la bici o els viatges a peu. El transport col·lectiu per aquest tipus de viatge continua essent molt baix amb un 1,87% dels viatges (en aquest cas corresponen als desplaçaments que es poden fer amb el bus turístic).

Figura nº 4. Percentatge de la mobilitat obligada per desplaçaments interns per mitjà de transport



http://www.salou.org/POUM/A2/A2_6_4.pdf

Representació numèrica modal de la mobilitat generada associada al sector 01 Barenys segons les dades del POUM

Taula nº 5. Distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys

VIATGES /DIA segons la destinació	Transport en vehicle privat a motor	Transport públic col·lectiu	Altres tipus de transport (inclou a peu i bicicletes)
Viatges/dia amb destinació a Salou (64%) 11.441 viatges/dia	49,33%	1,87%	48,80%
Viatges/dia amb destinació fora de Salou (36%) 6436 viatges/dia	96%	4%	0%
TOTAL MOBILITAT GENERADA 17.877	11.822 viatges/dia	471 viatges/dia	5583 viatges/dia

Font: Elaboració pròpia a partir de la documentació urbanística i de l'estudi de mobilitat del POUM.

3.4.2. Comparació del repartiment modal de la mobilitat generada del sector, entre les dades de la mobilitat del POUM i l'EQ06

En el present apartat es pretén comparar el repartiment modal de la mobilitat generada del sector entre les dades de l'estudi de mobilitat associat al POUM de Salou i l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de les comarques del Camp de Tarragona de l'any 06 (ATM). Primer s'exposa el càlcul de la mobilitat generada per distribució modal segons dades de l'EMQ06.

Taula nº 6. Distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys segons EMQ'06 del Camp de Tarragona

Mitjà de transport	Total setmanal %	Total viatges/dia
A peu	45,9%	8.206
Bicicleta	0,6 %	107
Total No motoritzat (altres segons el POUM)	46,5 %	8.313
Transport públic	5,5 %	983
Privat a motor	48%	8.581
TOTAL	100%	17.877

Font: http://www.atm.cat/pdfs_cat/EMQ06.pdf

A continuació es mostra una taula de comparació de la distribució modal entre les dades referents a l'Estudi de Mobilitat del POUM de Salou i les de la taula anterior, amb al càlcul d'un valor mig.

Taula nº 7. Comparació de la distribució modal de la mobilitat generada pel sector 01 Barenys segons EMQ'06 del Camp de Tarragona i l'EAMG del POUM i valors mitjos

Mitjà de transport	Total viatges/dia
A peu Bicicleta (EMQ06)	8.206
A peu Bicicleta (POUM)	5.583
Valor mig de transport en bicicleta o a peu	6.894.5
Transport públic (EMQ06)	983
Transport públic (POUM)	471
Valor mig transport públic	727
Privat a motor (EMQ06)	8.581
Privat a motor (POUM)	11.822
Valor mig vehicle privat	10.201
TOTAL	17.877

Font: http://www.atm.cat/pdfs_cat/EMQ06.pdf i EAMG del POUM de Salou

3.5. MOBILITAT GENERADA SEGONS REPARTIMENT TEMPORAL

Segons l'article 9 del Decret 344/2006 en els casos implantacions singulars cal fer una estimació del nº de desplaçaments indicant una distribució temporal al llarg del dia i si s'escau a dies punta al llarg de l'any. La distribució temporal al llarg del dia dels desplaçaments generats vindrà donada pel ús principal del sector que serà de tipus residencial, d'equipaments i comercial. Aquest fet determina que es preveu que la mobilitat es concentri durant el dia amb puntes de concentració a les hores d'entrada i sortida al centre escolar del CEIP Elisabet.

Segons les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana del 2006 de l'ATM per les comarques del Camp de Tarragona cal preveure la següent distribució temporal dels viatges/dia generats associats a la implantació del sector.

Taula nº 8. Distribució temporal de la mobilitat generada prevista al sector segons previsions de l'enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya (Any 06)

Franja horària	Percentatge	Viatges/dia totals	Viatges/dia Transport privat	Viatges/dia Transport públic	Viatges/dia Transport no motoritzat
de 0 a 6 h	2,10	375	180	21	175
de 6 a 10 h	20,01	3575	1716	197	1663
de 10 a 13 h	16,64	2986	1433	164	1388
de 13 a 15 h	14,21	2539	1219	140	1180
de 15 a 20 h	34,95	6257	3003	344	2910
de 20 a 22 h	9,24	1645	789	90	765
de 23 a 24 h	2,75	501	240	28	233
Total	100	17.877	8581	983	8313

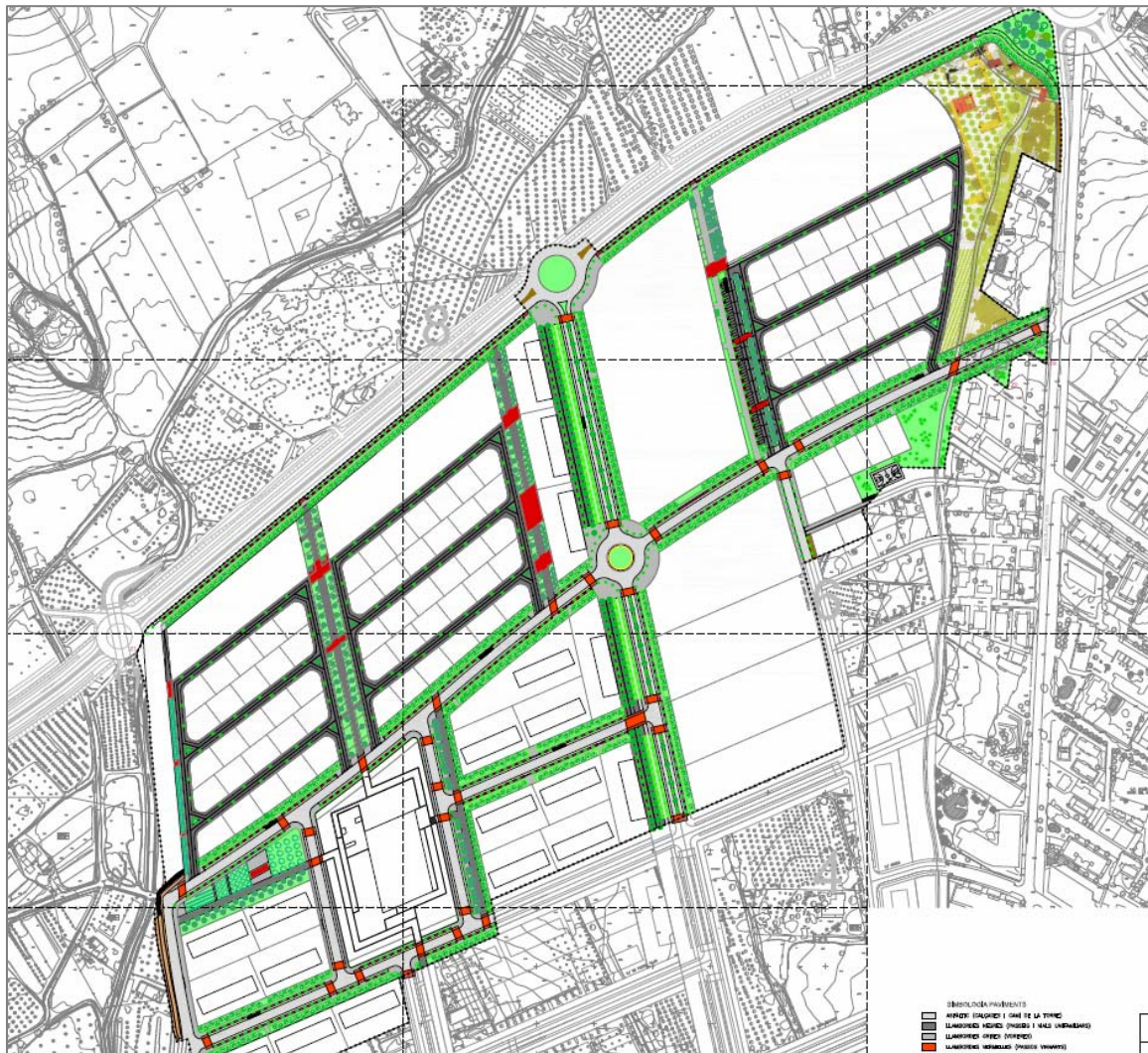
Font: http://www.atm.cat/pdfs_cat/EMQ06.pdf

Aquestes dades, són les que caldria que es tinguessin en compte en el moment que es planifiqui la implantació d'un sistema de transport públic al municipi de Salou, en relació a la freqüència del servei i el nº de parades a proposar.

4. XARXES DE MOBILITAT

Per tal de poder contextualitzar les xarxes de mobilitat que preveu el present pla parcial, a continuació es mostra una figura amb la proposta d'ordenació dels vials de tot el sector.

Figura nº 5. Representació gràfica dels vials que formen part del sector



Font. Documentació urbanística del sector

4.1. SECCIONS DELS VIALS QUE FORMEN PART DE LES XARXES DE MOBILITAT DEL SECTOR

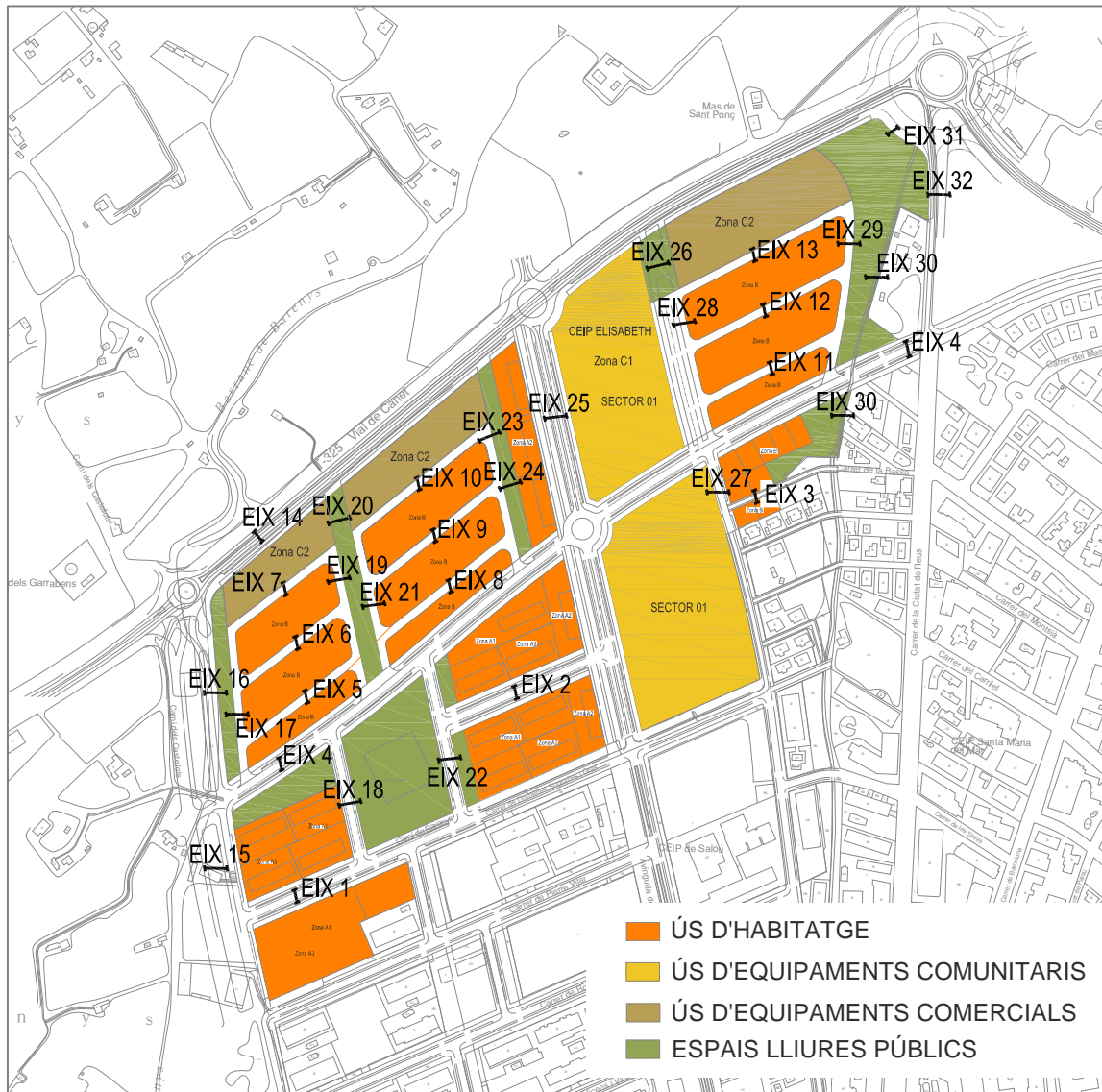
Per tal de poder determinar i fixar les diferents xarxes associades a la mobilitat generada pel sector, a continuació s'exposa una figura on es recullen els vials que formaran part del sistema viari i a continuació un resum de les seccions de cadascun dels vials que apareixen grafats i localitzats a la figura que es mostra a continuació.

Taula nº 9. Característiques de les seccions dels carrers en quan a aspectes lligats a la mobilitat generada

Vial	Vorera peatons	Carril bici	Calçada	Doble sentit de circulació	Aparcaments	Amplada total
1-Carrer Eix 25	Sí (segregada)	Sí (segregat) 3.10	3.60	Sí	2 m a banda i banda	42 m
2-Carrer Eix 28	Sí (segregada)	No	Dos calçades amb adoquins per a vehicles	Sí	Sobre carrer	34,5
3- Eixos 1,2 i 4	Sí (segregada) amb vorera verda	No	7.60	Sí	2 m a banda i banda al costat de la calçada	30 m
4- Eix 18	Sí (segregada)	No	7,60	Sí	2 m a banda i banda al costat de la calçada	16 m
5- Eix 27	Sí (segregada). Vorera de llambordes	No	7,60	Sí	No	15,5 m
6- Eix 22	2 voreres segregades a la part de calçada i un passeig peatonal	No	7,60	Sí	2 m a banda i banda al costat de la calçada	16+15 m de passeig
7- Eix 14 Vial de Cavet Crta de Salou a Cambrils	Carrer d'ús exclusiu per a peatons que va paral·lel al traçat de la carretera. Zona enjardinada de 5 m	No	No hi ha calçada per a vehicles	No	No	9 m
8- Eixos de 5 a 13, 17, 19, 21, 23 i 29	Carrers amb ferm adoquinat amb trànsit de vehicles i ús preferent per a vianants	No	Ús compartit de vehicles i vianants	No	Calçada de 5 metres	9 m
9- Eix 3	Carrers amb ferm adoquinat amb trànsit de vehicles i ús preferent per a vianants	No	Ús compartit de vehicles i vianants	No	Calçada de 5 metres	7 m
10- Eix 15	Sí, segregada	No	6 m i 3 m	No	No	6 m+4,30
11- Eix 32	Carrer exclusivament peatonal sense calçada	No	No	No circulació de vehicles	No	4 m
12- Eix 30 i 31	Sense vorera. Camí rural. Camí de la Torre	No	Calçada de camins amb trànsit de vehicles	No	No	3,10
13 – Eix 16	Sí Carrer Peatonal	No	No	No	No	5-10
14 – Eix 20	No. Enjardinaments	No	Passeig de 6 metres peatonal	No	No	20
15 – Eix 24	No. Enjardinaments	No	Passeig de 6 metres peatonal	No	No	20
16 – Eix 26	Carrer Zona verda peatonal					

Font. Elaboració pròpia

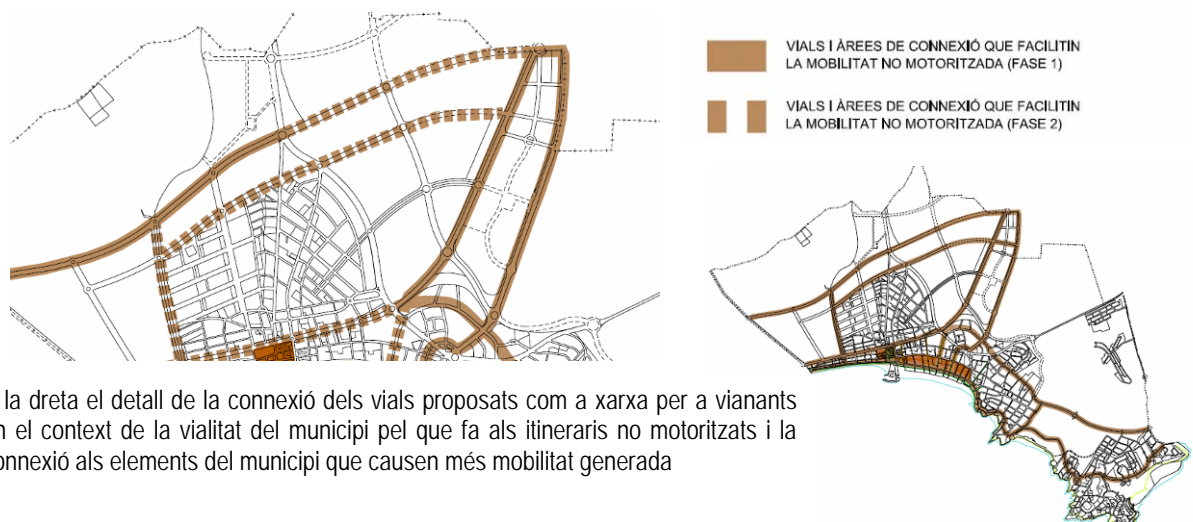
Figura nº 6. Representació gràfica de les seccions dels carrers que formen part del sistema viari.



4.2. XARXES PER A VIANANTS

- Segons proposta urbanística, a excepció dels vials que funcionen com a camins rurals i que queden integrats dins de la trama de la vialitat del sector, tots els carrers del pla parcial poden funcionar com a xarxa per a vianants, ja que en tots existeixen voreres segregades.
- S'estableixen dos tipus de xarxes que es presenten en una única categoria al plànol 3.1 :
 - una per a ús peatonal exclusiu (vial de Cavet i el carrers amb eixos 32 i 26).
 - una compartida que permet comunicar tots els carrers del sector. La xarxa per a vianants pròpiament dita serà la que permetrà comunicar el sector amb la resta d'àmbits urbanitzats del municipi i els punts d'atracció més importants. Aquesta xarxa compartida agafa els carrers de zona 30 i els d'ús exclusiu peatonal, segons es detalla a la cartografia.
- Per altra banda, tots els carrers interiors corresponents a les dues illes del nord (seccions dels eixos de 5 a 13) i els vials que connecten els carrers anteriors també són d'ús compartit entre peatons i vianants però amb preferència per a vianants, ja que es tracta de fermes adoquinats amb un únic sentit de circulació.
- S'estableix un carrer paral·lel al vial de Cavet que funciona com a itinerari per a vianants i que permet comunicar a peu, la trama dels carrers del sector nord de l'àmbit d'estudi.
- La proposta per a xarxa de vianants segueix i compleix els objectius de garantir la mobilitat no motoritzada en els plans parcials del POUM, segons es pot veure en la figura següent, on surten pintats de marró els carrers que componen la xarxa de vianants del sector amb ús compartit per a vehicles. Aquesta xarxa queda integrada pel vial que va paral·lel al nou vial de Cavet, el vial de la secció 4 que permet fer la distribució del trànsit motoritzat i no motoritzat de tot el sector i el vial que fa de límit occidental.

Figura nº 7. Representació gràfica de les xarxes de connexió no motoritzades segons l'estudi de mobilitat del POUM de Salou



Font. Documentació de mobilitat del POUM de Salou

La xarxa anteriorment esmentada compleix les següents característiques:

- El traçat dels carrers que s'empraran per a xarxa de vianants segueix una ordenació lògica ja que permet accedir a la perifèria del sector sense produir canvis bruscs de trajectòria. Es permet la connexió a peu amb els sectors urbanitzats ja existents i amb els principals eixos de comunicació a peu: Avinguda Pau Casals com a eix principal distribuïdor del trànsit del sector i el carrer maria Castillo. També es té accés directe al carrer Ciutat de Reus.
- Permet establir una connexió amb l'accés a les parades de transport públic existents a les urbanitzacions perifèriques, i per tant, garantir la coordinació amb altres itineraris de transport públic, segons es detalla a la següent figura.

Figura nº 8. A la dreta representació gràfica de les xarxes de connexió a itineraris de transport públic de Salou (tren i autobús). A la dreta traçat (en color verd) de les previsions de les xarxes per autobús que encara no estan operatives (segons preveia el POUM de Salou)



Font. Documentació de mobilitat del POUM de Salou

- No existeixen punts conflictius pel que fa a la seguretat per a vianants. Cal considerar que el sector es troba fortament urbanitzat (avançat a nivell de planejament) i presenta executats la majoria dels passos per a peatons. En el cas de la rotonda central de distribució del Carrer Pau Casals, aquesta garanteix la seguretat i el trànsit per a peatons.



Foto 1. A l'esquerra detall del vial secció 4 que va perpendicular a Pau Casals i que funciona com a xarxa per a vianants i a la dreta un detall del Vial de Cavet

El canvi de la modificació puntual NO suposa cap variació pel que respecta al traçat, tipologia i proposta de la xarxa anteriorment ensementada

4.3. XARXES PER A TRANSPORT COL·LECTIU ACTUAL

TRANSPORT COL·LECTIU PER AUTOBÚS URBÀ

El servei de transport públic amb autobús actual del municipi de Salou està més orientat a donar prestacions de servei interurbà que al pròpiament urbà. És adir, la xarxa de transport públic existent funciona per comunicar Salou amb els municipis veïns del Camp de Tarragona. **Per tant, Salou no disposa d'una xarxa de transport públic urbà de línies d'autobús.**

TRANSPORT COL·LECTIU PER AUTOBÚS INTERURBÀ

El servei de transport públic interurbà de Salou el gestiona l'empresa PLANA i l'empresa HISPANO IGUALADINA. Aquestes companyies disposen d'un servei que permet comunicar Salou amb: Barcelona, Cambrils, Camp de Tarragona (Estació AVE), Port Aventura, Reus, Aeroport de Reus i Aeroport de Barcelona, com a destinacions més freqüentades i importants.

L'estació d'autobusos que gestiona tots aquests recorreguts es troba al casc urbà (a la Plaça de les Comunitats, a tocar del Passeig Jaume I). Aquesta estació es troba comunicada, en relació a la xarxa de transport públic municipal, amb els traçats de les línies del trenet turístic.

En quant a la presència d'estacions d'autobusos de les línies interurbanes properes al sector, cal destacar que aquest disposa de dues parades molt properes de les línies Reus-Salou-Cambrils: una parada es troba ubicada al Vial de Cavet i l'altra es troba al carrer Ciutat de Reus (a 150 metres del sector). El carrer Ciutat de Reus fa de límit oriental del sector.

En quant a les freqüències de la línia Reus-Salou anteriorment esmentada, a continuació es mostra la relació de freqüències del servei.

SORTIDES DE REUS					SORTIDES DE SALOU				
DE DILLUNS A DIVENDRES (FEINERS)					DE DILLUNS A DIVENDRES (FEINERS)				
6,45	7,15	7,45	8,15	8,45	7,15	7,45	8,15	8,45	9,15
9,00	9,30	10,00	10,30	11,00	9,45	10,15	10,45	11,15	11,45
11,30	12,00	12,30	13,00	13,30	12,15	12,45	13,15	13,45	14,15
14,00	14,30	15,00	15,30	16,30	14,45	15,15	15,45	16,15	17,15
17,30	18,00	18,30	19,00	19,30	18,15	18,45	19,15	19,45	20,15
20,00	20,30	21,45	24,00	-	20,45	21,15	22,15	-	-
DISSABTES (FEINERS)					DISSABTES (FEINERS)				
6,45	7,45	8,45	9,45	10,15	7,15	8,15	9,15	9,45	10,15
10,45	11,15	11,45	12,15	12,45	10,45	11,15	11,45	12,15	13,15
13,45	14,45	15,45	16,45	17,45	14,15	15,15	16,15	17,15	18,15
18,45	19,45	20,45	21,45	24,00	19,15	20,15	21,15	22,15	-
DIUMENGES I FESTIUS					DIUMENGES I FESTIUS				
6,45	7,45	8,45	9,45	10,45	7,15	8,15	9,15	10,15	11,15
11,45	12,45	13,45	14,45	15,45	12,15	13,15	14,15	15,15	16,15
16,45	17,45	18,45	19,45	20,45	17,15	18,15	19,15	20,15	21,15
21,45	24,00	-	-	-	22,15	-	-	-	-

La parada de bus del vial de Cavet encara no està en funcionament i es preveu que permeti connectar Salou amb Cambrils i el propi sector i rodalies.

Des de la circumval·lació de circulació exterior que passa pel vial de Cavet i les noves urbanitzacions del sector 4 i 5 del mateix POUM permeten arribar amb vehicle i a peu al punt de connexió amb l'estació d'autobusos central de la xarxa de transport públic actual d'autobusos. Des del Vial de Cavet i a través de l'Avinguda Pau Casals i el Carrer Ciutat de Reus s'accedeix a peu i amb cotxe fins al punt on es troba l'estació.

TRANSPORT COL·LECTIU AMB EL TRENET TURÍSTIC

Com a sistema de transport públic i col·lectiu urbà existeix un servei de TRENET TURÍSTIC que es defineixen en tres traçats (línia 1 L1, línia 2 L2 i línia 3 L3) corresponents al Tren Turístic. Aquestes tres línies del trenet operen durant la temporada turística (de setmana santa fins al mes d'octubre). Cap de les parades actuals d'aquest servei es troba propera (a una distància inferior de 500-750 metres) de l'àmbit del sector.

La línia del trenet d'hivern (anomenada LH) i que funciona del novembre fins a Setmana Santa sí que disposa d'una parada a tocar del sector (a una distància de 280 metres aproximadament) seguint els itineraris proposats per a vianants). La parada correspon a la número 40 del trenet turístic.

TRANSPORT COL·LECTIU AMB LA LÍNIA DEL FERROCARRIL

Pel casc urbà de Salou hi circula la línia del ferrocarril FFCC València Barcelona. Aquesta línia té dues parades al terme municipal: una al centre (al carrer Carles roig) i la corresponent a l'accés del complex de Port Aventura. Les dues parades es troben connectades pels traçats del tren turístic durant la temporada estival.

4.4. XARXES PER A TRANSPORT COL·LECTIU PREVISTES

Les xarxes de transport col·lectiu previstes (per autobús) del municipi de SALOU són les que preveia l'estudi de mobilitat urbana del document del POUM (setembre de 2003). En aquest document es realitza una proposta de millora de la mobilitat motoritzada a curt i mig termini.

En el que es refereix a previsions de transport públic es fa una proposta de creació de dues línies d'autobús urbà, segons es detalla al plànol de previsió de xarxes de transport públic del present EAMG. En aquesta proposta es fa passar la línia 1 pel tram de carrers del sector i es planteja la creació de dues estacions d'autobús, també dins de l'interior de l'àmbit del sector 01 (veure plànol 3.3)

4.5. PROPOSTA DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE DEL SECTOR 01 DE SALOU

En aquest apartat només es té en compte la previsió de xarxes de transport col·lectiu per autobús i de millores del servei de trenet turístic, ja que les competències per transport ferroviari depenen d'ADIF i no es preveuen que pateixin canvis a mig o llarg termini. La previsió de la xarxa d'itineraris es fa a partir del que determina l'article 16 del Decret 344/2006 (veure plànol 3.4).

PREVISIÓ DE XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT INTERURBÀ

Es proposa que es mantingui l'actual xarxa de transport interurbà, ja que aquesta discorre pels límits nord (vial de Cavet) i est (Carrer Ciutat de Reus) del propi sector. A banda, existeixen dues parades d'aquesta xarxa que es troben a una distància molt curta dels límits del sector: la parada del Vial de Cavet (permetrà connectar amb les línies a Cambrils) es troba en un dels vials del sector i la parada del carrer Ciutat de Reus que es troba a 159 metres del sector.

La xarxa proposada connecta directament amb l'estació d'autobusos del municipi a través del propi traçat de la línia de bus actual. Es permet la connexió del sector a aquesta estació central a partir de la proposta de xarxa per a vianants i per vehicles amb connexió amb les actuals xarxes del municipi. La xarxa per a vehicles externa al sector, la circumval·lació de circulació exterior que passa pel vial de Cavet i les noves urbanitzacions del sector 4 i 5 del mateix POUM permeten arribar amb vehicle i a peu al punt de connexió amb la única xarxa de transport públic actual.

PREVISIÓ DE XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT URBÀ

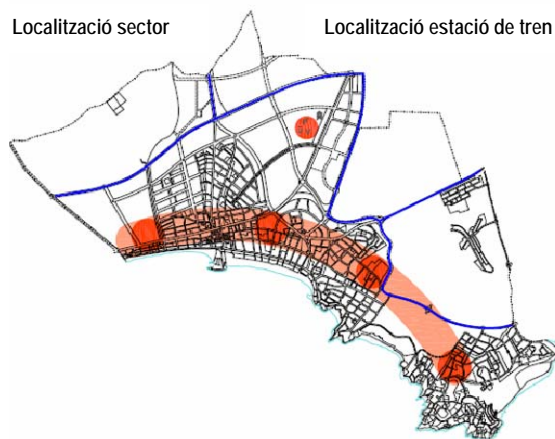
- Es proposa que es realitzin les parades del trenet de la temporada d'hivern també a l'estiu, ja que el sector queda descobert a nivell de transport urbà durant el període estival. Amb aquesta mesura es garantiria que la població del sector i els serveis que s'oferiran quedin coberts. Així, el sector quedaria comunicat amb la resta de casc urbà, estacions de tren, estació central d'autobusos i punts de mobilitat generada del municipi, a través del funcionament de tot l'any de la parada número 40 del trenet (actualment, durant la temporada d'hivern).
- En quan a previsió de línies de transport urbà per autobús es manté la proposta que ja determina el POUM i que està previst que es dugui a terme per l'Ajuntament quan es desenvolupin bona part dels nous sectors de creixement que preveu el POUM, a través de la línia 1. Si es manté aquesta proposta, el traçat passaria per dos dels vials del sector: Avinguda Pau Casals (eix 25) i per l'eix (4) que tenen 42 i 30 metres d'amplada, respectivament. En aquests dos carrers es preveu la

col·locació de dues parades d'autobús. Les amplades que determina la modificació puntual permeten, amb escreix, que aquest traçat sigui compatible amb la resta de propostes de xarxes que es detallen en el present EAMG. Com que l'ajuntament del Salou no ha executat, desembre de 2010, cap de les actuacions previstes pel transport urbà en autobús, No es planteja el càlcul de dèficit d'exploració de servei, ja que el servei municipal encara no està creat. Caldrà que quan aquest servei es posi en funcionament, s'apliqui el que determina el present document d'EAMG.

- En quant al que es determinava a l'informe de Secretaria de Mobilitat, referent a la les distàncies existents entre els àmbits de comerç que poden o no esdevenir implantacions singulars, en base al que determini els respectius projectes executius, cal tenir en compte que aquests àmbits es troben a menys de 500 metres, tant de les parades de transport interurbà com les urbanes que es preveu que es posin en funcionament quan s'implanti el nou servei interurbà.

La xarxa prevista, en quant a connexions amb la resta de xarxes de Salou:

Figura nº 9. Representació gràfica de la previsió de connexió amb vehicle municipal i del sector amb la xarxa actual de transport públic.



Tal i com s'observa a la figura adjunta el traçat de la línia blava indica un traçat de circumval·lació per fer en vehicle i enllaçar el sector amb l'estació de ferrocarril. En el cas d'itineraris a peu les connexions s'haurien de realitzar a través de la xarxa de vials que connecten la part oriental i occidental del casc urbà.

4.6. XARXES D'ITINERARIS PER A BICICLETES

Molts dels plans parcials associats a desenvolupaments urbanístics del nou planejament urbanístic de Salou presenten i estan desenvolupant xarxes d'itineraris per a bicicletes segregats.

En el cas del Pla Parcial 01 "Barenys", la secció del carrer principal de l'Avinguda Pau Casals presenta un carril bici segregat de vianants i de vehicles de més de 2 metres d'amplada. Aquest carril neix al nord de l'àmbit d'estudi i té continuïtat cap al sud a través de la secció del mateix carrer quan aquest travessa el Pla parcial PR1 al sud, fins que s'arriba a la trama urbana del municipi.



Atenent a la descripció anterior s'ha proposat una xarxa per a bicicletes que està formada per:

1. **Carril bici segregat** corresponent al que actualment ja funciona a l'Avinguda Pau Casals
2. **Xarxa de bicicletes de convivència amb carrers.** Com que en els carrers amb calçada per a vehicles existeix regulació de velocitat de zona 30, es pot establir que aquests carrers on la velocitat es regula a 30Km/hora poden formar part de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. D'aquesta manera, tot i no existir un carril bici segregat, les bicicletes i els vehicles poden compartir la calçada amb condicions de seguretat. En aquest cas doncs, atenent que en els carrers interiors de les illes d'habitatges s'han definit de tipus peatonal, quedarà com a xarxa de bicicletes els carrers perifèrics al sector.

La proposta anterior permet connectar amb seguretat tot el sector mitjançant un itinerari de bicis i és contínua i enllaça amb l'itinerari proposat per a vianants.



Foto 3. Senyalització de la Zona 30 en l'àmbit dels vials que formen part del sector i que permeten la convivència de bicicletes i vehicles en calçada, sense necessitat de segregat

4.7. XARXES D'ITINERARIS PER A VEHICLES

- **XARXA BÀSICA DE VEHICLES**

Atenent a les amplades que preveu la proposta d'ordenació i la implicació que suposa, per la mobilitat del sector, la presència del traçat del nou vial de Cavet al nord del sector, es proposa com a xarxa bàsica per a vehicles només el traçat d'aquesta via, tot i que la via no forma part "in situ" de l'àmbit d'estudi.



Foto 4. Vista del Vial de Cavet al límit nord de l'àmbit d'estudi, funcionant com a carrer de zona 50

- **XARXA BÀSICA DE CARRERS DE ZONA 30**

Bona part dels vials que presenten calçada pel trànsit de vehicles formen part de la xarxa de carrers de zona 30. No formaran part d'aquesta xarxa els següents carrers:

- Eix 14. Correspon al carrer peatonal que va paral·lel al traçat del Vial de Cavet i que no presenta circulació per a vehicles.
- Els carrers interns de distribució peatonal de les illes d'habitatges de la banda nord del sector. Corresponen als eixos de 5 al 13, el 17, el 19, el 21, el 23 i el 29. Aquest carrers no disposen de prou amplada de calçada per funcionar com a zona 30.

Aquesta proposta de xarxa per a vehicles permet connectar amb la xarxa principal de vehicles:

- Connexió a la circumval·lació pel nord cap a llevant i connexió amb l'estació d'autobusos i Renfe.
- Connexió cap al casc urbà de la ciutat a través de l'enllaç amb el carrer Ciutat de Reus.
- Connexió amb la xarxa viària i la nova vialitat segons les directrius del POM de Salou.

Figura nº 10. Representació gràfica de la previsió de xarxes de vials de zona 50 (vial interurbà) i zona 30(vial urbà) segons les previsions que feia el POUM de Salou



En color gris fort es troba la traça del vial de Cavet funcionant com a zona 50 i en color gris fluix la resta de vials del sector que funcionen com a zona 30. S'observa doncs, que la proposta del pla parcial correspon amb la que fa el POUM

Font. Document de mobilitat del POUM de Salou

5. CAPACITAT D'ABSORCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA I ANÀLISI I MESURES PER GESTIONAR LA MOBILITAT GENERADA

5.1. CAPACITAT DE LES INFRASTRUCTURES ACTUALS PER ABSORVIR LA MOBILITAT GENERADA

Capacitat d'absorció de les vies per a vehicles principals al sector

Les úniques dades que es disposen de les intensitats de vehicles, vianants, etc., associades a la xarxa d'infraestructures de Salou que ha d'absorbir i canalitzar la mobilitat generada associada al desenvolupament urbanístic del Sector 01 Barenys són intensitats màximes de vehicles de l'autovia Tarragona-Salou (C31B). Segons les dades de l'estudi de mobilitat, aquesta via és utilitzada per la població de Salou en un 45,46% de vegades en el moment de generar desplaçaments externs. No obstant, aquesta via queda relativament lluny dels vials de canalització de mobilitat del sector; essent la carretera de Salou-Cambrials la que permet canalitzar els desplaçaments cap a fora del nucli de Salou des del sector 01. Tota la xarxa de vehicles enllaça perfectament amb aquest vial (vial de Cavet).

La resta de desplaçaments externs es canalitzaran cap a la carretera C-14 (accessos a Reus, i cap a l'Autovia Reus-Salou (en el cas dels desplaçaments cap al nucli urbà). Des de la rotonda de distribució de l'autovia Reus-Salou neixen els vials per a vehicles principals que connecten amb el casc urbà.

Tal i com ja s'ha comentat en la proposta de xarxes, aquestes compleixen amb el que determina la proposta de mobilitat del POUM, al tractar-se d'un pla parcial que es troba dins del POUM.

Conflictivitat en la mobilitat urbana respecte el context municipal

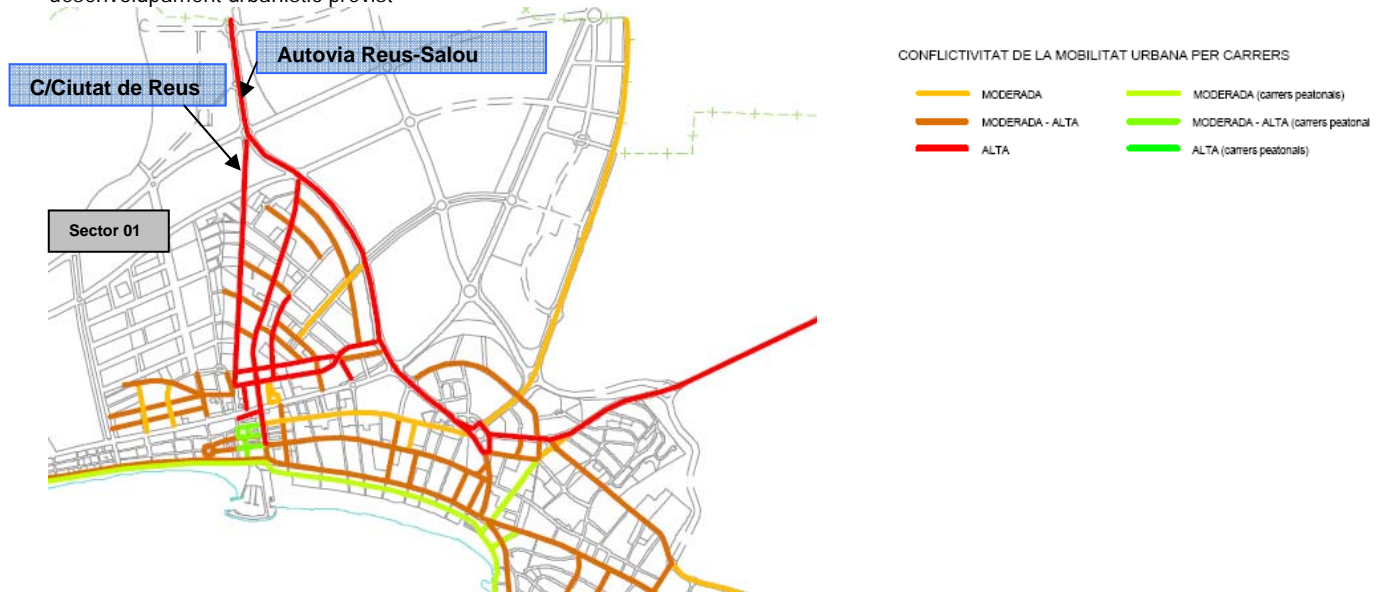
Pel que respecta a la incidència de la mobilitat generada del futur sector de desenvolupament sobre la mobilitat urbana del municipi cal tenir en compte l'avaluació que realitza l'estudi de mobilitat urbana de Salou (any 2002) en base a la documentació associada a la tramitació del Pla General d'Ordenació Urbana (POUM) de Salou, redactat durant l'any 2002.

En el plànol de conflictivitat de la mobilitat urbana per carrers de l'estudi anterior es classifica el tram de l'Avinguda de l'Autovia de Salou-Reus com un tram de conflictivitat alta des de l'extrem nord-occidental del sector (enllaç amb la carretera de Salou) fins a la connexió amb Plaça Europa. Aquest és el vial que queda com a principal, a nivell de mobilitat motoritzada, a banda dels que es crearan amb el nou POUM a l'oest del sector.

És evident que cal esperar que la mobilitat generada associada al sector 01 repercutirà en un augment de la mobilitat associada a la infraestructura Reus-Salou, ja que aquesta carretera permetrà l'enllaç del sector cap a la zona urbanitzada de la meitat est de Salou, cap la meitat sud (zona de platges) i servirà d'enllaç entre el sector i les poblacions veïnes de Reus, Vila-seca, Salou i Tarragona. També cal esperar un augment de mobilitat molt clar a la nova via del Salou- Cambrials (vial de Cavet). En aquest cas es tracta d'una via molt nova amb doble calçada en dos sentits de circulació que pot encabir sense problemes la mobilitat del sector, atenent que aquest vial serà clau per distribuir la mobilitat motoritzada del sector.

Pel que fa a la resta de carrers d'enllaç entre el sector 01 i la zona urbana de Salou, es consideren el Carrer Ciutat de Reus com a carrer de conflictivitat alta.

Figura nº 11. Representació gràfica del plànol de conflictivitat urbana del sector en el context territorial del nou desenvolupament urbanístic previst



Font: Plànol 11 Revisió del POUM de Salou. Conflictivitat de la mobilitat urbana. Escenaris d'hivern

Milliores en la conflictivitat en la mobilitat urbana respecte el context municipal

La construcció del vial de Cavet ha suposat un element molt important en quan a la distribució de possible mobilitat generada, tan cap a fora com a dins del sector. El Pla Parcial integra aquest vial com a zona 50, sense que aquest formi part de l'àmbit d'estudi i d'aquesta manera la resta de vials poden funcionar com a vials de zona 30.

Tant aquest vial com el vial que anirà perpendicular a l'Avinguda Pau Casals permeten connectar amb les circumval·lacions de vehicles externes a l'eix urbà i previstes al POUM de Salou.

Pel que fa a les repercussions que pot tenir la urbanització del sector, sobre la mobilitat generada en el context municipal, i en referència als canvis d'usos previstos a la modificació en quan al possible ús comercial de l'antiga zona d'equipaments, cal tenir en compte:

- la seva situació. Tal i com ja s'ha comentat anteriorment el sector 01 Barenys es troba ubicat a l'extrem nord de la població.
- la seva connexió amb les vies d'entrada i sortida de la ciutat i que enllacen amb les poblacions veïnes i amb la xarxa territorial, en el sentit de no crear sobremobilitat cap a la resta de sectors previstos al POUM. En especial, destacar la proximitat imminent del Vial de Cavet i les connexions a la circumval·lació cap Tarragona i la mateixa rotonda de distribució de l'autovia de Reus.
- en quan a mobilitat cap al nucli urbà de Salou des del sector, la xarxa per a vehicles ja està prevista en el nou POUM de Salou.

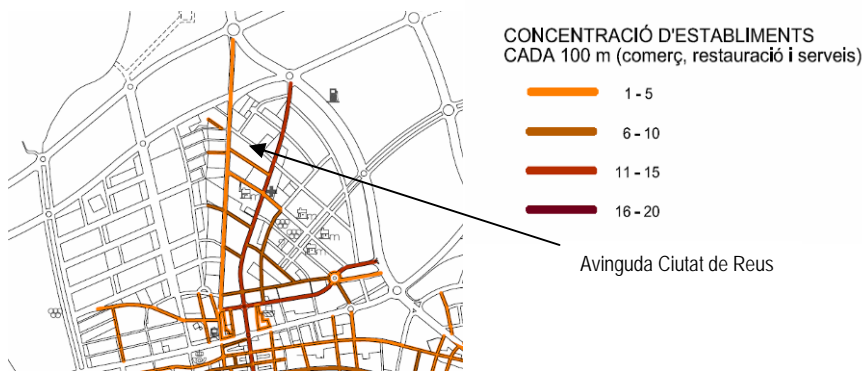
El paper del sector 01 com un atractor de mobilitat

Atenent a les característiques actuals de la mobilitat del municipi de Salou, cal tenir en compte que el Sector 01 es troba ubicat a l'extrem nord de la trama urbana de tot l'àmbit de desenvolupament que preveu el POUM. Cal tenir en compte que Salou es caracteritza per ser un municipi molt turístic que concentra els establiments i allotjaments turístics al casc urbà, en relació a la primera línia de la franja costanera. En aquest sentit, s'entén que al no tractar-se d'una zona comercial turística, la generació de viatges provindrà majoritàriament dels habitatges del sector i sectors veïns i no de sectors de la línia de costa, de persones residents en pobles veïns o amb un origen de tipus turístic.

Per tant, s'espera que el sector 01 no funcioni com un punt d'entrades de viatges/generats, sinó que funcionarà com un punt de creació de mobilitat generada cap a fora.

En relació a la proposta de la modificació puntual en quan a la possibilitat d'augmentar la superfície comercial cal fer esment que el sector 01 es caracteritza per estar en una zona on la concentració d'establiments comercials és molt baixa respecte el context municipal, ja que en el l'Avinguda Ciutat de Reus (vial més proper al sector) existeix una concentració d'establiments per cada 100 metres de 1- a 5 que s'allunya molt de les concentracions del sector de costa amb valors de 16-20 establiments cada 100 m.

Figura nº 12. Representació gràfica de la concentració d'establiments segons les previsions que feia el POUM de Salou



Font. Document de mobilitat del POUM de Salou

En quan a la mobilitat generada pel centre educatiu CEIP Elisabeth de Salou, cal esmentar que la vialitat del sector no causa problemes de mobilitat, ja que tots els desplaçaments es canalitzen a través del vial amb secció (eix 4).



Foto 5. Cruïlla al final del carrer (eix 4) on es concentren els vehicles i es distribueix el trànsit que genera el CEIP

La taxa de motorització prevista

En l'apartat d'incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa del municipi també cal tenir en compte el grau o taxa de motorització que pot generar la urbanització del sector 01 "Barenys". La taxa de motorització es calcula establint la relació entre el nombre total de vehicles registrats al municipi i la població empadronada (1000 habitants). El valor que es proporciona en el POUM Salou 2000-2010 sobre taxa de motorització data de l'any 2002 i es fixa en 581 vehicles per 100 habitants (la taxa de motorització de l'any 2001 per al Camp de Tarragona i per a Catalunya era de 673 i 647 vehicles per 1000 habitants respectivament).

Prenent una taxa de motorització de 600 vehicles per 1000 habitants s'obté una xifra estimativa de 1185 vehicles, a considerar per gestionar, per al conjunt nostre sector01 (considerant 3 persones per un habitatge). En aquest càlcul de motorització es considera un escenari "normal"o de període hivernal, ja que es tracta d'un sector amb vocació de població estable, que no constitueix zona de pas, pel que l'efecte de l'estacionalitat, serà mínim.

En el càlcul anterior no es té en compte la motorització que crea el CEIP Escola Elisabeth.

Absorció prevista de la mobilitat no motoritzada

La proposta de xarxes descrita a l'apartat anterior permet determinar que la previsió de seccions establertes en quan a mobilitat peu queda del tot garantida (mobilitat interior al sector). Es prioritza la mobilitat no motoritzada, ja que tot el sector queda contemplat com a zona 30 i en bona part dels vials apareixen voreres segregades amb vials que són d'ús exclusiu per a peatons. Des d'aquesta xarxa es pot connectar fàcilment i seguint la proposta que ja preveu el POUM amb la resta de xarxa de vianants del municipi.

Pel que respecta a la mobilitat generada per l'ús de bicicletes el mateix sector preveu la creació d'un carril bici segregat. La resta de sectors poden conviure perfectament en zona 30i per tant es poden fer servir per absorbir un possible trànsit fe bicicletes associat al desenvolupament urbanístic.

Pel que fa a la connexió del carril bici amb la resta de carrils bici del municipi, caldrà esperar a que es produeixi el desenvolupament complet de tots els sectors que queden al sud del sector 01 Barenys. La resta de carrers del sector on serà compatible l'ús de la bicicleta amb l'ús de vehicles connecten i enllacen perfectament amb els carrers de zona 30 adjunts i amb els punts de màxima necessitat d'atracció de mobilitat del municipi de Salou. En el tema de la mobilitat generada per bicicletes caldrà tenir en compte el compliment de col·locar aparcaments per a bicicletes, segons es determina a l'apartat 7 del present EAMG. Caldrà reforçar i considerar la necessitat de disposar d'aquest equipament en l'àmbit associat al CEIP Elisabeth i en la nova zona comercial prevista.

6. RESERVES D'ESPAYS PER CÀRREGA I DESCÀRREGA

Segons la documentació de la modificació puntual i segons s'ha comprovat durant la realització del treball de camp per la redacció del present document, no apareixen pintades sobre els vials les zones de càrrega i descàrrega. Aquestes només seran necessàries en les zones d'equipaments i ara, amb la nova modificació, en els àmbits on està previst que s'hi disposin els comerços. Serà en aquells àmbits no ocupats per les edificacions de la zona d'equipaments i en la zona per comerços on caldrà fixar aquestes zones.

L'equip redactor de la modificació puntual ha realitzat una proposta de reserva d'aquests espais, tal i com es pot observar al plànol 3.2 de la cartografia del present document d'EAMG.

Caldrà que sigui d'obligat compliment que els locals comercials que s'esdevinguin de la modificació puntual destinin un mínim d'un 10% de sostre a magatzem a fi de reduir les operacions de càrrega i descàrrega, tala i com estableix l'article 6 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

7. RESERVES D'APARCAMENT

7.1. RESERVES D'APARCAMENT EN VIA PÚBLICA

La proposta urbanística del sector preveu reservar una superfície important d'aparcament en via pública, al llarg de bona part dels vials existents que formen part del pla parcial. Tal i com s'ha detallat a la figura que defineix les seccions existents, en els carrers amples es preveu reservar zones d'aparcament amb amplades de 2 metres (a banda i banda dels carrers): eix 25, eix 28, eixos 1,2 i 4, eix 18 i eix 22.

Aquesta reserva ha de permetre poder descongestionar el dèficit d'aparcament de la zona d'habitatges o les que es puguin generar puntualment pel funcionament del CEIP Escola Elisabeth.

7.2. RESERVES D'APARCAMENT EN EL SÒL D'EQUIPAMENT I EN EL NOU SÒL PREVIST DE TIPUS COMERCIAL FORA DE VIA PÚBLICA

Aparcament per a vehicles

- Aparcament per a vehicles en usos d'habitatges. Segons consulta realitzada al Departament d'urbanisme de Salou, tot l'àmbit Zona A i Zona B del Pla Parcial 01 Barenys amb usos residencials compleix amb el que determina l'annex 3 del Decret 344/2006 segons la reserva d'aparcaments per a vehicles. Per tant, es compleix la reserva d'un màxim d'una plaça/habitatge. El mateix passa amb les reserves per d'aparcaments per a motocicletes.
- L'annex 3 del Decret 344/2006 no determina la reserva d'aparcaments per a vehicles en usos per equipaments o per comerços. La modificació puntual, objecte d'estudi, preveu en la documentació urbanística que *La previsió de places d'aparcament serà com a mínim d'una unitat per cada 100 m² construïts, amb tot, caldrà tenir en compte els mínims que per a cada ús fixa el POUM. Aquestes places s'hauran de situar sota la projecció de l'edificació i no podran ubicar-se als espais exteriors, a excepció de superfícies comercials, que sí podran situar-se en superfície, amb les condicions especificades a Condicions dels espais no ocupats per l'edificació En els espais de la parcel·la lliures d'edificació, la zona*

enjardinada no pavimentada no serà inferior al 30% de la superfície total del solar. Els projectes que es presentin per obtenir llicència d'obres hauran d'incorporar el corresponent detall de l'enjardinament d'aquests àmbits, conforme l'establert pel POUM. En parcel·les amb l'ús comercial, aquest espai no serà inferior al 10% i es permetrà l'ús d'aparcament, si bé amb la obligació de que estigui arbrat. Per tant, el planejament preveu i resol les necessitats d'aparcament per a vehicles dins dels àmbits amb usos destinats als comercials i d'equipaments que engloba la modificació puntual.



Foto 6. A l'esquerra un vehicle estacionat a la calçada i a la dreta una zona d'aparcament de motocicletes en bateria

7.3. RESERVES D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE VIA PÚBLICA

La documentació urbanística de la modificació puntual no estableix ni determina cap reserva pel que fa a aparcaments de bicicletes fora de via pública. Atenent a aquesta situació en el present apartat es realitza una proposta de reserva d'aparcament que caldria aplicar i duu a terme quan tot el pla parcial quedi completament desenvolupat.

Taula nº 10. Previsió de les reserves necessàries destinades a aparcaments per a bicicletes

TIPUS D'ÚS	CRITERIS DE RESERVA	RESERVES APARCAMENT
HABITATGE	2 PLACES/HABITATGE	1316
ZONES VERDES	1 PLAÇA/100 M2 SÒL	503
Caldrà ubicar-les segons el projecte de disseny de les zones verdes		
ÚS COMERCIAL	1 PLAÇA/100 M2 SOSTRE O FRACCIÓ	296
ÚS DOCENT	5 PLACES/100 M2 SOSTRE O FRACCIÓ	1220
ÚS EQUIPAMENT EN GENERAL	5 PLACES/100 M2 SOSTRE O FRACCIÓ	1577
TOTAL		4.912

Font. Elaboració pròpia

Aquest Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, el signen a Reus, a data 23 de desembre de 2010



Montserrat Fuguet Martí
Enginyera tècnica forestal
Cap de Projectes de LIMONIUM

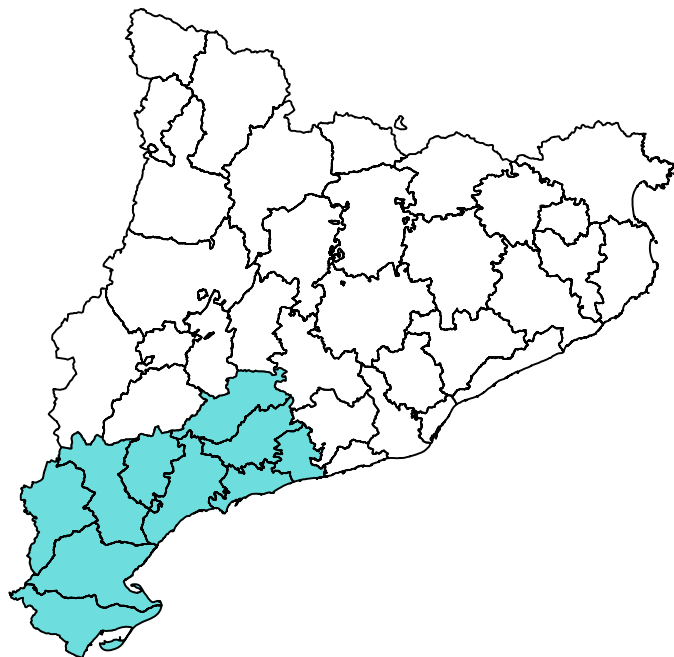


Sergi Nogués Mont
Ambientòleg- Col·legiat n°244
Cap d'Urbanisme i Medi Ambient de

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
Referent als usos de la zona C, subzona C2, equipament
(Salou)

CARTOGRAFIA

CATALUNYA

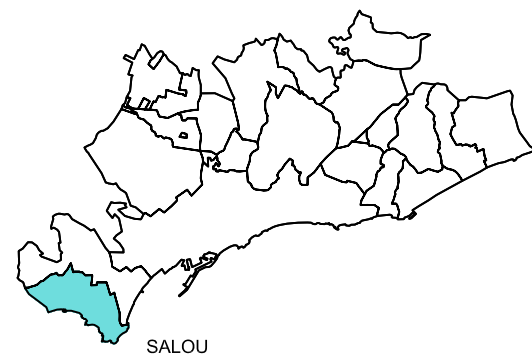


TARRAGONA

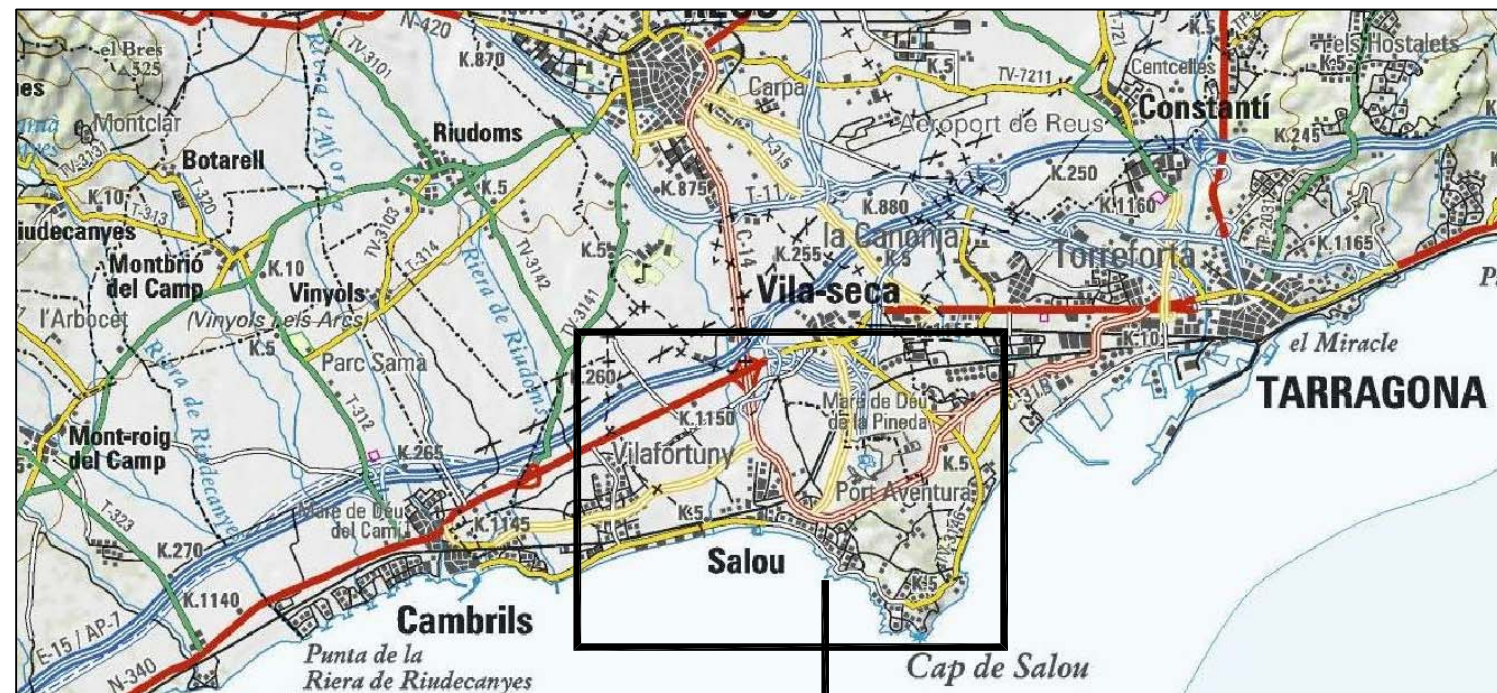


TARRAGONÈS

TARRAGONÈS



SALOU



- LÍMIT MUNICIPAL DE SALOU
- ÀMBIT DEL SECTOR 01
- ÀMBIT DEL PLA PARCIAL A MODIFICAR ZONA C - SUBZONA C2

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
(Usos de la zona C1, subzona C2)

LOCALITZACIÓ DEL ÀMBIT D'ESTUDI

Annex cartogràfic: Plànol nº 1

ENTITAT DESTINATÀRIA:



AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:



Format: Din A3 - H

Fitxer:2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].01.pdf

Escala:
1 : 20.000

Escala gràfica:
0 200m 400m



Data: desembre 2010



CÀLCUL MOBILITAT GENERADA (Viatges/dia)

- ÚS D'HABITATGE
4.606 viatges/dia
- ÚS D'EQUIPAMENTS COMUNITARIS
3.555 viatges/dia
- ESPAIS LLIURES PÚBLICS
2.517 viatges/dia
- MOBILITAT MODIFICACIÓ PUNTUAL**
- ÚS D'EQUIPAMENTS COMERCIALS
7.399 viatges/dia

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
(Usos de la zona C1, subzona C2)

REPRESENTACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS

Annex cartogràfic: Plànol nº 2

ENTITAT DESTINATÀRIA:



AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:



Format: Din A3 - H

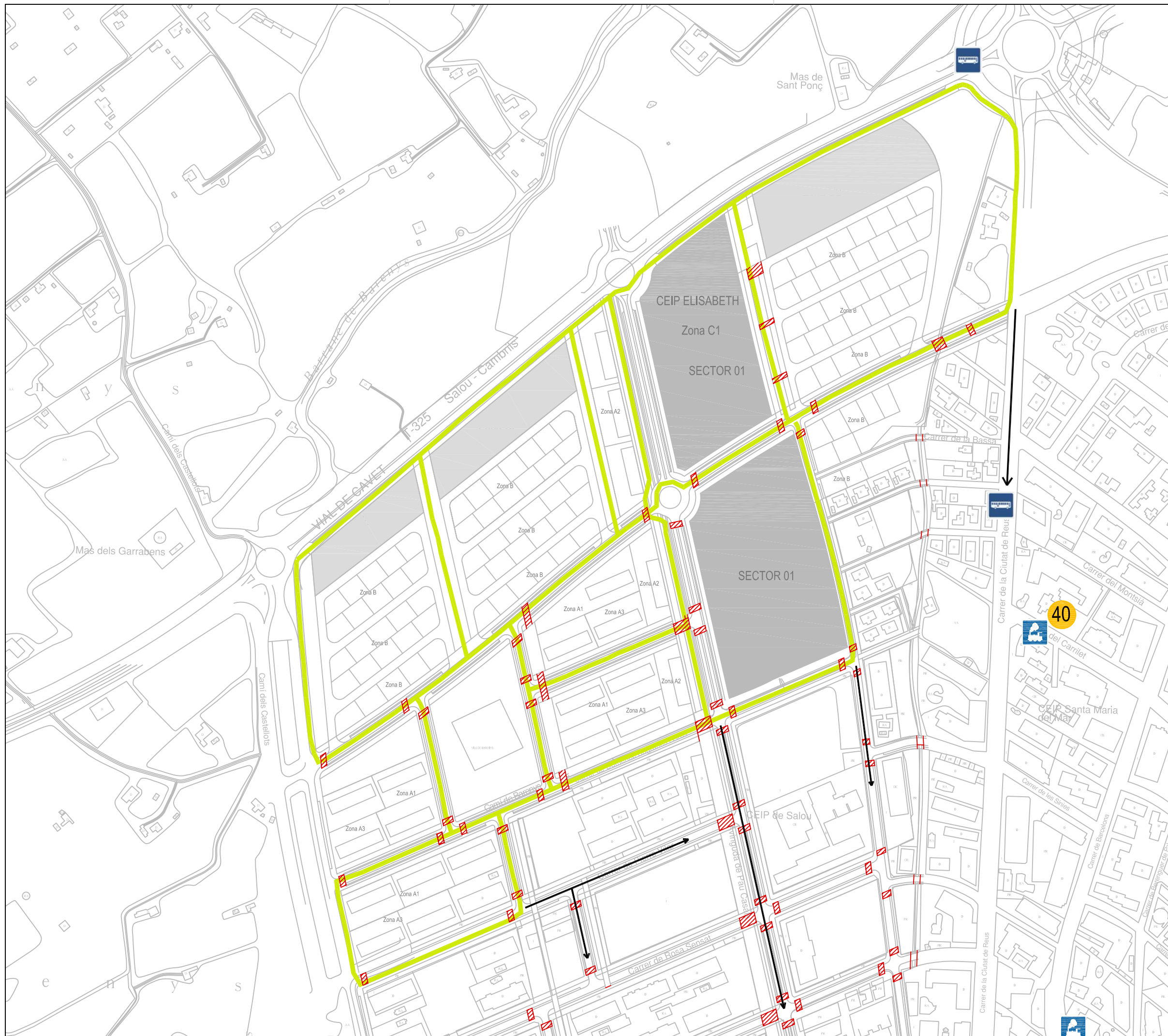
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].02.pdf

Escala: 1: 4.000






Escala gràfica:
0 40m 80m



Data: desembre 2010



XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

-  Proposta de traçat per la xarxa
-  Connexió amb el casc urbà
-  Parada de l'Autobús interurbà
-  Parada del Trenet turístic
- Senyalització Horizontal per a Peatons**
-  Passos de Peatons

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
(Usos de la zona C1, subzona C2)**

XARXES DE MOBILITAT
XARXES D' ITINERARIS PER A VIANANTS
Annex cartogràfic: Plànol n° 3.1

ENTITAT DESTINATÀRIA:

AJUNTAMENT DE SALOU

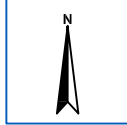
AUTORS DEL PROJECTE:

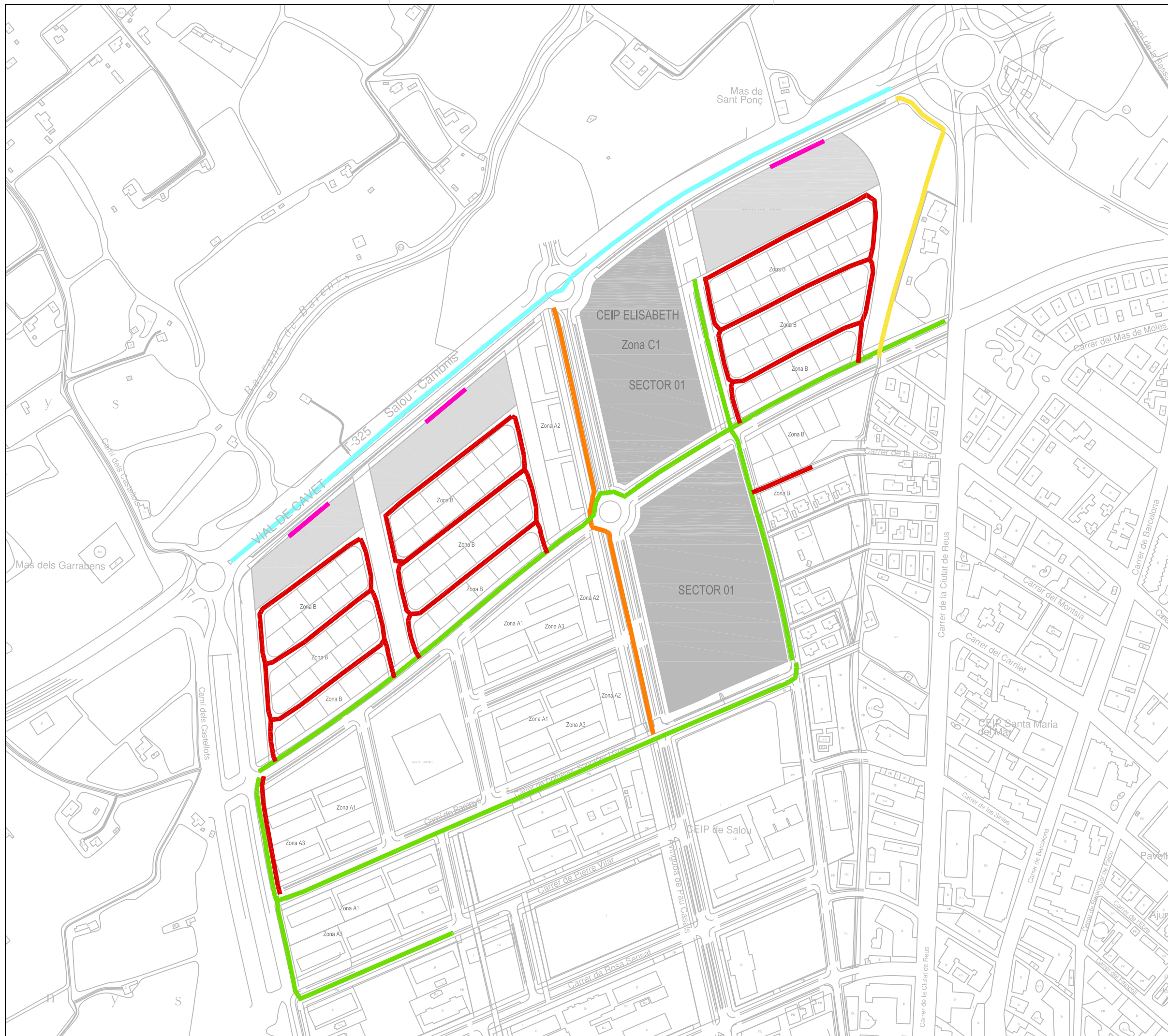
Limonium
Societat d'Actuacions Ambientals

Format: Din A3 - H
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.1.pdf

Escala: 1 : 4.000
Escala gràfica:
0 40m 80m

Data: desembre 2010





XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

- Carril Segregat
- Convivència amb carrers

XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

- Zona 30
- Zona 50 (Fora del àmbit d'estudi)
- Trànsit de Vehicles amb preferència per a Vianants
- Camins amb trànsit de vehicles

PLACES CÀRREGA I DESCÀRREGA

- Proposta d'ubicació de la reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
(Usos de la zona C1, subzona C2)

XARXES DE MOBILITATI RESERVA DE CÀRREGA I DESCÀRREGA
XARXES D'ITINERARIS PER A VEHICLES I BICICLETES
Annex cartogràfic: Plànol nº 3.2

ENTITAT DESTINATÀRIA:



AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:



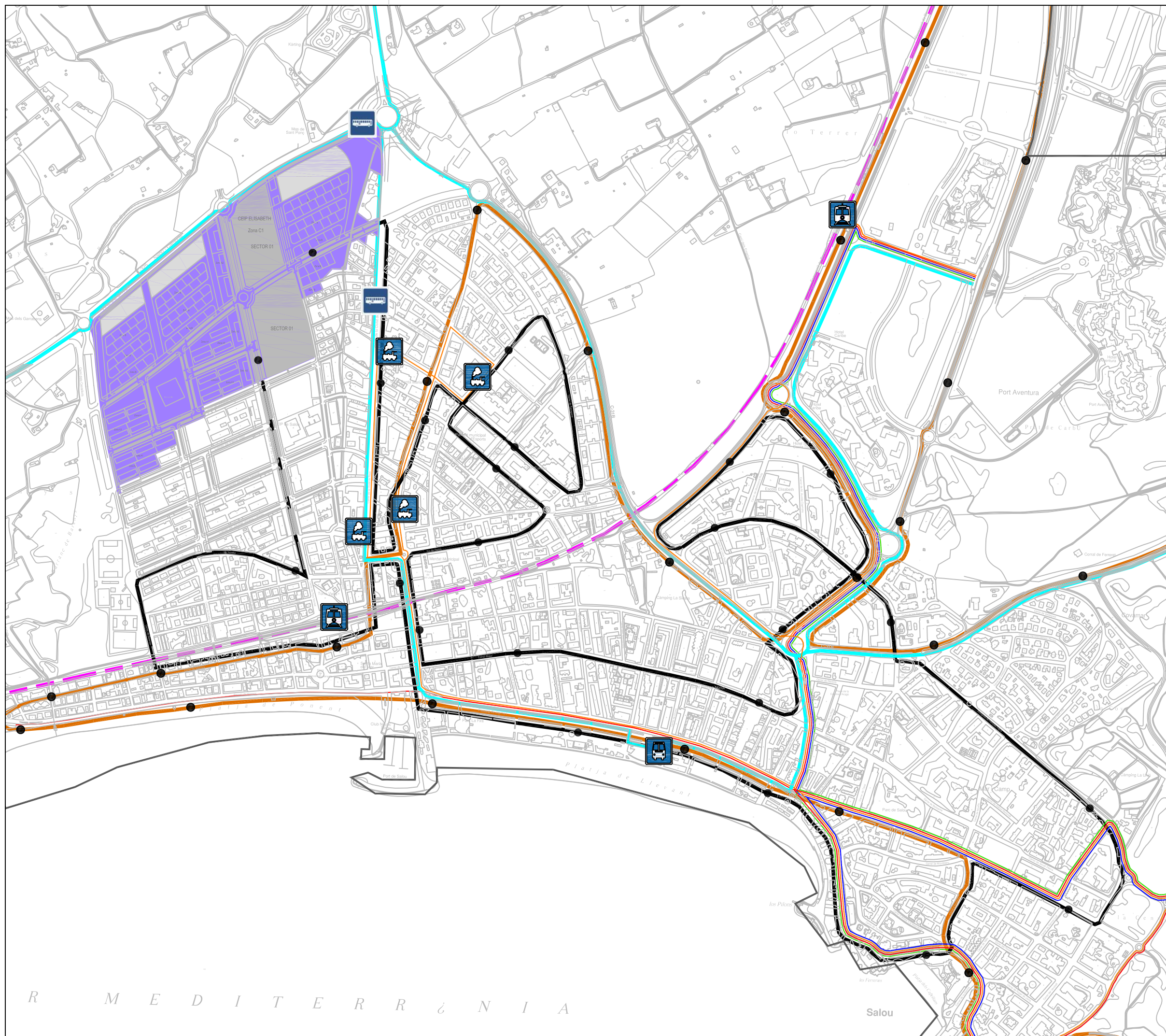
Limonium
 Societat d'Actuacions Ambientals














Format: Din A3 - H
Fitxer:2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.2.pdf

Escala: 1 : 4.000 **Escala gràfica:**
 0 40m 80m

Data: desembre 2010





-  Àmbit d'estudi
- XARXA D'ITINERARIS ACTUAL**
- Trenet turístic:**
-  Itinerari Trenet turístic: Línia hivern - LH*
-  Itinerari Trenet turístic: Línia 1 - L1
-  Itinerari Trenet turístic: Línia 2 - L2
-  Itinerari Trenet turístic: Línia 3 - L3
-  Parada del Trenet turístic
- Autobús interurbà:**
-  Itinerari Autobús interurbà
-  Parada de l'Autobús interurbà propera a l'àmbit d'estudi
-  Estació d'Autobusos (Passeig Jaume I)
- Tren:**
-  Traçat de la línia de ferrocarril
-  Estació de ferrocarril
- XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ D'AUTOBÚS PREVISTA PEL POU**
-  Itinerari Línia 1 Autobús
-  Itinerari Línia 2 Autobús
-  Parades d'autobús previstes

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
(Usos de la zona C1, subzona C2)**

**XARXES DE MOBILITAT
XARXES D'ITINERARIS DE TRANSPORT PÚBLIC
PREVISTES I EXISTENTS EN EL CONTEXT MUNICIPAL**

Annex cartogràfic: Plànol nº 3.3

ENTITAT DESTINATÀRIA:


 AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:


Limonium
 Societat d'Actuacions Ambientals

Format: Din A3 - H
 Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.3.pdf

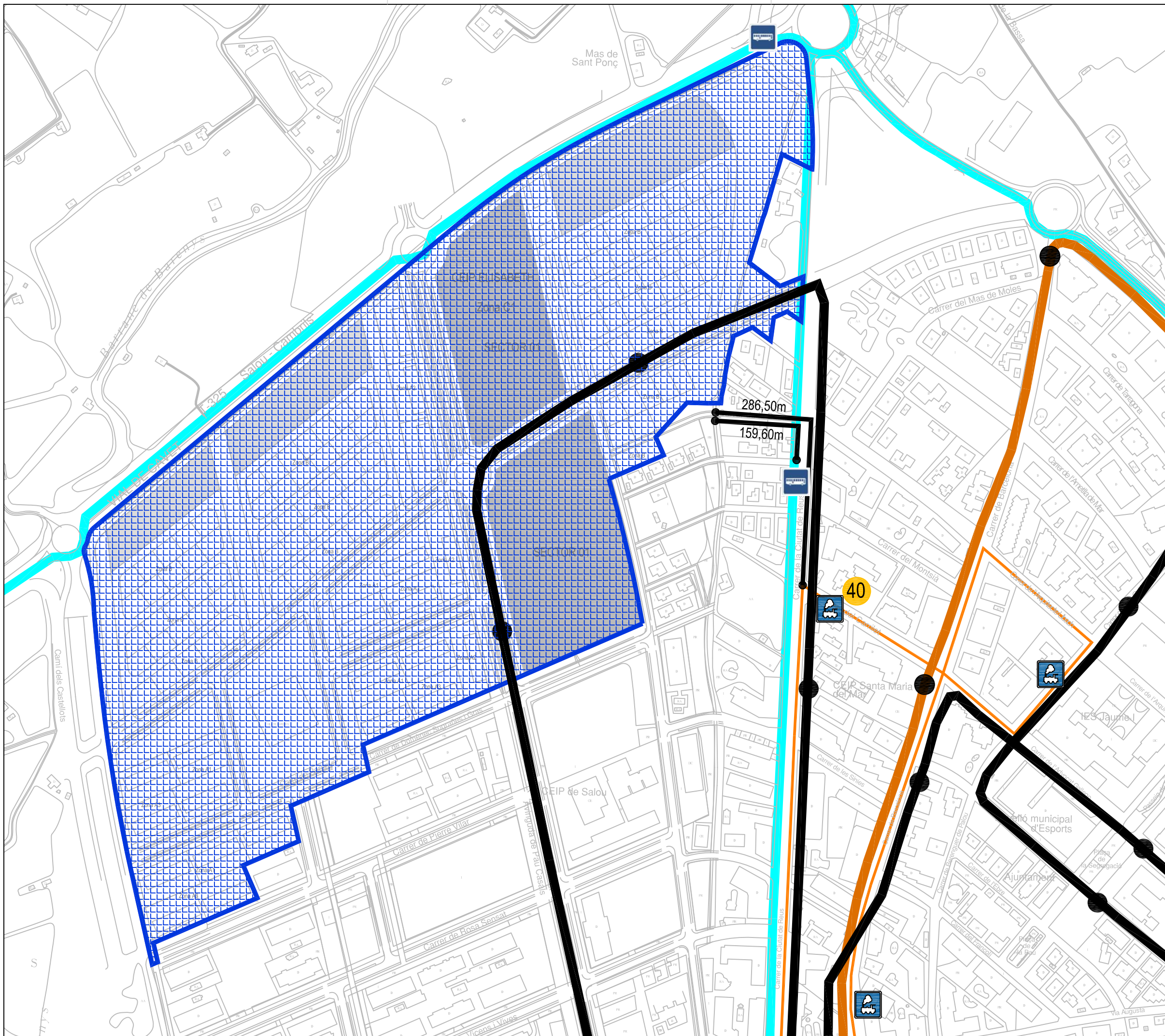
Escala: 1: 10.000 Escala gràfica: 0 100m 200m

 Data: desembre 2010



M E D I T E R R A N E A

Salou



Àmbit d'estudi

XARXA D'ITINERARIS ACTUAL

Trenet turístic:

- Itinerari Trenet turístic: Línia hivern - LH*

Parada del Trenet turístic

Les parades de les línies 1, 2 i 3 més properes al sector es situen al Passeig Jaume I, a uns 900m de l'àmbit d'estudi.

**Línia hivern (LH): Funcionament durant el període de l'1 de Novembre fins a Setmana Santa. La resta de línies només durant el període de Setmana Santa fins a finals d'Octubre*

Autobús interurbà:

- Itinerari Autobús interurbà

Parada de l'Autobús interurbà

XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ D'AUTOBÚS PREVISTA PEL POUM I PROPOSADA PER L'EAMG

- Itinerari Línia 1 Autobús
- Itinerari Línia 2 Autobús
- Parades d'autobús previstes

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
 (Usos de la zona C1, subzona C2)

XARXES DE MOBILITAT
XARXES D'ITINERARIS DE TRANSPORT PÚBLIC PREVISTES I EXISTENTS EN EL CONTEXT DEL SECTOR
 Annex cartogràfic: Plànol nº 3.4

ENTITAT DESTINATÀRIA:



AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:



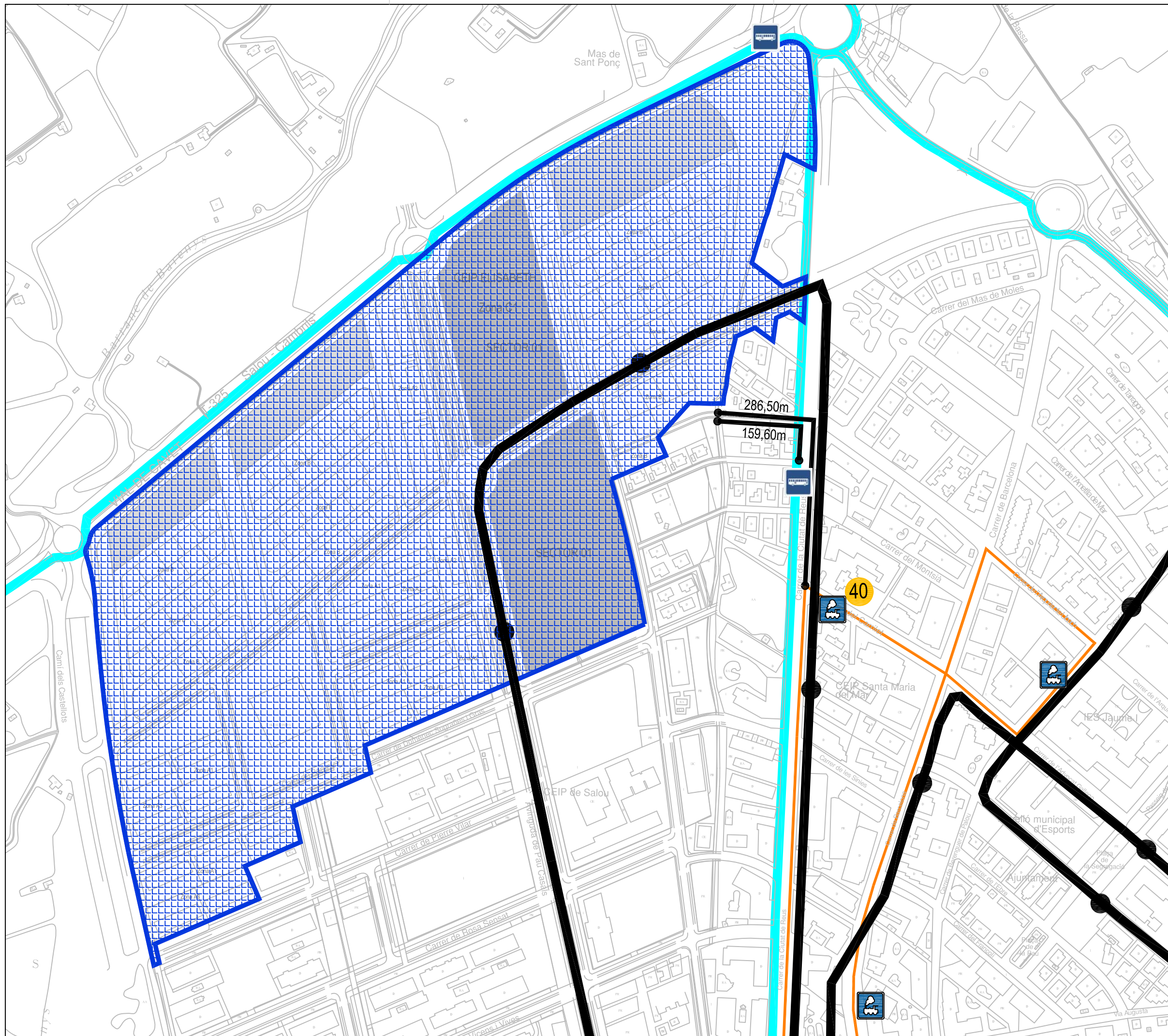
Limonium
 Societat d'Actuacions Ambientals



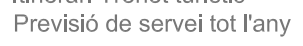




Format: Din A3 - H
Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.4.pdf

Escala: 1 : 4.000
Escala gràfica: 0 40m 80m

Data: desembre 2010





-  Àmbit d'estudi
- PROPOSTA DE XARXES**
- Trenet turístic:**
 -  Itinerari Trenet turístic
 -  Previsió de servei tot l'any
 -  Parada del Trenet turístic
- Autobús interurbà:**
 -  Itinerari Autobús interurbà
 -  Parada de l'Autobús interurbà
 -  Itinerari Línia 2 Autobús
 -  Parades d'autobús previstes

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA V2
Modificació Puntual del Pla Parcial Sector 01
 (Usos de la zona C1, subzona C2)

XARXES DE MOBILITAT
PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU DEL SECTOR
 Annex cartogràfic: Plànol nº 3.5

ENTITAT DESTINATÀRIA:



AJUNTAMENT DE SALOU

AUTORS DEL PROJECTE:



Limonium
 Societat d'Actuacions Ambientals

Format: Din A3 - H
 Fitxer: 2010.EAMG.Modif.PPSector01.[Cartografia].3.4.pdf

Escala: 1 : 4.000 Escala gràfica: 0 40m 80m



Data: desembre 2010