



**DOCUMENT VII:
ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC**

Per a :



Ajuntament de Salou



CRÈDITS

Direcció facultativa

Ajuntament de Salou

David González Cerdeña

Regidor de l'Àrea de seguretat ciutadana i mobilitat

Lluís M. Serra Solé

Cap de serveis tècnics, arquitectura-planejament i gestió

Elena Cort Ciurana

Arquitecta tècnica

Lisa Rovira

Delineant

José Luís Gargallo Garcia

Cap de la Policia Local

Expedito Moreno Eslava

Policia Local de Salou

Equip redactor

INGENIERÍA DE TRÁFICO SL

Jordi Parés Estela

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevadeordal Flotats

Planificador de mobilitat

Àlia Ramellini Llorca

Ambientòloga

Andrea Melero

Geògrafa

Diego Gómez

Geògraf

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



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

ÍNDIX

| | |
|---|-----|
| 1. INTRODUCCIÓ..... | 3 |
| 1.1. El procés d'avaluació ambiental de plans i programes..... | 3 |
| 1.2. Legislació ambiental aplicable..... | 3 |
| 2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMU DE SALOU | 5 |
| 2.1. Objectius Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat..... | 6 |
| 2.2. Objectius PDM Camp de Tarragona..... | 7 |
| 2.3. Objectius específics del PMUS..... | 8 |
| 3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS..... | 9 |
| 3.1. Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic..... | 21 |
| 3.2. Pla d'acció per a l'energia sostenible i el clima (PAESC 2030)..... | 22 |
| 4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA | 29 |
| 4.1. Situació geogràfica i estructura territorial i morfologia del terreny | 29 |
| 4.2. Estructura i distribució de la població | 30 |
| 4.3. Habitatge..... | 33 |
| 4.4. Activitat econòmica..... | 33 |
| 4.5. Centres d'atracció i generació de viatges | 33 |
| 4.6. Parc de vehicles i dades de motorització..... | 36 |
| 5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT | 37 |
| 5.1. Xarxa de vianants..... | 37 |
| 5.2. Xarxa de ciclistes | 41 |
| 5.3. Xarxa de transport públic..... | 44 |
| 5.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats | 49 |
| 5.5. Aparcament | 55 |
| 5.6. Seguretat viària..... | 67 |
| 6. MOBILITAT URBANA DE SALOU | 71 |
| 6.1. Enquesta de mobilitat a residents..... | 71 |
| 6.2. Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou..... | 73 |
| 6.3. Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou | 74 |
| 6.4. Mobilitat global en escenari d'estiu i tardor..... | 76 |
| 6.5. Anàlisi de fluxos | 84 |
| 7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS..... | 93 |
| 7.1. Qualitat de l'aire..... | 93 |
| 7.2. Contaminació acústica | 94 |
| 7.3. Impactes potencials sobre el canvi climàtic | 100 |
| 8. OBJECTIUS AMBIENTALS | 105 |
| 8.1. Objectius ambientals generals | 105 |
| 8.2. Objectius ambientals específics..... | 106 |
| 9. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES..... | 113 |
| 9.1. Descripció de les alternatives..... | 115 |
| 9.2. Avaluació ambiental de les alternatives | 121 |
| 10. OBJECTIUS AMBIENTALS I GRAU D'ASSOLIMENT | 123 |
| 11. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS | 129 |
| 12. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS..... | 135 |
| 12.1. Incidència de les mesures sobre els principals fluxos i Avaluació de potencial de canvi modal | 140 |
| 13. MARC TEMPORAL D'EXECUCIÓ DE LES MESURES I ACTUACIONS PROPOSADES..... | 144 |
| 13.1. Mesures de competència municipal..... | 147 |
| 14. MESURES COORDINADES..... | 154 |
| 15. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMU | 156 |
| 16. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ | 158 |
| 17. INDICADORS PER A L' AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS | 159 |
| 18. SÍNTESI..... | 161 |

| | |
|---|------------|
| <i>18.1. Objectius específics del PMUS.....</i> | <i>161</i> |
| <i>18.2. Relació amb altres plans i programes</i> | <i>162</i> |
| <i>18.3. Anàlisi territorial i socioeconòmica</i> | <i>163</i> |
| <i>18.4. Anàlisi de les xarxes de transport.....</i> | <i>163</i> |
| <i>18.5. Accidentalitat</i> | <i>166</i> |
| <i>18.6. Mobilitat urbana</i> | <i>166</i> |
| <i>18.7. Escenaris de mobilitat i alternativa escollida</i> | <i>167</i> |
| <i>18.8. Actuacions previstes al PMUS.....</i> | <i>169</i> |
| <i>18.9. Avaluació global del PMUS.....</i> | <i>173</i> |

1. INTRODUCCIÓ

1.1. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES

Els instruments de planificació previstos a la Llei de Mobilitat de 9/2003 s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb l'òrgan ambiental i amb el que estableix la legislació comunitària. Per tant, el present Estudi Ambiental Estratègic es formula en el marc de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental de plans i programes, que regula l'avaluació ambiental dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

L'objectiu de l'avaluació ambiental és garantir que les repercussions sobre el medi ambient dels plans i programes siguin considerades i integrades adequadament des de l'inici, durant tot el procés d'elaboració, tramitació, execució i desenvolupament. Per tant, l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) ha d'identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient i la salut humana que es puguin derivar de l'aplicació del pla corresponent, amb l'objectiu de posar de manifest com s'han integrat els aspectes ambientals en l'elaboració del pla.

D'acord amb la Llei 21/2013, el procediment d'avaluació ambiental dels plans i programes inclou les següent actuacions:

1. Redacció del Document Inicial Estratègic (DIE). L'objectiu del DIE és identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient i la població que es puguin derivar de l'aplicació del pla corresponent, amb l'objectiu de posar de manifest com s'han integrat els aspectes ambientals en la redacció i en l'elaboració del pla.
2. Consulta sobre l'abast del DIE. El Departament de Territori i Sostenibilitat identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat que han de ser consultades.
3. Emissió del Document d'abast per part de l'òrgan ambiental. Aquest document determina el contingut de la informació que cal tenir en compte a l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE).
4. Elaboració de l'EAE per part del promotor.
5. Consultes i informació pública. La versió preliminar del PMUS i l'EAE s'ha de sotmetre a informació pública pel seu promotor, després de la seva aprovació inicial, mitjançant un tràmit d'informació pública durant un termini mínim de 45 dies.
6. Elaboració de l'expedient d'avaluació ambiental complet per part del promotor.
7. Acord de l'òrgan ambiental. Si el document resum ambiental i la documentació presentada integren adequadament els continguts que ha de contemplar el document, l'òrgan ambiental dicta una resolució on es manifesta el seu acord (Declaració ambiental estratègica).
8. Aprovació del PMUS per part del promotor. Finalment, es realitza l'aprovació final del PMUS i l'expedient ambiental corresponent. El PMUS ha d'incloure el document d'anàlisi i diagnòstic de la mobilitat, el document d'objectius i escenaris, el programa d'actuacions i l'expedient ambiental complet.

1.2. LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE

La transversalitat dels PMUS en molts dels aspectes ambientals com ara qualitat de l'aire, soroll i energia, fa que, a més a més de tenir en compte la legislació de rang superior vinculada al transport, sigui important tenir en compte la normativa ambiental i donar-hi compliment.

Principalment, en relació als PMUS es tindrà en compte la següent legislació:

Europea:

- Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.
- Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics de l'aire ambient.
- Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Estatal:

- Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.
- Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.
- Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Autonòmica:

- Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic; i Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Llei 22/1983, de 21 de novembre, de Protecció de l'ambient Atmosfèric.
- Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983.
- Llei 16/2002, de protecció contra la contaminació acústica.
- Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica.
- Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, i se n'adapten els annexos.

2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMU DE SALOU

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

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

- Directrius Nacionals de Mobilitat,
- Pla Directors de Mobilitat,
- plans específics i,
- plans de mobilitat urbana.

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

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

El PMUS de Salou guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directa en la mobilitat i que consegüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS.

L'elaboració i aprovació dels PMUS és obligatòria en els municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers i també en aquells que ho determini el corresponent Pla director de mobilitat. També han de redactar el PMUS els 40 municipis definits pel Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren Zones de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric (ZPEAA). Salou no es troba inclòs en aquesta regulació.

Amb el PMUS de Salou s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució. **És objecte del Pla de Mobilitat Urbana de Salou, mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura, a través del següent pla de treball:**

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat al municipi de Salou
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posen de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes pel planejament.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat
- Formular un programa de actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

El PMUS de Salou es planteja amb un **període de vigència de sis anys, en el termini 2019-2024** (any base 2018), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini, si s'escaigués.

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

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

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

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 6 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

El PMUS de Salou s'estructura en 11 apartats:

1. Introducció
2. Diagnosi de la situació actual
3. Diagnosi de la situació tendencial
4. Objectius del PMUS
5. Propostes d'actuació
6. Indicadors de seguiment
7. Fitxes d'actuació
8. Priorització temporal de les actuacions
9. Pressupost

2.1. OBJECTIUS LLEI 9/2003, DE 13 DE JUNY, DE LA MOBILITAT

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els instruments de planificació de la mobilitat.

Els eixos estratègics per acomplir l'objectiu principal de la Llei de mobilitat, que es pot resumir en la **necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**, són: una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient.

Mobilitat equitativa: S'aposta per un model de mobilitat que promogui la cohesió social i garanteixi el dret a la mobilitat al conjunt de la ciutadania.

- Millorar l'accessibilitat de persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius.
- Garantir la cobertura territorial i horària del transport públic.
- Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat.

Mobilitat sostenible i saludable: Un model que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i els usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos.

- Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Aconseguir un transport públic de qualitat i integrat.
- Reduir la contaminació atmosfèrica: reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle.
- Disminuir la dependència de fonts d'energia no renovables.

Mobilitat segura: Un model que redueixi l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

- Reduir el nombre d'accidents.
- Disminuir la velocitat de circulació.
- Protegir a vianants i ciclistes.
- Controlar el compliment de les sancions.

Mobilitat eficient: Un model que ordeni eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen amb vista a reduir la congestió i cerqui l'equilibri entre els diferents modes de mobilitat.

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.
- Augmentar el nombre de vehicles estacionats fora de calçada.
- Reduir el temps de desplaçament i la congestió
- Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat.
- Augmentar l'ocupació dels vehicles de transport.

2.2. OBJECTIUS PDM CAMP DE TARRAGONA

En primer lloc, el pdM del Camp de Tarragona assumeix com a pròpies les estratègies de les DNM pel que fa a:

- Configurar un sistema de transport més vinculat al concepte cost-eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.
- Augmentar la integració social ja que aporta una accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans.
- Millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Aportar més seguretat en els desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat sostenible.

Segons aquests principis, s'ha definit una estratègia d'aplicació de les DNM que té com a objectiu genèric "més accessibilitat, menys impactes" i que queda definida amb els tres criteris següents:

1. Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que es minimitzi la distància dels desplaçaments
2. Traspasar desplaçaments als mitjans més adients en cada àmbit
3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.

Aquests tres criteris són els objectius operatius per a l'elaboració del pla i el pla d'actuacions que en resulta.

En segon lloc estableix un seguit d'objectius ambientals del pdM:

| Objectiu | Indicador | Unitat | Escenari Base | | Objectiu PdM 2015 | Escenari Tendencial 2015 |
|--|--|--------------------------------------|---------------|---------|-------------------|--------------------------|
| | | | any ref. | Valor | | |
| 1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat | Utilització del transport privat | % | 2009 | 59,84% | 55,27% | 64,00% |
| 2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli | Consum carburants automoció per habitant | kep/hab anuals | 2006 | 637 | 522 | 712 |
| 3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli | Biodiesel venut | Tones | n.d | n.d | 9.000 | n.d. |
| 4. Reduir les emissions de GEH | Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle | Tones | 2006 | 954.507 | 905.770 | 1.232.489 |
| 5. Reduir els contaminants de l'aire (PM10) | Emissions PM10 | Tones anuals | 2006 | 637 | 577 | 775 |
| 6 Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació | Emissions soroll | % estacions soroll > 65 LAR en dB(A) | 2006 | 16,67% | 11,23% | 23,00% |
| 7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge | Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport | ha. | 2007 | 92.290 | 92.290 | 92.290 |
| 8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada | Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície | % vehicles adaptats | 2006 | 38,15% | 71,90% | 45,02% |
| 9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus | Generació de residus associats al transport | vehicles fora d'ús / any | 2006 | 19.355 | 28.755 | 28.755 |
| 10.Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat | Accidents amb víctimes per veh-km | accidents/milió veh-km/any | 2007 | 25,72 | 21,86 | 24,18 |

2.3. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Salou vinculades a la mobilitat, participació ciutadana i treball tècnic, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
6. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
7. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
8. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
9. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics, així com els seus objectius ambientals. Aquests objectius pròpiament ambientals, i que per tant es considera que han de ser el cos del procés d'avaluació ambiental, s'exposen més endavant en el document i es valora el seu grau d'assoliment en relació a l'establert al pdM.

3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS

El PMU de Salou guarda relació amb altres plans, tant per l'àmbit territorial de la planificació, com pels sectors de la planificació. Entre aquests plans cal destacar:

MOBILITAT

Les **Directrius nacionals de mobilitat**. Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de Mobilitat Urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

Aquesta estratègia es desplega en tres objectius principals:

- Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menor distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques: Reduir passatger - quilòmetres i vehicle - quilòmetres.
- Traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals més petits: Traspasar passatger- quilòmetres i vehicle – quilòmetres entre modes de transport.
- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris: Reduir el impacte de cada passatger - quilòmetres i vehicle – quilòmetres realitzat.

Les DNM estan en procés de revisió per part del Departament de Territori i Sostenibilitat (DNM horitzó 2026) per tal d'adaptar-les als nous reptes socials, ambientals i tecnològics.

El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de El Camp de Tarragona**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.

Per l'àrea del Tarragonès, el Pla territorial aposta perquè els municipis que conformen la conurbació central del Camp de Tarragona s'estenguin en determinades àrees preferents, s'interconnectin ferroviàriament, desviïn els trànsits de pas i converteixin les carreteres en vies suburbanes.

El Pla assenyala una estratègia de creixement potenciat per a quatre assentaments i per raons diverses:

- Pel que fa a Tarragona, s'insta el planejament urbanístic a fer una aposta contundent i decidida d'extensió i intensificació urbana en els àmbits d'extensió preferents que s'assenyalen.
- **En relació a Salou** (i Perafort) poden, perfectament, **materialitzar l'estratègia de creixement potenciat sobre el seu planejament actual**, que és recent i globalment adequat o, en tot cas, suficient per acollir les necessitats previstes.
- Finalment, Torredembarra està cridada a exercir una certa capitalitat en el continu urbà costaner situat al nord de la capital, té bones comunicacions ferroviàries i terrenys aptes per a desenvolupar un eixample urbà ambiciós.

Pel que fa a les noves infraestructures viàries previstes, la comarca es dota de dos corredors viaris potentíssims mitjançant la nova A-7, pel corredor mediterrani, i la nova A-27, cap al nord.

El Pla assenyala un nou arc viari entre Reus, Sant Salvador i l'estació de tren del Camp de Tarragona, a la Secuita-Perafort però el condiciona a una avaluació més detallada en el marc del pla director urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona en curs. La decisió final s'haurà de prendre en funció del rol que realment es prevegi que acabi jugant l'estació de l'AVE de la Secuita-Perafort i de la magnitud dels creixements urbanístics que finalment prevegi el propi PDU a l'entorn de Perafort.

L'esquema ferroviari que defineix el Pla suposa un salt ambiciós en una de les principals assignatures pendents del Camp de Tarragona. El nou esquema permet, en primer lloc, el pas dels trens regionals d'altres prestacions per l'interior de Tarragona i la resta de la conurbació central mitjançant la interconnexió del corredor de l'AVE i la línia convencional de la costa a l'altura de l'Arboç o, encara millor, a l'altura de Tamarit.

En segon lloc promou l'optimització de la xarxa actual per a trens i trentramvies amb l'obertura de noves estacions estratègiques i el pas del tren pel cor de la ciutat.

En tercer lloc, garanteix un corredor ferroviari entre Tarragona i Reus al llarg de l'eix de la T-11 que s'assenyala com a "corredor ferroviari en estudi. El seu traçat definitiu i les possibles fases d'execució hauran de ser analitzats i definits en l'estudi informatiu del tramvia del Camp de Tarragona o Tram Camp, atès que aquest corredor es considera prioritari, i haurà de relligar ambdues ciutats, els barris de ponent de Tarragona, la zona d'activitat econòmica de les Gavarres i del CIM, les futures àrees de creixement, l'estació central, la terminal de l'aeroport i les futures àrees de creixement de l'est de Reus i Bellisens.

Finalment, el Pla endreça el sistema de transport de mercaderies donant una sortida segregada al port i la petroquímica més allunyada de les zones residencials i garantint un corredor mediterrani per a mercaderies d'ample UIC.

Pel que fa als espais oberts, el Pla garanteix la protecció especial de les ribes del Francolí, la corona verda i forestal de Tarragona i els territoris del Gaià. Complementàriament, el Pla protegeix fortament els camps del Francolí (paisatge de l'avellaner), els territoris del garrofer (al nord de Torredembarra) i la gran agrícola al nord de la Secuita. Per acabar, convé destacar la protecció que realitza del corredor d'infraestructures central, entre Vila-seca i Reus.

Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.

Les directrius que directament emmarquen el PITC són:

- El transport públic ha de créixer en els primers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% passant de 543 vehicles el 2004 a 430 el 2012.
- Les víctimes mortals d'accidents de trànsit han de baixar de 571 a 360 el 2012, fet que representa un 37%. Els accidents amb víctimes ho faran un 15%.
- Hi haurà un augment del 10% en la velocitat comercial dels autobusos urbans i del 15% en la dels autobusos interurbans, com a element indispensable per assolir un increment del 12% dels viatges intramunicipals en transport públic.
- Cal aconseguir l'augment d'un 10% en l'ocupació per persones dels vehicles privats respecte a les 1,18 del 2004.
- A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada habitant, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendir un 10%, fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.

- Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 Km.

Per la xarxa viària i ferroviària amb influència al municipi, es preveu:

Trens tramvia: Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMCAMP) Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. Atesa la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 200 M€. L'administració competent és el Consorci del Transport del Camp de Tarragona.

Xarxa transeuropea: Corredor mediterrani Eix 1: AP-7. Ampliació 3r carril entre Cambrils i el Vendrell

Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona, aprovat inicialment al març de 2010, presentava una proposta de planificació de la mobilitat en el seu àmbit territorial en el període 2009-2015 que té per objectiu augmentar les quotes de transport públic i no motoritzat modificant la tendència actual d'augment de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments en relació als altres modes de transport més sostenibles. No existeix un nou document actualitzat.

Per l'àrea d'influència del Pla, contempla:

- **Eix d'actuació 1: serveis de tren i plataformes segregades del transport públic (PSTP)**
Aquest eix consisteix en la implantació de nous serveis de tren (rodalies i regionals) per explotar el traspàs de les línies de llarg recorregut a la nova infraestructura (AVE, Corredor Mediterrani). També inclou una actuació de millora d'infraestructura per a la implantació de serveis de tramvia o metro lleuger coherent amb un disseny de xarxa que ha de connectar les poblacions principals amb la nova estació Central i els pols singulars del territori. El PTVC ha presentat resultats que mostren que algunes de les línies de rodalies del Camp de Tarragona són les més rentables de tots els territoris on es volen implantar nous serveis de tren local. Per mantenir la flexibilitat a l'hora de gestionar la implantació de les 4 línies de rodalies previstes, cada línia s'ha definit com una actuació de pdM.
- **Eix d'actuació 2: transport col·lectiu de superfície.** Es proposen 10 actuacions per integrar i millorar l'oferta de transport col·lectiu de superfície. Les dues actuacions del Sistema Tarifari Integrat defineixen el cicle de vida del pdM, amb la integració dels serveis d'autobusos com actuació estrella del primer any i la integració amb les línies de tren al final, una vegada s'implantin els nous serveis (EA1).
Les altres actuacions contempnen:
 - Millor informació a l'usuari (3 actuacions)
 - Augmentar l'ocupació dels vehicles
 - Millores del servei de transport públic (4 actuacions)
- **Eix d'actuació 3: planificació de la mobilitat.** Aquest eix consisteix en la implantació de 8 actuacions:
 - Coordinació dels PMU
 - Gestió dels EAMG
 - Coordinació dels plans específics dels llocs singulars i dels llocs generadors de mobilitat
 - Serveis a les àrees residencials estratègiques.
 - Intercanviadors (3 actuacions)

La Taula següent es presentaven dades de la població de les sis capitals de comarca i d'altres cinc municipis que es proposa que siguin inclosos en el **procés de redacció de plans de mobilitat urbana (PMU), entre ells, Salou**. Tres dels quatre conjunts urbans tenen poblacions superiors a 50.000 habitants (el criteri principal de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat per imposar la redacció d'un PMU). **La coordinació dels PMU és important per actuar sobre l'accessibilitat als centres de treball, per construir carrils bus (actualment no n'hi ha cap al territori i el pronòstic**

de l'escenari tendencial no assolix l'objectiu sobre velocitat comercial dels busos) i per impulsar l'oferta per desplaçar-se amb bicicleta.

| PMU | Capitals | Altres pols de 1r ordre | Altres municipis | Habitants | Àrea | Densitat hab/km2 | Habitants | Àrea | Densitat hab/km2 |
|-----|------------------------------|-------------------------|------------------|----------------|--------------|------------------|---------------|---------------|------------------|
| 1 | Tarragona | | | 131.158 | 65,21 | 2.011,3 | | | |
| 2 | Reus | | | 101.767 | 52,82 | 1.926,7 | | | |
| 3 | El Vendrell | | | 31.953 | 36,8 | 868,3 | 52.474 | 57,18 | 917,7 |
| | | Calafell | | 20.521 | 20,38 | 1.006,9 | | | |
| 4 | | Cambrils | | 27.848 | 35,21 | 790,9 | 67.315 | 71,98 | 935,2 |
| | | Salou | | 22.162 | 15,13 | 1.464,8 | | | |
| | | Vila-Seca | | 17.305 | 21,64 | 799,7 | | | |
| 5 | Valls Montblanc Falset | | | 23.315 | 55,28 | 421,8 | 33.452 | 194,03 | 172,4 |
| | | | | 6.767 | 91,07 | 74,3 | | | |
| | | | | 2.717 | 31,62 | 85,9 | | | |
| | | Marçà | | 653 | 16,06 | 40,7 | | | |

TAULA 5.1: Població de les 6 capitals de comarca i altres municipis proposats per incloure en el procés de redacció dels PMU. Font: IDESCAT, 2006.

- **Eix d'actuació 4: promoció del transport sostenible de mercaderies. Les 6 actuacions d'aquest eix cobreixen tots els modes:**
 - Carretera (Pla d'aparcaments de camions i distribució urbana de mercaderies)
 - Ferroviari (el seguiment i lobby de les actuacions per construir una xarxa ferroviària de mercaderies incloent actuacions d'infraestructures com ara Reus-Roda de Barà previstes al PITC)
 - Marítim (augment de línies i serveis de curta distància) L'actuació DUM es basa en el diàleg entre municipis i les noves concentracions d'operadors que explotaran els nous centres logístics (CIM El Camp i ZAL). Finalment, el pes de l'activitat logística al Camp de Tarragona n'exigeix l'anàlisi i l'estudi per a millorar-ne la gestió.
- **Eix d'actuació 5: promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta Aquest eix consisteix en la implantació de 4 actuacions:**
 - Xarxa ciclista
 - Fomentar bones pràctiques d'anar a peu
 - Accés no motoritzat als llocs de primer ordre
 - Promoció coordinadora per promoure bicicletes públiques Es proposa construir una xarxa ciclista d'uns 125 km de carril bici (tot l'eix costaner, el més poblat i planer i alguns trams interiors que donen accés a estacions de tren o centres de treball) amb la participació de més de 25 municipis (via els consells comarcals). Es reforça i s'integra amb l'actuació 3.8 Intercanviadors tren-bici i l'actuació 5.4 Bicis públiques (4 implantacions, de 200 bicis cadascuna).
- **Eix d'actuació 6: millores de la xarxa viària i la seva gestió.** Per una banda aquest eix comprèn les actuacions de millora d'infraestructures viàries (l'A-27 i la T-11 són actuacions programades pel PITC per a l'horitzó 2009-2015 i el Raval del Mar, un nou accés a la zona sud del Port de Tarragona). Per altra banda, es proposa millorar la gestió del trànsit per poder actuar de forma dinàmica i per implantar plans de control que no es poden dur a terme amb el nivell d'equipaments de control actual.
- **Eix d'actuació 7: integració de polítiques socials i accions de coordinació.** Les actuacions d'aquest eix són de coordinació i estan adreçades a reduir altres impactes o bé són actuacions per potenciar el propi instrument pdM. Es preveuen 7 actuacions:
 - Reducció del soroll del trànsit
 - Reducció d'accidents de trànsit

- Promoció de l'ús del biocombustible
- Accés de PMR al transport col·lectiu
- Establiment d'un Observatori de la mobilitat
- Desenvolupament de les funcions legals de l'ATM
- Actualització del pdM.

| codi DNM | Mesura | Unitat | Escenari Base | | Escenari Tendencial 2015 |
|-----------------------------------|--|--------------------------------------|---------------|---------|--------------------------|
| | | | any ref. | Valor | |
| | Habitants | persones | 2006 | 553.000 | 639.000 |
| Ciutadans / clients | | | | | |
| 1 | Motorització | nº turisme/1000 hab | 2006 | 473 | 570 |
| 2 | Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície | % vehicles adaptats | 2006 | 38,15% | 45,02% |
| 3 | Adaptació a PMR de les estacions de transport públic de superfície | % estacions adaptades | 2008 | 10,71% | 21,88% |
| 4 | Velocitat comercial autobus urbà | Km/hora | 2008 | 17,80 | 17,43 |
| 5 | Velocitat comercial de l'autobus interurbà | Km/hora | 2008 | 30,64 | 30,01 |
| 6 | % de la població amb integració tarifària | % | 2008 | 100% | 100% |
| Impactes | | | | | |
| 7 | Consum carburants automoció per habitant | kep/hab anuals | 2006 | 637 | 712 |
| 8 | Proporció en camió del volum de mercaderies | % | 2007 | 58,02% | 59,19% |
| 9 | Víctimes mortals | num (morts a 24h.) | 2007 | 58 | 55 |
| 10 | Accidents amb víctimes per veh-km | accidents/milió veh-km/any | 2007 | 25,72 | 24,18 |
| 11 | Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle | Tones | 2006 | 954.507 | 1.232.489 |
| 12 | Emissions soroll | % estacions soroll > 65 LAR en dB(A) | 2006 | 16,67% | 23,00% |
| 13 | Emissions atmosfèriques del transport NOx | Tones anuals | 2006 | 3.512 | 3.340 |
| 13b | Emissions PM10 | Tones anuals | 2006 | 637 | 775 |
| 14 | Superació dels nivells de qualitat de l'aire (llindar d'alerta) | cops / any | 2004 | 0 | 0 |
| 15 | Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport | ha. | 2007 | 92.290 | 92.290 |
| 16 | Ocupació del territori per a infraestructures de transport | km ² /any | 2007 | 2,04 | 2,04 |
| 17 | Generació de residus associats al transport | vehicles fora d'ús / any | 2006 | 19.355 | 28.755 |
| Infraestructures i serveis | | | | | |
| 18 | Ocupació de la xarxa viària interurbana | veh-km per dia/km de carril | 2006 | 2.920 | 4.035 |
| 19 | intensitat de vehicles pesants a les carreteres | veh-km per dia/km de carril | 2006 | 447 | 711 |
| 20 | Quilòmetres de xarxa ferroviària / 1000 habitants | km/ 1000 hab | 2008 | 0,51 | 0,49 |
| 21 | Oferta transport públic per carretera | veh-km per habitant | 2005 | 11,62 | 12,71 |
| 22 | Xarxa ciclista | km/1000 habitants | 2008 | 0,10 | 0,14 |
| 23 | % persones sense connexió amb capital de comarca | % | 2008 | 0,11% | 0,08% |
| 24 | Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies | nombre de places / 1000 habitants | 2008 | 0,0015 | 0,0016 |
| 25 | Serveis de short sea shipping | serveis | 2007 | 3 | 4 |
| 26 | Volos intercontinentals directes | volos / any | 2008 | 0 | 0 |
| Processos | | | | | |
| 27 | Distància de recorregut desplaçaments quotidians intermunicipals | km | 2006 | 11,02 | 11,17 |
| 28 | Nivell d'autocontenció en els desplaçaments quotidians | % viatges quotidians | 2006 | 72,50% | 69,00% |
| 29 | Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta | % | 2006 | 58,80% | 43,70% |
| 30 | Quota transport públic intramunicipal | % | 2006 | 4,30% | 3,70% |
| 31 | Quota transport públic intermunicipal | % | 2006 | 10,79% | 8,85% |
| INDICADORS GLOBAIS | | | | | |
| s/n | IG1: Cost mitjà del desplaçament en mobilitat quotidiana | € | 2006 | 7,30 | 8,48 |
| s/n | IG2: % de persones amb transport públic adaptat disponible | % | 2006 | 37,97% | 44,98% |
| s/n | IG3: Temps mitjà dels desplaçaments en mobilitat quotidiana intramunicipal | minuts | 2006 | 11,37 | 9,48 |
| 29 | IG4: Quota transport intramunicipal a peu i en bicicleta | % | 2006 | 58,80% | 43,70% |
| 9 | IG5: Víctimes mortals | num | 2007 | 58 | 55 |
| 11 | IG6: Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle | Tones | 2008 | 954.507 | 1.232.489 |

TAULA 4.2: Evolució dels indicadors: escenari tendencial 2015

Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC), actualment en informació pública.

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya és el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

Definirà les directrius i les accions que articulen la política de transport públic col·lectiu fins a l'any 2020, abastant el conjunt de serveis públics de transport col·lectiu interurbà de Catalunya, particularment els serveis ferroviaris de rodalies i regionals, el de viatgers per carretera i els serveis a la demanda. El pla incorporarà línies d'actuació específiques per tal de millorar la gestió i coordinació dels diferents modes de transport públic del país.

Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, que té com a objectiu central situar Catalunya en el nivell d'altres països europeus amb menys nombre de morts per milió d'habitants, amb una reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010.

Pla de seguretat viària 2017-2019. Fixa els objectius a mitjà i llarg termini per a la mobilitat segura, d'acord amb el nou mandat europeu. El Pla concreta un centenar llarg d'accions específiques per tal de retallar la mortalitat el 45% respecte del 2010.

Llibre Blanc de la Distribució Urbana de Mercaderia, manual encarregat per l'ATM i dirigit a tècnics, gestors i planificadors involucrats en la distribució urbana de mercaderies que vol oferir solucions potencials per tal de mitigar els efectes dels vehicles de mercaderies en les ciutats i ajudar a dissenyar i planificar millors solucions per a una DUM més eficient i sostenible.

Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Salou:

El planejament de les xarxes de mobilitat dels municipis veïns pot afectar, també, el planejament de la mobilitat de Salou. En aquest sentit, el PMU de Salou contempla els Plans de Mobilitat Urbana de Cambrils i Tarragona.

El municipi de Vila-seca no disposa de Pla de Mobilitat Urbana, i en aquest cas serà el Planejament urbanístic municipal el que determinarà les futures xarxes de mobilitat.

Entre els dos termes municipals, l'existència del Centre Recreatiu Turístic (CRT) ocasiona grans fluxos de mobilitat. Pel que fa al CRT cal tenir en compte que aquesta instal·lació va ser objecte d'un pla director, **el Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou**, que incorpora un estudi de mobilitat generada que s'ha tingut en compte el PMU de Salou.

Segons el PDU, s'estima que el sostre consolidat del CRT generaria 18.610 desplaçaments diaris, el planejament vigent en generarà 183.066 desplaçaments diaris i el conjunt de la proposta futura en generarà 300.703.

Segons aquestes dades es produiran els següents desplaçaments de connexió en hora punta 13.593 en vehicle privat, 6.682 en autocar, 2.191 en autobús, 1.128 en tren, 1.793 en modes no motoritzats i 125 en camió, i interns en hora punta 1.000 en vehicle privat, 720 en bus, 1.783 en autocar i 2.551 en modes no motoritzats

Les mesures que estan previstes en aquest document per fomentar una mobilitat sostenible:

Mesures per al conjunt de xarxes de mobilitat

- Els vials han de complir i compleixen els requisits mínims establerts per l'article 4 del Decret 344/2006 i per l'Ordre VIV/561/2010 pel que fa a criteris de disseny i pendent màxims.
- L'actual carretera C-31, en el tram del CRT, es pacifica convertint-se en una gran avinguda amb voreres àmplies, creuaments a nivell amb semàfors i passos de vianants. També tindrà un espai reservat per a la bicicleta.
- Creació d'una web de la mobilitat.
- Creació de la figura del gestor de la mobilitat.

Vehicle privat

- Es proposen velocitats reduïdes pels interns del sector: pels vials de plataforma única i els vials interns privats on convisquin els vehicles motoritzats amb la bicicleta i els vianants serà de 20 km/h, mentre que si disposen d'una vorera o un altre tipus de zona de pas segregat per als vianants es recomana que es limiti la velocitat màxima dels vehicles a 30 km/h.
- Fomentar i organitzar l'ús del cotxe compartit pels treballadors del CRT.
- Implantació de vehicles elèctrics i punts de recàrrega per a aquests.
- Sistemes de control i informació del trànsit



PROPOSTA D'ACTUACIONS SOBRE LA XARXA VIÀRIA.

Aparcaments:

- Es proposa que els vials d'accés i interns al CTI no tinguin reserva d'aparcament en calçada.
- Controlar la indisciplina d'aparcament al viari públic i millorar la seguretat a l'entorn del CRT.

Transport públic:

- La pròpia importància del desenvolupament del CRT hauria de condicionar el desenvolupament de la infraestructura i dels serveis en el sentit de que el ferrocarril (en versió convencional, tren-tramvia o ambdues simultàniament) faci una aportació significativa a la mobilitat del CRT.
- Es preveu una xarxa d'autobusos d'altres prestacions; caldrà que ofereixi als usuaris uns serveis que complexin els següents requisits:
- Connexió amb els principals nuclis i les infraestructures de transport fixes del Camp de Tarragona. - Elevada freqüència de pas.
- Capacitat dels vehicles adequada a la demanda.
- Sistema d'informació a l'usuari mitjançant aplicacions i teleindicadors a les parades.
- Es preveuen 292 serveis interurbans i 96 urbans diaris. Segons els càlculs del dèficit del transport públic calculat segons el Decret de al Llei de la Mobilitat es preveu una contribució en el finançament del transport públic de 9,41 M€.
- Carrils bus la nova vialitat específica d'accés al nou nucli de casinos, hotels i centres comercials
- Itineraris d'accés a les parades i estacions accessibles per als vianant i les bicicletes.

- Condicions de comoditat òptimes, es recomana no superar l'ocupació màxima de 2,75 viatgers/m² en hora punta
- Actualització de les parades perquè aquestes compleixin amb les següents indicacions: o Accessibilitat per a PMR o Proximitat als centres generadors de mobilitat (menys de 200 metres de les entrades).
- Informació clara: millora de la presentació i continguts de la web dels operadors de transport i dels fullets d'informació, a les parades i als vehicles.
 - Nom de la parada
 - Una imatge de la xarxa
 - Codi i destinació de les línies que donen servei a la parada o Horaris actualitzats amb períodes de validesa
 - Horaris dels autobusos coordinats amb els torns de treball
 - Esquema de l'itinerari de la línia
 - Informació general: logotip de l'empresa, telèfon d'informació, web i principals tarifes
- Millorar la parada de bus ubicada a l'estació de ferrocarril de Port Aventura, mitjançant la col·locació d'una vorera ampla i una marquesina.
- Incentivar l'ús del transport públic pels visitants regulars de Port Aventura mitjançant un estudi específic per investigar els mecanismes que ho permeti.
- Díptics informatius o guia de la mobilitat al CRT enfocada als treballadors.
- Díptics informatius o guia de la mobilitat al CRT enfocada als visitants.

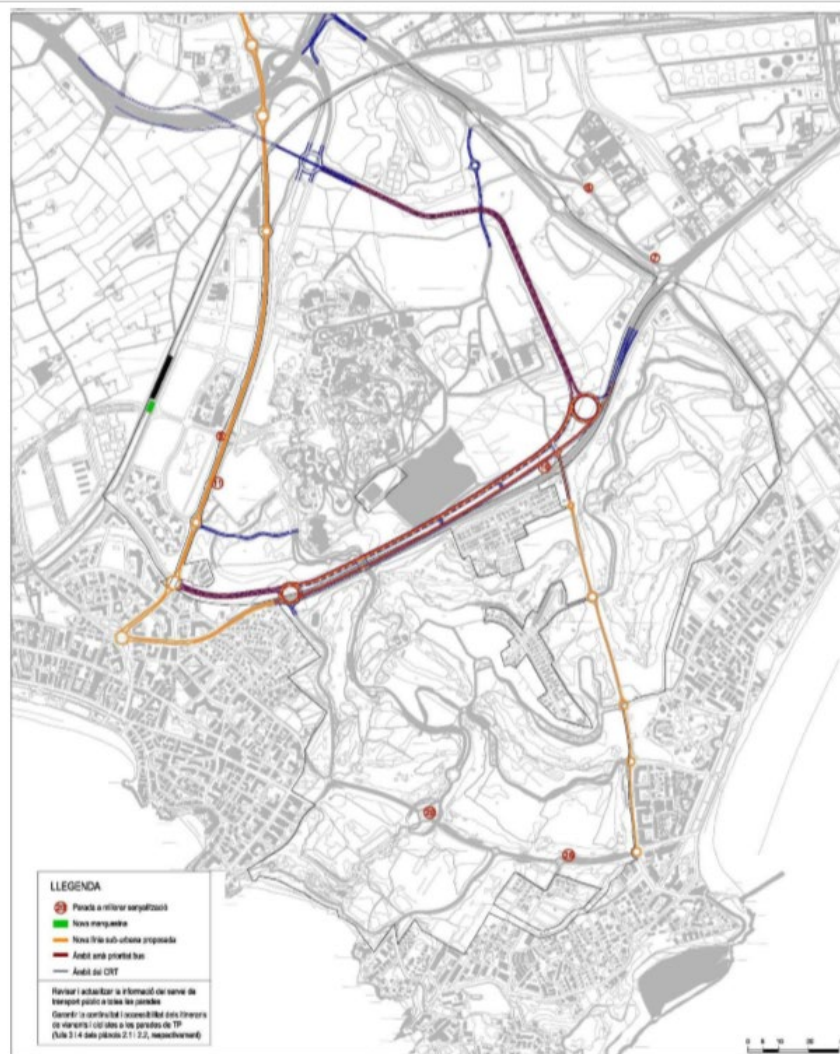


Figura 83. Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic.

Vianants

Es proposa una xarxa d'itineraris principals per a vianants que compleixi els tots els criteris i condicions mínims establerts per la llei en qüestions d'accessibilitat (amplada mínima de les voreres, passos de vianants adaptats, etc.), seguretat (velocitats màximes dels vehicles, il·luminació, interseccions, etc.), funcionalitat (accés als equipaments i centres generadors de viatges, espais lliures i parades de transport públic) i comoditat. Aquesta xarxa d'itineraris de vianants tindrà lloc en tots els vials del CRT i els vials que connecten amb els municipis i implantacions de l'entorn.

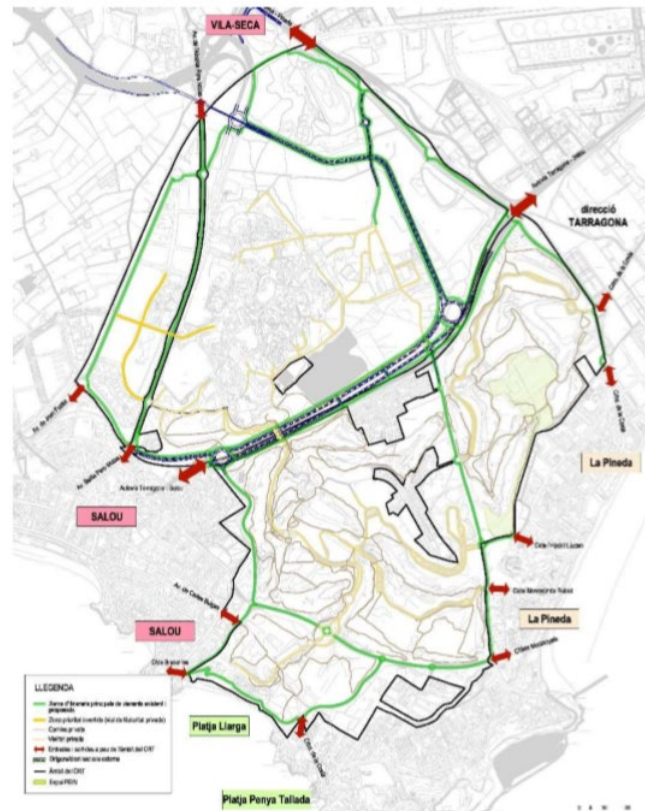
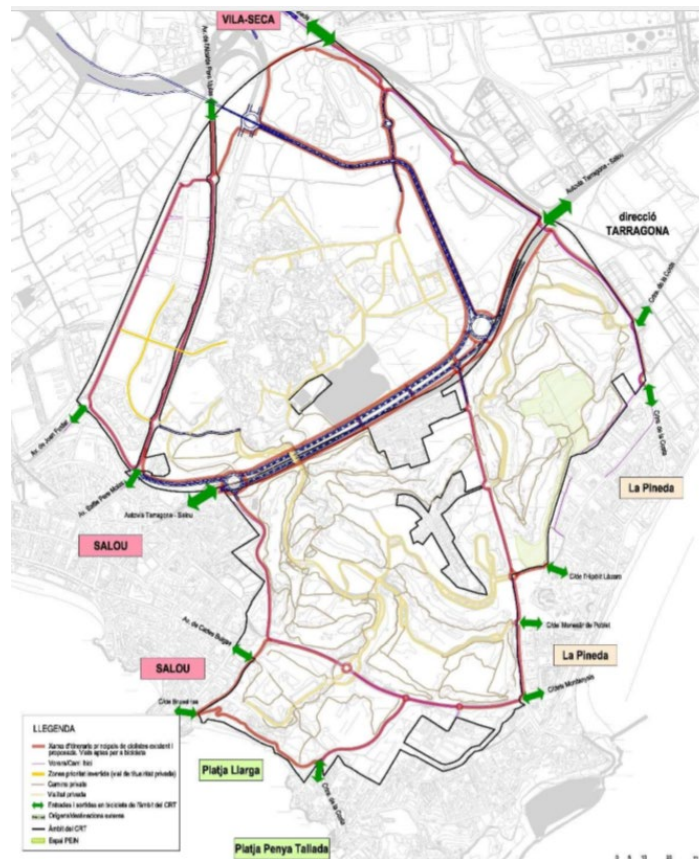


Figura 85. Proposta de la xarxa de vianants. Font: elaboració pròpia

Bicicletes

Es proposa una xarxa de bicicletes que compleixi els termes exigibles de seguretat i accessibilitat d'acord al que estableix el "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya" i les "Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya" en qüestions d'accessibilitat (amplades mínimes, tipologia de via), seguretat (velocitats màximes dels vehicles, il·luminació, interseccions etc.), funcionalitat (accés als equipaments i centres generadors de viatges, espais lliures i parades de transport públic), intermodalitat (estacions i parades d'autobús i tren) i comoditat.. Aquesta xarxa de bicicletes tindrà lloc en tots els vials del CRT i els vials que connecten amb els municipis i implantacions de l'entorn.

Cal pensar en un sistema innovador i funcional: aparcaments en via pública i aparcaments fora de la via pública (estacions, dins d'edificacions, etc.), sistemes de bicicleta compartida, sistema de lloguer de bicicletes, bicicletes elèctriques, bicicletes nominals de les empreses, entre d'altres.



El **Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils** preveu dins del seu Pla d'Acció:

- La creació d'una xarxa de tram-tren, anomenada TramCamp, que unirà Cambrils amb Salou, Port Aventura, Vila-seca, Tarragona, l'estació central, l'aeroport de Reus i el nucli urbà de Reus. Servirà zones amb un alt potencial de passatgers. Per això la integració a les xarxes de ferrocarril de rodalies i regionals és molt important. A Cambrils, el traçat serà el mateix que el de l'actual línia de ferrocarril fins a l'estació Renfe i pujarà fins a la futura estació projectada a l'àrea nord del municipi.

- Realitzar un procés de pacificació de l'eix de l'Avinguda Diputació incentivant l'ús prioritari del transport públic i dificultant la circulació del vehicle privat que optarà per desviar-se cap al Camí de Cavet. Actualment és un eix viari força utilitzat pels desplaçaments en direcció a Salou o cap al centre de Cambrils. En ser un eix viari d'un sol carril per sentit, es congestiona fàcilment i més tenint en compte que forma part del traçat de nombroses línies de transport públic per carretera. A més, la situació s'agreuja significativament durant el període estiuenc.

- prestar especial atenció a la connectivitat de la xarxa Cambrilenca amb els municipis veïns. A l'estiu del 2010 Salou va connectar la seva pròpia xarxa amb Cambrils a través de la construcció d'un carril bicicleta passeig Miramar.

El **Pla de Mobilitat Urbana de Tarragona** detecta que el 38% dels desplaçaments diaris (230.980) en dia feiner dels residents a Tarragona són de connexió amb altres municipis. Les principals destinacions són Reus, **Salou**, Vila-Seca i Cambrils, que representen un 50% dels desplaçaments de connexió.

Els desplaçaments en transport públic són en el millor dels casos del 15,5% per a la connexió amb Salou i del 7,5% en el pitjor dels casos per a la connexió amb Constantí.

El major flux en vehicle privat es produeix amb la ciutat de Salou amb uns 33.000 desplaçaments diaris que es canalitzen en la seva immensa majoria per la T-11, per accedir a Tarragona per Joan Miró i Rambla del President Francesc Macià o bé mitjançant l'A-7 per accedir a Tarragona per

l'avinguda del Principat d'Andorra (per on també hi accedeixen els veïns de Sant Salvador i Sant Pere i Sant Pau que hi arriben per la N-240).

Dins del seu Pla d'Acció inclou:

- El pdM del Camp de Tarragona (aprovat inicialment) estableix, en base a les directrius del Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC), la creació d'un sistema de rodalies del Camp de Tarragona, en base a 4 línies, entre elles l'L4: Torredembarra–Tarragona-Salou-Cambrils.

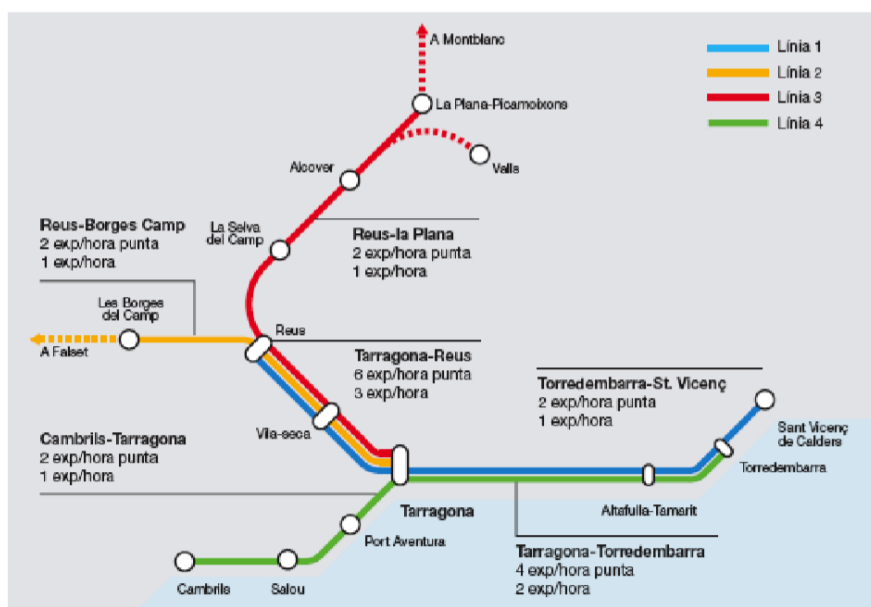


Figura 3.6.1: Xarxa de Rodalies del Camp de Tarragona. Font PTVC, 2009

L'L4 resta condicionada a l'alliberament de la via de la costa quan els serveis de llarga distància circulin pel nou trajecte de l'AVE i a la connexió amb els serveis de rodalies de Barcelona quan aquests arribin fins a Sant Vicenç de Calders

- El **Tramcamp**, que vertebrava i facilita la mobilitat intramunicipal i intermunicipal de curta i mitja distància mitjançant les seves nombroses parades. El seu objectiu és donar cobertura a les principals concentracions de població actuals i als creixements urbanístics del futur, facilitant-ne una connexió en transport públic que depèn bàsicament del transport urbà i interurbà en l'actualitat. Al mateix temps, ha de donar resposta a les necessitats de transport que es plantegen en la mobilitat turística durant els mesos d'estiu en les poblacions costaneres. Les 30 estacions previstes donaran servei als municipis de Tarragona (4 estacions), Reus, Cambrils, **Salou**, Vila-seca i la Canonja.

- El PTVC té previst iniciar l'elaboració d'estudis d'implementació de **carrils bus-VAO** en els principals accessos de les ciutats, amb l'objectiu que tinguin continuïtat dins dels municipis i donar preferència als vehicles d'ús públic i d'emergències.

Segons el pdM (aprovat inicialment), en la consideració de que la problemàtica es concentra en els accessos de Tarragona, Reus, Cambrils i **Salou** (temporada estival) i el Vendrell, caldria aprofundir en els anàlisis necessaris per a crear carrils BUS-VAO en les entrades principals d'aquestes ciutats.

A nivell municipal, es destaca:

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), 2002.
- Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2008.
- Actualització del Pla Local de seguretat viària de Salou. Servei Català de Trànsit i INTRA SL, 2016.
- Salou Agenda 21, 2008

- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla parcial Sector 04 Salou, Empris Nord, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Projecte d'ordenació del mercat de Salou, 2017.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic càmping ressort Sangulí, 2015.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Pla especial urbanístic d'actuació específica d'interès públic de caràcter esportiu, 2011.
- Estudi d'afectació a la mobilitat de les actuacions de millora del port de Salou, 2009.
- Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, 2016.
- Pla Estratègic de l'activitat turística Salou, 2018.
- Pla d'acció per a l'energia sostenible i el clima de Salou (PAESC 2030)

EN MATÈRIA DE CANVI CLIMÀTIC

a. Internacional

25^a Conferència de les Parts (COP25) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCCC) Madrid-Xile.

b. Europeu

Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Paquet legislatiu energia i clima; conté mesures per lluitar contra el canvi climàtic i promoure les energies renovables. Entre elles, estableix els esforços que haurà de fer cada estat membre per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en sectors com el transport, agricultura o residus.

COM (2021) 82 final Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic

COM (2019) 640 final: The European Green Deal

COM (2020) 789 Sustainable and Smart Mobility Strategy

c. Estatal

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2030

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

d. Català

Treballs preliminars de redacció de nova Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2021-2030

La Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic

Acord de Govern per qual es declara l'emergència climàtica (maig 2019)

Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables

Es destaca,

3.1. LLEI 16/2017, DE L'1 D'AGOST, DEL CANVI CLIMÀTIC

Al Capítol III. Polítiques sectorials, al seu article 13 estableix la Reducció de la vulnerabilitat al canvi climàtic i reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle:

1. S'han d'integrar en la planificació, l'execució i el control de les polítiques sectorials del Govern les mesures adequades per a reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic d'acord amb el que estableix aquest capítol.

3. A més del que estableix l'apartat 1, *s'han d'integrar també, en els sectors susceptibles de generar emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, mesures per a reduir aquestes emissions.*

I l'article 24 és el relatiu a **Transports i mobilitat**:

1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i concretament han d'anar encaminades a:

a) La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per a optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.

b) L'impuls del millorament en l'eficiència energètica del parc de vehicles i de la diversificació energètica mitjançant incentius econòmics i administratius tant als productors com als consumidors, evitant de transvasar les emissions cap a altres contaminants amb impactes locals.

c) La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, potenciant els modes amb una menor intensitat en l'ús de combustibles fòssils.

d) El foment de la gratuïtat de les zones d'aparcament per als vehicles que utilitzen energies renovables fins que aquests no siguin el 80% del total del parc mòbil.

2. S'ha de garantir que les infraestructures elèctriques tinguin suficient capacitat per a atendre la demanda addicional d'electricitat que comportarà la transició cap al vehicle elèctric i que s'adeqüin a la mobilitat elèctrica i a l'electrificació del transport. El departament competent en matèria d'energia ha d'incorporar com a objectius al pla de desplegament de la infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric a Catalunya que el 100% de la flota pública de la Generalitat sigui elèctrica el 2030 i que el 30% de renovació del parc de vehicles sigui elèctric el 2025.

3. El Govern ha de promoure les mesures necessàries en el sector de l'automoció perquè els vehicles motoritzats nous no siguin de combustió interna fòssil a partir del 2030 i perquè el sector de l'automoció passi d'un model exclusiu de cavalls fiscals a un d'emissions contaminants.

4. S'ha de reduir en un 50% la dependència dels combustibles fòssils, especialment dels derivats del petroli en l'àmbit del transport rodat i dels ports de mercaderies i esportius en l'horitzó de l'any 2040.

L'article 34. Planificació general, compensació territorial, simplificació i racionalització administratives finançament dels projectes també preveu que:

3. En els procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes que es desenvolupin a Catalunya, s'han de **valorar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle** que llur execució i gestió puguin produir, i **també la vulnerabilitat davant dels impactes del canvi climàtic**. Els departaments competents en matèria de canvi climàtic i avaluació ambiental han d'establir per reglament uns mètodes que facilitin el càlcul de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i l'anàlisi de la vulnerabilitat.

3.2. PLA D'ACCIÓ PER A L'ENERGIA SOSTENIBLE I EL CLIMA (PAESC 2030)

A nivell municipal es destaca el compromís del municipi de Salou amb les polítiques de canvi climàtic, en el seu **Pla d'acció per a l'energia sostenible i el clima (PAESC 2030)** que el municipi està tramitant.

El 29 de novembre de 2017, el Ple de l'Ajuntament de Salou, coneixedor de la seva responsabilitat en l'emissió de GEH, derivada de la utilització d'energia i del consum de productes i serveis, accepta la responsabilitat dels governs locals de combatre l'escalfament global i **s'adhereix al Pacte d'alcaldes i alcaldesses**.

Concretament, les ciutats i pobles que s'adhereixen al Pacte assumeixen els següents **compromisos específics**:

- 1) Elaborar un **inventari de referència d'emissions**, que és el càlcul de la quantitat de GEH emesos com a resultat del consum d'energia final del territori signatari del Pacte durant l'any de referència (2005).
- 2) Redactar un **Pla d'acció per a l'Energia sostenible i el Clima (PAESC)** del municipi, que és l'instrument clau del Pacte; aprovar-lo per l'ajuntament del municipi i lliurar-lo en el termini d'un any des de la data d'adhesió. Aquest pla definirà les polítiques i mesures que el municipi proposa executar per assolir els objectius.
- 3) Elaborar un **informe d'implantació biennal** i un informe d'acció cada quatre anys, mitjançant els quals es doni compte del grau d'execució del programa i dels resultats assolits.
- 4) Adaptar les estructures del municipi, incloent-hi l'assignació de recursos suficients pel desenvolupament de les accions necessàries.
- 5) Promoure activitats i involucrar la ciutadania i les parts interessades, inclosa l'organització del Dia de l'Energia (jornades locals d'energia), amb l'objectiu d'organitzar activitats de sensibilització i difusió dedicades a l'energia i al Pacte.
- 6) Difondre el missatge del Pacte per promoure l'adhesió d'altres municipis i la seva participació en els esdeveniments més importants.
- 7) Acceptar, els signants, que deixaran de ser membres del Pacte en cas de no presentar a temps els diferents documents tècnics requerits (el document del PAESC o els informes de seguiment).

3.2.1. OBJECTIUS ESTRATÈGICS

L'objectiu estratègic principal del PAESC ve determinat per **quatre línies estratègiques**:

1. Eficiència energètica
2. Energies renovables
3. Mobilitat
4. Residus

Aquestes línies estratègiques s'aplicaran de forma transversal al diversos sectors que conformen l'àmbit d'actuació del PAESC (sector terciari -que inclou l'Àmbit Ajuntament-, sector domèstic, sector transport i el tractament de residus).

Objectius concrets del municipi:

Salou té 4 objectius estratègics i el seu compliment suposarà un estalvi d'emissions de GEH del 41%. Aquests objectius són:

- Reduir 31.536 t CO_{2e} per l'any 2030 a través de mesures d'eficiència energètica adreçades tant a equipaments públics, enllumenat municipal, sector terciari com sector domèstic. Les accions més destacables són la monitorització dels equipaments, les campanyes de sensibilització adreçades a tots els sectors i vinculades en mesures d'eficiència en il·luminació, electrodomèstics i aïllaments, o la substitució de les làmpades de l'enllumenat públic per LED. Aquestes actuacions representen el 48% de l'estalvi d'emissions de GEH que s'aconseguirà amb l'aplicació del Pla d'Acció.
- Reduir 1.952 t CO_{2e} per l'any 2030 a través de mesures relacionades amb les energies renovables, representant el 3% de l'estalvi d'emissions de GEH que s'aconseguirà amb l'aplicació del Pla d'Acció. Aquestes actuacions estan relacionades amb la compra d'energia verda en els subministraments de l'Ajuntament, la instal·lació de plaques solars fotovoltaïques per autoconsum i calderes de biomassa en equipaments públics i les campanyes de sensibilització de la població per substituir calderes de gasoil C per biomassa.
- Reduir 24.682 t CO_{2e} per l'any 2030 a través de **mesures vinculades amb el transport**, tant municipal com privat, i que representen el 37% de l'estalvi d'emissions a assolir amb el Pla d'Acció. Les accions estan vinculades amb la incorporació de vehicles elèctrics i sistemes de mobilitat sostenible tant dins de la flota municipal com la promoció d'aquests sistemes de mobilitat a la població.
- Reduir 7.729 t CO_{2e} per l'any 2030 a través de mesures i campanyes adreçades tant a incrementar el percentatge de recollida selectiva com a la minimització en la generació dels residus. Aquestes actuacions representen el 12% de l'estalvi d'emissions de GEH que s'aconseguirà amb l'aplicació del Pla d'Acció.

Compromisos del PAESC

El Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima de Salou consta de 38 accions, que suposen **un estalvi de 65.898 tCO_{2eq}** per a l'any 2030, és a dir, **una reducció del 41% respecte les emissions de l'any 2005**. El cost de l'aplicació de les accions de mitigació és de 5.518.964 €.

Pel que fa a les accions específiques derivades de les visites d'avaluació energètica i consum d'aigua (VAE), se'n comptabilitzen 20.

Finalment, en el marc de l'adaptació al canvi climàtic, s'han definit 34 accions que han de permetre augmentar la resiliència del municipi enfront els impactes del canvi climàtic.

3.2.2. EXTRACTE DEL PLA D'ACCIÓ PER A LA MITIGACIÓ

De les 38 accions, la major part del pes recau sobre els edificis municipals amb 12 accions. Un total de 23 accions actuen directament en l'àmbit Ajuntament, les quals representen el 61% del total de les accions.

El 32% de les accions estan adreçades als equipaments municipals, àrea d'intervenció més a l'abast per part de l'Ajuntament. A continuació **el transport privat i la flota municipal contempen el 29% de les actuacions** i l'enllumenat públic i els residus un 10%, respectivament.

Taula 1. Resum de les accions de mitigació per àrees d'intervenció.

| Àrea d'intervenció | Nombre d'accions | Estalvi emissions (tCO _{2eq} /any) | Estalvi aconseguit (MWh/any) | Producció energia renovable (MWh/any) |
|-------------------------------|------------------|---|------------------------------|---------------------------------------|
| Edificis municipals | 12 | 1.195 | 1.036 | 0 |
| Edificis del sector terciari | 1 | 23.037 | 58.624 | 0 |
| Edificis residencials | 3 | 6.399 | 18.919 | 1.904 |
| Enllumenat públic | 4 | 2.795 | 4.438 | 0 |
| Flota municipal | 4 | 472 | 1.495 | 0 |
| Transport privat | 7 | 24.209 | 96.082 | 0 |
| Producció local d'energia | 1 | 46 | 96 | 96 |
| Producció local de calor/fred | 2 | 15 | 0 | 0 |
| Altres | 4 | 7.729 | 0 | 0 |
| TOTAL | 38 | 65.898 | 180.691 | 2.001 |

Taula 2. Taula tècnica de les accions de mitigació, segons les àrees d'intervenció (seleccionats: flota municipal, transport públic i privat).

| Codi | Nom acció | Any inici | Any final | Estalvi emissions (tCO _{2eq} /any) | Estalvi aconseguit (MWh/any) |
|-------------------------|--|-----------|-----------|---|------------------------------|
| Flota municipal | | | | | |
| A42-B47-20 | Substitució de vehicles municipals accionats amb combustibles fòssils per vehicles elèctrics | 2014 | 2030 | 73 | 0 |
| A410-B41-21 | Cursos de conducció eficient per als treballadors municipals i/o al personal dels serveis externalitzats | 2013 | 2013 | 7 | 29 |
| A44-B47-22 | Ús de la bicicleta per part dels serveis municipals | 2014 | 2030 | 2 | 7 |
| A41-B47-23 | Incorporació de criteris sobre vehicles eficients en els plecs de contractació | 2020 | 2030 | 389 | 1.459 |
| Transport públic | | | | | |
| - | - | | | | |
| Transport privat | | | | | |
| A47-B46-24 | Elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) | 2018 | 2019 | 0 | 0 |
| A44-B46-25 | Planificació/promoure la mobilitat a peu i ús de la bicicleta | 2005 | 2030 | 1.029 | 1.029 |
| A41-B410-26 | Renovació eficient del parc mòbil del municipi i diversificació energètica del sector | 2005 | 2030 | 16.001 | 59.931 |

| | | | | | |
|------------|---|------|------|-------|--------|
| A42-B45-27 | Instal·lació de punts de subministrament elèctric per a vehicles | 2018 | 2030 | 5.109 | 27.250 |
| A44-B45-28 | Creació d'aparcaments per a bicicletes | 2005 | 2030 | 165 | 618 |
| A41-B43-29 | Bonificació fiscal per als vehicles de baixes emissions (elèctrics, híbrids etc.) | 2018 | 2030 | 1.905 | 7.255 |
| A45-B48-30 | Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa | 2022 | 2030 | 0 | 0 |

3.2.3. EXTRACTE DEL PLA D'ACCIÓ PER A L'ADAPTACIÓ

Riscos climàtics principals derivats del canvi climàtic

S'han identificat els següents riscos derivats del canvi climàtic, que poden tenir associades accions d'adaptació.

Taula 3: Riscos climàtics principals.

| Tipologia de riscos climàtics | Riscos actuals | Previsió dels riscos futurs | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------|
| | Nivell de risc dels impactes actuals | Evolució de la intensitat | Evolució de la freqüència | Període temporal |
| Onades de calor | Alt | Augment | Augment | Curt termini |
| Onades de fred | Baix | Disminució | Disminució | Curt termini |
| Inundacions i riudades | Alt | Desconegut | Desconegut | Mig termini |
| Pujada del nivell del mar | Alt | Augment | Augment | Mig termini |
| Sequeres i escassetat d'aigua | Alt | Augment | Augment | Curt termini |
| Incendis forestals | Moderat | Augment | Augment | Curt termini |
| Tempesta | Alt | Desconegut | Desconegut | Mig termini |
| Esllavissades | Alt | Desconegut | Desconegut | Mig termini |
| Precipitació extrema | Alt | Desconegut | Desconegut | Mig termini |

Vulnerabilitat davant el canvi climàtic

La vulnerabilitat del municipi ve determinada pel grau de sensibilitat (S), el grau d'exposició (E) i la capacitat d'adaptació (c). Un cop analitzats aquests factors i en relació als resultats obtinguts, es considera que el nivell de vulnerabilitat del municipi és **mitja**.

Impactes principals

La vulnerabilitat global del municipi es considera alta vinculada amb les onades de calor, l'augment de la temperatura, les sequeres, la disponibilitat d'aigua, els valors paisatgístics i la biodiversitat, les tempestes i les pluges torrencials i la pujada del nivell del mar, i mitjana relacionada amb i els efectes sobre els boscos.

Taula 4. Impactes climàtics principals.

| Sector | Impacte/s esperat/s* | Probabilitat ** | Nivell de l'impacte*** | Període temporal **** |
|--------------------------------------|--|-----------------|------------------------|-----------------------|
| Edificis | Onada de calor, sequera i fenòmens climàtics extrems | Probable | Moderat | Mig termini |
| Transport | Augment de la temperatura i fenòmens climàtics extrems | Possible | Moderat | Mig termini |
| Energia | Augment de la temperatura, sequera i fenòmens climàtics extrems | Probable | Moderat | Mig termini |
| Aigua | Augment de la temperatura, sequera i irregularitat pluviomètrica | Probable | Moderat | Mig termini |
| Residus | Augment de la temperatura i fenòmens climàtics extrems | Possible | Baix | Mig termini |
| Planificació urbanística | Augment de la temperatura i fenòmens climàtics extrems | Possible | Moderat | Llarg termini |
| Agricultura i silvicultura | Augment de la temperatura i sequera | Possible | Moderat | Mig termini |
| Medi ambient i biodiversitat | Augment de la temperatura i sequera | Probable | Moderat | Mig termini |
| Salut | Onada de calor | Probable | Moderat | Mig termini |
| Protecció civil i casos d'emergència | Augment de la temperatura i fenòmens climàtics extrems | Possible | Baix | Llarg termini |
| Turisme | Onada de calor i sequera | Possible | Baix | Llarg termini |

PLA D'ACCIÓ PER A L'ADAPTACIÓ

El Pla d'Acció per a l'adaptació de Salou consta de 34 accions, que impliquen un augment de la resiliència del municipi davant el canvi climàtic. El cost de l'aplicació de les accions per a l'adaptació és de 2.053.551 €.

El 68% tenen responsabilitat directa de l'Ajuntament i el 29% hi té una responsabilitat indirecta, és a dir, les pot impulsar tot i que no depenen d'aquest ens. Els impactes que presenten un nombre més elevat d'actuacions adreçades a reduir-los són l'augment del risc d'inundacions i l'augment de les sequeres.

No hi ha accions d'augment de la resiliència específiques relacionades amb transport al PAESC.

4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

4.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA DEL TERRENY

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

Compta actualment amb **26.233 habitants** (Padró municipal, 2017), té una densitat de població alta, de **1.733,8 habitants/km²**.

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

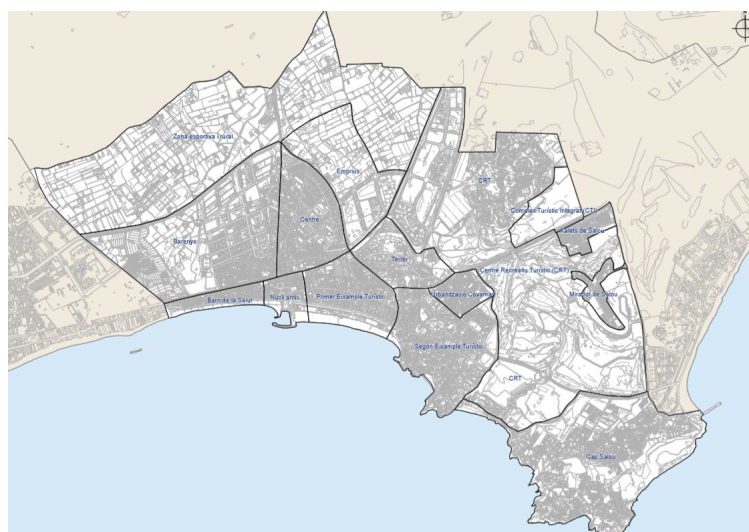
Actualment té una forma allargada, a causa del creixement turístic de *sol i platja*. La línia de ferrocarril (Barcelona – Valencia) divideix el municipi en dos, i disposa de dues parades (Salou i Port Aventura) i per la carretera C-14 i C-31B, que s'uneixen a la plaça Europa.

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

El municipi de Salou està dividit en un districte, format per 12 seccions censals. Té una estructura urbanística que es recolza al Passeig Marítim com a espai urbà més significatiu. En l'àmbit d'aquest estudi es poden distingir **15 barris**:

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

Figura 1. Divisió per barris del municipi de Salou

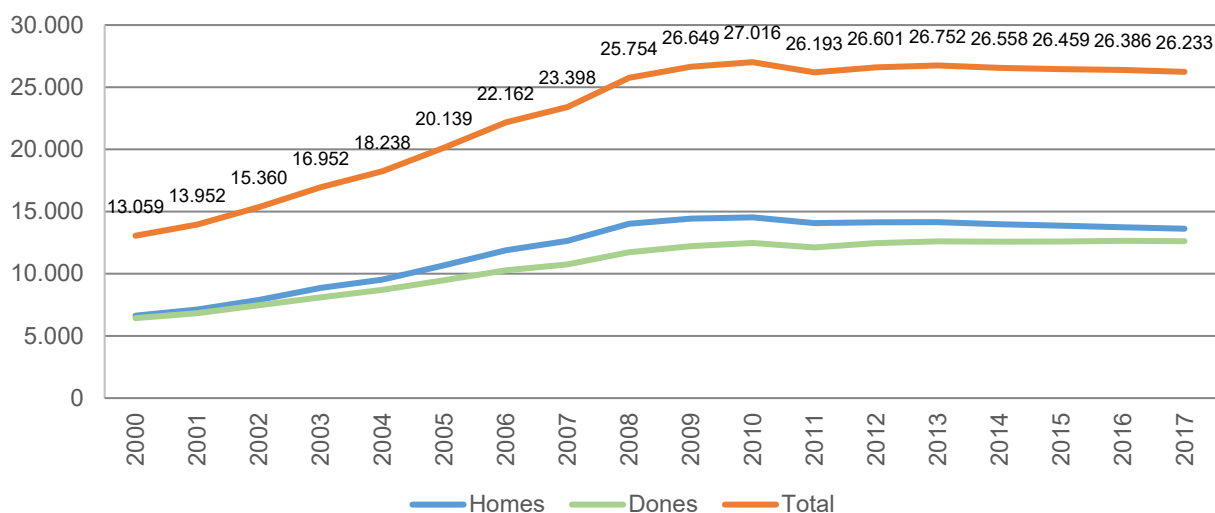


4.2. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Salou és el **segon municipi més habitat del Tarragonès**, per darrera de Tarragona, i el tercer amb una major densitat de població. Té una superfície menor a la d'altres municipis de la comarca i un major nombre de habitatns.

L'any 2000 a Salou vivien unes 13.000 persones. Entre 2001 i 2010, la població del municipi es va incrementar fortament, passant de 13.000 persones a l'any 2000, a 27.000 l'any 2010 (99%); entre 2001 i 2010 les taxes de creixement han estat entre el 7% i el 10%, mentre que en els últims anys, entre 2010 i 2017 les taxes de creixement han estat més suaus, fins i tot amb cert decreixement.

Figura 1. Creixement de població per al període comprès entre 2000 i 2017.



Font: IDESCAT.

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

Taula 1. Població per sectors. 2010-2014

| Zonificació | 2010 | 2018 | % Total 2010 | % Total 2018 |
|--|--------|--------|--------------|--------------|
| Cap Salou; Xalets de Salou; Miramar; CTI | 3.075 | 3.102 | 11,4% | 11,5% |
| Primer eixample turístic; Terror | 3.139 | 2.938 | 11,6% | 10,9% |
| Centre | 9.494 | 8.135 | 35,2% | 30,3% |
| Barri de la Salut | 1.928 | 1.789 | 7,1% | 6,7% |
| Segon eixample turístic | 5.182 | 4.064 | 19,2% | 15,1% |
| Barenys; Zona esportiva i rural | 4.176 | 5.266 | 15,5% | 19,6% |
| Emprius | - | 1.571 | | 5,8% |
| Total Municipi | 26.994 | 26.865 | 100,0% | 100,0% |

Font: Padró municipal d'habitants. Ajuntament de Salou

El barri amb major volum poblacional segueix sent el Centre (8.135 habitants, 2018, tot i la pèrdua de població dels últims anys), seguit per Barenys--Zona esportiva i rural. Es tracta de zones on la tipologia

d'edificació (plurifamiliar) genera major densitat habitativa, a més de ser les zones més antigues del municipi i on es troben la major part dels equipaments.

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

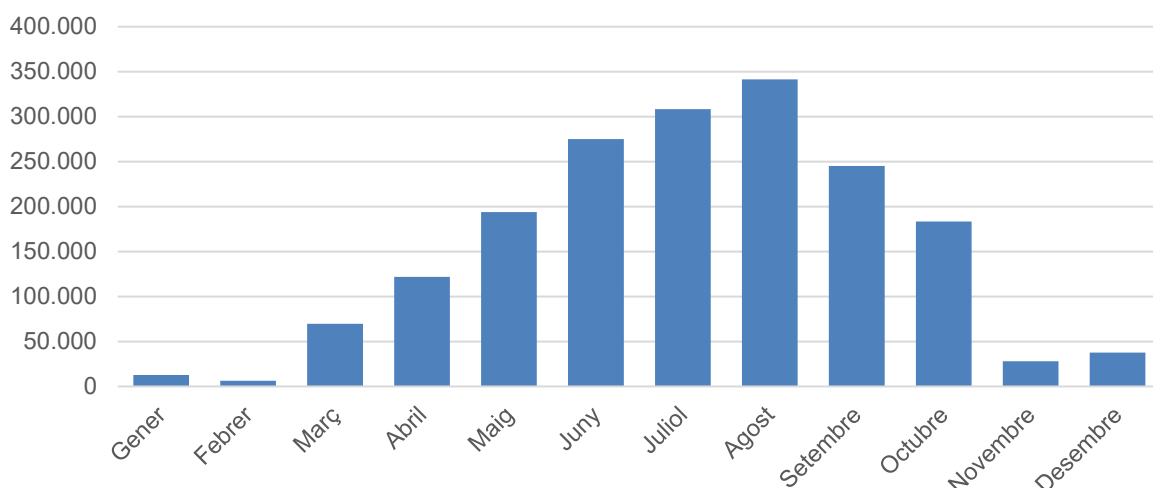
4.2.1. POBLACIÓ ESTACIONAL

Als anys vint comença l'arribada dels primeres estiuejants i turistes. Però, es als anys 60 quan Salou experimenta un creixement urbanístic que impulsa el fenomen turístic. Salou s'ha convertit en un dels grans referents de vacances a Catalunya i d'Espanya, i 7 milions de pernотacions al any corroboren aquest fet.

En l'actualitat Salou rep un elevat nombre de persones, tant al estiu com a diferents esdeveniments durant l'any. L'any 2016 van arribar a Salou **un total de 1.823.836 turistes**. Els mesos amb major nombre de turistes son juliol i agost, que representen el 35,6% del total d'arribades. Els turistes del mes d'agost realitzen un total de **1.592.132 pernотacions** (agost, 2016). La **taxa de pernотacions és de 4,7** (agost, 2016).

A la següent figura, és pot apreciar la estacionalitat que hi ha al municipi de Salou durant els mesos estivals.

Figura 2. Nombre de turistes per mesos, any 2016.



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

4.2.1. ESTIMACIONS DE POBLACIÓ FLOTANT

La població flotant d'un municipi és dada que no es pot tenir exacta. L'ajuntament de Salou, per poder tenir informació sobre la quantitat de població flotant hi ha a Salou per mesos, realitza aquest càlcul amb d'estàndards de consum, les hipòtesis utilitzades són: consum d'aigua 200 litres per persona i dia, generació de 800 grams de brossa diari i la mitjana aritmètica dels resultats que proporcionen els dos indicadors precedents.

Taula 2. Dades de la població flotant, 2017.

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

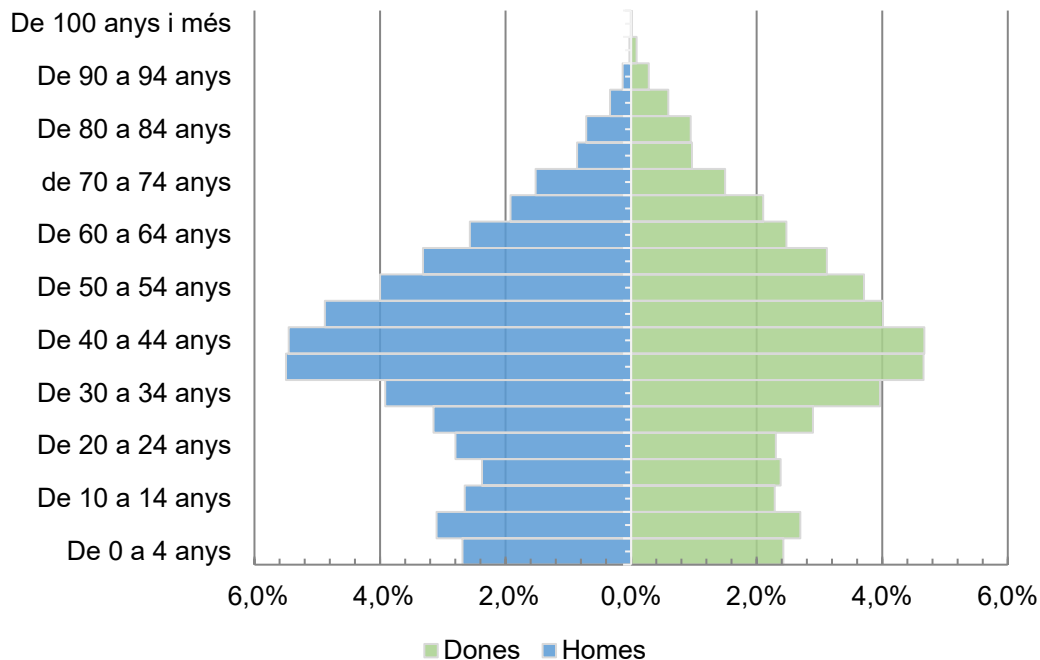
Font: Elaboració pròpia. Àrea Promoció Econòmica Ajuntament de Salou .

Font: Ajuntament de Salou

4.2.2. PIRÀMIDE DEMOGRÀFICA

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

Figura 3. Piràmide de població de Salou, 2017.



Font: Idescat. Padró municipal d'habitants.

4.3. HABITATGE

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

Aquestes dades segueixen presentant un municipi molt turístic, amb un percentatge de segones residències molt elevat. Però en les últimes dècades s'observa una transformació del municipi d'un poble exclusivament estiuenc, cap a un municipi de primeres residències.

4.4. ACTIVITAT ECONÒMICA

Segons les darreres dades disponibles (Idescat 2011), prop d'un **74% de la població ocupada treballava en el sector dels serveis**, entorn d'un 15% en indústria, un 11% en el sector de la construcció.

Al 2017 hi ha un total de **1.407 persones en atur de les quals el 84% corresponen al sector serveis**. Salou és un municipi on l'activitat econòmica principal es el sector Servicios i concretament el turisme.

La Renda Familiar Disponible Bruta al 2015 (IDESCAT) a Salou era de 313.619 €, similar tot i que una mica per sobre de la de Vila-seca (289.863 €) i més baixa que Cambrils (491.073 €).

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

Al any 2011 **l'índex d'autocontenció era de 35,33%**. Ho que vol dir que molta gent, treballa fora del municipi de Salou.

4.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

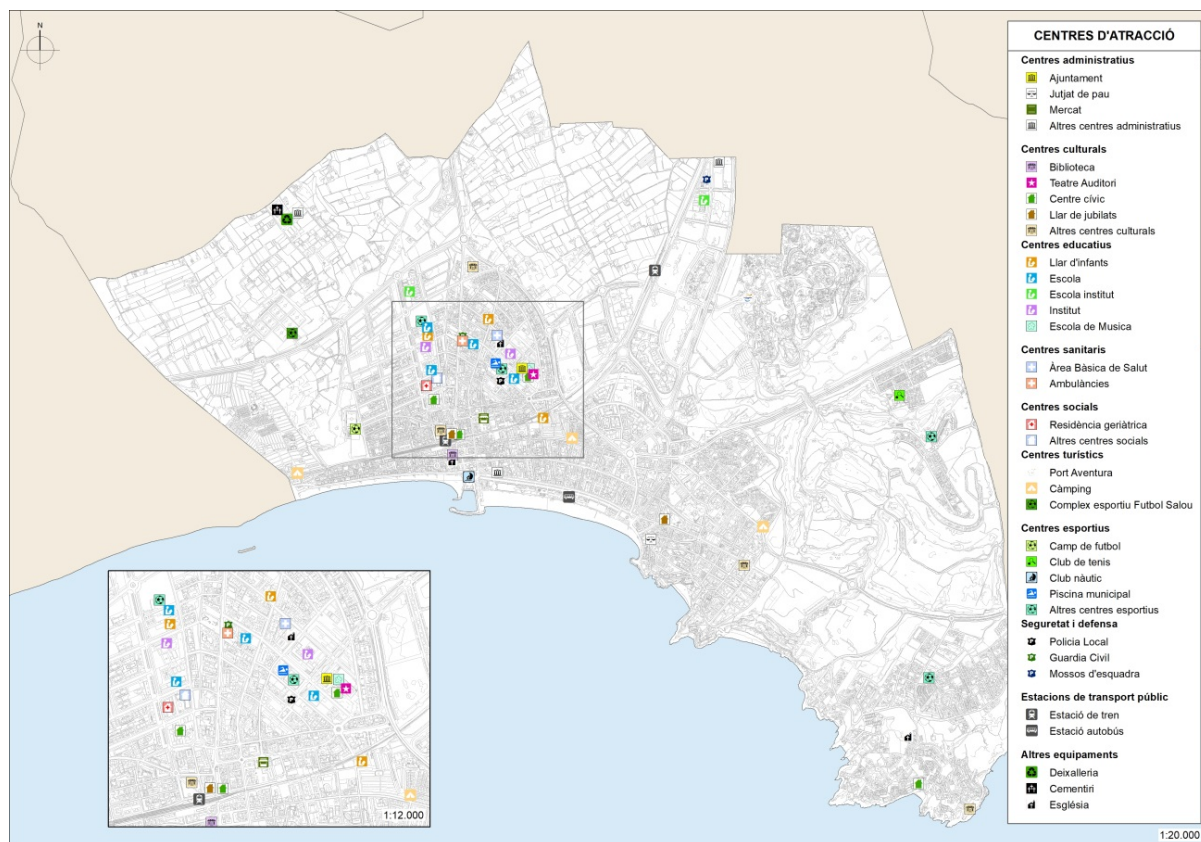
Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis, són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments. Hi ha certa concentració d'equipaments (especialment administratius) al voltant de l'Ajuntament (edifici que agrupa l'ajuntament, el teatre auditori i l'escola de música) a la **zona de Barenys, a Salou centre i al nucli antic**. L'Ajuntament es troba envoltat d'un gran nombre d'equipaments i és on es concentra la major part de població estable del municipi. aquest edifici es localitzen diversos serveis:

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

Els centres escolars es troben als barris de Barenys i Salou centre, dificultant l'accessibilitat als equipaments des dels barris més allunyats. L'ajuntament és responsable de la xarxa d'autobús escolar, per facilitar la mobilitat fins les escoles.

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

Figura 4. Centres d'atracció de desplaçaments



Font: INTRA SL

Zones comercials i turístiques

Un altre punt generador de desplaçaments són les zones comercials. El Pla Estratègic de l'activitat comercial al municipi de Salou, (2016) analitza en detall les zones comercials, però també altres establiments atractors de mobilitat, com són els allotjaments turístics.

En total, Salou compta a un total de **1.571 comerços**. Hi ha **uns 60 establiments entre hotels, càmpings i apartaments regulats, amb una oferta total d'unes 29.615 places**.

Taula 3. Distribució territorial dels establiments comercials, 2016.

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

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

Dins del municipi es diferencien diferents àrees comercials:

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

Figura 5. Establiments i locals comercials Casc Antic i Ajuntament.



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

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

Figura 6. Establiments i locals comercials zona del passeig Jaume I



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

- **Zona Carles Buïgas:** al carrer de Carles Buïgas i els més propers com c. Saragossa, trobem un gran nombre d'establiments comercials. L'oferta d'aquest establiments es troba dirigida als turistes dels mesos d'estiu. Per altra banda, aquesta zona és la que presenta un major nombre d'allotjaments. El carrer Carles Buïgas es va pacificar l'any 2016.

Figura 7. Establiments i locals comercials a Carles Buïgas.



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

Fora de la zona centre, la zona de Cap Salou i Miramar tenen serveis orientats als residents d'aquests nuclis aïllats.

4.6. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

Segons dades de l'Ajuntament de Salou, referides a l'any 2018, Salou disposa d'un **parc automobilístic de 16.237 vehicles** (no es comptabilitzen remolcs), dels quals **11.560 són turismes** (aproximadament un 71%). En la última dècada s'ha produït un **creixement del parc de vehicles del 19,31%**. En aquest mateix període (2008-2017) la població ha augmentat un 1,83%.

L'índex de motorització a Salou es situa, l'any 2018, en **604,39 vehicles per cada mil habitants, i 430,3 turismes per cada mil habitants**.

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

Els barris perifèrics i amb morfologies més abruptes, Cap Salou, Xalets de Salou i Miramar mostren l'índex de motorització més alt del municipi.

Taula 4. Parc de turismes i índex de motorització de les diferents zones de Salou (2018)

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

Font: Ajuntament de Salou i INTRA SL

5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

5.1. XARXA DE VIANANTS

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

El municipi està connectat per diferents recorreguts peatonals i ciclables amb els municipis veïns:

- Lineament al llarg de la zona de costa, el **passeig de Miramar** (peatonal i ciclable) connecta amb el municipi de Cambrils (on canvia de nou a avinguda Diputació).
- L'**avinguda del Pla de Maset** connecta amb la Pineda, i l'**avinguda Pere Molas** amb Vila-seca.
- Al llarg de la línia de costa entre Salou i la Pineda, existeix el **camí de Ronda**.

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

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

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

El carrer Carles Buïgas, des de 2016, és una zona pacificada del municipi, fet que ha potenciat el seu funcionament com a pol d'atracció de desplaçaments a peu.

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

5.1.1. TIPOLOGIA DE VIES

El **total** de la xarxa viària urbana del municipi s'estima en **114,6 km lineals**.

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

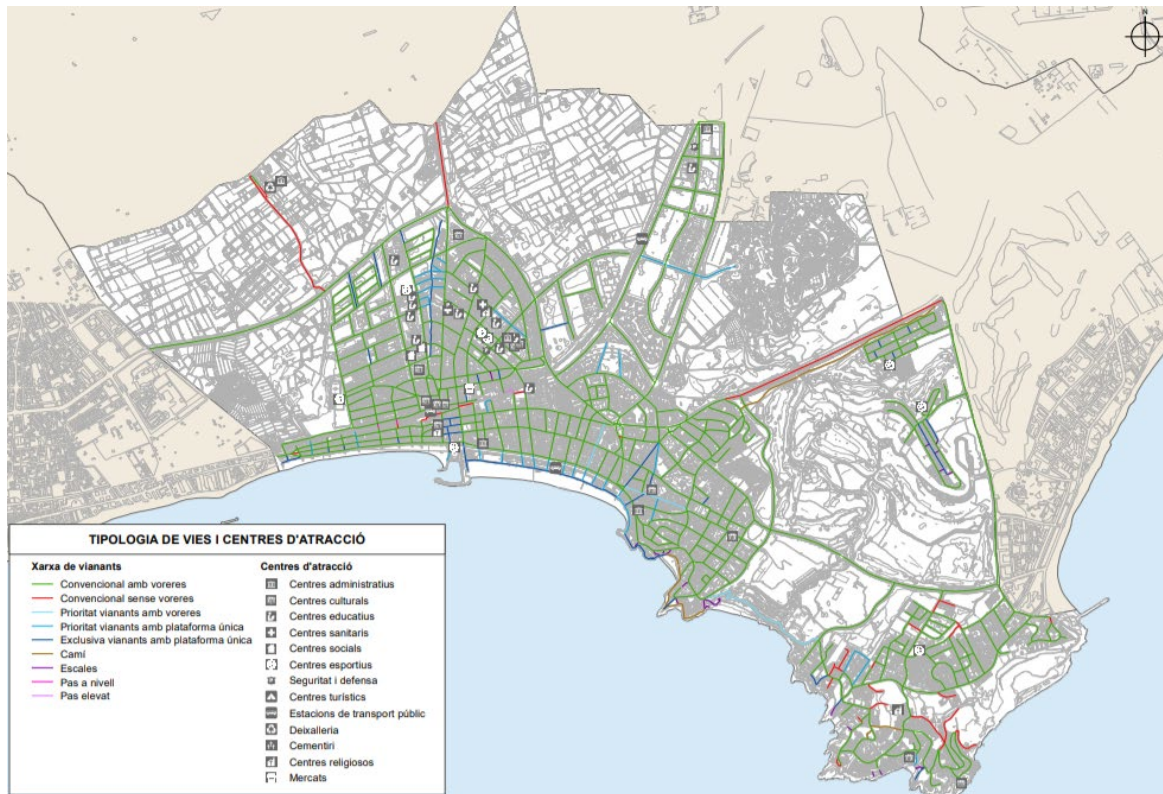
Per a major completesa de les dades, s'han analitzat diversos paràmetres **a tota la xarxa de Salou**: amplada útil de les zones per als vianants, passos de vianants (accessibilitat), guals de vianants (grau d'accessibilitat) i pendents de la xarxa.

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

- Carrers amb prioritat vianants amb voreres a diferent nivell: 1,7 km, 2% de les vies del municipi.
- Carrers amb prioritat vianants amb plataforma única: 4,9 km, 4% de les vies del municipi.
- Xarxa exclusiva per a vianants amb plataforma única: 6,7 km, 6% de les vies del municipi.
- Carrers convencionals sense voreres: 6,1 km, 5% de les vies del municipi.

- Carrers convencionals amb voreres a diferent nivell: 91,4 km, 80% de les vies del municipi.

Figura 8. Xarxa de vianants segons tipologies de vies



Font: INTRA SL

5.1.2. ACCESSIBILITAT DE LA XARXA DE VIANANTS

- El 18% de les voreres de Salou no són accessibles, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, i un 35% adicional serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010. **El 45% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.**
- Els barris amb més quilòmetres accessibles són els de Terror (72%), Emprius (59% de la xarxa), CTI (51%) el Primer Eixample Turístic (52%) i Barenys (49%).
- Els barris més perifèrics tenen un percentatge molt baix de voreres accessibles: Mirador de Salou (8%), Urbanització Covamar (6%) i Xalets de Salou (3%).
- Existeixen un total de 992 passos de vianants a Salou. Hi ha **431 creuaments de vianants sense senyalització horitzontal del pas (30% dels creuaments).**
- Els barris de la perifèria del municipi són els que presenten un major nombre d'incidències en els pas de vianants, especialment per la falta de passos amb senyalització horitzontal. Tot i així, la proporció de tots els barris del municipi és molt elevada, fins i tot al centre. Al carrer Major es pot observar la mancança d'un pas de vianants a cada cruïlla. No és, per tant, un problema només de zones residencials o allunyades del nucli, sinó extensiu del municipi.
- Pel que fa a l'**accessibilitat dels guals** dels passos de vianants, el **62% són adaptats o practicables**, mentre que el 39% restant no ho són (no existeix un gual accessible).
- La **gran majoria de guals presenten deficiències constructives** i que és necessària la intervenció així com la definició d'uns criteris que corregeixin les mancances actuals. El barris de Xalets de Salou i Urbanització Covamar mostren la menor adaptació.

- **El 75% de la xarxa de vianants presenta un pendent suau**, mentre que el 5% mostra pendents superiors al 10%. La resta 20% de la xarxa presenta pendents entre el 3 i 10%.
- Els barris amb major longitud de vies amb **pendents superiors al 10% són Mirador de Salou** (21%) i **Cap de Salou** (17%), seguits per Segon Eixample Turístic i Urbanització Covamar.
- De l'estimació del repartiment de l'espai viari destinat a vianants i vehicles s'obté l'estat actual de repartiment viari. Actualment, **el 47% de l'espai viari està destinant al vianants** (incloent zones plataforma única i voreres) i el 53% al vehicles (calçada segregada).
- La permeabilitat entre el centre de Salou i la zona del barri de la Salut i el primer eixample turístic es veu dificultada per la presència de la línia ferroviària. Existeixen sis passos al llarg de la línia ferroviària que creua el municipi.
- Els passos de c. Barcelona, Muntanya, Guillem de Claramunt, i càmping Sangulí necessiten una millora per assegurar la seguretat. Les incidències que realitzen vianants i vehicles motoritzat corroboren aquest fet.
- En els últims anys s'observa una disminució del nombre d'atropellaments que es produeixen en zona urbana a Salou. Aquesta tendència es va frenar l'any 2016, amb certa represa, però l'any 2017 s'ha evidenciat una nova milloria.
- La taxa d'atropellaments per 1.000 habitants a Salou es manté durant tot el període en nivells inferiors a municipis amb població similar (considerant la població ETCA a Salou), i també respecte la mitjana catalana.
- No es considera, per tant, que existeixi una problemàtica específica en relació a la seguretat en els desplaçaments a peu.

5.1.3. DEMANDA A PEU: INTENSITAT DE VIANANTS

D'acord amb els resultats de les enquestes de mobilitat realitzades (EMEF Salou 2018, enquesta a treballadors i enquesta a turistes), es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.

Els aforaments del nombre de vianants circulant a la xarxa viària del municipi (treball de camp del PMUS) també mostren l'increment generalitzat del nombre de vianants al municipi **a l'estiu**.

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

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

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

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

A la tardor la realitat és molt diferent a la que es pot observar a l'estiu. Els desplaçaments no es concentren a l'àrea de la platja i del primer i segon eixample turístic.

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

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

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

Figura 9. Detall del plànol d'intensitat de vianants a l'estiu

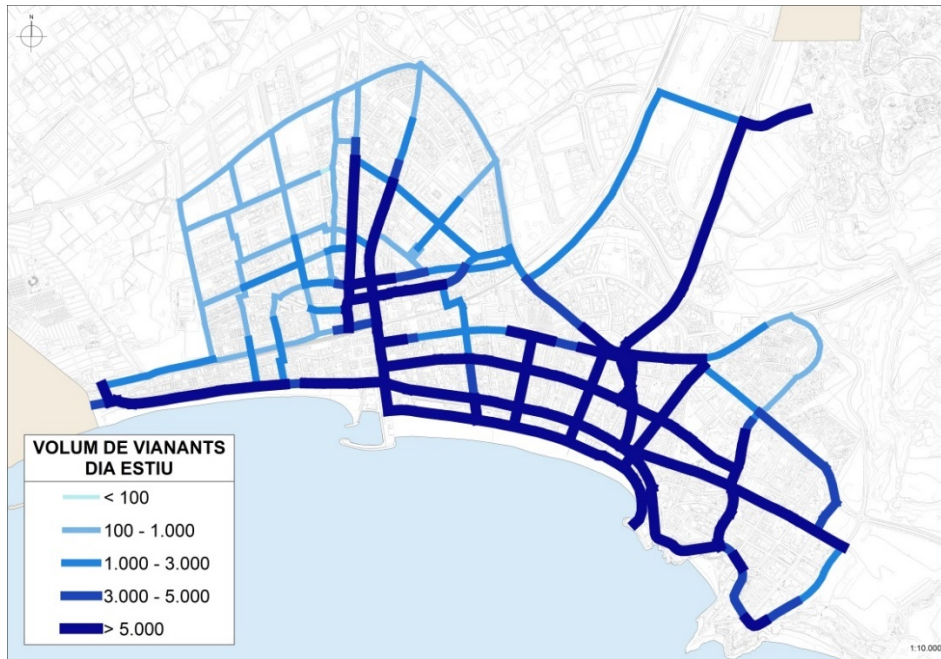
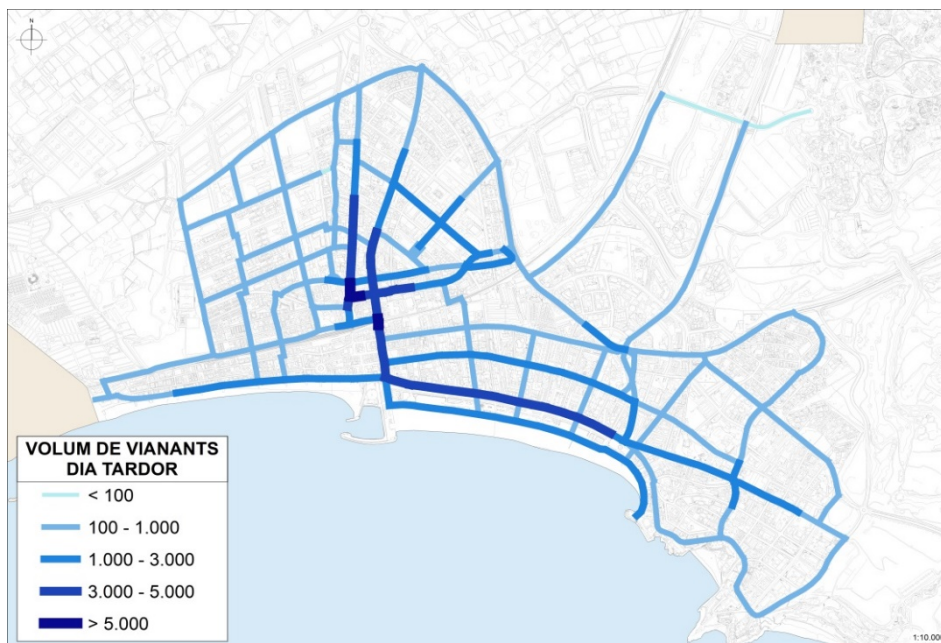


Figura 10. Detall del plànol d'intensitat de vianants a la tardor



Font: INTRA SL

5.2. XARXA DE CICLISTES

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

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

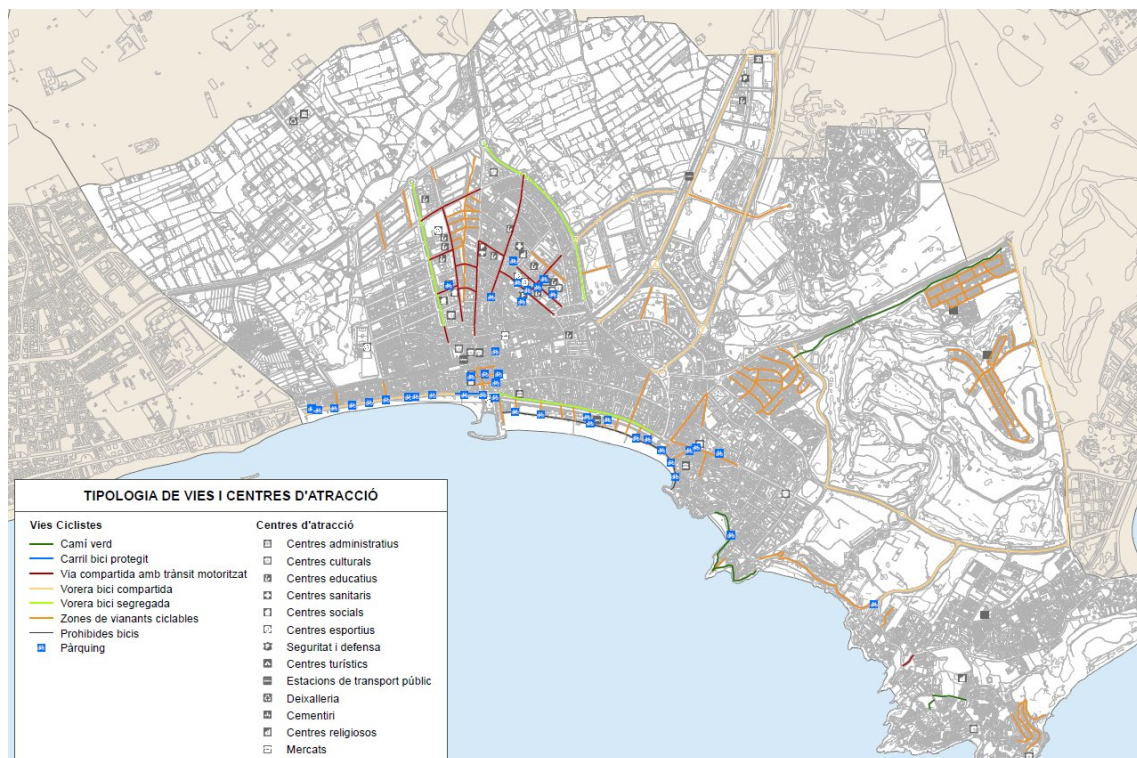
Els barris perifèrics de Xalets de Salou i Mirador de Salou compten amb carril bici que els uneix amb el nucli de Salou, pel carrer del Camí del Rac. Connecta amb Vila-seca per la av. del Batlle Pere Molas i amb Cambrils pel Passeig de Miramar. Aquestes connexions entre municipis afavoreixen la connectivitat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

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

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

Salou disposa actualment de 42,4 km de xarxa ciclable, i un 8% es segregat i 89% compartit amb altres mitjans.

Figura 11. Xarxa ciclable actual



Font: INTRA SL

Taula 1. Quilòmetres de xarxa ciclable per tipologies

| | metres | % |
|---|-------------|--------|
| Camí verd | 2,6 | 6,19% |
| Carril bici protegit | 0,2 | 0,44% |
| Via compartida amb trànsit motoritzat (30 km/h) | 4,6 | 10,95% |
| Vorera bici compartida | 11,8 | 27,84% |
| Vorera bici segregada | 3,2 | 7,47% |
| Zones de vianants ciclables | 18,7 | 43,99% |
| Prohibides bicis | 1,3 | 3,12% |
| Total | 42,4 | |

Font: INTRA SL

Podem apreciar una **discontinuitat en la xarxa ciclable**. També es pot apreciar un mal estat general de la xarxa ciclable i en alguns trams amb amplades insuficients per poder passar dues bicicletes a l'hora.

El pendent de les vies és un element fortament limitant per a l'ús d'aquest mitjà en la mobilitat quotidiana. Com ja s'ha esmentat a l'apartat de mobilitat a peu, el percentatge de trams amb una pendent accentuada es escàs i es concentra a la zona que connecta amb el municipi de Vila-seca pel barri de la Pineda (Cap Salou i el segon eixample turístic).

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

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

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

5.2.1. DEMANDA EN BICICLETA: INTENSITAT DE BICICLETES

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

Segons els aforaments es registra una elevada demanda **al passeig de Jaume I i passeig Miramar** tant a l'estiu com a la tardor. En aquest eix de la costa es registren més de **1.000 bicicletes al dia en l'estiu**.

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

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

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

Figura 12. Intensitat de bicicletes dia a l'estiu.

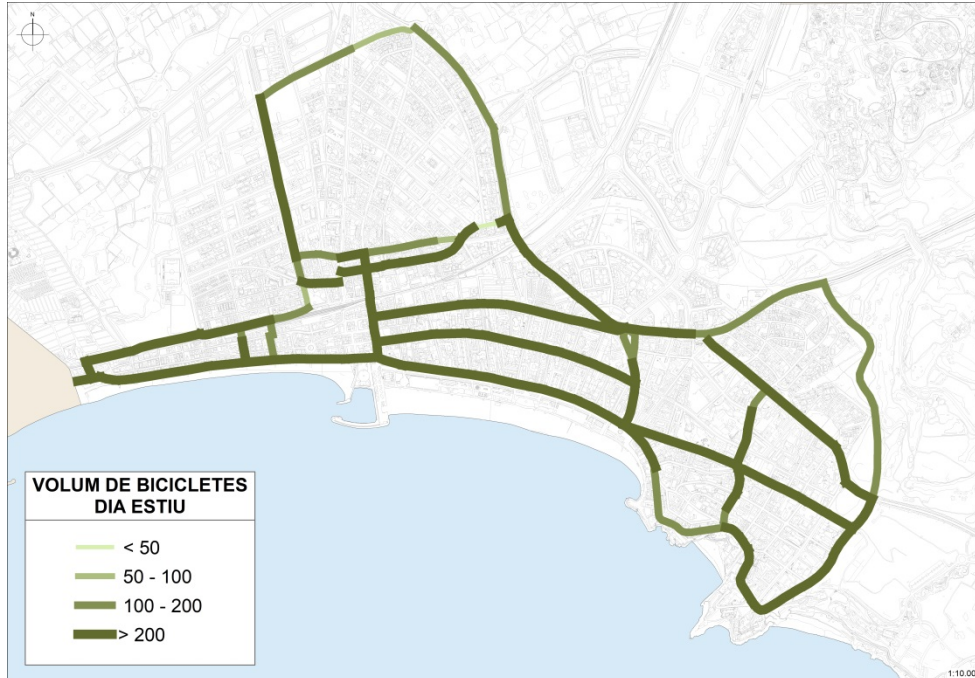
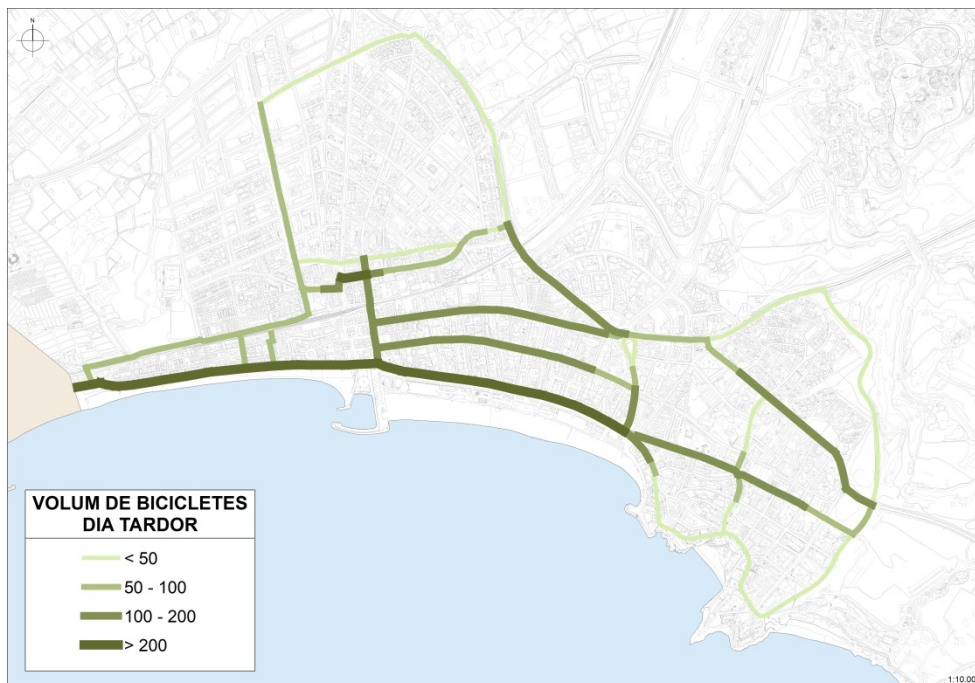


Figura 13. Intensitat de bicicletes dia a la tardor.



Font: INTRA SL

5.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

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

5.3.1. OFERTA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC

Autobusos interurbans

Salou disposa de **22 línies d'autobús interurbà** amb diferents trajectes i horaris, així com 3 línies d'autobús nocturn. Els autobusos connecten principalment amb els municipis veïns (Cambrils, Reus, Tarragona i Vila-seca), amb les estacions del Camp de Tarragona i els aeroports de Reus i Barcelona. També hi ha un nombre molt elevat de línies que connecten Salou amb ciutats de tota la geografia espanyola.

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

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

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

Taula 2. Línies, expedicions anuals i quilometres recorreguts.

| Línia | nom | nº expedicions anuals | Km de recorregut dins de Salou |
|-------------|---|-----------------------|--------------------------------|
| L0633/L1729 | Salou - Vilaseca - Ponent TGN - TGN | 14.582 | 3,2 |
| L1726 | Reus - Salou | 31.312 | 3,2 |
| L0174 | Reus - La Pineda - Cap Salou - Salou - Vilafortuny - Cambrils BM | 4.620 | 8,8 |
| L0257 | Reus - La Pineda - Faro - Carles Buïgas | 1.000 | - |
| L0174 | Tarragona - La pineda - Cap Salou- Salou - Cambrils BM | 12.412 | 8,8 |
| L0717/L0635 | Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura | 27.731 | 8,8 |
| L0635 | Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura | 2.166 | 6,3 |
| L0635 | Salou (Ciutat de reus - Salou (Jaume I) - Baixador Renfe - Port Aventura | 1.218 | 6,3 |
| L1688 | Cambrils - Salou - Baixador Renfe - Port Aventura | 9.760 | 5,4 |
| L1624 | Aeroport de BCN - Tarragona - La pineda - Port Aventura - Cambrils - Reus | 7.649 | 9,4 |
| L1624 | Barcelona - Torredembarra - Altafulla - Tarragona - La pineda - Salou - Port Aventura - Cambrils - Reus | 9.452 | 9,4 |
| L1621 | Tarragona - La Pineda - Salou (pl. Europa) - Salou - Baixador Renfe port Aventura - Port Aventura | 4.656 | 9,4 |
| L1627 | Tarragona c-31B - Salou (TV-3147) - BM Cambrils | 4.774 | 7,9 |
| L0019 | Alforja - Cambrils - Salou | 18 | 2,2 |
| L0828 | Vilaseca - La pineda - Salou - Port aventura - Vilaseca | 3.086 | 9,9 |

| Línia | nom | nº expedicions anuals | Km de recorregut dins de Salou |
|-------|--|-----------------------|--------------------------------|
| L1632 | Cambrils - Salou - La pineda - Estació del Camp | 2.052 | 9,4 |
| L0410 | La pineda - Cap Salou - Salou - Port aventura | 12.876 | 9,1 |
| L0714 | Tarragona - Pineda - Salou - Cavet | 2.052 | 15,3 |
| L0006 | Cambrils - Vilafortuny - Salou - Port Aventura - Cap Salou - Pineda - Aeroport de reus | 528 | 9,4 |
| L0591 | Salou - Vilaseca - Port aventura (administració) | 2.980 | 5,9 |
| L0173 | Cambrils - Salou - La pineda - mercat de Bonavista | 208 | 8,4 |
| L0525 | Reus - Salou - Reus (nocturn) | 2.016 | 7,9 |
| L0529 | Tarragona - Salou - Vilaseca - Bonavista - Campclar - Torreforta - Tarragona (nocturn) | 2.016 | 5,3 |
| L0412 | La pineda - Salou - BM Cambrils (nocturn) | 1.420 | 8,8 |
| TOTAL | | 160.584 | 154,1 |

Font: INTRA SL, amb dades de Plana

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

Aquestes línies connecten els barris més perifèrics amb la zona on es troben els diferents centres educatius del municipi. **Realitzen un total de 14 expedicions al dia amb una mitjana de 199 passatgers per expedició. El recorregut de les línies és de 46,7 km.**

Xarxa de ferrocarril

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

Tenen parada al municipi les expedicions de les línies:

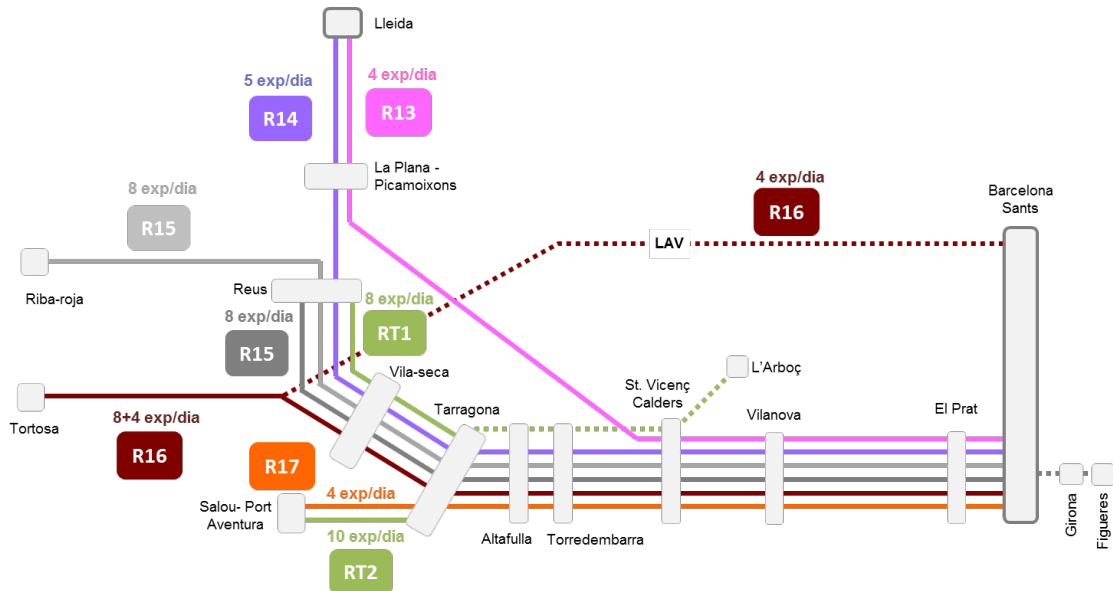
- Línia regional R16 Barcelona-Estació de França a Tortosa/Ulldecona. Discorre en la seva major part per la franja litoral amb una longitud total de 211 km. Compta amb 14 parades en el seu recorregut.
- RT2 de rodalies que connecta L'Arboç amb l'Hospitalet de l'Infant. Discorre per la franja litoral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

A més s'ha de tenir en compta la proximitat a l'estació de Vila-seca -6,5 km-, amb les línies RT1, R14 i R15, i la estació d'alta velocitat Camp de Tarragona -28 km.

A partir de l'any 2020 està previst el desmantellament de les vies de Renfe i estació de Salou centre, amb la eliminació de les vies del ferrocarril, i la eliminació de l'estació de Salou, actualment amb 450.000 viatgers-any.

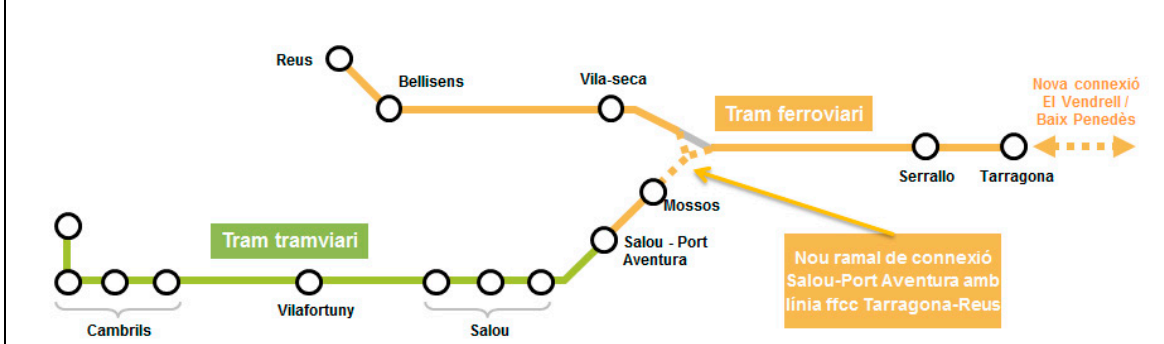
Hi haurà la necessitat de gestionar la mobilitat associada a l'estació, per evitar transvasament cap a transport privat motoritzat. Implica treballar la connexió amb la nova estació (nus intermodal), i la connexió amb Vila-seca estació.

Figura 14. Nova configuració prevista de la xarxa ferroviària



S'estan estudiant alternatives com la creació d'un tramvia: xarxa tram-tren, per unir els municipis del Camp de Tarragona amb els principals punts de transport ferroviari intermodal.

Figura 15. Possible configuració del tramvia



Taxi

Salou compta amb 10 zones de parada destinades als taxis, amb un total de **48 places**. Hi ha un total de **47 llicències de taxi**.

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

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

5.3.2. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

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

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

- L'evolució del nombre del nombre d'usuaris dels serveis d'autobusos interurbans reflecteix un descens l'any 2015, però hi ha un increment als últims dos anys. L'any 2017 es comptabilitzen 1,3 Milions d'usuaris anuals.
- La parada de Salou ctra. de la costa, és on s'observa un major nombre de viatgers, amb 190.000 viatgers anuals, i un pic de 37.000 viatgers el mes d'agost. Aquesta parada es troba al barri de Cap Salou, en una zona on hi ha una important concentració de turistes.
- La parada de Salou Port Aventura és la segona amb major nombre d'usuaris (185.000 viatgers anuals, i un pic de 41.000 viatgers el mes de juliol i agost). Segueixen en nombre les parades de Pg. Jaume I (150.000 viatgers anuals, i un pic de 30.000 viatgers el mes de juliol i agost) i c. Ciutat de Reus (110.000 viatgers anuals, i un pic de 18.000 viatgers el mes d'agost).
- La variació mensual i entre parades indica una demanda desigual al llarg de l'any, amb un pic als mesos d'estiu. El pic de l'any 2018 es troba el mes juliol, amb 129.808 viatgers mensuals. Els horaris d'autobús tenen una oferta diferent (temporada alta, temporada mitjana i temporada baixa) per poder cobrir la demanda fluctuant al llarg de l'any.
- Les dades també reflecteixen diferències molt contrastades entre les hores puntes d'unes línies i d'altres.
- Les línies amb un nombre major d'usuaris al llarg del dia són Cambrils (barri marítim) – Reus, Reus – Salou Poble, Tarragona – Salou – BM Cambrils (per la pineda).
- La demanada de viatgers en ferrocarril en les estacions de Salou para l'any 2017 és de 708.000 viatgers anuals, un 62% correspon a Salou-centre i un 38% a Port Aventura.
- Entre els anys 2016 i 2017 s'apreciava un increment del 7,3% del nombre de viatgers de l'estació de Salou centre, mentre que l'estació de Port Aventura va perdre un 7,0% dels passatgers anuals.

5.3.3. LA COBERTURA DEL TRANSPORT PÚBLIC

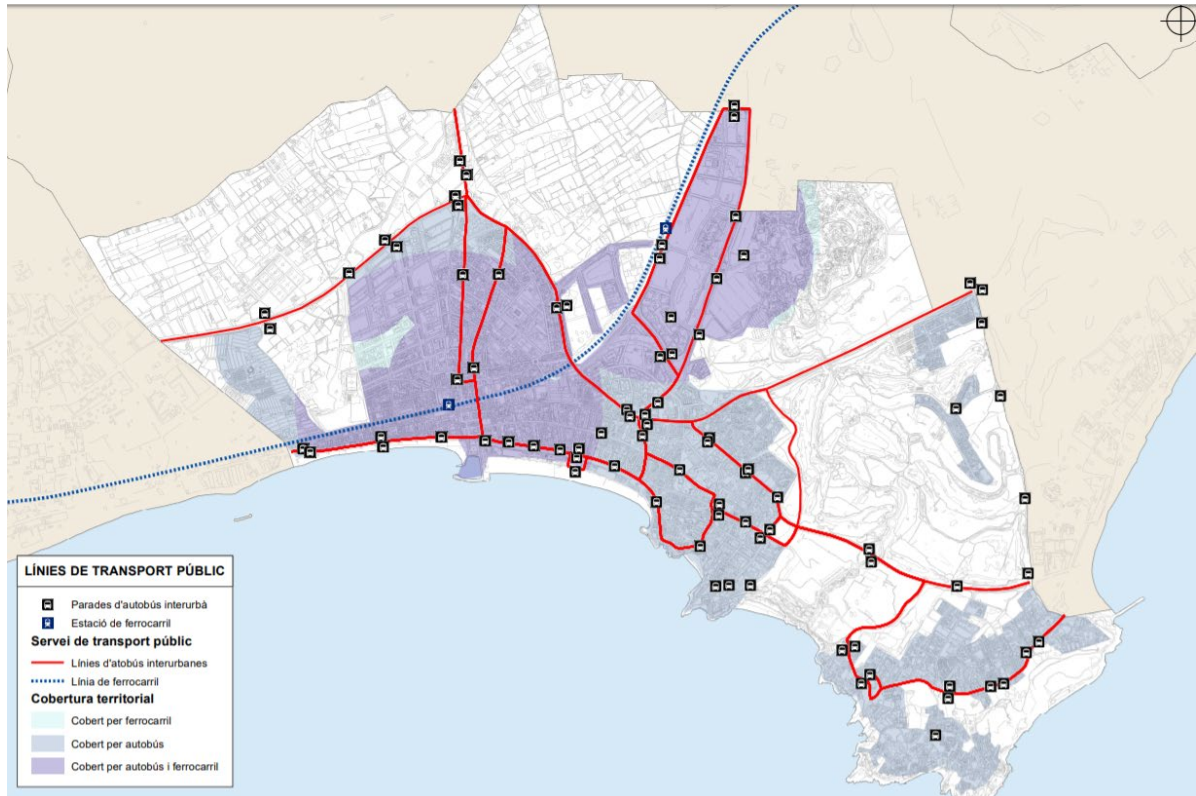
Un bon indicador per avaluar l'accessibilitat del transport públic és la cobertura del servei. En aquest sentit es consideren 300 metres de radi per a cada parada del bus escolar, 450 metres de radi per a cada parada de bus interurbà i 1.000 metres per les estacions de ferrocarril interurbà. El resultat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

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

La cobertura de l'autobús interurbà és del 93% de la superfície poblada de Salou. El CTI és el barri amb la cobertura més baixa, però el servei arriba a l'entrada a Port Aventura, que és el punt on es requereix el servei.

Pel que fa a la cobertura del ferrocarril, **les dues parades donen un percentatge de cobertura del 50% a la superfície urbana del municipi.** Queden fora de l'àrea d'influència els barris de Cap Salou, Mirador de Salou, Xalets de Salou, Segon eixample turístic i la urbanització cova mar. La zona del càmping i la zona esportiva també tenen una baixa cobertura, del 14% de la superfície de trama.

Figura 16. Cobertura del transport públic (zones urbanitzades)



Font: INTRA SL

5.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

La jerarquitització del viari urbà ha de garantir que les diferents tipologies compleixen la seva funció.

5.4.1. JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA ACTUAL

Xarxa viària externa o d'accés

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

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

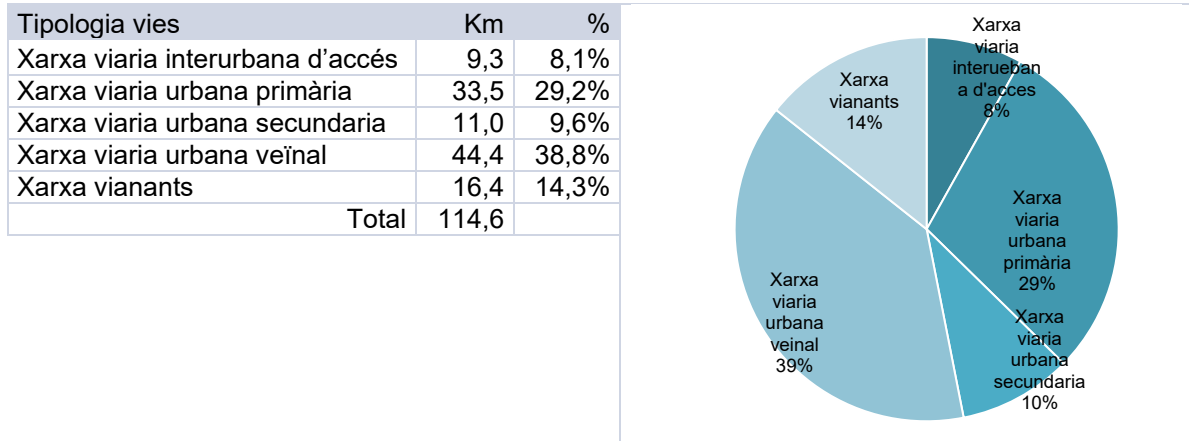
Xarxa viària interna

En conjunt, la **xarxa viària interna** de Salou mesura **105,28 quilòmetres** i és predominantment veïnal (38,76%).

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris. Formen part d'aquesta xarxa l'av. d'Antoni Gaudi, av. de Carles Buïgas, av. de la Mediterrani, av. de la Pedrera, av. de Pau Casals, av. de Pompeu Fabra, av. del Cap de Salou, av. del Pla de Maset, av. del Principat d'Andorra, c. Barenys, c. d'Amposta, c. de Barbastre, c. de Barcelona, c. de Brussel·les, c. de Carles Roig, c. de Gandesa, c. de Guillem de Claramunt, c. de Joan Fuster, c. de la Ciutat de Reus, c. de la Comissió de Festes, c. de la muntanya, c. de Montblanc, c. de Montserrat, c. de Mossèn Josep Llaurada Pinyol, c. de Murillo, c. de Pere Martell, c. de Rembrandt Van Rijn, c. de Saragossa, c. de Serafí Pitarra, c. de Torremolinos, c. de Valencia, c. del Cama de la Torre, c. del camí del Racó, c. del Fonoll, c. del Nord, c. del Vendrell, c. E, c. Major, Camí dels Castellots, ctra. de la Costa, pg. de Jaume I, pg. Miramar, pl. Venus, av. dels Països Catalans, via Augusta, via Aurèlia i via de Roma.
- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies que connecten l'interior de la trama urbana. Algunes de les vies que formen part de la xarxa secundària són: pg. 30 d'octubre, c. de Jaume Vicens Vives, c. de l'Advocat Gallego, c. del Terror, c. de Rosa Sensat, c. de Domènec Sugreñes i Gras, ctra. del Far, c. de la punta del cavall i c. de Murillo.

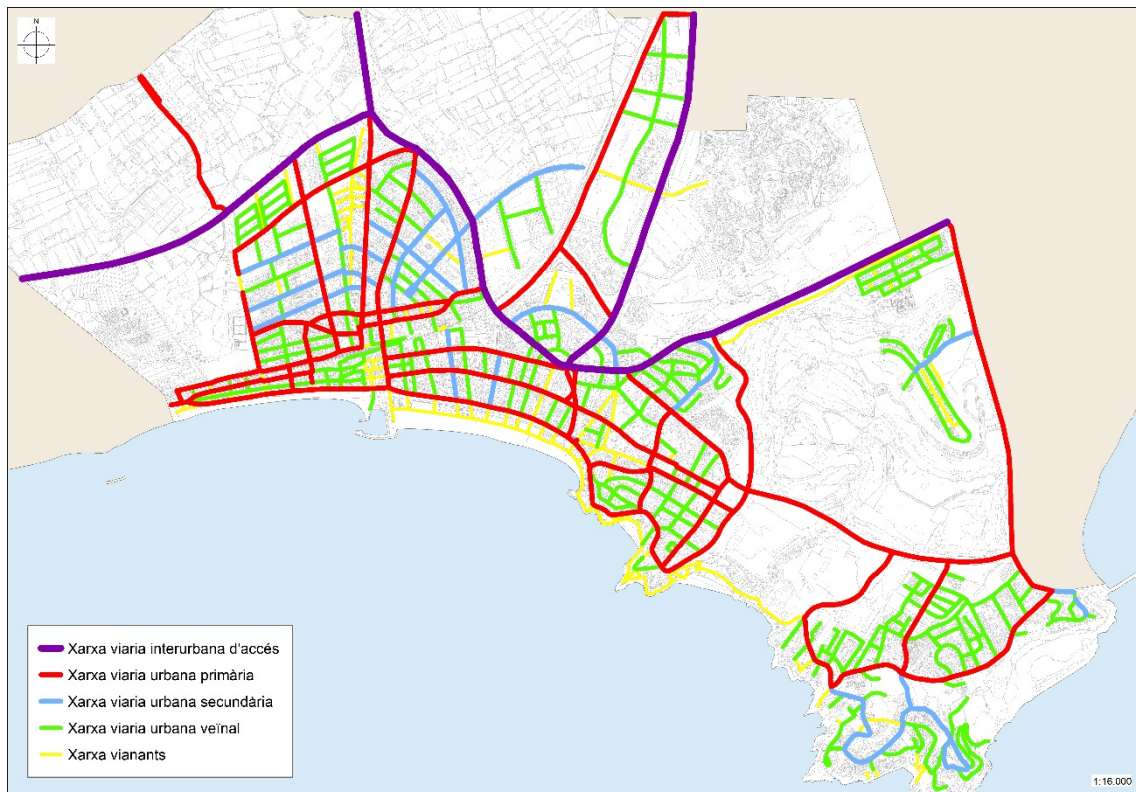
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.
- **Xarxa exclusiva de vianants:** on tenen prioritat els desplaçaments en modes no motoritzats, i només poden accedir vehicles de serveis, o de veïns d'entrada als guals.

Taula 3. Distribució percentual segons metres de la jerarquia viària de Salou



Font: INTRA SL.

Figura 17. Jerarquització viària actual



Font: INTRA SL

5.4.2. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

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

Complementàriament per avaluar la demanda actual de mobilitat en vehicle privat motoritzat per carrer, s'ha dut a terme una campanya d'aforaments a la via pública. En base a tota la informació prèvia disponible s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat per al transport privat motoritzat utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica TransCAD. De l'aranya d'intensitats vehicles se'n desprenen diversos resultats.

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

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

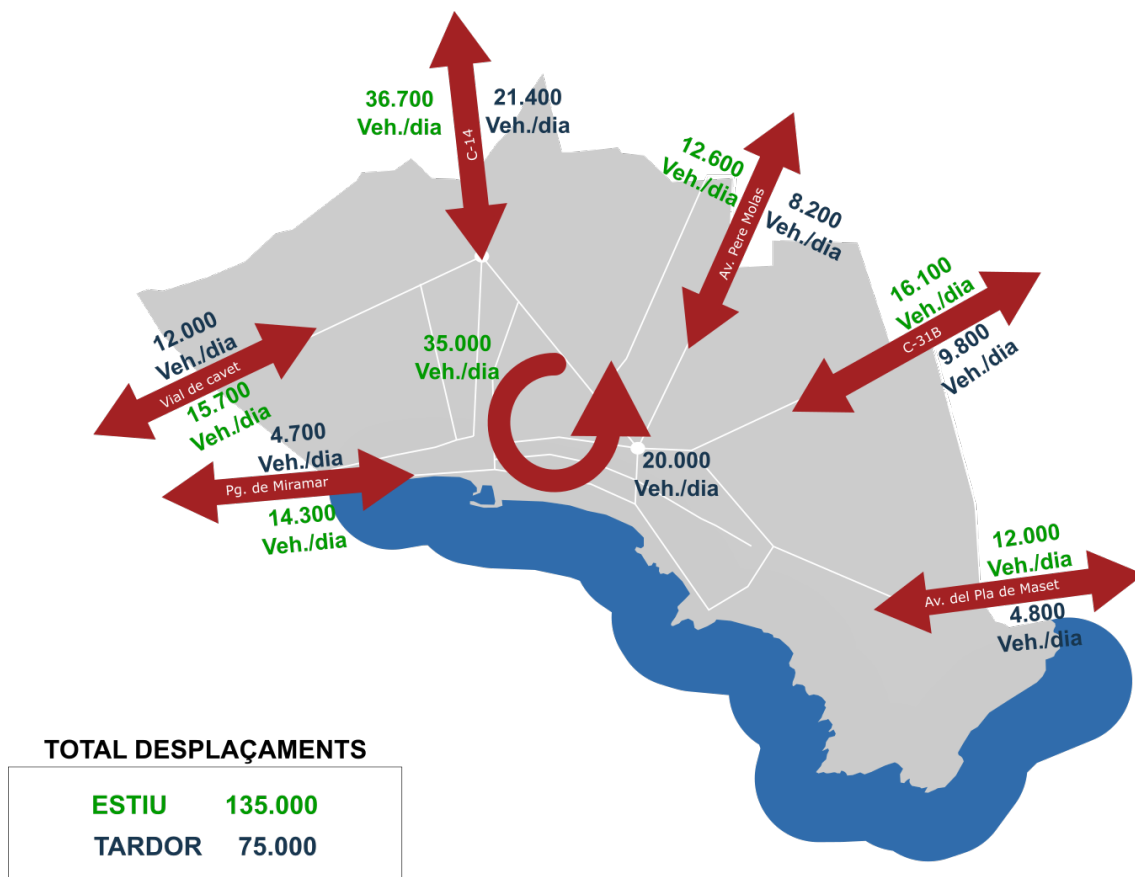
A la tardor entren diàriament al municipi al voltant de 30.900 vehicles:

- El 35% (10.700 vehicles dia) accedeixen des de la carretera C-14.
- El 16% (4.900 vehicles dia), accedeixen des de la carretera C-31B.
- El 21% (6.500 vehicles dia) accedeixen des de la T-325, camí de cavet, connecta Cambrils amb Salou pel interior.
- El 14% (4.400 vehicle dia) accedeixen des de T-319, av. del Batlle Pere Molas, que connecta Vila-seca amb Salou.
- El 8% (2.400 vehicles dia) accedeixen des de la Pineda a Cap Salou.
- El 6% (1.900 vehicles dia) accedeixen des de Cambrils per la costa.

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

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

Figura 2. Esquema de demanda diària de vehicle privat, amb dades d'estiu i tardor



Font: INTRA SL

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

- **Av. Principat d'Andorra** 14.000 veh/dia estiu i 7.000 veh/dia tardor (valor promig en tot el tram, i suma dels dos sentits, a l'estiu i a la tardor).
- **C. de Barbastre** 5.700 veh/dia estiu i 3.500 veh/dia tardor.
- **C. de Barcelona** 6.000 veh/dia estiu i 5.500 veh/dia tardor.
- **C. Brussel·les** 5.500 veh/dia estiu i 2.000 veh/dia tardor.
- **C. del Nord** 1.500 veh/dia estiu i 1.000 veh/dia tardor.
- **C. Major** 5.000 veh/dia estiu i 3.000 veh/dia tardor.
- **Pg. Jaume I** 11.000 veh/dia estiu i 5.000 veh/dia tardor.
- **Pg. Miramar** 8.000 veh/dia estiu i 3.000 veh/dia tardor.

Figura 18. Intensitat de trànsit diària en vehicles motoritzats, a l'estiu (2018)

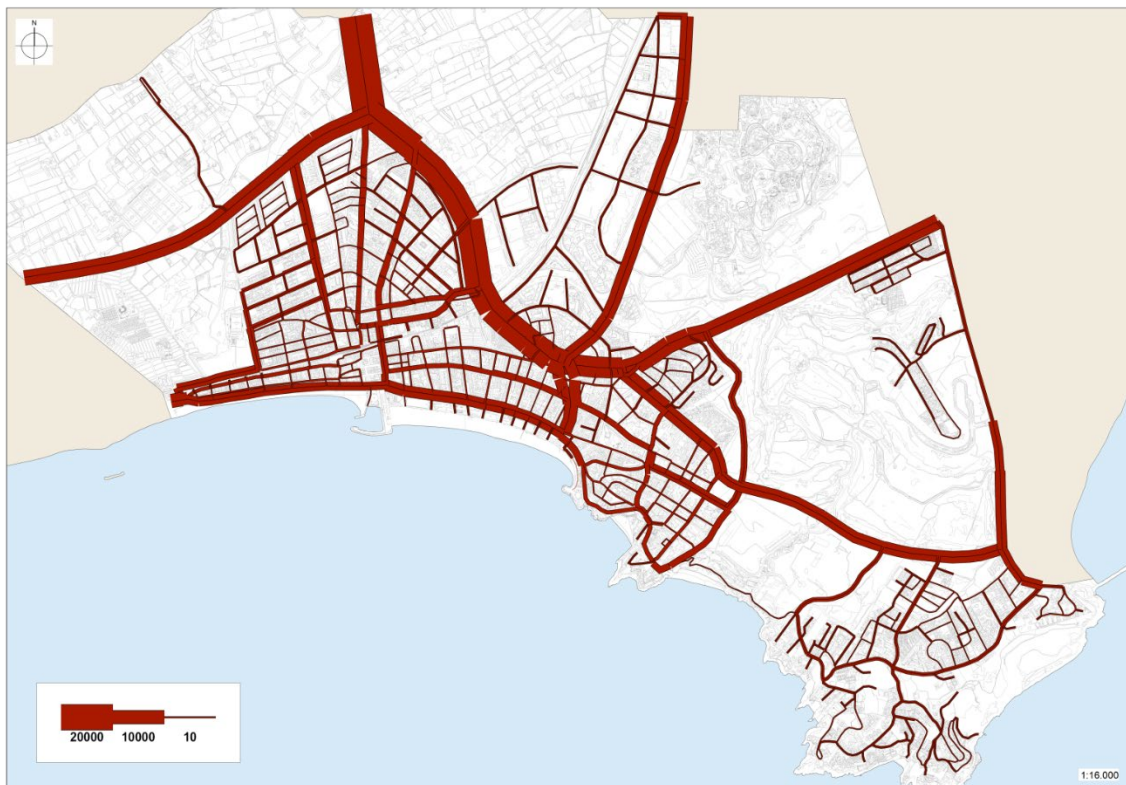
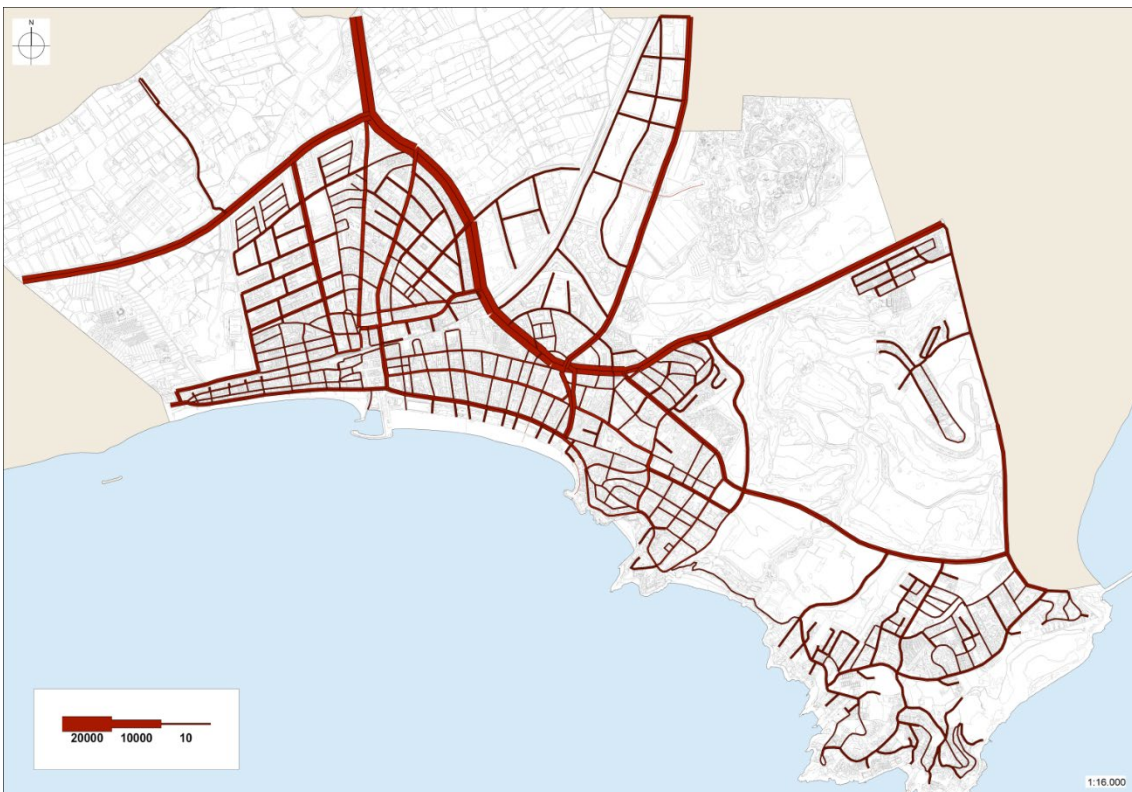


Figura 19. Intensitat de trànsit diària en vehicles motoritzats, a la tardor (2018)



5.4.3. VEHICLES-QUILÒMETRE

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

Taula 4. Distribució percentual dels veh-km per tipus de xarxa al estiu i a la tardor(dia)

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

Font: INTRA SL.

5.5. APARCAMENT

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

5.5.1. OFERTA D'APARCAMENT

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

Es comptabilitzen al voltant de **17.300 places d'aparcament. Un total de 12.000 són a la via pública (69%) i 5.300 fora de calçada (31%).**

Hi ha un clar predomini de l'aparcament lliure en calçada, que representa el 61% del total de places disponibles.

Taula 5. Oferta de places d'aparcament al municipi de Salou (2018)

| Regulació | | Turismes | Motos | C/D | TOTAL | Total per grups | |
|------------------------|---------------------|---------------------------|----------------------|-------|--------|-----------------|-------|
| A LA VIA PÚBLICA | Lliure i no regulat | Fila | 9701 | | 9.701 | 10.518 | |
| | | Paral·lel | 249 | 324 | 573 | | |
| | | Bateria | 231 | | 231 | | |
| | | Bateria invertida | 13 | | 13 | | |
| | Regulat | Zona blava | Fila | 758 | | 758 | 846 |
| | | | Bateria | 88 | | 88 | |
| | | Zona blava estiu i hivern | Fila | 151 | | 151 | 151 |
| | | | Bateria | 0 | | 0 | |
| | | Reserves | Càrrega i descàrrega | - | | 173 | 487 |
| | | | Hotels | 125 | | 125 | |
| | | | PMR | 45 | | 45 | |
| | | | Taxi | 48 | | 48 | |
| | Altres reserves | 96 | | 96 | | | |
| FORA DE LA VIA PÚBLICA | Ús privat | Guals | | 2.352 | 2.352 | 2.352 | |
| | Ús públic | Lliure i no regulat | Exteriors | 900 | | 900 | 3.007 |
| | | Zona Blava | exterior | 1.324 | | 1.324 | |
| | | Pàrquing autobusos | | 200 | | 200 | |
| | | Soterrats | | 583 | | 583 | |
| TOTAL | | 16.864 | 324 | 173 | 17.361 | 17.361 | |

Salou compta amb dues places de recàrrega de vehicles elèctrics, aquestes places estan incloses a altres reserves de la via pública. Es troben a Via Roma, a l'alçada del mercat municipal.

Taula 6. Oferta de places d'aparcament a Salou, per barris (2018)

| Àmbit | EN CALÇADA | | | | | | | | | | FORA DE CALÇADA | | | | TOTAL | |
|--------------------------|------------|-----------|------|-------------------|------|-----------------|-----------------|-------------------------|-----|--------|-----------------|-----------|------------|-----------|-------|----------|
| | Lliure | | | | | Regulat | | | | | Ús privat | Ús públic | | | | |
| | Fila | Paral·lel | Bat. | Bateria invertida | Moto | Zona Blava Fila | Zona Blava Bat. | Zona blava estiu hivern | C/D | Altres | | Guals | Exterior | | | |
| | | | | | | | | | | | Lliure | | Zona Blava | Autobusos | | Soterrat |
| Barenys | 1.970 | 16 | 13 | | 31 | | | 28 | 10 | 31 | 535 | | | | | 2.634 |
| Barri de la Salut | 172 | 7 | 8 | 3 | 21 | 92 | | | 11 | 6 | 111 | | 95 | | | 526 |
| Zona esportiva i rural | 513 | 48 | 11 | 7 | | | | | | 1 | | 500 | | | | 1.080 |
| Cap Salou | 1.247 | 44 | 23 | | 13 | | | | 8 | 23 | 212 | 80 | | | | 1.650 |
| Centre | 1.315 | 72 | 24 | | 95 | 10 | 14 | 123 | 33 | 43 | 937 | | | | 178 | 2.844 |
| CTI, CRT | 748 | | 6 | | 12 | | | | | 47 | | 120 | | | | 933 |
| Emprius | 350 | | | | | | | | | | 1 | | | | | 351 |
| Mirador de Salou | 339 | | 16 | | | | | | | 1 | 2 | | | | | 358 |
| Nucli antic | 89 | | | 3 | 30 | 19 | | | 18 | 25 | 78 | | 185 | | | 447 |
| Primer Eixample Turístic | 318 | 18 | | | 67 | 329 | 44 | | 23 | 25 | 147 | | 606 | | | 1.577 |
| Terrer | 673 | 2 | 117 | | 3 | | | | 12 | 21 | 20 | | | 200 | | 1.048 |
| Segon eixample Turístic | 1.306 | 0 | 13 | | 52 | 308 | 30 | | 58 | 88 | 149 | | 438 | | 405 | 2.847 |
| Urbanització Covamar | 449 | 7 | | | | | | | | 1 | 157 | | | | | 614 |
| Xalets de Salou | 212 | 35 | | | | | | | | | 3 | 200 | | | | 450 |
| Total | 9.701 | 249 | 231 | 13 | 324 | 758 | 88 | 151 | 173 | 314 | 2.352 | 900 | 1.324 | 200 | 583 | 17.361 |

Font: INTRA SL

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

- Els barris amb major oferta d'aparcament són: el segon eixample turístic (on hi ha el 16% de les places del municipi), Salou Centre (16%) i Barenys (15%).
 - El Segon eixample és el barri amb major oferta d'estacionament lliure i de guals privats. El 46% són a la via pública (lliures), el 12% és en zona blava (en calçada i fora de calçada), el 14% són fora de la via pública (soterrats) i el 5% en guals.
 - El centre és la zona amb major nombre de turismes censats (40%), després Barenys (17%).
 - A Barenys el 75% d'oferta d'estacionament és lliure, el 20% son guals. Salou Centre el 50% són a la via pública (lliures), el 4% zona blava estiu i hivern, el 6% són fora de la via pública (soterrats) i el 33% en guals.
- La zona que engloba Cap Salou, Xalets de Salou, Mirador de Salou i CTI té la taxa de motorització més alta del municipi (de cada 1.000 persones hi ha 522 vehicles).
- En nombres absoluts el barri amb major oferta de places lliures per turismes és (considerant aparcament lliure en calçada i fora de calçada) Barenys (1.999), seguit per Centre (1.411) i per Cap Salou (1.394).

- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta a la zona esportiva i rural (500), Xalets de Salou (200) i en menor mesura CTI (120) i Cap Salou (80).

Hi ha aparcaments soterrats als barris de centre i Segon eixample Turístic. Representa el 4% del total d'aparcament del municipi.

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

- La zona blava de tot l'any es troba a Salou centre (123 places) i a Barenys (28 places).

La zona blava d'estiu es troba als barris de la salut (92 en calçada) Salou Centre (24 en calçada), nucli antic (19 en calçada), primer eixample turístic (373 en calçada) i en el segon eixample turístic (338 en calçada). Aquestes zones tenen una major demanda lligada a l'època estival.

Trobem diferents bosses d'aparcament exterior en zona blava donen una elevada oferta d'aparcament a el Primer eixample turístic (606), el segon eixample turístic (438) i en menor mesura al Nucli Antic (185) i al barri de la Salt (95). En general el paviment d'aquestes àrees d'aparcament es troba en mal estat.

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

Descripció de les tipologies d'aparcament

Les tipologies inventariades es descriuen breument a continuació.

A la via pública (inventari in-situ):

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

Fora de la via pública:

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

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

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

- Estiu i setmana santa: de dilluns a diumenge de 10 a 14 hores i de 17 a 22 hores.

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

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

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

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

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

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

- Tipus 1 amb 200 hores, ciutadans amb l'impost de vehicles domiciliat a Salou i que tingui el seu domicili als carrers Barcelona, Berenguer de Palou, Via Augusta, Via Roma i Ciutat de Reus).
- Tipus 2 amb 150 hores per a la resta de persones.

També troben tres pàrquing soterrats dos situat a la zona del segon eixample turístic i un al mercat municipal.

Hi ha tres zones blaves d'aparcament:

- La zona 1 correspon a tots els carrers de zona blava: C. Barcelona, C. Ciutat de Reus, C. Berenguer de Palou, Via Augusta, Via Roma, C. Major, C. Madrid, C. Girona, C. Lleida, C. Navarra, C. Amposta, C. Josep Carner, C. Rodríguez Pomata, C. Verge del Pilar, C. Terol i Osca, C. Carles Buïgas, C. Murillo, Passeig Miramar, Plaza Venus, C. Mar, C. La Rioja, C. Valls, C. Illes Balears, C. Pere III, C. París, C. Berlín, C. Vendrell, C. Juníper Serra, C. Pau Vila, C. Priorat, C. Major (solar Patronat Turisme) i C. Barbastre. La tarifa és la mateixa que el preu de la zona blava de estiu del c. Barcelona.
- Els carrers de la zona blava 2 son: plaça de la Pau i c. Pins al costat de la Renfe.
- La zona blava 3 compte els solars de c. Berlín i París, Av. Pompeu Fabra, Av. Carles Buïgas i c. Falset.

Taula 7. Preu zona blava estiu c. Barcelona (2018)

| Temps | Cost (€) |
|---------|----------|
| 1 hora | 1,25 |
| 2 hores | 2,50 |
| 4 hora | 5,00 |
| 5 hores | 7,50 |

Taula 8. Preu zona blava hivern Via Roma (2018)

| Temps | Cost (€) |
|-----------------|----------|
| 8 minuts (min.) | 0,10 |
| 1 hora | 0,75 |
| 2 hores (màx.) | 1,60 |

Taula 9. Preu zona blava estiu 2 (2018)

| Temps | Cost (€) |
|--------|----------|
| Mínim | 0,10 |
| 1 hora | 0,95 |

Taula 10. Preu zona blava estiu 3 (2018)

| Temps | Cost (€) |
|-----------------|----------|
| Mínim | 0,10 |
| 1 hora | 0,75 |
| Tarifa 24 hores | 5,15 |

Taula 11. Preu zona blava estiu Passeig Jaume I (2018)

| Temps | Cost (€) |
|-----------------|----------|
| 15 min (mínim) | 0,50 |
| 30 min | 1,00 |
| 6 hores (màxim) | 6,00 |

• Bosses d'aparcament

A banda de les regulacions esmentades, hi ha diverses bosses d'aparcament a destacar, amb diferent regulació i tarifes:

- Bosses d'aparcament soterrat (ja esmentades):

- la plaça Corona de Aragón
- C. de Logronyo
- Via Roma, Mercat municipal de Salou

- Bosses d'aparcament gratuït:

- C. de Carles Roig (càmping Sangulí)
- Av. de Joan Fuster (Terrer)
- C. Del Donzell Marí (Cap Salou)
- Bosses d'aparcament al c. del Monestir de Santes Creus (Xalets de Salou)

• Aparcament en guals

L'oferta d'aparcament en guals és de 6.700 places. A partir de tres portals immobiliaris s'ha observat que hi ha un **baix nombre de places en lloguer** i en venda (un 0,28% i 1,83% respectivament del total de places fora de calçada comptabilitzades). Els preus de les places de lloguer oscil·len entre els 42€/mes i 300€/mes, i els preus de venda oscil·len entre els 5.000€ i 65.000€.

5.5.2. DEMANDA D'APARCAMENT

L'anàlisi de la demanda d'aparcament s'ha dut a terme a partir de tres variables:

1. Estimació de la demanda residencial a partir de la motorització (amb dades del padró de vehicles),
2. Estimació de la demanda diürna a partir del inventari de places ocupades a l'estiu (treball de camp).
3. Dades d'ocupació i de rotació d'aparcament diürna en 5 àrees amb major demanda.

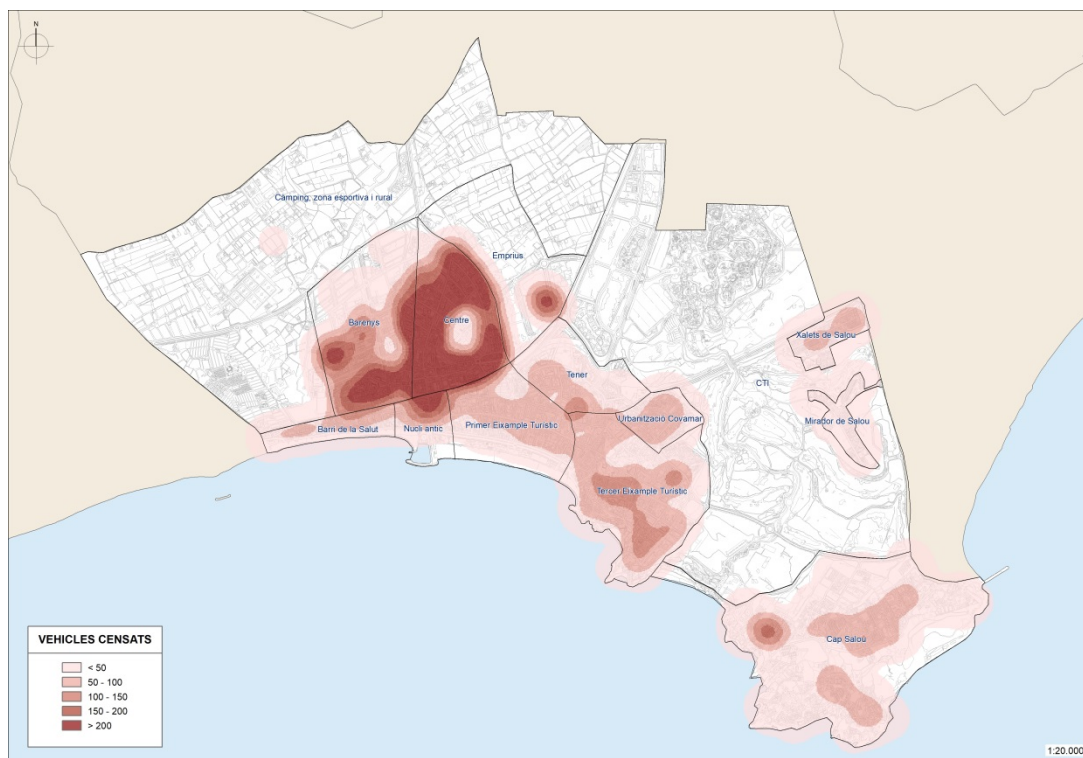
Estimació de la demanda residencial

Pel càlcul de l'oferta es suma l'oferta de places fora de calçada i l'oferta en calçada. La tipologia de les places en calçada considerades en el balanç són les lliures, zona blava estiu, zona blava estiu i hivern i C/D (ja que aquestes poden ser ocupades pels residents durant la nit).

Pel càlcul de la demanda d'estacionament residencial s'ubiquen els turismes censats per barris. Hi ha 11.777 turismes censat a Salou, però no tots s'han pogut ubicar (un 8% no es localitzen).

De la ubicació dels vehicles censats s'extreu una imatge dels barris amb major demanda, al Centre i Barenys, allà on hi ha major densitat de residents.

Figura 3. Demanda d'estacionament residencial



Del contrast entre la demanda de vehicles i l'oferta de places, s'obté que Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 5.868 places. El càlcul correspon a una situació simulada on es tenen en compte exclusivament els vehicles dels residents, per tant a una situació de tardor-hivern.

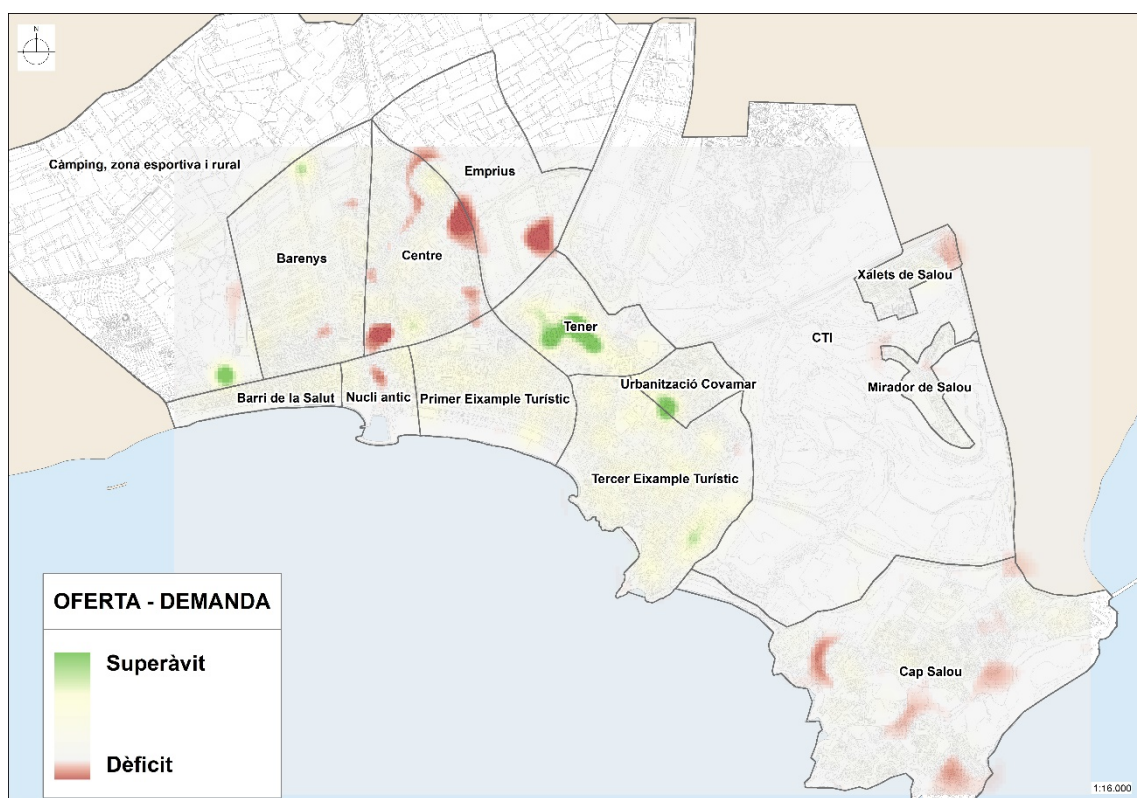
Com mostra la taula, el dèficit d'estacionament residencial és positiu en tots el barris del municipi (superàvit), a excepció del Centre on hi ha 1.295 places de aparcament de menys.

Taula 12. Balanç d'aparcament residencial

| Àmbit | Oferta | Demanda | Balanç de aparcament residencial |
|--------------------------|---------------|---------------|----------------------------------|
| Barenys | 2.572 | 1.942 | 630 |
| Barri de la Salut | 499 | 256 | 243 |
| Zona esportiva i rural | 1.079 | 2 | 1.077 |
| Cap Salou | 1.614 | 1.296 | 318 |
| Centre | 2.706 | 4.001 | -1.295 |
| CTI, CRT | 874 | 1 | 873 |
| Emprius | 351 | 240 | 111 |
| Mirador de Salou | 357 | 121 | 236 |
| Nucli antic | 392 | 365 | 27 |
| Primer Eixample Turístic | 1.485 | 541 | 944 |
| Terrer | 1.024 | 321 | 703 |
| Segon eixample Turístic | 2.707 | 1.324 | 1.383 |
| Urbanització Covamar | 613 | 243 | 370 |
| Xalets de Salou | 450 | 202 | 248 |
| Total | 16.723 | 10.855 | 5.868 |

Font: INTRA SL.

Figura 20. Balanç d'aparcament residencial



Demanda d'estacionament real en època estival

Per establir la situació de demanda d'estacionament a l'estiu, es va realitzar un inventari de aparcament en calçada, recollint el nombre de vehicles estacionats en relació a les places existents. Aquest anàlisi reflecteix la utilització real de l'estacionament i permet detectar problemàtiques concretes.

Hi ha **un dèficit de places d'estacionament en calçada en els barris més turístics al mes d'agost**. Por el contrari, als aparcaments fora de calçada, no es produeix aquest fet.

Taula 13. Ocupació visual diürna en estiu, per barris, en calçada (Agost, 2018)

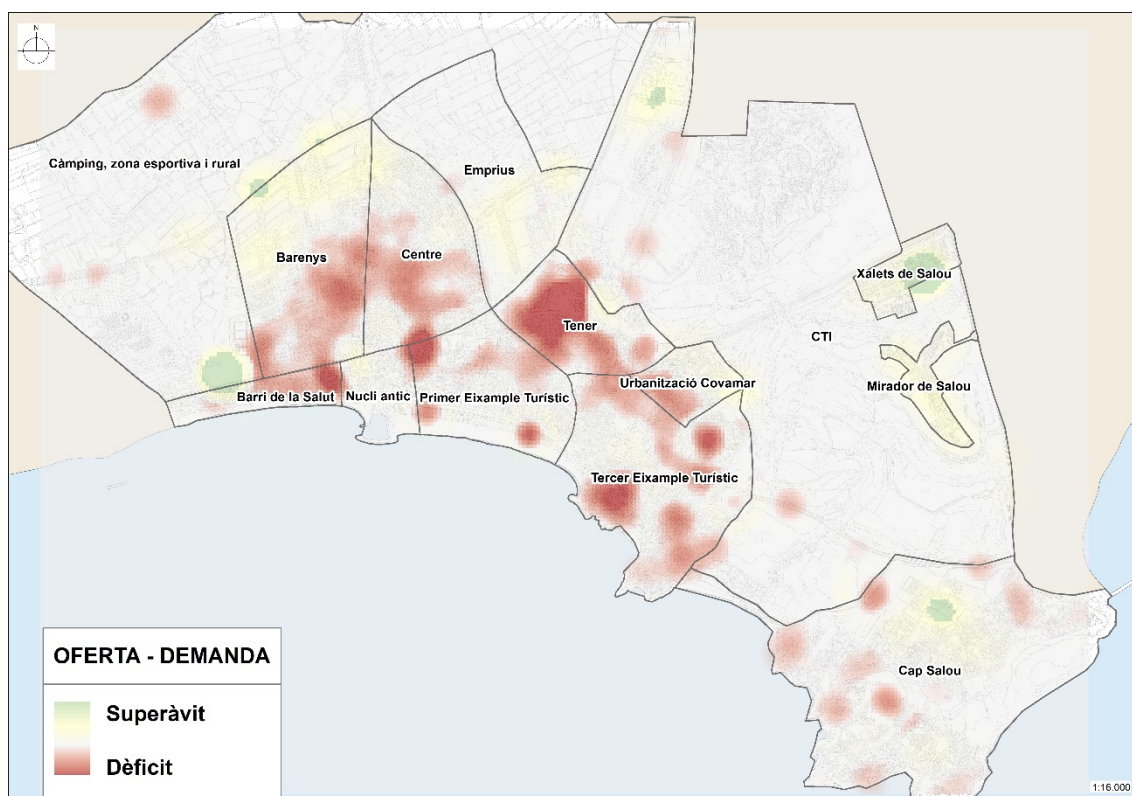
| | Lliure en calçada | | | Zona Blava Estiu en calçada | | |
|--------------------------|-------------------|----------|----------------|-----------------------------|----------|----------------|
| | Places | Ocupació | Places lliures | Places | Ocupació | Places lliures |
| Barenys | 1.999 | 1.770 | 229 | 28 | 35 | -7 |
| Barri de la Salut | 190 | 309 | -119 | 92 | 87 | 5 |
| Zona esportiva i rural | 579 | 395 | 184 | 0 | 0 | 0 |
| Cap Salou | 1.314 | 1.079 | 235 | 0 | 0 | 0 |
| Centre | 1.417 | 1.529 | -112 | 138 | 193 | -55 |
| CTI, CRT | 754 | 435 | 319 | 0 | 0 | 0 |
| Emprius | 350 | 120 | 230 | 0 | 0 | 0 |
| Mirador de Salou | 355 | 83 | 272 | 0 | 0 | 0 |
| Nucli antic | 92 | 145 | -53 | 19 | 25 | -6 |
| Primer Eixample Turístic | 336 | 489 | -153 | 351 | 408 | -57 |
| Terrer | 792 | 1.109 | -317 | 0 | 0 | 0 |
| Segon eixample Turístic | 1.319 | 1.697 | -378 | 324 | 359 | -35 |
| Urbanització Covamar | 456 | 496 | -40 | 0 | 0 | 0 |
| Xalets de Salou | 247 | 121 | 126 | 0 | 0 | 0 |
| Total general | 10.200 | 9.777 | 423 | 952 | 1.107 | -155 |

Taula 14. Balanç entre oferta i demanda diürna a l'estiu, 2018.

| | Places | Ocupació | Balanç |
|--------------------------|--------|----------|--------|
| Barenys | 2.122 | 1.857 | 88% |
| Barri de la Salut | 782 | 696 | 89% |
| Zona esportiva i rural | 659 | 485 | 74% |
| Cap Salou | 1.314 | 1.079 | 82% |
| Centre | 1.675 | 1.802 | 108% |
| CTI, CRT | 939 | 569 | 61% |
| Emprius | 956 | 655 | 69% |
| Mirador de Salou | 555 | 263 | 47% |
| Nucli antic | 549 | 571 | 104% |
| Primer Eixample Turístic | 887 | 927 | 105% |
| Terrer | 3.216 | 2.911 | 91% |
| Segon eixample Turístic | 1.643 | 2.056 | 125% |
| Urbanització Covamar | 456 | 496 | 109% |
| Xalets de Salou | 247 | 121 | 49% |
| Total general | 11.152 | 10.884 | 98% |

Font: INTRA SL

Figura 21. Balanç entre oferta i demanda diürna a l'estiu



Als barris del centre, nucli antic, primer eixample turístic, segon eixample turístic i urbanització Covamar es detecta un dèficit de places d'aparcament.

Al segon eixample turístic hi ha el balanç d'estacionament diürn a l'estiu més elevat de tot el municipi (125%).

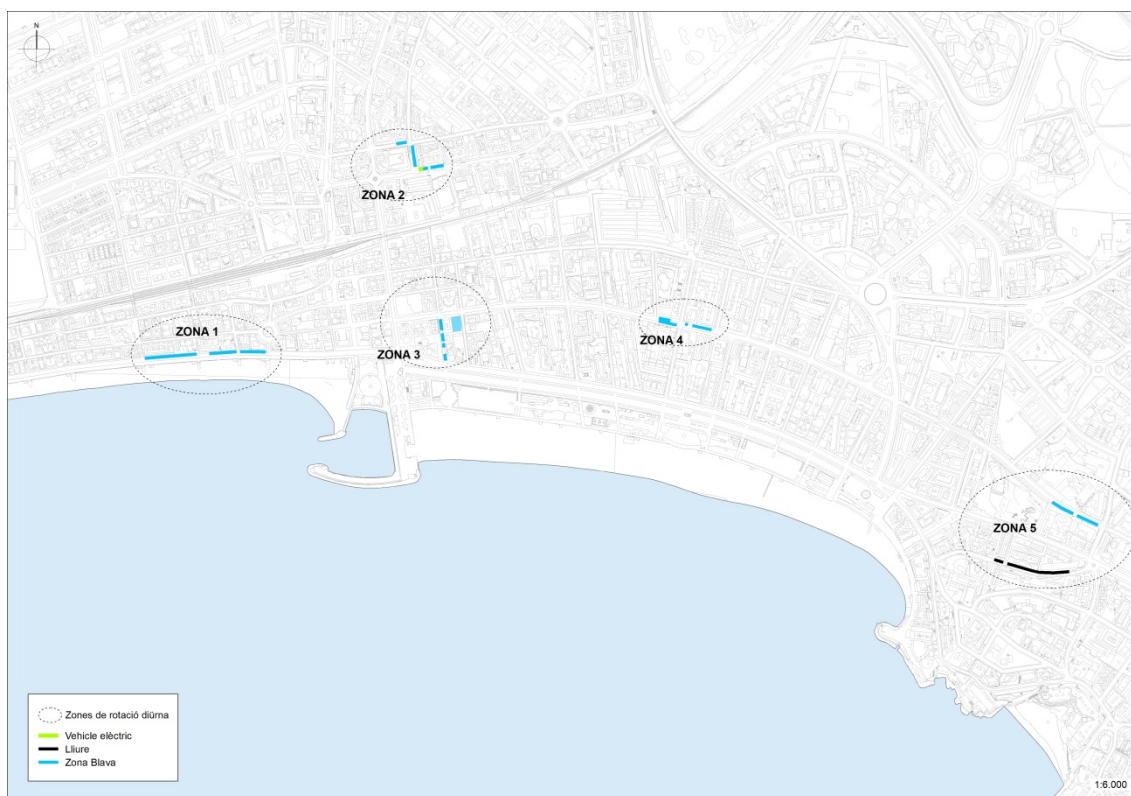
Aquest dèficit implica un augment de la demanda en els barris propers i indisciplines a la zona blava.

Funcionament de la zona blava

Per determinar el funcionament concret s'han dut a terme inspeccions diürnes, per tal de determinar el nivell d'ocupació en 4 zones del municipi, prioritzant aquells barris amb major pressió d'estacionament, incloent zones d'estacionament lliure i de rotació. La distribució de les zones i places on es van fer rotacions per àmbits és la següent:

- Passeig de Miramar: 45 places
- Via Roma – C. de Berenguer de Palou – Via Augusta: 23 places
- C. Major: 2 zones, 67 places
- C. Montblanc – c. Barbastre – c. de Murillo: 57 places

Figura 4. Zones de rotació d'aparcament diürnes i ocupació diürnes per trams



Font: INTRA SL

La mitjana d'ocupació al llarg del dia és del 100% a la zona lliure, del 84% a la zona blava i del 35% al punt de recarrega de vehicle elèctric.

La zona amb una ocupació superior es la zona 5 (c. Montblanc i c. Barbastre), amb una ocupació del 100% en places lliures (c. Montblanc) i del 99% en zona blava (c. Montblanc). A la zona 2 (Via Roma, c. Berenguer de Palou i Via Augusta) hi ha una ocupació en zona blava del 87%.

La zona 5 c. Montblanc, zona d'aparcament lliure, hi ha un 38% de vehicles que no es mouen en tot el dia. Les zones blaves tenen una mitjana del 3% de vehicles que no es mouen en tot el dia.

Taula 15. Ocupació diürna per zones (2018)

| | Places | | | Ocupació | | | Vehicles que no es mouen en tot el dia | | | % vehicles que no es mouen en tot el dia | | |
|--------|--------|----------|------------------|----------|----------|------------------|--|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric |
| Zona 1 | | 42 | | | 76% | | | 1 | | | 1% | |
| Zona 2 | | 20 | 2 | | 87% | 35% | | 2 | | | 2% | |
| Zona 3 | | 36 | | | 81% | | | 3 | | | 2% | |
| Zona 4 | | 23 | | | 77% | | | 2 | | | 3% | |
| Zona 5 | 31 | 18 | | 100% | 99% | | 20 | 5 | | 38% | 9% | |

Taula 16. Ocupació diürna agrupada per tipologia d'estacionament (2018)

| | Places | | | Ocupació | | | Vehicles que no es mouen en tot el dia | | | % vehicles que no es mouen en tot el dia | | |
|-----------|--------|----------|------------------|----------|----------|------------------|--|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric |
| Per tipus | 31 | 139 | 2 | 100% | 84% | 35% | 20 | 13 | | 38% | 3% | |

Taula 17. Ocupació de la zona blava de pagament (2018)

| 2018 | | Gener | Febrer | març | Abril | Maig | Juny | Juliol | Agost |
|------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zona | Hivern | 38,30% | 38,85% | 40,73% | 43,48% | 40,98% | | | |
| | Estiu | 1 | | 27,37% | 21,10% | | 30,36% | 46,91% | 57,03% |
| | | 2 | | 15,35% | 11,27% | | 20,92% | 35,79% | 47,71% |
| | | 3 | | 20,73% | 8,28% | | 12,48% | 36,11% | 75,68% |
| | Pàrquing | | | 8,56% | 9,15% | | 17% | 35,40% | 54,16% |

Font: Ajuntament de Salou

L'aprofitament d'una plaça d'estacionament es mesura a partir del índex de rotació, que indica el número de vehicles que estacionen en una plaça al llarg d'un dia. L'estudi d'aparcament va realitzar rotacions cada 1 hora, al llarg de 15 hores.

- Hora inici primera passada: 7h
- Hora final darrera passada: 22h

L'ocupació d'una plaça es determina a partir de les hores que ha estat ocupada per un vehicle. Analitzant la durada de l'estacionament de cada vehicle es pot determinar l'estacionalitat de l'aparcament per a cada plaça i si existeixen, o no, vehicles aparcats permanentment.

Taula 18. Índex de rotació (vehicles/plaça i dia) (Agost, 2018)

| | Índex de rotació | | | % vehicles que no es mouen en tot el dia | | |
|--------|------------------|----------|------------------|--|----------|------------------|
| | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric | lliure | z. Blava | Vehicle elèctric |
| Zona 1 | | 3,78 | | | 1% | |
| Zona 2 | | 6,22 | | | 2% | |
| Zona 3 | | 4,09 | | | 2% | |
| Zona 4 | | 3,71 | | | 3% | |
| Zona 5 | 3 | 3,77 | | 38% | 9% | |

Font: INTRA SL

La zona lliure té uns valors normals en zona urbana. La rotació en zona blava varia segons a l'època del any. Es troben xifres elevades el mes d'agost, la població de Salou incrementa per l'arribada de turistes.

Taula 19. Índex de rotació en zona blava (vehicles/plaça i dia) (2018)

| 2018 | | Gener | Febrer | març | Abril | Maig | Juny | Juliol | Agost | |
|------|----------|-------|--------|------|-------|------|------|--------|-------|------|
| Zona | Hivern | 2,74 | 2,72 | 2,87 | 3,07 | 2,88 | | | | |
| | Estiu | 1 | | 2,46 | 1,90 | | 2,73 | 4,22 | 5,13 | |
| | | 2 | | | 1,38 | 1,01 | | 1,88 | 3,22 | 4,29 |
| | | 3 | | | 1,87 | 0,75 | | 1,12 | 3,25 | 6,81 |
| | Pàrquing | | | 1,03 | 1,10 | | 3,06 | 6,37 | 9,75 | |

Font: Ajuntament de Salou

A mode d'indicador s'inclouen segons tipologies d'aparcament valors promig de rotació, obtinguts de diverses ciutats espanyoles. Aquestes dades ajuden a interpretar els valors de rotació del municipi.

Taula 20. Valors de referència en zones de funcionament normal (vehicles/plaça i dia)

| Tipologia de plaça | No regulada | Il·legal | Zona regulada | Càrrega i descàrrega | Aparcament d'ús privat | Aparcament públic |
|--------------------|-------------|----------|---------------|----------------------|------------------------|-------------------|
| Vehicles/plaça | 1,8 | 8 | 6 | 10 | 1,7 | 3,5 |

Font Polítiques tarifàries – Regulació de l'ús d'aparcament. Fundación Movilidad.

5.6. SEGURETAT VIÀRIA

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit des de l'any 2006 desenvolupa un programa de suport als ens municipals per a la redacció dels Plans Locals de Seguretat Viària (PLSV), com una de les accions claus derivades del Pla de Seguretat Viària de Catalunya.

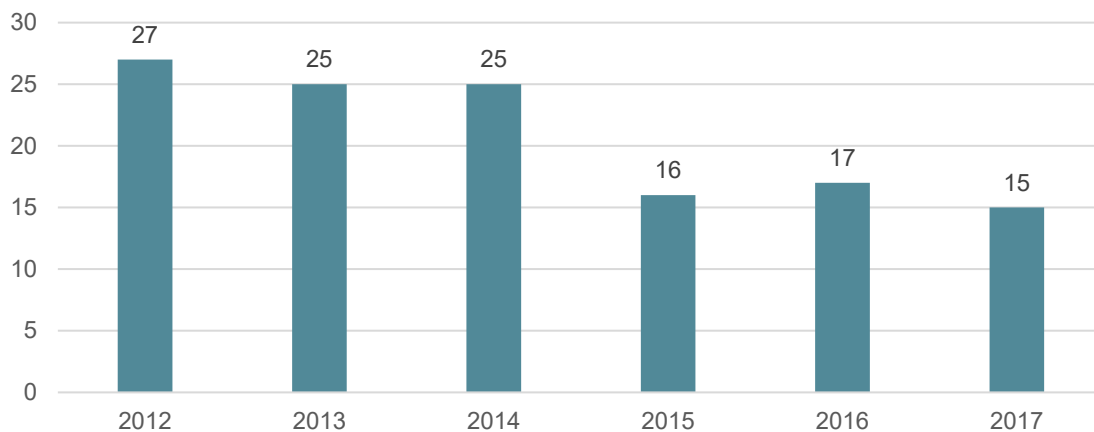
L'any 2010 es va redactar el primer PLSV al municipi de Salou, amb vigència 2011-2014. Aquest va ser revisat i actualitzat l'any 2016, i actualment es troba en vigor el PLSV 2017-2020.

L'objectiu fonamentals del Pla vigent és una reducció del 25% del nombre d'accidents amb víctimes l'any 2020 respecte a la mitjana registrada durant el bienni 2014-2015.

En els últims anys ja s'aprecia certa disminució en la sinistralitat urbana, segons les dades emmagatzemades al SIDAT.

Aquesta disminució situa el volum d'accidents de Salou per càpita per sota de la mitjana de municipis semblants i de la mitjana catalana.

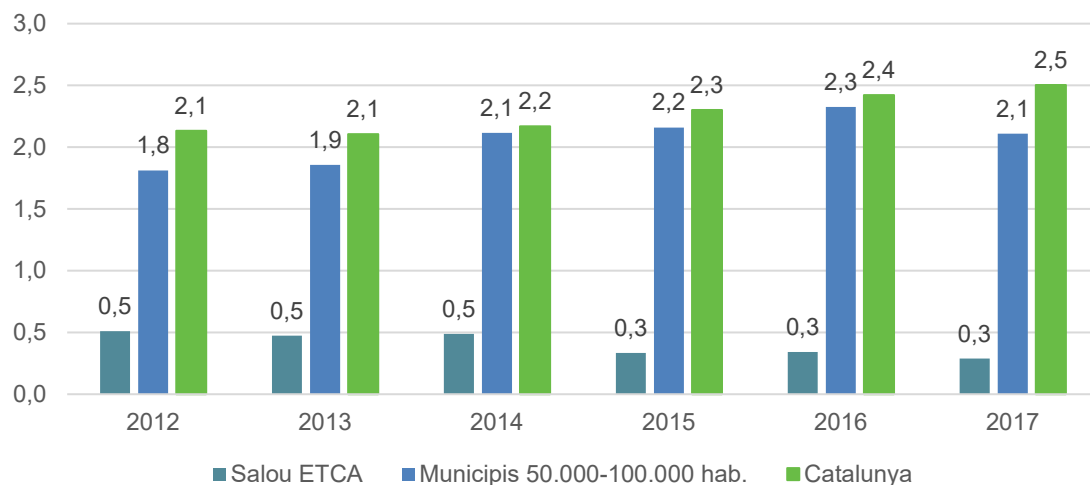
Figura 22. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Nota: En el PLSV es disposa de dades directes de la base municipal, i l'any 2015 es registraven 26 accidents amb víctimes.

Figura 23. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana per 1.000 habitants ETCA, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya

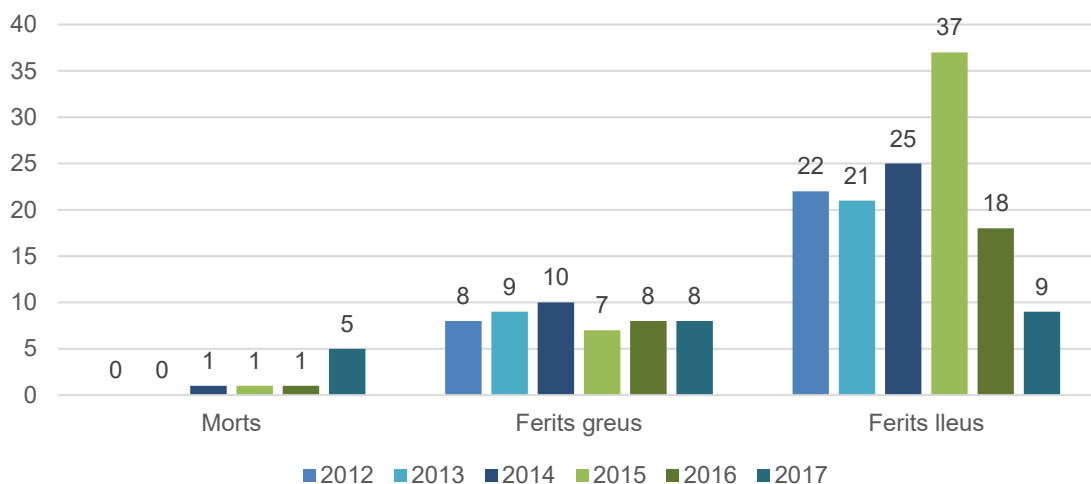


Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Tot i el decreixement evidenciat, no s'aprecia una disminució de la lesivitat de les víctimes. L'any 2017 es van registrar 5 víctimes mortals en zona urbana, la xifra més elevada del període, i 8 ferits greus, un valor similar a la resta del període.

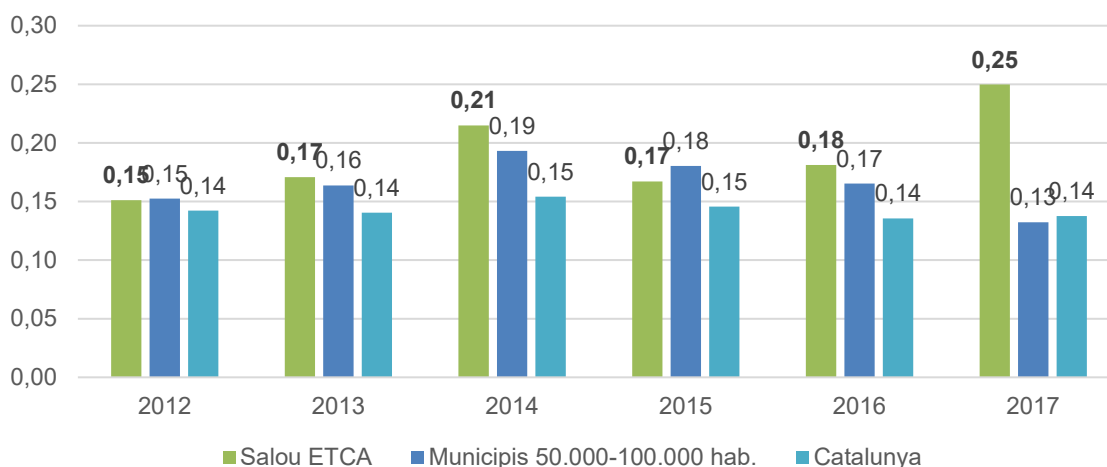
La taxa de morts i ferits greus per càpita a Salou és elevada respecte a la mitjana del territori. Destaca l'any 2017, en que s'arriba a duplicar la taxa de municipis de població similar i la mitjana de Catalunya.

Figura 24. Nombre de víctimes segons lesivitat en zona urbana



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Figura 25. Nombre de morts i ferits greus per 1.000 habitants en zona urbana, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Entorns de concentració d'accidents a Salou

El Pla d'actuació dels dos PLSV redactats preveia actuar sobre els punts i trams de concentració d'accidents i entorns insegurs, alhora que proposava actuacions de millora de les mesures físiques i de gestió, controls i de educació per a la mobilitat segura. La definició dels entorns es dur a terme a partir de l'anàlisi de les dades dels accidents amb víctimes proporcionades per la Policia Local de Salou.

En els Plans es va consensuar l'estudi prioritari dels entorns següents.

PLSV 2011-2014, ja treballats:

- PCA 1. Plaça d'Europa
- PCA 2. Intersecció entre carrer Ciutat de Reus i Via Augusta
- TCA 1. Carrer de Barcelona, entre Via Roma i carrer del Mas de Molas
- TCA 2. Passeig Jaume I
- TCA 3. Carrer del Nord entre carrer Pere III i plaça d'Europa

L'avaluació feta dels entorns del primer Pla mostrava l'aplicació de les mesures proposades, tot i que es podien acabar de complementar d'acord el projecte presentat.

Taula 21. Evolució del nombre d'accidents en TCA i PCA (2011-2014) i grau d'actuació

| | Localització | Tendència | S'hi ha actuat? |
|-------|---|-----------------------|---------------------------------|
| TCA 1 | Carrer de Barcelona, entre Via Roma i carrer del Mas de Molas | Manteniment any 2015 | Mesures parcialment implantades |
| TCA 2 | Passeig Jaume I | Decreixement any 2015 | Mesures parcialment implantades |
| TCA 3 | Carrer del Nord entre carrer Pere III i plaça d'Europa | Decreixement | Mesures parcialment implantades |
| PCA 1 | Plaça d'Europa | Decreixement | Mesures parcialment implantades |
| PCA 2 | Intersecció entre carrer Ciutat de Reus i Via Augusta | Decreixement | Mesures parcialment implantades |

PLSV 2017-2020, actualment vigents:

- PPR 1: Eix de Miquel Martí i Pol: buidat de trànsit en relació a l'escola.
- PPR 2: Confluència del carril bicicleta a Pg. Jaume I i la sortida del pàrquing junt a la platja de Llevant, a l'altura del carrer Joan Miarnau i Ciurana.

6. MOBILITAT URBANA DE SALOU

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

- Enquesta de mobilitat de residents en dia feiner (EMEF 2018);
- Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou en època estival;
- Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou en època estival.

6.1. ENQUESTA DE MOBILITAT A RESIDENTS

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

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

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

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

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

Taula 22. Fluxos dia feiner, residents a Salou, 2018

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

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

De tots els desplaçaments que es produeixen a Salou el 52% són realitzats per homes, i el 45,3%, per dones. La distribució per edats s'observa en la següent taula.

El 68% dels desplaçaments que es produeixen són realitzats per persones de nacionalitat espanyola. Entre els estrangers destaquen els desplaçaments dels senegalesos i els italians (3,7% i 3,6%, respectivament).

El 62,3% de persones desplaçades estan en actiu i ocupades i el 2,8% són estudiants. El 13,1% són jubilats o pensionistes, i el restant persones que realitzen tasques de la llar o bé persones en actiu a l'atur.

El 19,1% dels desplaçaments són originats per motius ocupacionals, i un 80,9% per motius personals.

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

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

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

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

Figura 5. Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

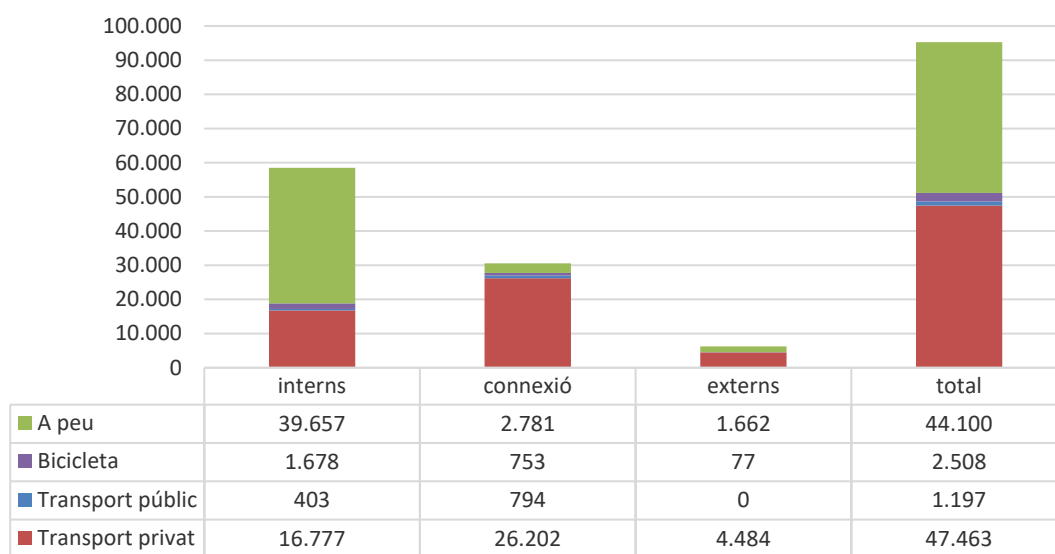
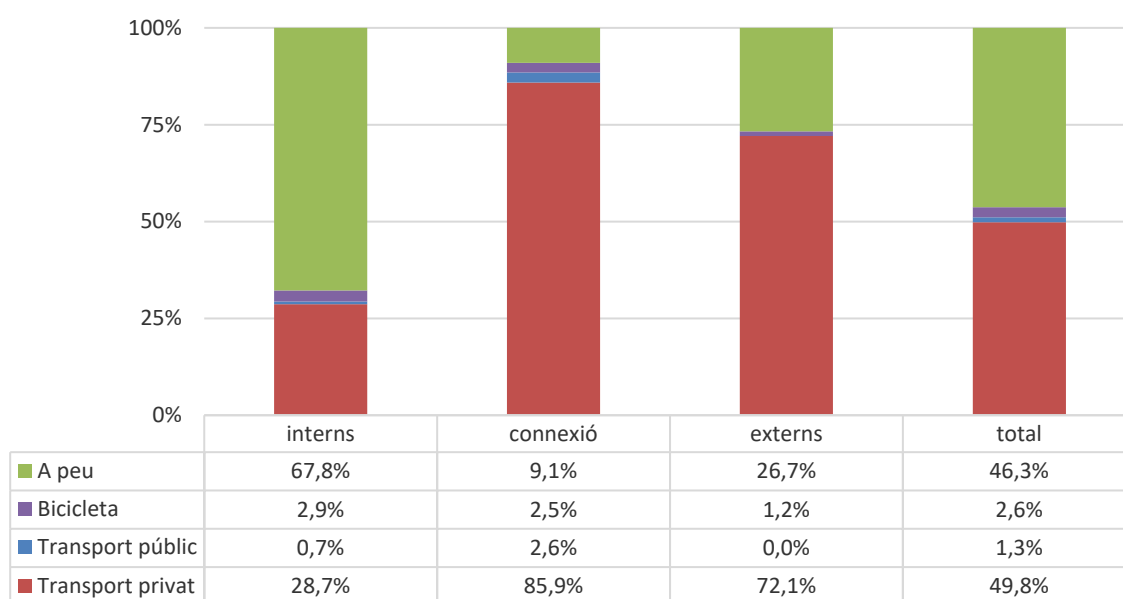


Figura 6. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



6.2. ENQUESTA DE MOBILITAT A TREBALLADORS AL MUNICIPI DE SALOU

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

Es van enquestar 187 treballadors de diferents sectors d'activitat. **Els enquestats realitzen un total de 433 desplaçaments, que suposa una mitjana de 2,28 desplaçaments per cada treballador enquestat.**

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

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

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

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

Figura 7. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

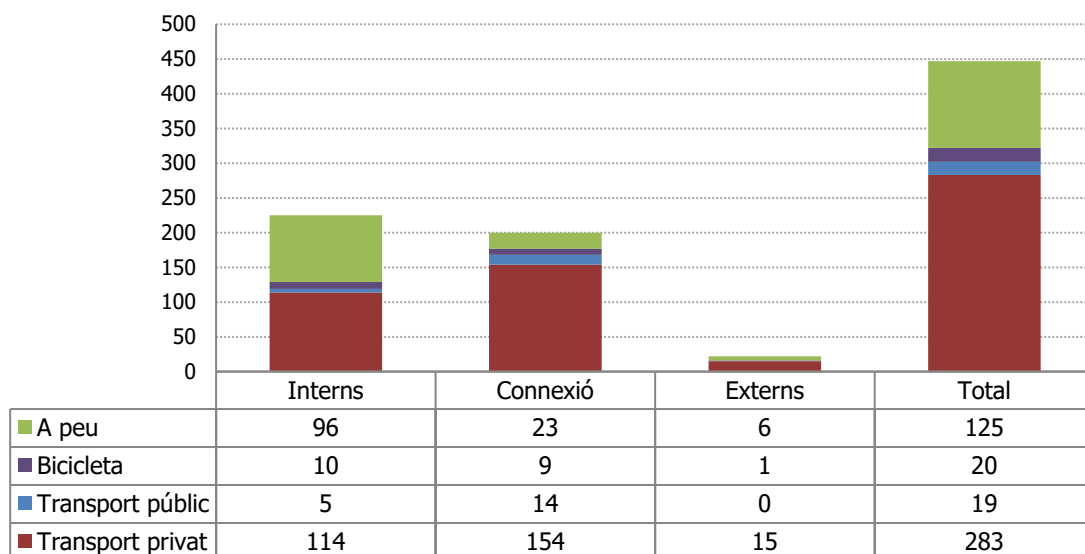
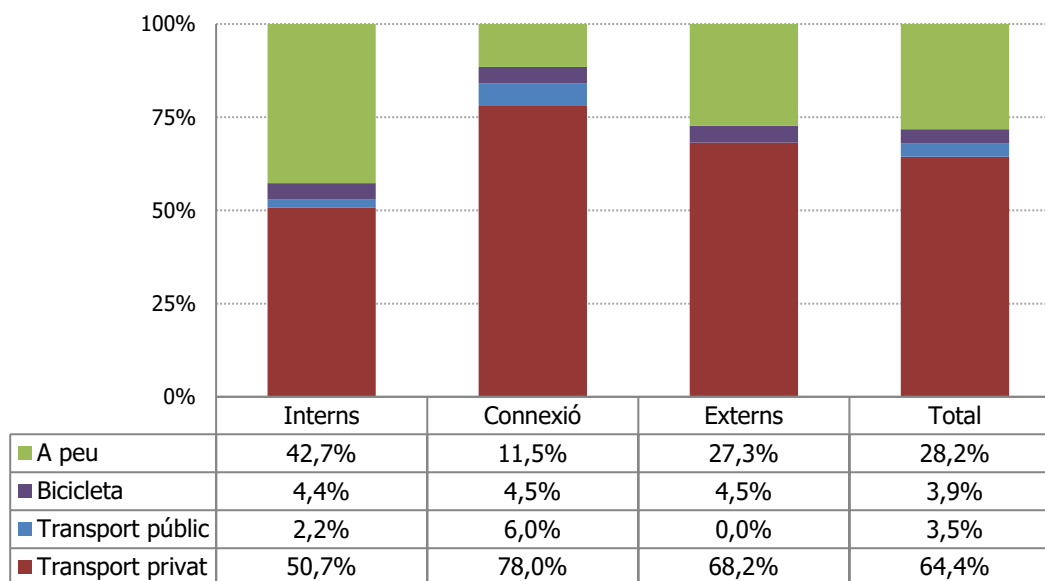


Figura 8. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



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

6.3. ENQUESTA DE MOBILITAT A TURISTES AL MUNICIPI DE SALOU

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

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

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

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

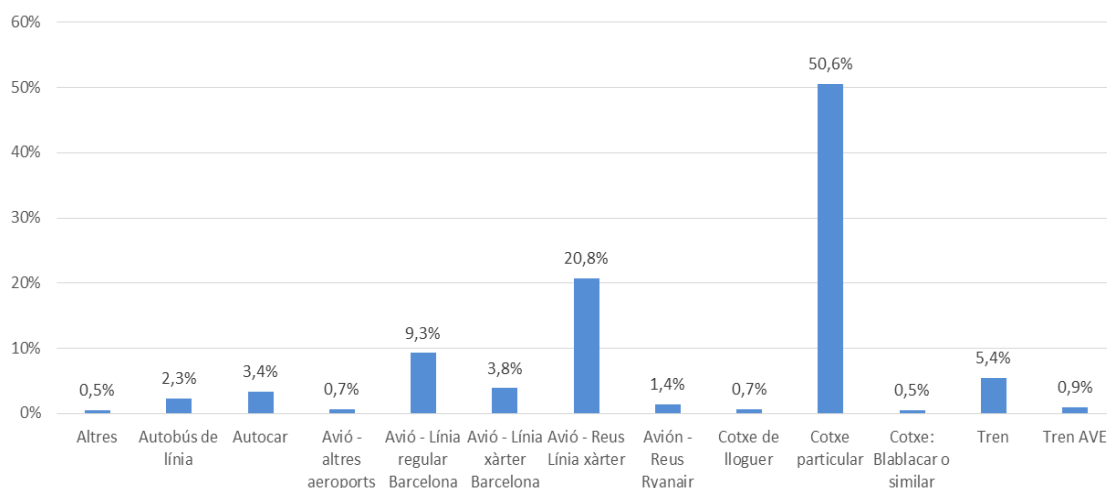
Entre els turistes enquestats que provenen de fora d'Espanya, destaquen en nombre els del Regne Unit (22,8%), França (8,8%) i Rússia (4,3%).

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

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

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

Figura 9. Mitjà de transport utilitzat per arribar a Salou dels turistes enquestats, 2018



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

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

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

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

Figura 10. Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

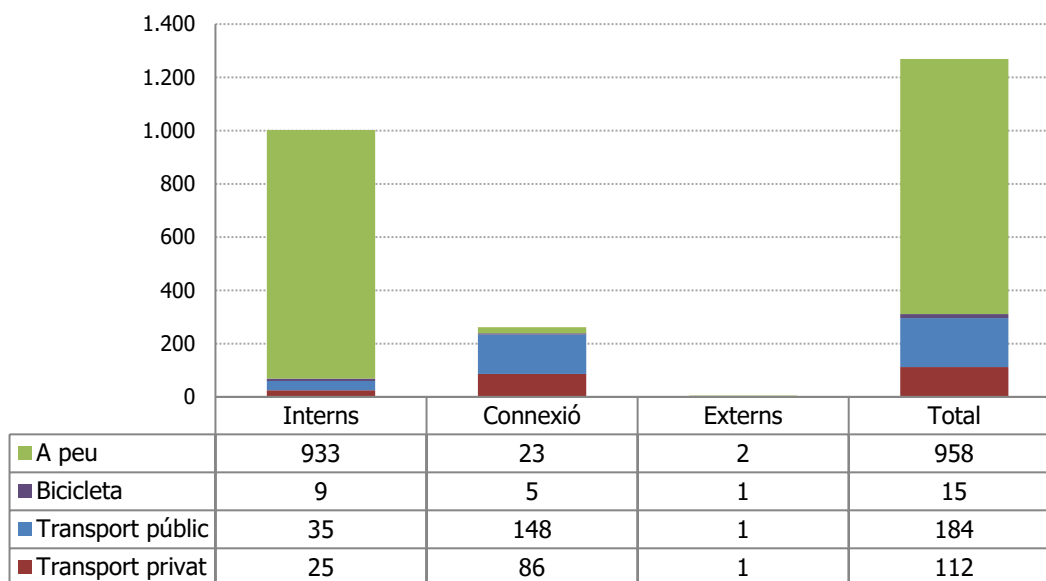
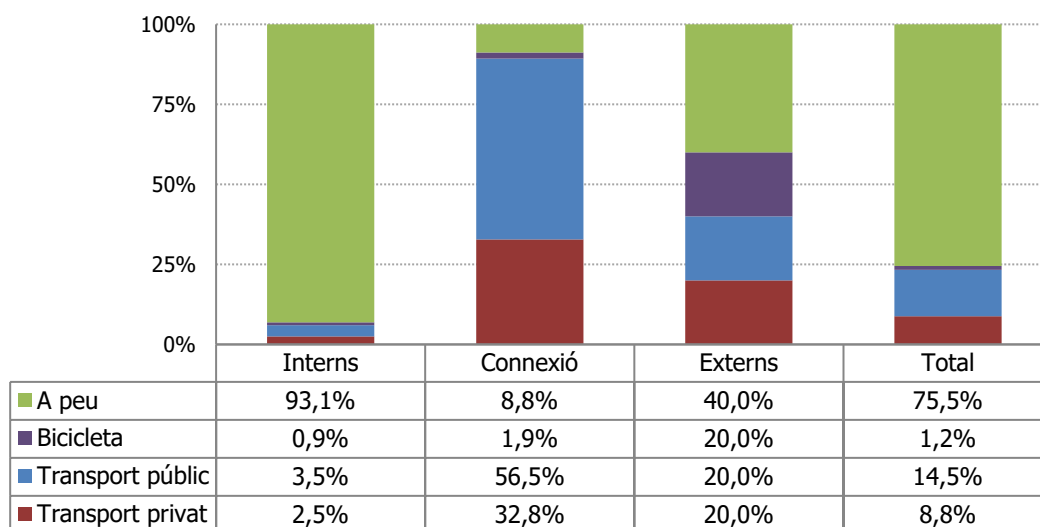


Figura 11. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



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

6.4. MOBILITAT GLOBAL EN ESCENARI D'ESTIU I TARDOR

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

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

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

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

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

6.4.1. MOBILITAT EN DIA FEINER A L'ESTIU

Globalment, les enquestes realitzades aplicades a la població estimada, indiquen que es realitzen a l'estiu a Salou:

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

En relació a la mobilitat interna:

- La major part dels desplaçaments (més del 80%) es realitzen a peu, i un 2% en bicicleta. Els turistes tenen una mobilitat més associada a modes no motoritzats (93% a peu i 0,9% en bicicleta).
- La mobilitat en vehicle privat és del 16%, amb una major motorització dels residents (29%) que dels turistes (2,5%).
- El 2,1% dels desplaçaments es realitzen en transport públic.

En la mobilitat de connexió:

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

Figura 26. Nombre mitjà de desplaçaments diaris a l'estiu per grups enquestats

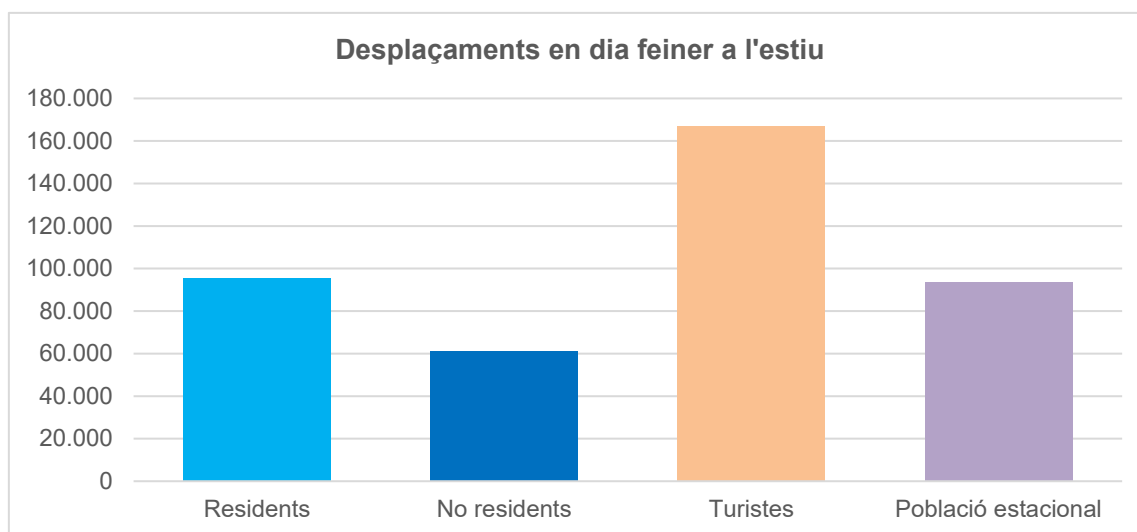


Figura 27. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a l'estiu (n.)

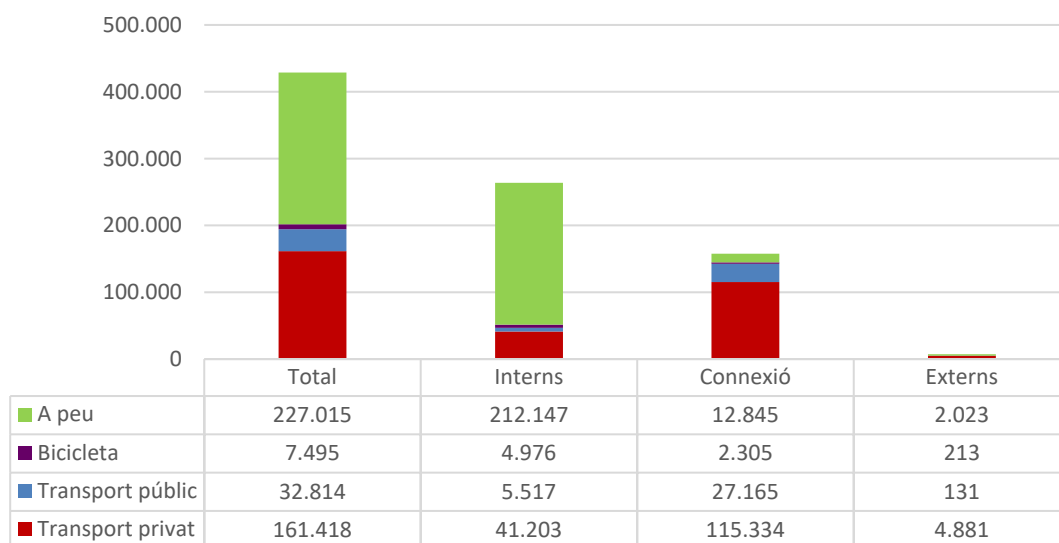
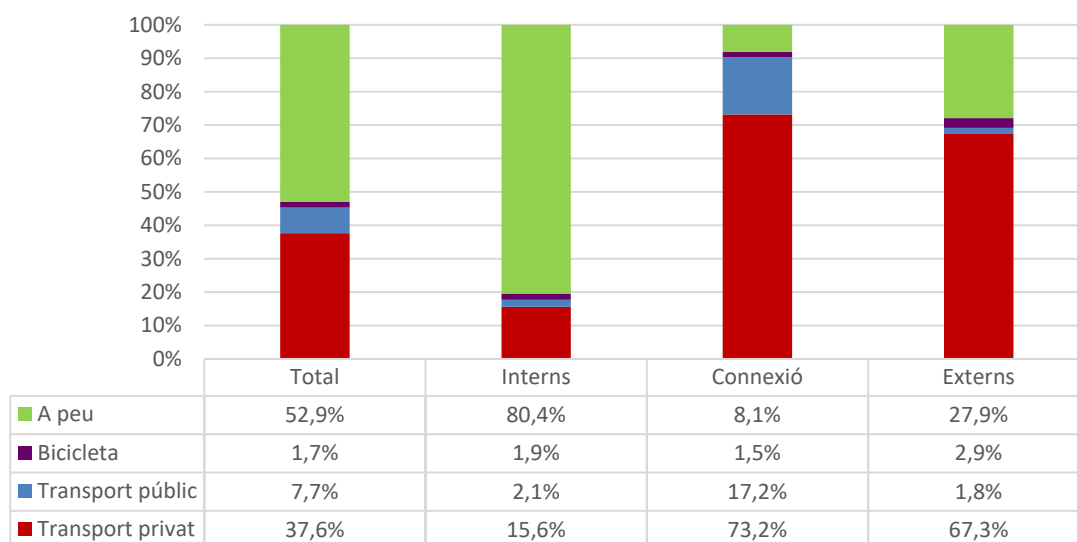


Figura 28. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a l'estiu (%)



Taula 23. Síntesi de desplaçaments de residents i no residents, situació ESTIU

| DESPLAÇAMENTS DIS FEINER | 428.741 | RESIDENTS | 95.268 | 22,2% | Interns | 58.515 | 61,4% | A peu + bici | 41.335 | 70,6% |
|--------------------------|---------|-----------|------------------|---------|---------|--------|-------|------------------|--------|-------|
| | | | | | | | | Transport públic | 403 | 0,7% |
| Vehicle Privat | 16.777 | 28,7% | | | | | | | | |
| Connexió | 30.530 | 32,0% | A peu + bici | 3.534 | 11,6% | | | | | |
| | | | Transport públic | 794 | 2,6% | | | | | |
| Vehicle Privat | 26.202 | 85,8% | | | | | | | | |
| Externs | 6.223 | 6,5% | A peu + bici | 1.739 | 27,9% | | | | | |
| | | | Transport públic | 0 | 0,0% | | | | | |
| Vehicle Privat | 4.484 | 72,1% | | | | | | | | |
| Interns | 205.328 | 61,6% | A peu + bici | 175.788 | 85,6% | | | | | |
| | | | Transport públic | 5.114 | 2,5% | | | | | |
| Vehicle Privat | 24.426 | 11,9% | | | | | | | | |
| Connexió | 127.120 | 38,1% | A peu + bici | 11.617 | 9,1% | | | | | |
| | | | Transport públic | 26.371 | 20,7% | | | | | |
| Vehicle Privat | 89.132 | 70,1% | | | | | | | | |
| Externs | 1.025 | 0,3% | A peu + bici | 497 | 48,5% | | | | | |
| | | | Transport públic | 131 | 12,8% | | | | | |
| Vehicle Privat | 397 | 38,7% | | | | | | | | |

| DESPLAÇAMENTS | 428.741 | RESIDENTS | 95.268 | 22,2% | A peu + bici | 46.608 | 48,9% |
|----------------|---------|-----------|------------------|---------|--------------|------------------|-------|
| | | | | | | Transport públic | 1.197 |
| Vehicle Privat | 47.463 | 49,8% | | | | | |
| NO RESIDENTS | 333.473 | 77,8% | A peu + bici | 187.902 | 56,3% | | |
| | | | Transport públic | 31.617 | 9,5% | | |
| Vehicle Privat | 113.955 | 34,2% | | | | | |

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

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

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

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

6.4.2. Mobilitat en dia feiner a la tardor

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

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

Diàriament es registren:

- 88.000 desplaçaments en vehicle privat
- 64.000 a peu
- 5.500 en transport públic

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

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

Figura 29. Nombre mitjà de desplaçaments diaris a la tardor per grups enquestats

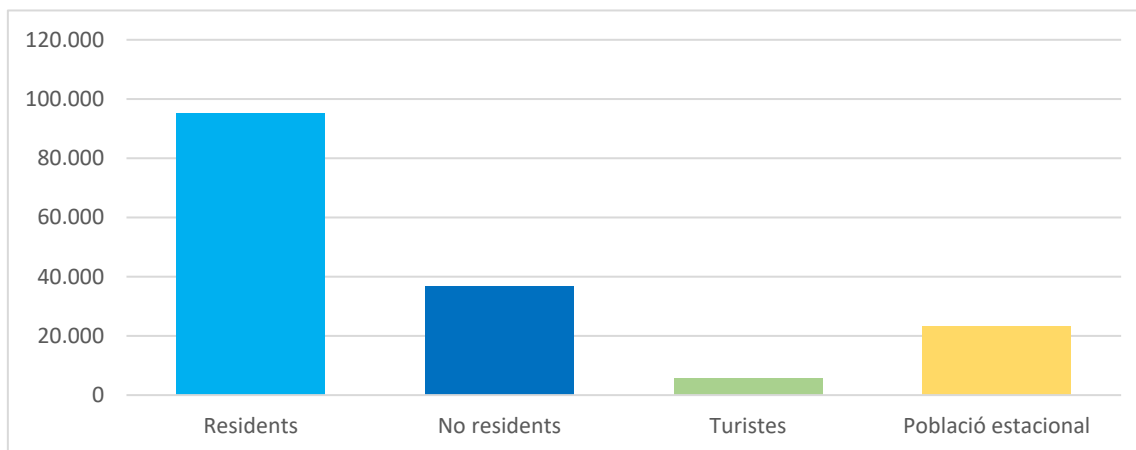


Figura 30. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a la tardor (n.)

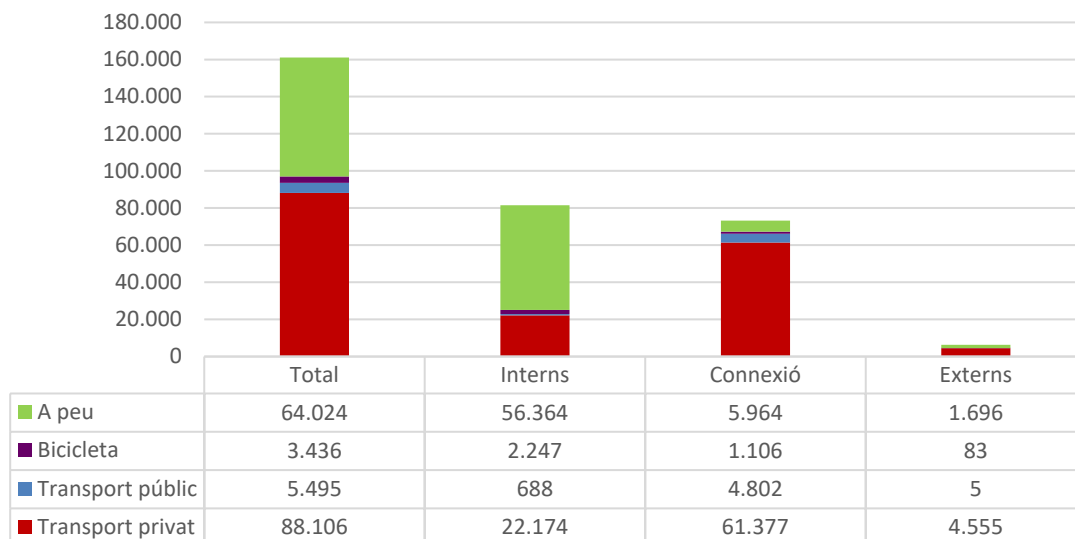
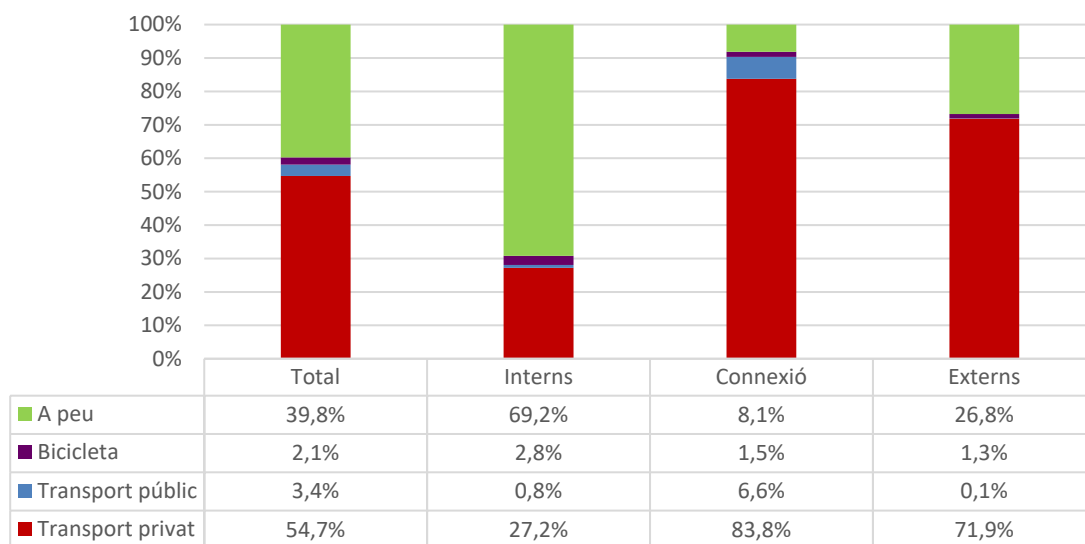


Figura 31. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a la tardor (%)



Taula 24. Síntesi de desplaçaments de residents i no residents, situació TARDOR

| | | | | | | | | |
|--------------------------|------------------|---------------|------------------|-------|----------|------------------|--------|-------|
| DESPLAÇAMENTS DIS FEINER | 161.060 | RESIDENTS | 95.268 | 59,2% | Interns | A peu + bici | 41.335 | 70,6% |
| | | | | | | Transport públic | 403 | 0,7% |
| | | | | | | Vehicle Privat | 16.777 | 28,7% |
| | | | | | Connexió | A peu + bici | 3.534 | 11,6% |
| | | | | | | Transport públic | 794 | 2,6% |
| | | | | | | Vehicle Privat | 26.202 | 85,8% |
| | | Externs | A peu + bici | 1.739 | 27,9% | | | |
| | | | Transport públic | 0 | 0,0% | | | |
| | | | Vehicle Privat | 4.484 | 72,1% | | | |
| | | NO RESIDENTS* | 65.792 | 40,8% | Interns | A peu + bici | 17.276 | 75,2% |
| | | | | | | Transport públic | 285 | 1,2% |
| | | | | | | Vehicle Privat | 5.397 | 23,5% |
| Connexió | A peu + bici | | | | 3.536 | 8,3% | | |
| | Transport públic | | | | 4.008 | 9,4% | | |
| | Vehicle Privat | | | | 35.175 | 82,3% | | |
| Externs | A peu + bici | 39 | 34,3% | | | | | |
| | Transport públic | 5 | 3,9% | | | | | |
| | Vehicle Privat | 71 | 61,8% | | | | | |

| | | | | | | | |
|---------------|---------|--------------|--------|-------|------------------|--------|-------|
| DESPLAÇAMENTS | 161.060 | RESIDENTS | 95.268 | 59,2% | A peu + bici | 46.608 | 48,9% |
| | | | | | Transport públic | 1.197 | 1,3% |
| | | | | | Vehicle Privat | 47.463 | 49,8% |
| | | NO RESIDENTS | 65.792 | 40,8% | A peu + bici | 20.852 | 31,7% |
| | | | | | Transport públic | 4.298 | 6,5% |
| | | | | | Vehicle Privat | 40.643 | 61,8% |

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

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

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

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

6.5. ANÀLISI DE FLUXOS

A partir de les enquestes realitzades es poden conèixer les principals relacions territorials del municipi amb el seu entorn, així com dins del mateix municipi a nivell de barri. Els pols d'atracció de desplaçaments es desplacen entre la situació d'estiu (amb major atracció cap a la zona més turística-comercial-hotelera), i la situació de tardor (amb major demanda a les zones residencials i de concentració d'equipaments municipals).

Situació de tardor, mobilitat fonamentalment residencial

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

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

Agrupant:

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

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

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

Figura 12. Principals municipis destí de desplaçaments generats a Salou (%)

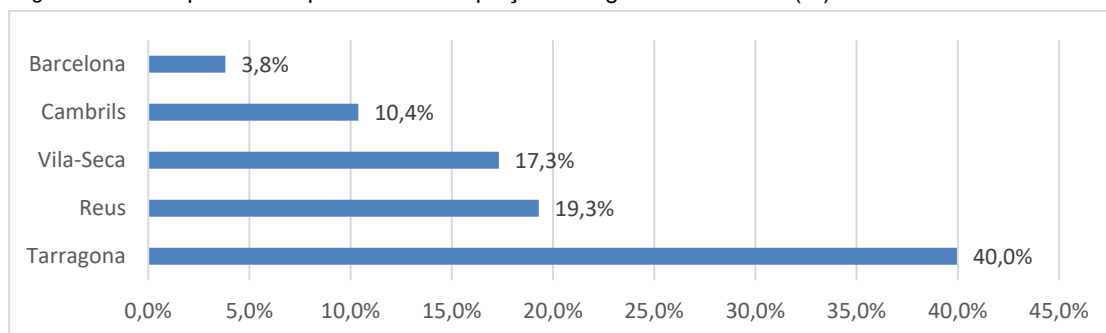
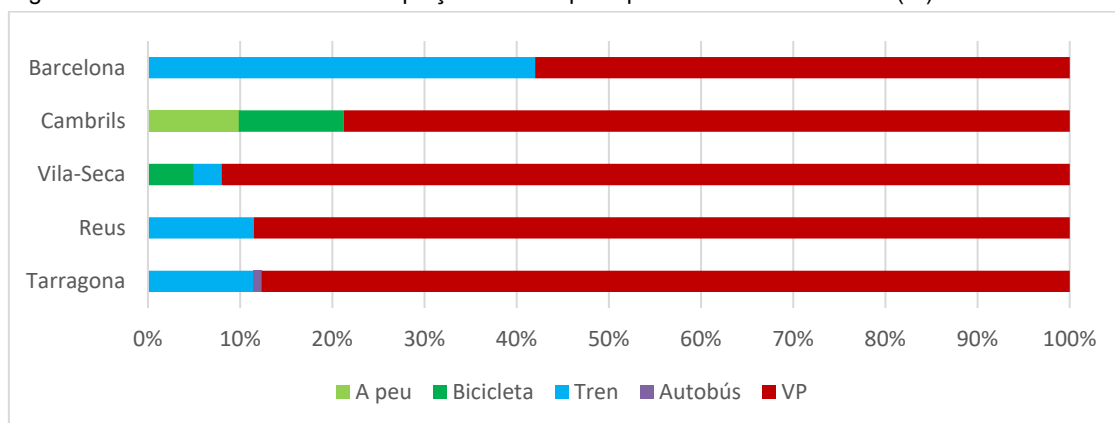


Figura 13. Distribució modal dels desplaçaments als principals destins de connexió (%)



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

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

Taula 25. Relacions origen-destí en els desplaçaments interns

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

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

Taula 26. Tipus d'aparcament de cotxe dels desplaçaments interns a Salou (%)

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

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

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

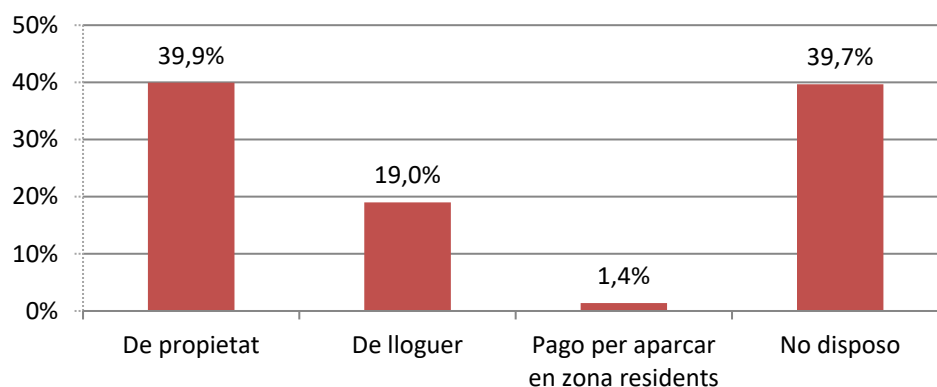
Taula 27. Tipus d'aparcament de cotxe segons destí (%)

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

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

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

Figura 14. Plaça d'aparcament per a cotxe en el lloc de residència (%)



Taula 28. Anàlisi de fluxos intramunicipals i intermunicipals (desplaçaments/dia) amb origen o destí Salou (SITUACIÓ TARDOR)

| Fluxos de mobilitat Dia feiner TARDOR | ft | A PEU | | | EN BICICLETA | | | TP (tren) | | | TP (bus) | | | VP | | | | pes relatiu | Oportunitats de canvi modal |
|--|---------|--------|-------|------|--------------|-------|------|-----------|-------|------|----------|-------|------|--------|-------|-------|-----|-------------|---|
| | | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | o | f | Q (%) | t | | |
| INTERNA | 81.474 | 56.364 | 69,2% | 19,8 | 2.247 | 2,8% | 14,7 | 0 | 0,0% | | 688 | 0,8% | 29,6 | 22.174 | 27,2% | 10,9 | 1,1 | 52,7% | |
| Barenys ↔ Centre | 9.747 | 7.837 | 80,4% | | 97 | 1,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 1.813 | 18,6% | | | 12,0% | Transvasament cap a no motoritzats |
| Intern Segon Eixample Turístic | 9.321 | 8.380 | 89,9% | | 419 | 4,5% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 522 | 5,6% | | | 11,4% | Transvasament cap a no motoritzats |
| Intern Centre | 7.891 | 7.221 | 91,5% | | 110 | 1,4% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 560 | 7,1% | | | 9,7% | Transvasament cap a no motoritzats |
| Intern Barenys | 7.263 | 5.716 | 78,7% | | 0 | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 1.547 | 21,3% | | | 8,9% | Transvasament cap a no motoritzats |
| Primer Eixample Turístic ↔ Segon Eixample Turístic | 6.012 | 5.248 | 87,3% | | 764 | 12,7% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | | 7,4% | |
| DE CONNEXIÓ | 73.249 | 5.964 | 8,1% | 62,4 | 1.106 | 1,5% | 17,7 | 720 | 1,0% | 50,8 | 4.081 | 5,6% | 58,7 | 61.377 | 83,8% | 23,9 | 2,2 | 47,3% | |
| Tarragona | 9.053 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 112 | 1,2% | | 820 | 9,1% | | 8.121 | 89,7% | | | 12,4% | Transvasament cap a TP (elevat) |
| Port-aventura | 4.200 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 817 | 19,4% | | 3.383 | 80,6% | | | 5,7% | Transvasament cap a TP (elevat) |
| Reus | 13.929 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 112 | 0,8% | | 464 | 3,3% | | 13.353 | 95,9% | | | 19,0% | Transvasament cap a TP (elevat) |
| Cambrils | 15.191 | 3.690 | 24,3% | | 876 | 5,8% | | 0 | 0,0% | | 209 | 1,4% | | 10.415 | 68,6% | | | 20,7% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| Barcelona | 6.614 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 411 | 6,2% | | 895 | 13,5% | | 5.308 | 80,3% | | | 9,0% | Transvasament cap a TP (elevat) |
| Vila-seca | 10.369 | 2.274 | 21,9% | | 230 | 2,2% | | 29 | 0,3% | | 348 | 3,4% | | 7.488 | 72,2% | | | 14,2% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| TOTAL | 154.723 | 62.328 | 40,3% | | 3.353 | 2,2% | | 720 | 0,5% | | 4.770 | 3,1% | | 83.551 | 54,0% | | | | |

ft= flux total (desplaçaments/dia) - Q=Quota (%) - t= temps mitjà per desplaçament (min) - o=ocupació mitjana (passatgers/vehicle)

Situació d'estiu, mobilitat marcadament turística

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

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

En funció del mitjà de desplaçament:

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

Figura 15. Principals municipis destí de desplaçaments dels turistes generats a Salou (%)

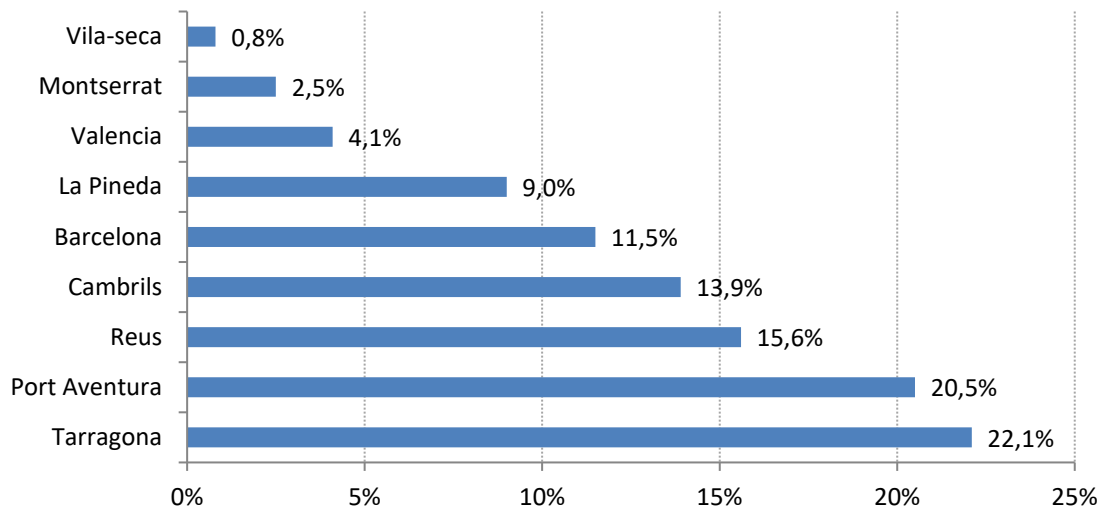
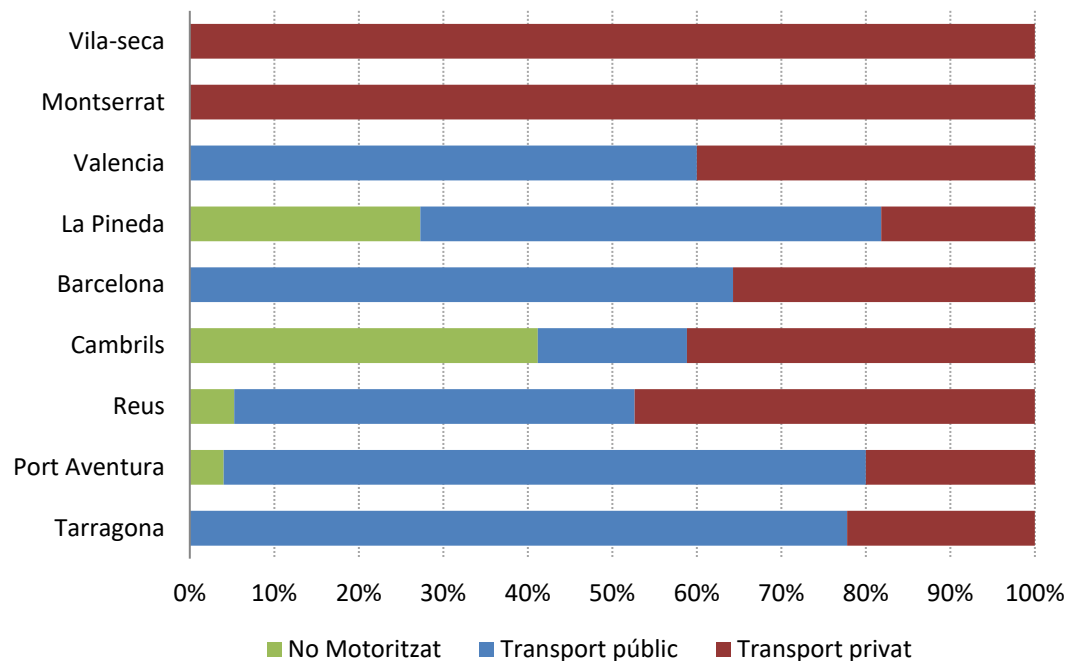


Figura 16. Distribució modal dels desplaçaments dels turistes als principals destins de connexió (%)



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

Taula 29. Tipus d'aparcament en destí segons tipologia desplaçament (%)

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

FLUXOS INTERNS TURÍSTICS

A l'estiu les àrees de major atracció del municipi es desplacen cap al Primer i Segon eixample Turístic, i el Barri de la Salut, les zones costaneres amb major concentració d'allotjaments i zones d'oci.

Els fluxos majoritaris es produeixen:

- Dins del segon eixample (21%)
- Entre el primer i el segon eixample (23%)
- Dins del primer eixample (12%)
- Dins del barri de la Salut (5,5%)
- Entre el primer eixample i el barri de la Salut (5,2%)

| | | Barri de destí | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------|----------------|-------------------|------------------------|-----------|--------|----------|-------------|--------------------------|--------|-------------------------|-------|
| | | Barenys | Barri de la Salut | Zona esportiva i rural | Cap Salou | Centre | CTI, CRT | Nucli antic | Primer Eixample Turístic | Terrer | Segon eixample Turístic | Total |
| Barri d' origen | Barenys | | | | 0,1% | | | | 0,1% | | | 0,3% |
| | Barri de la Salut | | 5,5% | 0,9% | | 0,5% | 0,1% | 0,5% | 3,1% | | 2,0% | 12,7% |
| | Zona esportiva i rural | | 1,0% | 0,1% | | 0,1% | | 0,1% | 0,4% | | 0,1% | 1,9% |
| | Cap Salou | 0,1% | | | 2,8% | 0,1% | | | 0,5% | | 1,8% | 5,3% |
| | Centre | | 0,3% | 0,1% | 0,0% | 0,8% | 0,0% | 0,4% | 1,3% | 0,3% | 1,6% | 4,7% |
| | CTI, CRT | | | | | | 0,1% | | 0,1% | | 0,3% | 0,5% |
| | Nucli antic | | 0,8% | | | 0,4% | 0,0% | 0,3% | 0,6% | | 0,6% | 2,6% |
| | Primer Eixample Turístic | 0,1% | 2,0% | 0,4% | 0,6% | 1,3% | 0,5% | 0,8% | 12,2% | 0,4% | 9,6% | 27,8% |
| | Terrer | | | | | | 0,1% | | 0,1% | | 0,8% | 1,0% |
| | Segon eixample Turístic | | 1,0% | 0,4% | 2,3% | 0,6% | 2,5% | 1,5% | 13,7% | 0,3% | 21,0% | 43,3% |
| Total | 0,3% | 10,6% | 1,9% | 5,8% | 3,8% | 3,4% | 3,5% | 32,2% | 0,9% | 37,7% | 100,0% | |

Aquests fluxos interns es realitzen majoritàriament a peu.

Taula 30. Anàlisi de fluxos intramunicipals i intermunicipals (desplaçaments/dia) amb origen o destí Salou (SITUACIÓ ESTIU)

| Fluxos de mobilitat Dia feiner ESTIU | ft | A PEU | | | EN BICICLETA | | | TP (tren) | | | TP (bus) | | | VP | | | | pes relatiu | Oportunitats de canvi modal |
|--|---------|---------|--------|------|--------------|-------|------|-----------|-------|------|----------|-------|------|---------|-------|------|-----|-------------|---|
| | | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | f | Q (%) | t | o | | | | | |
| INTERNA | 263.843 | 212.147 | 80,4% | 16,8 | 4.976 | 1,9% | 17,0 | 0 | 0,0% | | 5.517 | 2,1% | 16,5 | 41.203 | 15,6% | 15,2 | 3,6 | 62,6% | |
| Primer ↔ Segon Eixample Turístic | 48.504 | 42.344 | 87,3% | | 6160 | 12,7% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | | 18,4% | |
| Intern Segon Eixample Turístic | 47.619 | 42.809 | 89,9% | | 2143 | 4,5% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 2.667 | 5,6% | | | 18,0% | Transvasament cap a no motoritzats |
| Intern Primer Eixample Turístic | 25.167 | 25.167 | 100,0% | | 0 | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | | 9,5% | |
| Intern Barri de la Salut | 11.432 | 11.432 | 100,0% | | 0 | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | | 4,3% | |
| Primer Eixample Turístic ↔ Barri de la Salut | 10.472 | 10.472 | 100,0% | | 0 | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | | 4,0% | |
| Barenys ↔ Centre | 9.747 | 7.837 | 80,4% | | 97 | 1,0% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 1.813 | 18,6% | | | 3,7% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| Intern Centre | 9.350 | 8.556 | 91,5% | | 131 | 1,4% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 664 | 7,1% | | | 3,5% | |
| Cap Salou ↔ Segon Eixample Turístic | 8.512 | 1.532 | 18,0% | | 128 | 1,5% | | - | 0,0% | | - | 0,0% | | 6.852 | 80,5% | | | 3,2% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| DE CONNEXIÓ | 157.650 | 12.845 | 8,1% | 34,8 | 2.305 | 1,5% | 34,8 | 2.717 | 1,7% | 28,2 | 24.449 | 15,5% | 28,2 | 115.334 | 73,2% | 34,1 | 3,0 | 37,4% | |
| Tarragona | 26.304 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 1.399 | 5,3% | | 5.448 | 20,7% | | 19.457 | 74,0% | | | 16,7% | Transvasament cap a TP (moderat) |
| Port-aventura | 13.948 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 5.375 | 38,5% | | 8.573 | 61,5% | | | 8,8% | |
| Reus | 30.851 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 677 | 2,2% | | 3.052 | 9,9% | | 27.122 | 87,9% | | | 19,6% | Transvasament cap a TP i (important) |
| Cambrils | 24.744 | 3.187 | 12,9% | | 1.913 | 7,7% | | 0 | 0,0% | | 1.374 | 5,6% | | 18.271 | 73,8% | | | 15,7% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| Barcelona | 12.683 | 0 | 0,0% | | 0 | 0,0% | | 488 | 3,9% | | 5.887 | 46,4% | | 6.308 | 49,7% | | | 8,0% | |
| Vila-seca | 21.340 | 7.189 | 33,7% | | 264 | 1,2% | | 158 | 0,7% | | 2.289 | 10,7% | | 11.440 | 53,6% | | | 13,5% | Transvasament cap a TP i no motoritzats |
| TOTAL | 421.493 | 224.992 | 53,4% | | 7.282 | 1,7% | | 2.717 | 0,6% | | 29.966 | 7,1% | | 156.537 | 37,1% | | 3,1 | | |

ft= flux total (desplaçaments/dia) - Q=Quota (%) - t= temps mitjà per desplaçament (min) - o=ocupació mitjana (passatgers/vehicle)

7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS

La diagnosi ambiental del PMUS de Salou té per objectiu analitzar l'actual situació ambiental del municipi, amb vista a poder definir un model de mobilitat que corregeixi la tendència manifestada en els impactes ambientals derivats.

L'objectiu d'aquesta diagnosi és formular les bases que han de traduir-se en objectius ambientals.

7.1. QUALITAT DE L'AIRE

Dins del marc de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, es va crear a Catalunya la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants.

Per avaluar la contaminació atmosfèrica, d'acord amb la normativa vigent, Catalunya es divideix en 15 zones de qualitat de l'aire (ZQA). Cadascuna d'aquestes zones té unes característiques pròpies pel que fa a l'orografia, la climatologia, la densitat de població, la quantitat i les característiques de les emissions de contaminants d'origen industrial o generades per la mobilitat i els nivells d'immissió registrats en els punts de mesurament. Cada ZQA té un comportament intern similar pel que fa a les condicions de dispersió dels contaminants.

Dins de cada zona de qualitat de l'aire, hi ha diferents tipologies d'àrees en funció de l'ocupació del sòl o de quina és la font emissora dels contaminants predominant.

Cada punt del territori pertany a una zona de qualitat de l'aire i està caracteritzat per una tipologia d'àrea. Aquesta distribució permet extrapolar de forma fiable les dades d'immissió registrades sense que calgui disposar d'un punt de mesurament a cada municipi o nucli de població.

Salou es troba situat dins de la zona de qualitat de l'aire del Camp de Tarragona.

Taula 31. Detall de la Zona de Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona

| ZQA | Aglomeració | Nombre municipis | Superfície km ² | Població hab. 2017 | Densitat hab/km ² | Punts de mesurament XVPCA |
|---------------------|-------------|------------------|----------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------------|
| 4 Camp de Tarragona | No | 50 | 997 | 431.455 | 433 | 13 |

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Els nivells de contaminants es mesuren amb la XVPCA i mitjançant un pla de vigilància específic dissenyat per a les singularitats del Camp de Tarragona.

Per determinar la qualitat de l'aire en els punts de mesurament es disposa d'equips automàtics o manuals.

Segons l'avaluació de qualitat de l'aire de la Direcció General de Qualitat Ambiental, a la Zona de Qualitat de l'Aire 4, Camp de Tarragona per l'any 2017:

- els nivells de qualitat de l'aire mesurats pel diòxid de nitrogen, sulfur d'hidrogen, el monòxid de carboni, el diòxid de sofre, les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, les partícules en suspensió de diàmetres inferiors a 2.5 micres, el benzè i el plom són inferiors als valors límit legisllats per la normativa vigent.

- Pel que fa als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè, no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.
- Respecte al clorur d'hidrogen, no s'ha enregistrat cap superació dels objectius de qualitat de l'aire semihorari i diari.
- En relació amb les mesures d'ozó troposfèric no s'ha detectat cap superació del llindar d'informació horari, ni del llindar d'alerta, ni del valor objectiu per a la protecció de la salut humana en aquesta zona. En canvi, en relació al valor objectiu per a la protecció de la vegetació, s'ha superat al punt de mesurament d'Alcover. Per tal de reduir els nivells d'ozó troposfèric en cas de superació d'algun llindar a la ZQA 4 (Camp de Tarragona), ha estat operatiu el protocol d'actuació de l'Associació Empresarial Química de Tarragona (AEQT).
- Finalment, en compliment del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, s'ha portat a terme una campanya de mesures de precursors de l'ozó troposfèric als punts de mesurament de Constantí, el Morell, Perafort, Vila-seca (la Pineda) i La Canonja.

L'any 2016 també es van registrar superacions a l'estació d'Alcover (diòxid de sofre una superació, de les 24 permeses; i una superació horària, de les 3 permeses, del llindar d'alerta; i en relació al valor objectiu d'ozó troposfèric per a la protecció de la vegetació, també s'ha superat al punt de mesurament d'Alcover).

7.2. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

La llei de Protecció contra la Contaminació Acústica, que va aprovar el Parlament l'any 2002, preveu que tots els municipis catalans han de tenir un estudi i mapa de sorolls, que s'ha d'anar revisant i actualitzant periòdicament a mitjà termini, tenint en compte les variacions que es produeixen en el municipi pel que fa a hàbits de circulació de vehicles i altres.

Tenir un mapa sònic és un pas imprescindible perquè l'Ajuntament pugui aplicar l'ordenança municipal reguladora de sorolls.

L'ajuntament de Salou disposa d'una ordenança municipal de soroll i vibracions (2015) que inclou el mapa de capacitat acústica del municipi. El mapa de capacitat acústica estableix la zonificació acústica del territori i els valors límit d'immissió d'acord amb les zones de sensibilitat acústica:

| Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl | Valors límit d'immissió en dB(A) | | |
|--|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | L _d (7 h - 21 h) | L _e (21 h - 23 h) | L _n (23 h - 7 h) |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A) | | | |
| (A1) Espais d'interès natural i altres | - | - | - |
| (A2) Predomini del sol d'ús sanitari, docent i cultural | 55 | 55 | 45 |
| (A3) Habitatges situats en medi rural | 57 | 57 | 47 |
| (A4) Predomini del sol d'ús residencial | 60 | 60 | 50 |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B) | | | |
| (B1) Coexistència de sol d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents | 65 | 65 | 55 |
| (B2) Predomini del sol d'ús terciari diferent a (C1) | 65 | 65 | 55 |
| (B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sol d'ús industrial | 65 | 65 | 55 |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAJA (C) | | | |
| (C1) Usos recreatius i d'espectacles | 68 | 68 | 58 |
| (C2) Predomini de sol d'ús industrial | 70 | 70 | 60 |
| (C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals de infraestructures de transport o altres equipaments públics | - | - | - |

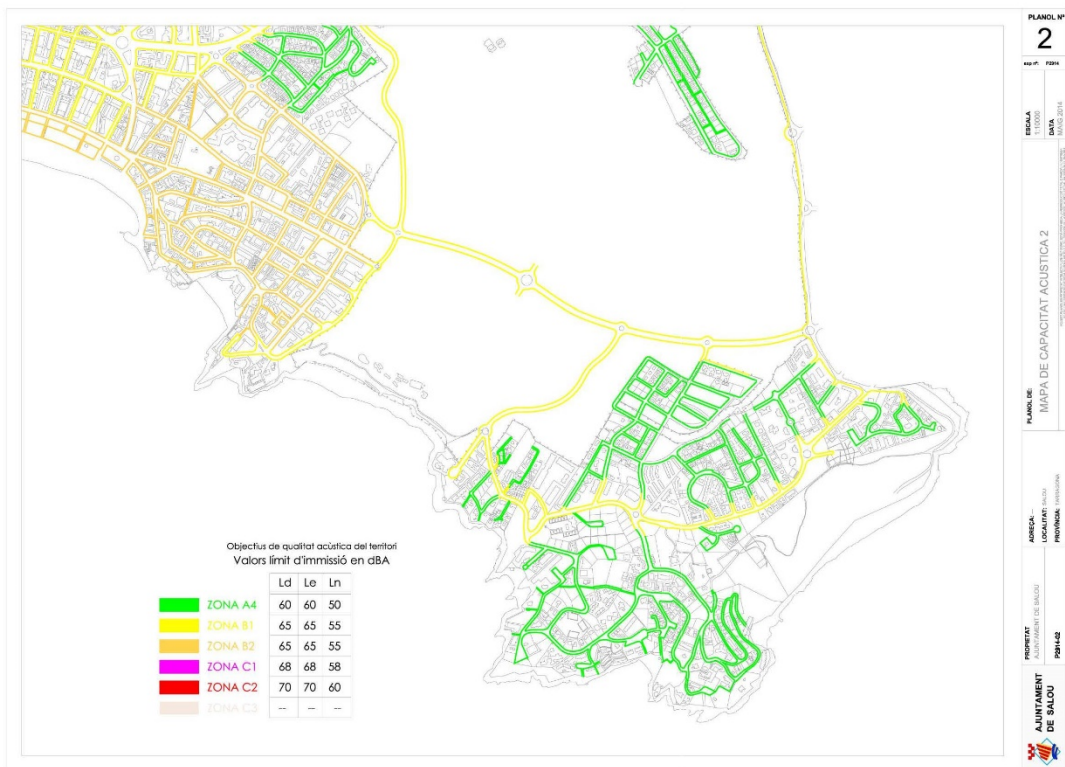
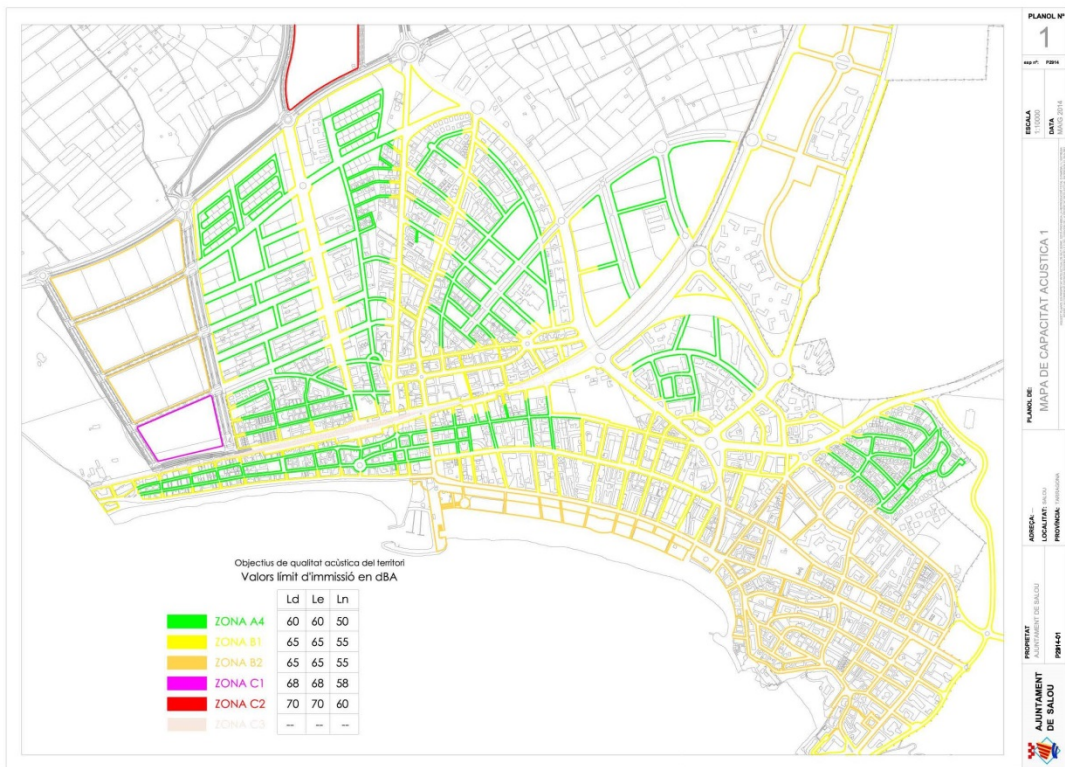
L_d, L_e i L_n: índex d'immissió de soroll en els períodes dia, vespre i nit respectivament avaluat durant un any.

Font. Ordenança municipal de de soroll i vibracions.

Així mateix, el mapa acústic ha de servir com a referència per a posteriors actuacions en matèria de protecció contra el soroll, i permet disposar d'una zonificació acústica que s'adeqüi a la realitat del municipi.

Paral·lelament el municipi ha d'elaborar un mapa de soroll al municipi. Amb aquestes dues eines (el mapa de capacitat acústica i el mapa de soroll) serà possible traçar uns mapes de desviacions diürnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica de la zona.

Figura 32. Mapes de capacitat acústica de Salou





Font. Ordenança municipal de de soroll i vibracions.

L'ordenança també inclou valors límit d'immissió sonora aplicable a l'ambient exterior produïda per les activitats, incloses les derivades de les relacions de veïnat; Immissió sonora aplicable a l'ambient interior produïda per les activitats, incloses les derivades de les relacions de veïnat; Valors límit

d'emissió de soroll dels vehicles de motor i dels ciclomotors; i immissió de les vibracions als interiors dels edificis.

Davant de la manca de mapes de soroll s'ha fet una estimació de la contaminació acústica derivada del transport en els trams de les vies urbanes més afectats pel trànsit amb receptors acústics sensibles (amb l'eina MOBIACUSTIC).

C. Barcelona

Tram entre passeig de Jaume I i Via Roma. Zona residencial on hi ha residents durant tot l'any. Zona comercial i de restauració amb diferents equipaments com el mercat municipal. Es troben diferents centres culturals en aquest entorn a més de hotels.

| | | Actual (2018) |
|--|--|--------------------------|
| Morfologia del carrer | 1. Quina alçada tenen els edificis del carrer? | 5 plantes |
| | 2. Hi ha edificis a les dues bandes del carrer? | Sí |
| | 3. Quants carrils de circulació hi ha? | 2 carrils |
| | 4. Quina és l'amplada de les voreres? | 2 m |
| | 5. Quin és el tipus de ferm? | Normal |
| | 6. Quin pendent té el vial? | <2% |
| Variables de trànsit | 7. Quin és l'IMD del carrer? | 7.000 vehicles/dia |
| | 8. Quin és el percentatge de vehicles pesants? | 10% |
| | 9. Quina és la velocitat de circulació dels vehicles lleugers? | 50 km/h |
| | 10. Quin tipus de trànsit hi ha? | Polsat |
| | 11. A quina planta es volen calcular els resultats? | PB+1 |
| El nivell sonor equivalent a façana és: | | LAeq = 71 dBA |

c. Berlin

Zona més turística amb alguns hotels i apartament. Hi ha residents de tot l'any. Hi ha una llar d'infants.

| | | Actual |
|--|--|----------------------|
| Morfologia del carrer | 1. Quina alçada tenen els edificis del carrer? | 5 plantes |
| | 2. Hi ha edificis a les dues bandes del carrer? | Sí |
| | 3. Quants carrils de circulació hi ha? | 1 carrils |
| | 4. Quina és l'amplada de les voreres? | 2 m |
| | 5. Quin és el tipus de ferm? | Normal |
| | 6. Quin pendent té el vial? | <2% |
| Variables de trànsit | 7. Quin és l'IMD del carrer? | 1.000 vehicles/dia |
| | 8. Quin és el percentatge de vehicles pesants? | 0% |
| | 9. Quina és la velocitat de circulació dels vehicles lleugers? | 50 km/h |
| | 10. Quin tipus de trànsit hi ha? | Fluid |
| | 11. A quina planta es volen calcular els resultats? | PB+1 |
| El nivell sonor equivalent a façana és: | | LAeq = 60 dBA |

Via Augusta

Carrer amb residents tot l'any. Zona d'accés a la zona de l'ajuntament i l'auditori i la zona més central del municipi de c. Barcelona i carrer de Reus. La zona més propera al carrer Barcelona, hi ha comerços i restaurants.

| | | Actual |
|--|--|--------------------|
| Morfologia del carrer | 1. Quina alçada tenen els edificis del carrer? | 4 plantes |
| | 2. Hi ha edificis a les dues bandes del carrer? | Sí |
| | 3. Quants carrils de circulació hi ha? | 1 carrils |
| | 4. Quina és l'amplada de les voreres? | 2 m |
| | 5. Quin és el tipus de ferm? | Normal |
| | 6. Quin pendent té el vial? | <2% |
| Variabls de trànsit | 7. Quin és l'IMD del carrer? | 4.000 vehicles/dia |
| | 8. Quin és el percentatge de vehicles pesants? | 5% |
| | 9. Quina és la velocitat de circulació dels vehicles lleugers? | 50 km/h |
| | 10. Quin tipus de trànsit hi ha? | Fluid |
| | 11. A quina planta es volen calcular els resultats? | PB+1 |
| El nivell sonor equivalent a façana és: | | LAeq = 67 dBA |

Av. Pau Casals

Carrer molt ample i amb molta vegetació. Hi ha diferents equipaments escolars, carril bicicleta i zona residencial de tot l'any.

| | | Actual |
|--|--|--------------------|
| Morfologia del carrer | 1. Quina alçada tenen els edificis del carrer? | 5 plantes |
| | 2. Hi ha edificis a les dues bandes del carrer? | Sí |
| | 3. Quants carrils de circulació hi ha? | 2 carrils |
| | 4. Quina és l'amplada de les voreres? | 4 m |
| | 5. Quin és el tipus de ferm? | Normal |
| | 6. Quin pendent té el vial? | <2% |
| Variabls de trànsit | 7. Quin és l'IMD del carrer? | 7.000 vehicles/dia |
| | 8. Quin és el percentatge de vehicles pesants? | 5% |
| | 9. Quina és la velocitat de circulació dels vehicles lleugers? | 50 km/h |
| | 10. Quin tipus de trànsit hi ha? | Fluid |
| | 11. A quina planta es volen calcular els resultats? | PB+1 |
| El nivell sonor equivalent a façana és: | | LAeq = 68 dBA |

c. del Carrilet

Es un carrer residencial de tot l'any amb diferents equipaments. Dóna accés al CAP, a centres escolars i equipaments de seguretat.

| | | Actual |
|--|--|----------------------|
| Morfologia del carrer | 1. Quina alçada tenen els edificis del carrer? | 4 plantes |
| | 2. Hi ha edificis a les dues bandes del carrer? | Sí |
| | 3. Quants carrils de circulació hi ha? | 2 carrils |
| | 4. Quina és l'amplada de les voreres? | 4 m |
| | 5. Quin és el tipus de ferm? | Normal |
| | 6. Quin pendent té el vial? | <2% |
| Variabls de trànsit | 7. Quin és l'IMD del carrer? | 1.000 vehicles/dia |
| | 8. Quin és el percentatge de vehicles pesants? | 5% |
| | 9. Quina és la velocitat de circulació dels vehicles lleugers? | 50 km/h |
| | 10. Quin tipus de trànsit hi ha? | Fluid |
| | 11. A quina planta es volen calcular els resultats? | PB+1 |
| El nivell sonor equivalent a façana és: | | LAeq = 59 dBA |

7.3. IMPACTES POTENCIALS SOBRE EL CANVI CLIMÀTIC

El 80% de les polítiques per fer front al repte del canvi climàtic s'implanten dins dels governs regionals i locals. Una de les iniciatives més destacades va ser el Pacte d'Alcaldes, constituït formalment per la Comissió Europea el 29 de gener del 2008, per tal d'aconseguir objectius de reducció ambiciosos de cara al 2020. Posteriorment, l'any 2014, davant l'evidència que el canvi climàtic ja era una realitat, la Unió Europea va llançar una nova iniciativa per implicar el món local en l'adaptació davant el canvi climàtic: Alcaldes per l'Adaptació (Mayors adapt). El model de funcionament era similar al del Pacte d'Alcaldes, i tornava a ser una iniciativa en relació directa entre institucions europees i els ens locals. A més de prendre mesures de mitigació també es volia avançar en l'execució de mesures per a l'adaptació, amb la finalitat d'avançar cap a la resiliència del territori.

Durant un any ambdues iniciatives van funcionar en paral·lel, però finalment es va considerar la necessitat de reformular el Pacte dels Alcaldes per integrar l'adaptació al canvi climàtic i per incorporar uns nous objectius de reducció més ambiciosos i que anessin en la mateixa línia que els objectius europeus.

L'any 2015 la UE decideix fer un pas endavant i aprova el Pacte d'alcaldes pel Clima i l'Energia. Aquest nou pacte té tres pilars principals:

- 1) Esdevé més ambiciós, amb un compromís de reducció d'emissions més enllà del 40% per a l'any 2030, mitjançant l'augment de l'eficiència energètica i un major ús de fonts d'energia renovable;
- 2) Incorpora el compromís d'avançar cap a la resiliència de les ciutats afegint la obligació de redactar un Pla d'Adaptació al Canvi Climàtic i executar-ne les accions;
- 3) Un subministrament energètic segur, disponible, equitatiu i sostenible.

El 29 de novembre de 2017, el Ple de l'Ajuntament de Salou s'adhereix al Pacte d'alcaldes i alcaldesses.

Els resultats directes que obtenen els signants del Pacte són:

1. La disponibilitat d'un programa per establir la política energètica local a seguir fins al 2030 (**el PAESC**). Aquesta eina establirà les bases d'aquelles accions i mesures tècniques i econòmiques que caldrà desenvolupar per part del municipi.
2. Suport tècnic i econòmic de les entitats coordinadores territorials i la Unió Europea per ajudar els signants del Pacte a complir els seus compromisos.
3. Visibilitat pública, amb la celebració d'actes i esdeveniments de sensibilització i difusió en matèria d'energia i del Pacte d'alcaldes i d'intercanvi d'experiències entre autoritats locals d'arreu d'Europa.

Dins de les accions de mitigació que estableix el PAESC de Salou s'inclou l'Elaboració del **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)**

Al PMUS i d'acord amb el que estableix la LLEI 16/2017, DE L'1 D'AGOST, DEL CANVI CLIMÀTIC en relació als procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes que es desenvolupin a Catalunya, s'han **valorat les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i també la vulnerabilitat davant dels impactes del canvi climàtic.**

7.3.1. EMISSIONS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE

S'ha avaluat l'impacte que el sistema actual de mobilitat té sobre els vectors atmosfèrics, i el seu desenvolupament probable en mantenir la tendència actual. Específicament s'estudia l'impacte local en relació als gasos d'efecte hivernacle. L'eina empleada és l'aplicatiu AMBIMOB v2.0, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Les dades de partida es basen en el càlcul de vehicles-quilòmetre extret de les aranyes d'intensitat de transit motoritzat, intensitat de vehicles i de bicicletes, obtenint un valor anual ponderant la situació d'un dia tipus de tardor i un dia tipus d'estiu.

En aquest càlcul, i tal com estableix l'eina, s'ha exclòs el trànsit de pas que rep el municipi, per les vies interurbanes.

TIPOLOGIA DE MOBILITAT A CONSIDERAR

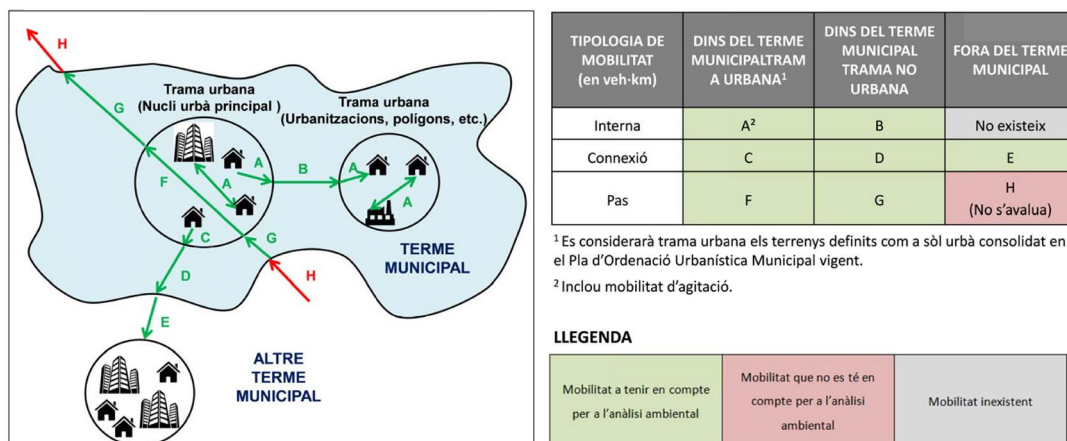
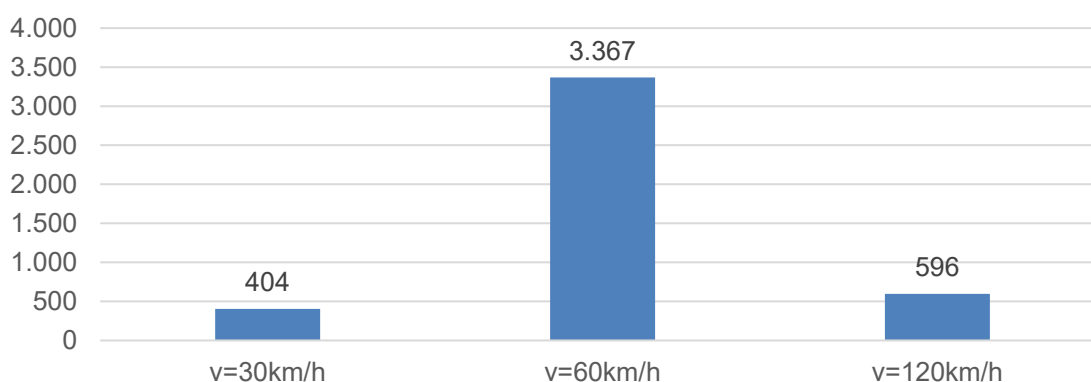


Figura 33. Veh-km anuals (2018), per tipus d'unitat i de xarxa

| 2018 | Unitat | xarxa v=30 km/h* | xarxa v=60km/h | xarxa v=120 km/h |
|-------------------|------------|------------------|----------------|------------------|
| Lleugers | veh·km/any | 6.636.845 | 69.241.101 | 10.366.221 |
| Pesants | veh·km/any | 36.164 | 914.869 | 79.960 |
| A peu (total) | pax·km/any | 38.313.264 | | |
| Bicicleta (total) | pax·km/any | 2.327.658 | | |

Segons les dades disponibles que caracteritzen el model de mobilitat de Salou, l'energia final consumida en la mobilitat urbana i interurbana va ser de 4.368 tep l'any 2018.

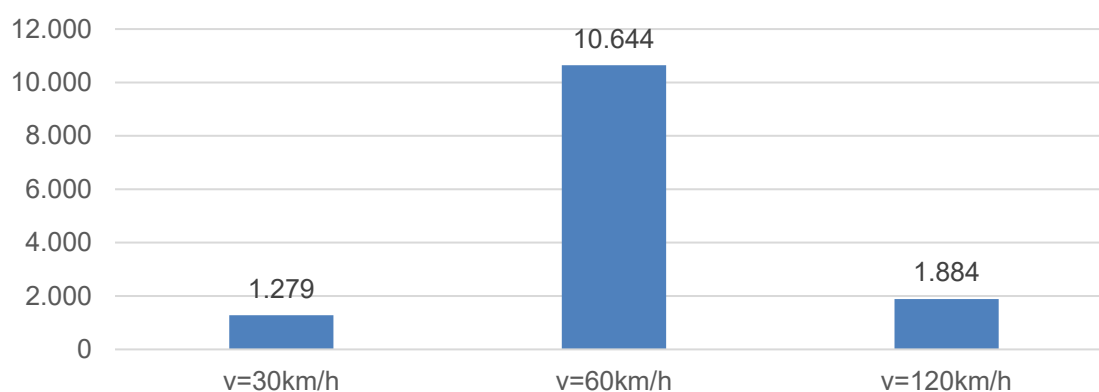
Figura 34. Consum d'energia final a Salou (tep/any)



Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

L'any 2018 s'hauran emès un total de 13.807 t CO₂ equivalent a l'àmbit de Salou, derivat de la mobilitat interna, de connexió i de pas.

Figura 35. Distribució de les emissions de CO₂ a Salou (tones/any)

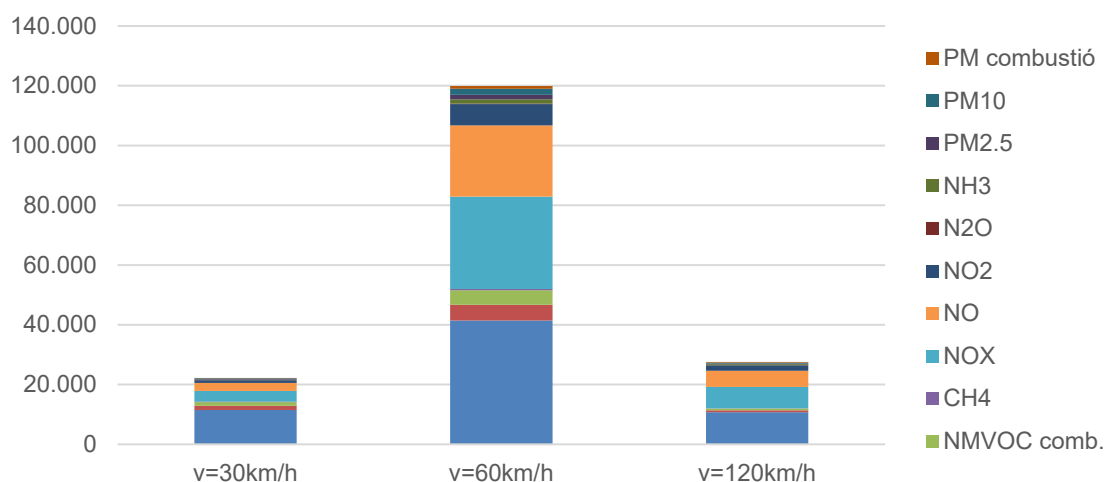


Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

El sistema de càlcul no contempla les emissions causades pel consum energètic del ferrocarril. Es desconeix les fraccions d'origen de l'electricitat utilitzada, i les emissions queden associades al punt de producció.

El principal contaminant emès en els desplaçaments en trama urbana són el monòxid de carboni (CO) i els òxids de nitrogen. El CO és un gas precursor de l'ozó i del CO₂, per tant amb afectació a l'efecte hivernacle.

Figura 36. Distribució de les emissions de contaminants a Salou (tones/any)



Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

Taula 32. Distribució de les emissions de contaminants a Salou (tones/any), per xarxes, any 2018

| 2018 | (kg/any) | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----------|-----------|-------------|-----------------|-----------------|--------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|------------------|----------|
| | CO | VOC comb. | NMVOC comb. | CH ₄ | NO _x | NO | NO ₂ | N ₂ O | NH ₃ | PM _{2.5} | PM ₁₀ | PM comb. |
| v=30km/h | 11.477 | 1.401 | 1.262 | 140 | 3.599 | 2.668 | 931 | 53 | 115 | 197 | 266 | 121 |
| v=60km/h | 41.438 | 5.269 | 4.883 | 386 | 30.931 | 23.831 | 7.101 | 171 | 1.476 | 1.500 | 2.037 | 868 |
| v=120km/h | 10.764 | 629 | 572 | 57 | 7.205 | 5.398 | 1.807 | 30 | 344 | 253 | 280 | 204 |
| TOTAL (t/any) | 63.679 | 7.299 | 6.717 | 582 | 41.736 | 31.897 | 9.839 | 254 | 1.935 | 1.950 | 2.582 | 1.193 |

Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

7.3.2. VULNERABILITAT DAVANT DELS IMPACTES DEL CANVI CLIMÀTIC.

Caldria tenir en compte la vulnerabilitat de les infraestructures de mobilitat existents per tal de proposar mesures preventives per fer front als impactes dels fenòmens meteorològics extrems, onades de calor o manca de subministrament energètic.

El PAESC identificava per Salou una vulnerabilitat global del municipi alta vinculada amb les onades de calor, l'augment de la temperatura, les sequeres, la disponibilitat d'aigua, els valors paisatgístics i la biodiversitat, les tempestes i les pluges torrencials i la pujada del nivell del mar, i mitjana relacionada amb i els efectes sobre els boscos.

En relació al sector del Transport identifica com a impactes esperables (possibles) l'Augment de la temperatura i fenòmens climàtics extrems.

S'inclouran més endavant les mesures preventives considerades pertinents.

8. OBJECTIUS AMBIENTALS

Un dels objectius dels PMUS és aconseguir ciutats més sostenibles i reduir els impactes de la mobilitat en el medi ambient i en les persones. Per tant, aquests plans han d'establir uns objectius ambientals que han d'orientar tot el procés de presa de decisions que comporta la formulació del pla i que s'han de tenir en compte durant la seva avaluació.

8.1. OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers o bé d'acord amb el corresponent pdM.

D'acord amb els principis orientadors de les DNM, el pdM del Camp de Tarragona va definir una estratègia d'aplicació de les mateixes que té com a objectiu genèric proporcionar "més accessibilitat, menys impactes" i que queda definida en els tres criteris següents:

- 1. Coordinar la mobilitat tenint present els usos del territori i la xarxa d'infraestructures per tal de minimitzar la distància dels desplaçaments**
- 2. Traspasar desplaçaments als mitjans més adients a cada àmbit**
- 3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.**

Aquests tres criteris són considerats com a objectius operatius per a la construcció de les propostes del Pla.

El pdM estableix els següents objectius ambientals a considerar en el PMUS:

1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat
2. Reduir el consum de combustibles derivats del petroli
3. Potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli
4. Reduir les emissions de GEH
5. Reduir els contaminants de l'aire
6. Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació
7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge
8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no motoritzada
9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus
10. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

| Objectiu | Indicador | Unitat | Escenari Base | | Objectiu PdM 2015 | Escenari Tendencial 2015 |
|--|--|--------------------------------------|---------------|---------|-------------------|--------------------------|
| | | | any ref. | Valor | | |
| 1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat | Utilització del transport privat | % | 2009 | 59,84% | 55,27% | 64,00% |
| 2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli | Consum carburants automoció per habitant | kep/hab anuals | 2006 | 637 | 522 | 712 |
| 3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli | Biodiesel venut | Tones | n.d | n.d | 9.000 | n.d. |
| 4. Reduir les emissions de GEH | Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle | Tones | 2006 | 954.507 | 905.770 | 1.232.489 |
| 5. Reduir els contaminants de l'aire (PM10) | Emissions PM10 | Tones anuals | 2006 | 637 | 577 | 775 |
| 6 Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació | Emissions soroll | % estacions soroll > 65 LAR en dB(A) | 2006 | 16,67% | 11,23% | 23,00% |
| 7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge | Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport | ha. | 2007 | 92.290 | 92.290 | 92.290 |
| 8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada | Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície | % vehicles adaptats | 2006 | 38,15% | 71,90% | 45,02% |
| 9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus | Generació de residus associats al transport | vehicles fora d'ús / any | 2006 | 19.355 | 28.755 | 28.755 |
| 10.Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat | Accidents amb víctimes per veh-km | accidents/milió veh-km/any | 2007 | 25,72 | 21,86 | 24,18 |

8.2. OBJECTIUS AMBIENTALS ESPECÍFICS

A continuació s'exposen els objectius ambientals específics d'aquest Pla, elaborats d'acord amb la normativa de referència i en base les consideracions establertes en la diagnosi i descripció dels aspectes rellevants del PMU. Els objectius ambientals que es consideren en el present document són:

- Potenciar el canvi modal
- Reduir el volum de desplaçaments motoritzats i la distància de desplaçament motoritzat
- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
- Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.
- Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.
- Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.
- Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.
- Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada.
- Reduir l'accidentalitat.

8.2.1. POTENCIAR EL CANVI MODAL

El canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic, és una de les principals mesures per racionalitzar la qualitat dels desplaçaments dels habitants de Salou.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

Les tres enquestes de mobilitat realitzades a Salou (residents, treballadors, i turistes) han permès definir dos escenaris de mobilitat en les dues situacions estacionals diferenciades que es donen: temporada baixa turística (tardor, amb una mobilitat residencial predominant) i una temporada alta turística (amb un augment exponencial dels residents temporals i turístics al municipi).

Taula 33. Distribució modal promig, situació de tardor i estiu (escenari 2018-actual)

Dia tardor
(2018)

| | Interns | Connexió | Externs | Total | Interns | Connexió+ Externs | Total |
|------------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------------------|--------|
| A peu | 56.364 | 5.964 | 1.696 | 64.024 | 69,2% | 9,6% | 39,8% |
| En bici | 2.247 | 1.106 | 83 | 3.436 | 2,8% | 1,5% | 2,1% |
| Transport públic | 688 | 4.802 | 5 | 5.495 | 0,8% | 6,0% | 3,4% |
| Vehicle privat | 22.174 | 61.337 | 4.555 | 88.066 | 27,2% | 82,8% | 54,7% |
| Total | 81.473 | 73.209 | 6.339 | 161.021 | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Dia estiu
(2018)

| | Interns | Connexió | Externs | Total | Interns | Connexió+ Externs | Total |
|------------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------------------|--------|
| A peu | 212.147 | 12.845 | 2.023 | 227.015 | 80,4% | 9,0% | 52,9% |
| En bici | 4.976 | 2.305 | 213 | 7.495 | 1,9% | 1,5% | 1,7% |
| Transport públic | 5.517 | 27.165 | 131 | 32.813 | 2,1% | 16,6% | 7,7% |
| Vehicle privat | 41.203 | 115.334 | 4.881 | 161.418 | 15,6% | 72,9% | 37,6% |
| Total | 263.843 | 157.650 | 7.248 | 428.741 | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

L'estacionalitat és un ingredient afegit que determina els patrons de mobilitat clarament oscil·lants del municipi. Les accions del PMU hauran de contemplar aquest fet, plantejant les accions de manera dual, és a dir, preveient-ne les implicacions tant en temporada alta com baixa.

La mobilitat interna del municipi es realitza principalment a peu. En la mobilitat estival (més turística), la quota a peu supera el 80%, mentre que a la tardor (amb una mobilitat resident), tot i ser més baixa, arriba quasi al 70%.

Es considera en els desplaçaments a peu s'ha assolit una quota elevada, tot i que encara es poden augmentar continuant apostant per millores de la xarxa per a vianants. En canvi hi ha un elevat potencial de millora de la mobilitat en bicicleta (que actualment no disposa d'una xarxa prou connectada ni segura) i el transport públic urbà (no existeix actualment un transport públic pròpiament urbà, tot i que els autobusos interurbans realitzen un volum elevat de parades dins de zona urbana i poden efectuar aquest servei). Aquest servei de transport urbà té un especial potencial de connexió entre el centre i els barris exteriors, i en la intermodalitat cap a l'estació de Salou-Port Aventura, que serà el nus ferroviari del municipi amb el tancament de l'estació de Salou Centre.

En la mobilitat de connexió hi ha una predominança del vehicle privat (tant en l'escenari de tardor com d'estiu). Aquesta quota pot arribar a ser superior si no es gestionen de manera adequada els propers canvis que provocarà l'entrada en funcionament del Corredor ferroviari del Mediterrani i el desmantellament de l'estació urbana de ferrocarril de Salou. Les mesures del PMU són clau per evitar un increment de la quota modal del vehicle privat en els desplaçaments de connexió del municipi. En els viatges intermunicipals, la millora de la intermodalitat és un dels punts a tractar al PMUS. La gestió de l'aparcament serà el punt fonamental per gestionar l'actual quota de desplaçaments en vehicle privat.

Durant l'hivern el municipi registra un excés d'oferta que es converteix en dèficit un cop arribats a la temporada alta. Cal combinar doncs en un mateix eix estratègic del pla d'una banda la necessitat de garantir la satisfacció de les necessitats d'aparcament dels residents a la vegada que es racionalitza la utilització del vehicle privat, i de l'altra, la implementació

d'accions adreçades a potenciar l'aparcament de llarga durada en zones perifèriques però que permetin un accés ràpid, senzill i segur a peu al centre. L'espai central del municipi hauria de minimitzar la superfície destinada a aparcament, i recuperar en la mesura del possible aquest espai per l'ús públic per part dels vianants.

S'estableix un objectiu mínim de reducció del 10% de la mobilitat anual en vehicle privat.

8.2.2. REDUIR EL VOLUM DE DESPLAÇAMENTS MOTORITZATS I LA DISTÀNCIA DE DESPLAÇAMENT MOTORITZAT

El transvasament modal previst permet fer una estimació de l'efecte de reducció de veh-km o passatgers-km, així com els efectes de les polítiques d'augment de l'ocupació dels vehicles, i reducció de la distància mitjana de desplaçament. Eскурçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Figura 37. Veh-km anuals (2018), per tipus d'unitat i de xarxa

| 2018 | Unitat | xarxa v=30 km/h | xarxa v=60km/h | xarxa v=120 km/h |
|-------------------|------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| Lleugers | veh·km/any | 6.636.845 | 69.241.101 | 10.366.221 |
| Pesants | veh·km/any | 36.164 | 914.869 | 79.960 |
| A peu (total) | pax·km/any | 38.313.264 | | |
| Bicicleta (total) | pax·km/any | 2.327.658 | | |

S'estableix un objectiu de reducció del 6% del volum de vehicles quilòmetre anuals amb modes motoritzats.

La dificultat de quantificació de l'augment d'ocupació i de la distancia de desplaçament fan optar per un objectiu qualitatiu al PMUS.

8.2.3. MODERAR EL CONSUM I REDUIR LA INTENSITAT ENERGÈTICA DEL TRANSPORT

Derivat dels canvis en el repartiment modal s'hauria de donar una disminució dels consums energètics associats a la mobilitat. Com a norma generalista, es considera que **seria adequat una reducció del 10% del total del consum energètic en el transport en l'escenari +6 anys (entre l'any de referència, 2018, i el final del període del PMUS, 2024)** i un 20% en l'escenari +12 anys.

8.2.4. REDUIR L'ÚS DE COMBUSTIBLES DERIVATS DEL PETROLI

La reducció en l'ús dels combustibles derivats del petroli anirà associada tant a la reducció del consum energètic del transport (donat bàsicament al transvasament modal entre usuaris de transport privat cap a altres mitjans) com a l'evolució de les fonts energètiques dels vehicles motoritzats (un dels punts forts d'aquest eix és la implantació del vehicle elèctric, que es pot iniciar amb la renovació de la flota de vehicles municipals i amb l'augment dels punts de recàrrega).

En aquest sentit, el Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprovat l'Estratègia d'Impuls del Vehicle Elèctric a Catalunya (IVECAT), que té per objectiu avançar en tots els camps necessaris per afavorir la integració dels vehicles de motorització elèctrica en el període 2010-2015.

L'estratègia pretén harmonitzar l'evolució cap a l'electrificació prevista per al sector de l'automoció, de manera que la demanda d'aquests vehicles vagi acompanyada tant de la normativa i de les infraestructures necessàries, com d'una política industrial i d'R+D que n'aprofiti el potencial econòmic.

8.2.5. REDUIR LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA RESULTANT DEL TRANSPORT

Un dels objectius a assolir dins de les estratègies de lluita contra el canvi climàtic, és la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics: GEH, PM10, PM2,5, NO2, i NOx principalment.

El Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima de Salou consta de 38 accions, que suposen **un estalvi de 65.898 tCO_{2eq}** per a l'any 2030, és a dir, **una reducció del 41% respecte les emissions de l'any 2005. Aquest percentatge de reducció d'emissions aplica a un total de 25 anys, que aplicat al període de vigència del Pla correspon a un 10% en 6 anys (2024, respecte any de referència 2008) i un 20% en 12 anys (2030, respecte 2008).**

Figura 38. Consum i emissions GEH anuals (2018), per tipus de xarxa

| 2018 | (tep/any) | (tones/any) |
|----------------------|--------------|-----------------|
| | Consum | CO ₂ |
| v=30km/h | 404 | 1.279 |
| v=60km/h | 3.367 | 10.644 |
| v=120km/h | 596 | 1.884 |
| TOTAL (t/any) | 4.368 | 13.807 |

Calculat amb eina AMBIMBOB 2.0, basat en la distribució de veh-km anuals del PMUS (aranyes de trànsit, vianants i bicicletes)

En relació als contaminants atmosfèrics, es prenen de referència els resultats per l'escenari del pdM, que preveia

- Reducció del 10% de GEH (correspon a l'objectiu assumit derivat del PAESC)
- reducció d'emissions NOx del 19% en Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona
- reducció emissions de PM10 en 9% en l'escenari pdM.

Els objectius del PMUS seran com a mínim aquests assolits al pdM, o reduccions superiors.

8.2.6. DISMINUIR LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA RESULTANT DEL TRANSPORT

L'objectiu a assolir és en primer lloc disminuir el nivell de soroll a les vies de la ciutat resultant del transport. Addicionalment, s'estableix com a objectiu que cap zona amb receptors acústics sensibles sobrepassi els 60 dB(A) en horari diürn i de vespre, i els 50 dB(A) nocturns.

Com a referència per establir els líndars màxims de contaminació acústica es prenen els límits establerts en l'ordenança municipal de soroll.

| Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl | Valors límit d'immissió en dB(A) | | |
|--|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | L _d (7 h - 21 h) | L _e (21 h - 23 h) | L _n (23 h - 7 h) |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A) | | | |
| (A1) Espais d'interès natural i altres | - | - | - |
| (A2) Predomini del sol d'ús sanitari, docent i cultural | 55 | 55 | 45 |
| (A3) Habitatges situats en medi rural | 57 | 57 | 47 |
| (A4) Predomini del sol d'ús residencial | 60 | 60 | 50 |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B) | | | |
| (B1) Coexistència de sol d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents | 65 | 65 | 55 |
| (B2) Predomini del sol d'ús terciari diferent a (C1) | 65 | 65 | 55 |
| (B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sol d'ús industrial | 65 | 65 | 55 |
| ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAJA (C) | | | |
| (C1) Usos recreatius i d'espectacles | 68 | 68 | 58 |
| (C2) Predomini de sol d'ús industrial | 70 | 70 | 60 |
| (C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals de infraestructures de transport o altres equipaments públics | - | - | - |

L_d, L_e i L_n: índex d'immissió de soroll en els períodes dia, vespre i nit respectivament avaluat durant un any.

En nos disposar d'un mapa de soroll municipal (excusivament un mapa de capacitat acústica) la valoració d'aquest objectiu es realitzarà amb un càlcul estimat en diverses vies urbanes dins de la zona de sensibilitat acústica alta.

8.2.7. REDUIR L'OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC PER PART DELS VEHICLES

L'ocupació dels carrers de la ciutat per part dels vehicles acostuma a ser una de les constants en les ciutats i pobles del nostre entorn, els elements dominants del paisatge urbà.

L'objectiu principal és augmentar el nombre d'espais destinats als vianants i ciclistes, la creació de noves vies ciclistes específiques per a les bicicletes i la pacificació del trànsit dins a les zones més residencials i comercials.

Com a resultat de les enquestes es pot apreciar com la mobilitat interna del municipi es realitza principalment a peu. Aquests percentatges de distribució modal no es corresponen amb la distribució de l'espai urbà entre vianants i vehicles i, per tant, el PMU haurà d'establir les bases per a un repartiment més equilibrat.

8.2.8. REDUIR BARRERES I PROMOURE L'ACCESSIBILITAT NO-MOTORITZADA.

D'acord amb la diagnosi realitzada, hi ha marge de millora a Salou en l'accessibilitat d'itineraris per a vianants (voreres, guals), i és fonamental prendre decisions de millora de la permeabilitat entre els dos costats del municipi separats per la via ferroviària i les carreteres de xarxa bàsica.

El canvi estructural de la connectivitat exterior amb transport públic amb el desmantellament de l'estació de Salou centre i les vies, suposa un alliberament d'espai urbà que ha de vertebrar la mobilitat del municipi, i que necessàriament haurà de rep el tractament oportú en el pla de mobilitat urbana, ja que esdevé una oportunitat clau per assolir aquest objectiu plantejat.

8.2.9. REDUIR L'ACCIDENTALITAT

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu **els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Salou 2017-2020** eren una reducció del 25% en el nombre

d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2020 respecte el promig dels anys 2014 i 2015.

Le tendència decreixent de la sinistralitat sembla encaminar el municipi a l'assoliment dels objectius marcats.

9. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

L'Estudi Ambiental Estratègic ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del PMUS. Per això i, segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres alternatives, la tendencial (si no es realitza el Pla) i dues on s'apliquen diferents models de mobilitat:

- **Escenari tendencial:** Alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero o escenari tendencial. Aquesta alternativa permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.
- **Alternativa B (escenari energètic de renovació del parc):** Aquest escenari preveu una forta renovació del parc de vehicles degut a les polítiques ambientals i la implantació del cotxe elèctric. En aquest sentit es considera el repartiment modal de l'escenari tendencial. No obstant, la reducció de les emissions degut a la renovació del parc, utilització de vehicles elèctrics i híbrids és notable.
- **Alternativa C (objectiu):** Es consideren actuacions més contundents pel que fa a la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en transport públic i en vehicle privat i la gestió integral de l'aparcament.

Totes les alternatives es plantegen com a objectiu millorar el repartiment modal dels desplaçaments en transport públic, bicicleta i sobre tot a peu, reduint apreciablement la quota modal del vehicle privat.

Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-2 i s'han considerat 4 variables:

- **Projecció de la població resident i turística:** Si s'analitza l'estimació de previsió de creixement de la població, basades en les projeccions Idescat, mostra el creixement en tres escenaris: baix, mig i alt. S'ha treballat amb una taxa de creixement interanual de l'1,6%.

| | Escenari Baix | Escenari Mig | Escenari Alt |
|---------|---------------|--------------|--------------|
| 2018 | 25.991 | 26.216 | 26.370 |
| 2024 | 25.303 | 26.631 | 27.880 |
| Δanual% | -2,6% | 1,6% | 5,7% |

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

En relació a la població turística, les últimes dades de l'Observatori del Parc Científic i Tecnològic valoren que des de l'1 de gener fins al 15 d'octubre del 2019 es van vendre 7,64 milions de nits d'allotjament al municipi —entre hotels, càmpings i apartaments regulats—, un 1,1% més respecte al mateix període de l'any anterior i aproximant-se a les xifres històriques del 2017.

El nombre de pernотacions de turistes espanyols arriba fins als 2,8 milions, incrementant pràcticament un 9% el seu pes sobre el total de turistes que visiten Salou. En total, un 36,6% de les nits d'allotjament les fan turistes provinents d'altres punts de l'estat, és a dir una de cada tres.

Es treballa amb una taxa de creixement de població turística de l'1,1% interanual.

Amb aquest creixement, i coneixent el volum de desplaçaments diaris diferenciant residents i turistes, s'han projectat uns potencials creixements de la població i de la mobilitat tendencial en la situació de tardor i estiu.

| Tardor | 2018 | 2024 | |
|---------------------|------------|---------|------------|
| Residents | 22.791 | 25.069 | |
| No residents | 8.784 | 9.661 | |
| Turistes | 1.782 | 1.903 | |
| Població estacional | 7.248 | 7.740 | |
| | | | |
| Desplaçaments/dia | 2018 | 2024 | |
| Residents | 95.267 | 104.786 | |
| No residents | 36.716 | 40.385 | |
| Turistes | 5.737 | 6.126 | |
| Població estacional | 23.340 | 24.923 | |
| | 161.060 | 176.221 | +9% |
| | | | |
| | | | |
| Estiu | 2018 | 2024 | |
| Residents | 23.461 | 25.805 | |
| No residents | 15.070 | 16.576 | |
| Turistes | 53.286 | 56.901 | |
| Població estacional | 29.846 | 31.870 | |
| | | | |
| Desplaçaments/dia | 2018 | 2024 | |
| Residents | 98066,9251 | 107.866 | |
| No residents | 62991,4802 | 69.286 | |
| Turistes | 171579,803 | 183.220 | |
| Població estacional | 96102,8484 | 102.623 | |
| | 428.741 | 462.995 | +8% |

Projecció de la mobilitat: L'any 2024 és realitzaran prop de 15.000 desplaçaments més (un increment del 9%) en un dia promig de tardor, i 34.000 més a l'estiu (+8%).

Taula 34. Evolució de la mobilitat

| | 2018 | 2024 |
|----------------------------|---------|---------|
| Desplaçaments/dia (tardor) | 161.060 | 176.221 |
| Desplaçaments/dia (estiu) | 428.741 | 462.995 |

Font: INTRA SL

- **Projecció de la motorització:** El creixement del parc de vehicles, censat i circulant, pels anys 2018 i 2024 es preveu com segueix:

Taula 35. Taxa de motorització

| | 2018 | | 2024 | | |
|------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|------------|
| Tipus de vehicle | Parc censat | Parc circulant | Parc censat | Parc circulant | |
| TURISMES | 11.561 | 11.561 | 12.606 | 12.606 | 9% |
| FURGONETES | 1.169 | 1.169 | 1.307 | 1.307 | 12% |
| CAMIONS | 85 | 85 | 102 | 102 | 20% |
| AUTOBUSOS | 7 | 7 | 8 | 8 | 7% |
| CICLOMOTORS | 151 | 151 | 186 | 186 | 23% |
| MOTOCICLETES | 3.085 | 3.085 | 3.798 | 3.798 | 23% |
| | 16.058 | 16.058 | 18.006 | 18.006 | 12% |

Font: AMBIMOB 2.

- **Projecció del PIB:** L'activitat econòmica del territori incideix directament en la mobilitat i nombre de desplaçaments de la població. Es considera el creixement del PIB d'acord amb les estimacions oficials.

9.1. DESCRIPCIÓ DE LES ALTERNATIVES

9.1.1. TENDENCIAL

En l'escenari tendencial es preveu un creixement de la mobilitat d'acord amb l'escenari previst d'augment de la població resident i turística. El repartiment modal futur evoluciona tenint en compte les previsions tendencials del pdM del Camp de Tarragona, adaptat a la nova realitat de Salou: amb el tancament de l'estació de ferrocarril de Salou centre, si no s'apliquen mesures compensatòries existeix el risc d'un transvasament de desplaçaments del transport públic al vehicle privat, en la mobilitat de connexió.

Així mateix en l'escenari tendencial de Salou no està prevista la creació de línies de transport públic, i no existiria un potencial de transvasament en aquests mitjans en la mobilitat interna, fet que acabaria generant una pèrdua d'usuaris.

S'ha previst un petit increment de la utilització dels modes no motoritzats en una situació tendencial d'estiu, ja que les actuacions iniciades de pacificació urbana al municipi mostren bons resultats especialment en relació a la mobilitat turística.

Així, tendencialment es produiria a Salou un increment de la mobilitat en vehicle privat d'entre el 16% i el 18,6% en 6 anys, en absència de mesures pròpies d'un PMU. L'efecte sobre l'increment dels veh-km en modes motoritzats privats és encara superior, amb un creixement estimat del 31,7%.

Taula 36. Variació anual, projecció tendencial de la mobilitat a Salou

| | variació anual 2009-2015 pdM Camp Tarragona | Tardor | | Estiu | |
|---------|---|--------|----------|--------|----------|
| | | Intern | Connexió | Intern | Connexió |
| A peu | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,02 | 0,00 |
| En bici | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,02 | 0,00 |
| TP | 0,01 | 0,00 | -0,08 | 0,00 | -0,07 |
| VP | 0,0402 | 0,04 | 0,02 | 0,03 | 0,03 |

Taula 37. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

Situació tardor

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Tendencial | | | | | |
|---------|---------------|----------|-------------------|--------------------|----------------|---------|-----------------|----------|-------------------|--------------------|----------------|---------|
| | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+ Externs% | Total | Total % | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+ Externs% | Total | Total % |
| A peu | 56.364 | 69,2 % | 7.660 | 9,6% | 64.024 | 39,8% | 59.242 | 66,4% | 7.737 | 8,9% | 66.978 | 38,0% |
| En bici | 2.247 | 2,8% | 1.189 | 1,5% | 3.436 | 2,1% | 2.362 | 2,6% | 1.201 | 1,4% | 3.563 | 2,0% |
| TP | 688 | 0,8% | 4.807 | 6,0% | 5.495 | 3,4% | 702 | 0,8% | 2.852 | 3,3% | 3.554 | 2,0% |
| VP | 22.174 | 27,2 % | 65.892 | 82,8% | 88.066 | 54,7% | 26.859 | 30,1% | 75.267 | 86,5% | 102.126 | 58,0% |
| Total | 81.473 | 100,0 % | 79.548 | 100,0% | 161.021 | 100,0 % | 89.164 | 100,0 % | 87.057 | 100,0% | 176.221 | 100,0 % |

Situació estiu

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Tendencial | | | | | |
|---------|----------------|----------|-------------------|--------------------|----------------|---------|-----------------|----------|-------------------|--------------------|----------------|---------|
| | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+ Externs% | Total | Total % | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+ Externs% | Total | Total % |
| A peu | 212.147 | 80,4 % | 14.868 | 9,0% | 227.015 | 52,9% | 224.820 | 78,9% | 15.168 | 8,5% | 239.988 | 51,8% |
| En bici | 4.976 | 1,9% | 2.518 | 1,5% | 7.495 | 1,7% | 5.274 | 1,9% | 2.569 | 1,4% | 7.843 | 1,7% |
| TP | 5.517 | 2,1% | 27.296 | 16,6% | 32.813 | 7,7% | 5.628 | 2,0% | 18.044 | 10,1% | 23.672 | 5,1% |
| VP | 41.203 | 15,6 % | 120.215 | 72,9% | 161.418 | 37,6% | 49.200 | 17,3% | 142.292 | 79,9% | 191.491 | 41,4% |
| Total | 263.843 | 100,0 % | 164.898 | 100,0% | 428.741 | 100,0 % | 284.922 | 100,0 % | 178.072 | 100,0% | 462.995 | 100,0 % |

Taula 38. Increment de mobilitat prevista en l'escenari tendencial (2024) respecte l'escenari actual (2018)

| Increments mobilitat en situació tendencial | | | |
|---|---------|------------------|--------|
| Situació tardor | Interns | Connexió+Externs | Total |
| A peu | 5,1% | 1,0% | 4,6% |
| En bici | 5,1% | 1,0% | 3,7% |
| Transport públic | 2,0% | -40,7% | -35,3% |
| Vehicle privat | 21,1% | 14,2% | 16,0% |
| Total | 9,4% | 9,4% | 9,4% |

| Situació estiu | Interns | Connexió+Externs | Total |
|------------------|---------|------------------|--------|
| A peu | 6,0% | 2,0% | 5,7% |
| En bici | 6,0% | 2,0% | 4,6% |
| Transport públic | 2,0% | -33,9% | -27,9% |
| Vehicle privat | 19,4% | 18,4% | 18,6% |
| Total | 8,0% | 8,0% | 8,0% |

Taula 39. Veh-km i pax-km, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

| | Unitat | Actual-2018 | Tendencial-2024 |
|----------------------------|--------|-------------|-----------------|
| Turismes | veh·km | 80.497.467 | 106.037.899 |
| Furgonetes | veh·km | 1.509.992 | 1.989.086 |
| Camions | veh·km | 618.596 | 814.865 |
| Autobusos i autocars | veh·km | 412.397 | 543.243 |
| Ciclomotors i motocicletes | veh·km | 4.236.709 | 5.580.942 |
| Vianants | pax·km | 38.313.264 | 50.469.390 |
| Bicicletes | pax·km | 2.327.658 | 3.066.183 |

9.1.2. ALTERNATIVA B (ESCENARI ENERGÈTIC DE RENOVACIÓ DEL PARC)

Aquest escenari simula una evolució en absència de mesures de gestió de la mobilitat pròpies d'un PMU, però amb l'impacte causat per les polítiques ambientals orientades a la millora del parc de vehicles (en què es preveu anar incrementant les restriccions per reduir les emissions, així com també altres accions de promoció de vehicles sostenibles que pugui promoure l'ajuntament).

9.1.3. ALTERNATIVA C (OBJECTIU PMUS)

Es consideren actuacions més contundents (mesures push & pull) de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat i promoure els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport públic.

Les combinacions de mesures amb major efecte de transvasament sobre els fluxos de mobilitat interna, es resumeixen tot seguit, i s'expliquen amb major detall en apartats posteriors del document.

S'inclou una valoració qualitativa de l'efecte sobre els fluxos (diferenciant situació de tardor i estiu, fluxos interns i de connexió), determinant quins modes augmentarien el volum de desplaçaments per transvasament i quins disminuirien.

Mesures combinades amb efectes de transvasament sobre fluxos de mobilitat interna:

Pacificació del nucli i zones 30 (a peu i en bici) + mesures de dissuasió del trànsit: jerarquització viària de la circulació, amb tancament del centre + senyalització dinàmica d'accessos de vehicles + gestió de l'aparcament per a residents

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | ▲▲ | | ▲▲ | |
| Bici | ▲ | | ▲ | |
| Transport públic | ▲ | | ▲ | |
| Vehicle privat | ▼ | | ▼▼ | |

Creació de xarxa carrils bici connectada i segura, amb augment de l'estacionament segur per a bicicletes + mesures de dissuasió del trànsit: nou pla de sentits circulació, amb reordenació del trànsit a la xarxa bàsica

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | - | | - | |
| Bici | ▲ | | ▲▲ | |
| Transport públic | - | | % | |
| Vehicle privat | ▼ | | ▼ | |

Camins escolars + activitats difusió + Mesures de seguretat viària

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | ▲ | | | |
| Bici | ▲ | | | |
| Transport públic | - | | | |
| Vehicle privat | ▼ | | | |

Creació 2 línies de bus urbà (llançadora amb Port Aventura-Salou i Vila-seca) i connexió amb barris allunyats

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | | - | | - |
| Bici | | - | | - |
| Transport públic | ▲▲ | | ▲▲ | |
| Vehicle privat | | ▼ | | ▼ |

Mesures combinades amb efectes de transvasament sobre fluxos de mobilitat interna connexió:

Nous itineraris a peu + mesures de pacificació+ mesures de dissuasió del trànsit: nova jerarquitziació+ gestió aparcament + aparcaments perifèrics dissuasoris

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | | | ▲▲ | ▲▲ |
| Bici | | | ▲▲ | ▲▲ |
| Transport públic | | | ▲ | ▲ |
| Vehicle privat | | | ▼ | ▼ |

Carrils bici de connexió + resta mesures de gestió del VP

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | | | - | - |
| Bici | | | ▲▲ | ▲▲ |
| Transport públic | | | - | - |
| Vehicle privat | | | ▼ | ▼ |

Lloguer de bicicletes intermunicipal + resta mesures de gestió del VP

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | | - | | - |
| Bici | ▲ | | ▲ | ▲▲ |
| Transport públic | | - | | - |
| Vehicle privat | | ▼ | ▼ | ▼ |

Tramvia + bus urbà que connecti amb la parada de Salou-Port Aventura

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | | | - | - |
| Bici | | | - | - |
| Transport públic | | | ▲ | ▲ |
| Vehicle privat | | | ▼ | ▼ |

* S'han articulat tot un seguit de mesures orientades a evitar la pèrdua de desplaçaments en transport públic ocasionat pel tancament de l'estació de Salou centre: línies de bus urbà (llançadora amb Salou-Port Aventura i Vila-seca), el Tren-Tramvia, la reordenació de les línies d'autobús interurbà, amb la creació de dos pols intermodals (un situat a l'eix cívic de nova creació, i un resultat de la transformació de l'estació de Salou-Port Aventura).

Racionalització línies bus interurbà + accessibilitat parades, informació etc

| | tardor | | estiu | |
|------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Interns | Connexió | Interns | Connexió |
| A peu | - | - | - | - |
| Bici | - | - | - | - |
| Transport públic | ▲ | ▲▲ | ▲▲ | ▲▲ |
| Vehicle privat | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ |

Altres mesures tenen efectes en

- L'increment de l'ocupació dels vehicles privats (programes de compartir cotxe, futurs plans de desplaçaments d'empresa orientats a grans pols de treball...), i públic (racionalització de la gestió de les línies de bus interurbà, millores de la informació i funcionament del servei)
- La disminució de les distàncies de desplaçament
- Disminució de la velocitat de circulació a la zona centre, i millora de la seguretat viària
- Electrificació de les flotes privades i públiques.

Aquestes mesures afecten de forma directe als desplaçaments interns realitzats en vehicle privat i els desplaçaments de connexió que no es poden resoldre amb els modes no motoritzats per la distància.

Com a resultat de l'aplicació d'aquest escenari, es preveu una reducció d'entre un 5% i un 21% de la mobilitat motoritzada (tardor-estiu), que fent un promig anual representa una disminució del 10,8% del volum de desplaçaments en vehicle privat.

Es preveu una disminució de l'11,6% dels vehicles quilòmetre en vehicle privat.

Es mostra la comparativa del repartiment modal actual amb la proposta objectiu per l'any 2024.

Figura 17. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

Situació tardor

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Objectiu | | | | | |
|---------|-------------|----------|-------------------|--------------------|---------|---------|---------------|----------|-------------------|--------------------|---------|---------|
| | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+E xterns% | Total | Total % | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+E xterns% | Total | Total % |
| A peu | 56.364 | 69,2 % | 7.660 | 9,6% | 64.024 | 39,8 % | 68.470 | 77,1 % | 9.641 | 11,3% | 78.110 | 44,8 % |
| En bici | 2.247 | 2,8% | 1.189 | 1,5% | 3.436 | 2,1 % | 2.779 | 3,1% | 1.692 | 2,0% | 4.470 | 2,6 % |
| TP | 688 | 0,8% | 4.807 | 6,0% | 5.495 | 3,4 % | 1.069 | 1,2% | 6.892 | 8,0% | 7.961 | 4,6 % |
| VP | 22.174 | 27,2 % | 65.892 | 82,8% | 88.066 | 54,7 % | 16.509 | 18,6 % | 67.457 | 78,7% | 83.966 | 48,1 % |
| Total | 81.473 | 100,0% | 79.548 | 100,0% | 161.021 | 100,0% | 88.827 | 100,0% | 85.680 | 100,0% | 174.507 | 100,0% |

Situació estiu

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Objectiu | | | | | |
|---------|-------------|----------|-------------------|--------------------|---------|---------|---------------|----------|-------------------|--------------------|---------|---------|
| | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+E xterns% | Total | Total % | Interns | Interns% | Connexió+ Externs | Connexió+E xterns% | Total | Total % |
| A peu | 212.147 | 80,4 % | 14.868 | 9,0% | 227.015 | 52,9 % | 252.005 | 88,6 % | 19.267 | 11,0% | 271.273 | 58,9 % |
| En bici | 4.976 | 1,9% | 2.518 | 1,5% | 7.495 | 1,7 % | 6.449 | 2,3% | 3.807 | 2,2% | 10.256 | 2,2 % |
| TP | 5.517 | 2,1% | 27.296 | 16,6% | 32.813 | 7,7 % | 9.473 | 3,3% | 41.563 | 23,6% | 51.036 | 11,1 % |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| VP | 41.203 | 15,6% | 120.215 | 72,9% | 161.418 | 37,6% | 16.655 | 5,9% | 111.167 | 63,2% | 127.822 | 27,8% |
| Total | 263.843 | 100,0% | 164.898 | 100,0% | 428.741 | 100,0% | 284.582 | 100,0% | 175.804 | 100,0% | 460.386 | 100,0% |

Taula 40. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), tardor i estiu

| Situació tardor | Increments mobilitat en situació objectiu | | |
|------------------|---|------------------|-------|
| | Interns | Connexió+Externs | Total |
| A peu | 21,5% | 25,9% | 22,0% |
| En bici | 23,7% | 42,3% | 30,1% |
| Transport públic | 55,4% | 43,4% | 44,9% |
| Vehicle privat | -25,5% | 2,4% | -4,7% |
| Total | 9,0% | 7,7% | 8,4% |

| Situació estiu | Increments mobilitat en situació objectiu | | |
|------------------|---|------------------|--------|
| | Interns | Connexió+Externs | Total |
| A peu | 18,8% | 29,6% | 19,5% |
| En bici | 29,6% | 51,2% | 36,8% |
| Transport públic | 71,7% | 52,3% | 55,5% |
| Vehicle privat | -59,6% | -7,5% | -20,8% |
| Total | 7,9% | 6,6% | 7,4% |

Taula 41. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), dia promig

| Situació promig anual | Increments mobilitat en situació objectiu | | |
|-----------------------|---|------------------|--------|
| | Interns | Connexió+Externs | Total |
| A peu | 20,0% | 27,3% | 20,6% |
| En bici | 26,2% | 46,0% | 32,9% |
| Transport públic | 67,3% | 49,2% | 52,0% |
| Vehicle privat | -38,6% | -1,4% | -10,8% |
| Total | 8,4% | 7,3% | 7,9% |

Taula 42. Veh-km i pax-km, escenari actual (2018) i escenari objectiu (2024)

| | Unitat | Actual-2018 | Objectiu-2024 |
|----------------------------|--------|-------------|---------------|
| Turismes | veh·km | 80.497.467 | 71.098.598 |
| Furgonetes | veh·km | 1.509.992 | 1.347.157 |
| Camions | veh·km | 618.596 | 597.878 |
| Autobusos i autocars | veh·km | 412.397 | 398.353 |
| Ciclomotors i motocicletes | veh·km | 4.236.709 | 3.742.031 |
| Vianants | pax·km | 38.313.264 | 46.222.709 |
| Bicicletes | pax·km | 2.327.658 | 3.094.435 |

9.2. AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LES ALTERNATIVES

D'acord amb les previsions de mobilitat realitzades s'avalua l'efecte ambiental previsible en els escenaris descrits.

9.2.1. REDUCCIONS GEI, CONSUM ENERGÈTIC I CONTAMINANTS ATMOSFÈRICS

L'escenari tendencial mostra, per l'any 2024, un augment del consum energètic global i les emissions de CO₂, al voltant del 29%. També s'observa un creixement tendencial d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules), degut a l'increment de la mobilitat motoritzada descrit en l'escenari tendencial.

L'alternativa B mostra, per l'any 2024, un creixement del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 20%. No preveu mesures de contenció suficients, tot i que amb una forta renovació del parc motor i elevat ús del vehicle elèctric es produeix un decreixement destacat d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules).

L'escenari objectiu mostra, per l'any 2024, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 9%. La reducció de contaminants és destacable. S'avalua a continuació el grau d'assoliment dels objectius ambientals.

Taula 43. Emissions i consum energètic. Escenari actual 2018, tendencial i alternatives 2024.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|-----------|-------------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | 63.415 | 46.990 | 54.920 |
| | VOC combustió | 7.299 | 7.744 | 5.903 | 4.145 |
| | NMVOG comb. | 6.717 | 7.106 | 5.443 | 3.851 |
| | CH ₄ | 582 | 639 | 460 | 294 |
| | NO _x | 41.736 | 42.722 | 30.097 | 20.895 |
| | NO | 31.897 | 32.625 | 23.619 | 14.842 |
| | NO ₂ | 9.839 | 10.097 | 6.478 | 6.042 |
| | N ₂ O | 254 | 317 | 235 | 156 |
| | NH ₃ | 1.935 | 2.158 | 1.655 | 2.320 |
| | PM _{2,5} | 1.950 | 2.085 | 1.310 | 726 |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 2.913 | 2.143 | 1.017 |
| | PM combustió | 1.193 | 1.094 | 312 | 291 |
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 5.644 | 5.265 | 3.990 |
| (t/any) | CO ₂ | 13.807 | 17.841 | 16.660 | 12.621 |

Font: Càlculs amb eina AMBIMOB 2.

Taula 44. Diferència percentual de les emissions i consum energètic de les alternatives al 2024 respecte l'any 2018.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|-----------|-------------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | -0,4% | -26,2% | -13,8% |
| | VOC combustió | 7.299 | 6,1% | -19,1% | -43,2% |
| | NMVOG comb. | 6.717 | 5,8% | -19,0% | -42,7% |
| | CH ₄ | 582 | 9,7% | -21,0% | -49,5% |
| | NO _x | 41.736 | 2,4% | -27,9% | -49,9% |
| | NO | 31.897 | 2,3% | -26,0% | -53,5% |
| | NO ₂ | 9.839 | 2,6% | -34,2% | -38,6% |
| | N ₂ O | 254 | 25,1% | -7,3% | -38,6% |
| | NH ₃ | 1.935 | 11,5% | -14,5% | 19,9% |
| | PM _{2,5} | 1.950 | 6,9% | -32,8% | -62,8% |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 12,8% | -17,0% | -60,6% |
| | PM combustió | 1.193 | -8,3% | -73,8% | -75,6% |
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 29,2% | 20,6% | -8,7% |
| (t/any) | CO ₂ | 13.807 | 29,2% | 20,7% | -8,6% |

Font: AMBIMOB 2.

9.2.2. ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC

L'escenari objectiu dins de les seves mesures inclou mesures d'adaptació al canvi climàtic, que fan preveure una millor antificació i resposta davant d'escenaris climàtics desfavorables.

D'acord amb altres documents, es poden començar a considerar algunes mesures preventives per fer front a l'impacte dels fenòmens meteorològics extrems, onades de calor o manca de subministraments.

- Protegir les parades i estacions exposades a la radiació solar directa; *AUTOBÚS 5. Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús*
- Millorar el confort climàtic en el transport públic: optimitzar l'eficiència de l'aire condicionat al parc mòbil i les instal·lacions; instal·lar vidres amb control solar i pintar el sostre dels vehicles de blanc; *AUTOBÚS 4. Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles*
- Revisar les especificacions de disseny i manteniment d'infraestructures viàries per incorporar qüestions relatives a l'adaptació al canvi climàtic. *URBANÍSTICA 1. Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària*

9.2.3. REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

S'avalua la millora de la situació acústica que representa l'escenari objectiu en referència a l'escenari actual i el tendencial, derivat de les millores aplicades: reducció del trànsit en els entorns amb receptors acústics sensibles, reducció de la velocitat a la xarxa, i reducció de nombre de carrils de circulació i ampliació de voreres (estimació realitzada amb l'eina MOBIACUSTIC).

S'evaluen els efectes en els següents punts de la xarxa viària, representatius en quant concentradors de de receptors acústics sensibles, equipaments educatius, sanitaris i zones de comerç i restauració, que generen desplaçaments durant tot l'any.

El nivell sonor equivalent a façana és:

| | Actual (2018) | Objectiu (2024) | Tendencial (2024) |
|--|--------------------------|----------------------------|------------------------------|
| C. Barcelona. Carrer d'accés a zona pacificada en la proposta. | LAeq = 71 dBA | LAeq = 60 dBA | LAeq = 69 dBA |
| C. Berlin. És un carrer de connexió entre la zona de la platja i la zona més residencial després de l'eliminació de les vies ferroviàries. | LAeq = 60 dBA | LAeq = 62 dBA | LAeq = 58 dBA |
| Via Augusta | LAeq = 67 dBA | LAeq = 60 dBA | LAeq = 66 dBA |
| Av. Pau Casals | LAeq = 68 dBA | LAeq = 65 dBA | LAeq = 68 dBA |
| C. del Carrilet | LAeq = 59 dBA | LAeq = 58 dBA | LAeq = 60 dBA |

En l'escenari objectiu en tots els casos analitzats es millora la qualitat acústica en relació a l'estat actual i a l'ecenari tendencial, però en 2 casos els nivells sonors estan lleugerament per sobre als 60 dB(A) marcats com a límit en zona de sensibilitat acústica alta en horari diürn.

10. OBJECTIUS AMBIENTALS I GRAU D'ASSOLIMENT

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics:

1. Potenciar el canvi modal
2. Reduir el volum de desplaçaments motoritzats i la distància de desplaçament motoritzat
3. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
4. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.
5. Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.
6. Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.
7. Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.
8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada.
9. Reduir l'accidentalitat.

A continuació es presenta una taula on es classifiquen els objectius específics d'acord amb la prioritització dels mateixos per tal de desenvolupar actuacions per al seu assoliment efectiu.

Taula 45. Priorització ambiental dels objectius específics

| | Objectius específics |
|----------------------|----------------------|
| Priorització Alta | 1, 2, 3 i 5 |
| Priorització Mitjana | 4 i 6 |
| Priorització baixa | 7, 8, 9 |

Aquests objectius específics inclouen els del pdM del Camp de Tarragona, i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

Objectiu 1: Potenciar el canvi modal, assolint el transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Salou és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic. Un dels elements essencials serà evitar la pèrdua de passatgers del transport públic degut a la transformació de la xarxa ferroviària.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El PMU preveu un canvi modal com segueix:

Figura 18. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

Situació tardor

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Objectiu | | | | | |
|---------|-------------|-----------|--------------------|---------------------|---------|--------|---------------|-----------|--------------------|---------------------|---------|--------|
| | Interns | Interns % | Connexió + Externs | Connexió + Externs% | Total | Total% | Interns | Interns % | Connexió + Externs | Connexió + Externs% | Total | Total% |
| A peu | 56.364 | 69,2% | 7.660 | 9,6% | 64.024 | 39,8% | 68.470 | 77,1% | 9.641 | 11,3% | 78.110 | 44,8% |
| En bici | 2.247 | 2,8% | 1.189 | 1,5% | 3.436 | 2,1% | 2.779 | 3,1% | 1.692 | 2,0% | 4.470 | 2,6% |
| TP | 688 | 0,8% | 4.807 | 6,0% | 5.495 | 3,4% | 1.069 | 1,2% | 6.892 | 8,0% | 7.961 | 4,6% |
| VP | 22.174 | 27,2% | 65.892 | 82,8% | 88.066 | 54,7% | 16.509 | 18,6% | 67.457 | 78,7% | 83.966 | 48,1% |
| Total | 81.473 | 100,0% | 79.548 | 100,0% | 161.021 | 100,0% | 88.827 | 100,0% | 85.680 | 100,0% | 174.507 | 100,0% |

Situació estiu

| | 2018-Actual | | | | | | 2024-Objectiu | | | | | |
|---------|-------------|-----------|--------------------|---------------------|---------|--------|---------------|-----------|--------------------|---------------------|---------|--------|
| | Interns | Interns % | Connexió + Externs | Connexió + Externs% | Total | Total% | Interns | Interns % | Connexió + Externs | Connexió + Externs% | Total | Total% |
| A peu | 212.147 | 80,4% | 14.868 | 9,0% | 227.015 | 52,9% | 252.005 | 88,6% | 19.267 | 11,0% | 271.273 | 58,9% |
| En bici | 4.976 | 1,9% | 2.518 | 1,5% | 7.495 | 1,7% | 6.449 | 2,3% | 3.807 | 2,2% | 10.256 | 2,2% |
| TP | 5.517 | 2,1% | 27.296 | 16,6% | 32.813 | 7,7% | 9.473 | 3,3% | 41.563 | 23,6% | 51.036 | 11,1% |
| VP | 41.203 | 15,6% | 120.215 | 72,9% | 161.418 | 37,6% | 16.655 | 5,9% | 111.167 | 63,2% | 127.822 | 27,8% |
| Total | 263.843 | 100,0% | 164.898 | 100,0% | 428.741 | 100,0% | 284.582 | 100,0% | 175.804 | 100,0% | 460.386 | 100,0% |

En l'escenari objectiu s'assoleix una reducció de la mobilitat global en vehicle privat del 5% en la mobilitat de tardor i del 21% a l'estiu, amb disminucions molt més marcades en la mobilitat interna que en la de connexió. En la mobilitat interna la regulació de la zona blava i verda, que diferenciï el resident del visitant, i la previsió d'espais perifèrics d'estacionament que evitin la penetració de vehicles de visitants al nucli permet la gestió de la mobilitat privada. En la mobilitat de connexió es pot actuar sobre els desplaçaments amb destí a Salou, però no tan directament en aquells amb destí fora del municipi, que veuen influenciada la seva decisió de mobilitat per la presència d'aparcament lliure en destí. Aquest és el cas de la mobilitat de connexió en situació de tardor (relacionada amb mobilitat resident i no resident a Salou, que es desplaça per motius de feina, amb major dependència de vehicle privat).

Tot i aquest element, **a nivell promig anual es preveu una disminució del -10,8% dels desplaçaments en vehicle privat, assolint l'objectiu marcat de decreixement de la mobilitat privada (-10% en 6 anys d'acord amb Pacte d'Alcaldes).**

Taula 46. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), tardor i estiu

| Situació tardor | Increment mobilitat en situació objectiu | | |
|------------------|--|------------------|-------|
| | Interns | Connexió+Externs | Total |
| A peu | 21,5% | 25,9% | 22,0% |
| En bici | 23,7% | 42,3% | 30,1% |
| Transport públic | 55,4% | 43,4% | 44,9% |
| Vehicle privat | -25,5% | 2,4% | -4,7% |
| Total | 9,0% | 7,7% | 8,4% |

| Situació estiu | Interns | Connexió+Externs | Total |
|----------------|---------|------------------|-------|
| A peu | 18,8% | 29,6% | 19,5% |

| | | | |
|------------------|--------|-------|--------|
| En bici | 29,6% | 51,2% | 36,8% |
| Transport públic | 71,7% | 52,3% | 55,5% |
| Vehicle privat | -59,6% | -7,5% | -20,8% |
| Total | 7,9% | 6,6% | 7,4% |

Un dels modes amb major potencial, i que ha de ser objectiu del PMUS és la bicicleta. Es preveu en l'escenari del Pla un increment de prop de 1.000 desplaçaments en dia de tardor, i dins a 2.700 en dia d'estiu, en bicicleta a Salou.

Un altre aspecte és el manteniment de la quota del transport públic, i el seu ordenament, on es detecten importants potencialitats de millora. La creació d'un nou servei de bus urbà al municipi permet modificar les previsions de creixement de la quota modal, fins a un 1,2% dels desplaçaments interns en transport públic a la tardor (increment de prop de 400 desplaçaments/dia), i sobre tot articular una xarxa intermodal amb els busos interurbans o amb les estacions més properes de ferrocarril. En el transport interurbà l'objectiu principal es el manteniment dels passatgers lligats al ferrocarril, i un augment dels viatgers d'autobús interurbà amb la substancial millora de l'estat del servei que es proposa a futur (fins una quota del 8% a la tardor, i del 23,6% a l'estiu).

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat) i minimitzar la distància dels desplaçaments

El transvasament modal previst permet fer una estimació de l'efecte de reducció de veh-km o passatgers-km. **En l'escenari objectiu es planteja una reducció del 9,8% dels veh-km motoritzats anuals, superior a l'objectiu marcat al pdM (-5,8%).**

| | Unitat | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa B 2024 | Objectiu 2024 |
|----------------------------|--------|-------------|-----------------|--------------------|---------------|
| Turismes | veh·km | 111.333.184 | 126.118.220 | 103.316.267 | 100.459.752 |
| Furgonetes | veh·km | 3.282.631 | 3.718.564 | 3.046.254 | 2.962.031 |
| Camions | veh·km | 9.165.848 | 10.383.072 | 8.505.831 | 8.270.659 |
| Autobusos i autocars | veh·km | 8.486.760 | 9.613.801 | 9.032.929 | 9.076.555 |
| Ciclomotors i motocicletes | veh·km | 13.875.881 | 15.718.596 | 12.876.702 | 12.520.683 |
| A peu (total) | pax·km | 10.274.017 | 11.638.406 | 10.805.353 | 10.907.456 |
| Bicicleta (total) | pax·km | 517.687 | 586.436 | 544.460 | 549.605 |

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Tot i la dificultat de quantificació, s'estima una distància mitjana actual de desplaçament en vehicle privat mitjana de 5,5 km urbans i 12 km interurbans, que en un escenari objectiu es reduiria a 5,2 km (-5%) i 11,7 km en interurbans (-3%)

Objectiu 3 PMUS: Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport

Les propostes del Pla permeten estimar una moderació del consum d'energia en el transport del 8,7% en l'escenari objectiu respecte la situació actual, proper a la reducció del 10% desitjable a 6 anys.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|-----------|--------|-------------|-----------------|---------------------------|
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 5.644 | 3.990 |
| | Δ% | | +29,2% | -8,7% |

Objectiu 4 PMUS: Reduir l'ús dels combustibles derivats del petroli

La reducció en l'ús dels combustibles derivats del petroli anirà associada tant a la reducció del consum energètic del transport (donat bàsicament al transvasament modal entre usuaris de transport privat cap a altres mitjans) com a l'evolució de les fonts energètiques dels vehicles motoritzats.

En l'escenari del Pla es preveu un increment del consum de combustibles alternatius, doblant la fracció actual, però mantenint-se en valors molt baixos respecte el consum de combustibles fòssils.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|-----------|---|-------------|-----------------|---------------------------|
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 5.644 | 3.990 |
| | Consum de combustibles derivats del petroli | 4.363 | 5.637 | 3.981 |
| | Consum de combustibles alternatius | 4,805 | 7,337 | 8,778 |
| | % consum de combustibles alternatius | 0,11% | 0,13% | 0,22% |

Objectiu 5 PMUS: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Canvi climàtic

Pel que fa a les emissions de CO₂ en l'escenari objectiu del PMUS es preveu una reducció del 8,6% de les emissions de CO₂ total, lleugerament per sota dels objectius marcats (-10% en 6 anys derivat dels objectius del PAESC). Es partia d'una situació d'augment tendencial del 29% en cas de no aplicar les mesures del Pla.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|---------|-----------------|-------------|-----------------|---------------------------|
| (t/any) | CO ₂ | 13.807 | 29,2% | -8,6% |

Emissions contaminants

El trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NO_x), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO₂).

L'EAE del PMUS de Salou quantifica els indicadors associats, definint uns valors objectiu per al 2024 superiors als definits pel pdM:

- PM₁₀: El PMU assoleix una reducció en 6 anys d'un 63%.
- PM_{2,5}: El PMU assoleix una reducció en 6 anys d'un 61%.
- NO₂: El PMUS assoleix una reducció en 6 anys d'un 39%.
- NO_x: El PMUS assoleix una reducció en 6 anys d'un 50%.

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|----------|-------------------|-------------|-----------------|---------------------------|
| (kg/any) | NO _x | 41.736 | 2,4% | -49,9% |
| | NO ₂ | 9.839 | 2,6% | -38,6% |
| | PM _{2,5} | 1.950 | 6,9% | -62,8% |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 12,8% | -60,6% |

Objectiu 6 PMUS: Disminuir la contaminació acústica resultant del transport

L'escenari objectiu previst pel PMUS millora de la contaminació acústica (com a conseqüència de la reducció de trànsit prevista, la reducció de la velocitat i la reducció de l'espai per a vehicles, i l'ampliació de voreres. En els entorns avaluats es comprova que s'assoleixen els objectius que cap zona amb receptors acústics sensibles sobrepassi els 60 dB(A) en horari diürn i de vespre (estimació realitzada a partide l'IMD, no es disposa de valor específic en horari nocturn).

En l'escenari objectiu en tots els casos analitzats es millora la qualitat acústica en relació a l'estat actual i a l'ecenari tendencial, i en un 60% s'obtenen reduccion per sota dels 60 dB(A) diürns. En 2 casos els nivells sonors estan lleugerament per sobre als 60 dB(A) marcats com a límit en zona de sentibilitat acústica alta en horari diürn.

El nivell sonor equivalent a façana és:

| | Actual (2018) | Objectiu (2024) | Tendencial (2024) |
|--|---------------|-----------------|-------------------|
| C. Barcelona. Carrer d'accés a zona pacificada en la proposta. | LAeq = 71 dBA | LAeq = 60 dBA | LAeq = 69 dBA |
| c. Berlin. És un carrer de connexió entre la zona de la platja i la zona més residencial després de l'eliminació de les vies ferroviàries. | LAeq = 60 dBA | LAeq = 62 dBA | LAeq = 58 dBA |
| Via Augusta | LAeq = 67 dBA | LAeq = 60 dBA | LAeq = 66 dBA |
| Av. Pau Casals | LAeq = 68 dBA | LAeq = 65 dBA | LAeq = 68 dBA |
| c. del Carrilet | LAeq = 59 dBA | LAeq = 58 dBA | LAeq = 60 dBA |

Objectiu 7 PMUS: Reduir l'ocupació de l'espai públic dels vehicles, i augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la qualitat de l'espai públic per a vianants és una prioritat a Salou, donant continuïtat a les mesures que s'han iniciat al municipi. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap una mobilitat no motoritzada (mesura pull).

Actualment Salou compta amb 13,3 km de xarxa viària exclusiva per a vianants o amb prioritat per a vianants, que representen l'11,6% de la xarxa viària municipal. L'objectiu del PMUS és arribar a 24,2 km, que representen el 19,3% de la xarxa.

Aquesta proposta es complementa amb la creació d'illes residencials configurades com a zones 30, on la velocitat controlada del vehicle motoritzat permet la cohabitació amb la bicicleta. Actualment un 8,2% de la xarxa funciona com a zona 30, i es preveu augmentar al 72,9% de la xarxa amb aquesta regulació.

Entre les propostes del PMU també s'inclou l'adaptació de tots els passos de vianants no accessibles en la xarxa principal de vianants, i l'ampliació de voreres de menys de 0,9m (prioritàriament) i les inferiors a 1,8 m en fases successives.

Objectiu 8 PMUS: Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

L'escenari objectiu preveu un creixement del 100% del nombre d'estacions accessibles (assolint una accessibilitat del 100% a l'estació ferroviària de Salou-Port Aventura) i les parades d'autobusos.

Així mateix, es desmantellament de les vies del tren dins del municipi, i la configuració prevista pel nou Eix Cívic, milloraran substancialment la permeabilitat no motoritzada dins del nucli.

Entre les propostes del PMU també s'inclou l'adaptació de tots els passos de vianants no accessibles en la xarxa principal de vianants, i l'ampliació de voreres de menys de 0,9m (prioritàriament) i les inferiors a 1,8 m en fases successives.

Objectiu 9 PMUS: Reduir l'accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. L'any 201 es va realitzar l'avaluació del Pla, i es van plantejar els nous objectius de seguretat viària per al municipi pel període 2019-202.

Es planteja l'objectiu d'assolir el 2020 una **disminució del 25% del nombre d'accidents amb víctimes respecte a la mitjana registrada durant el bienni 2014-2015**. Suposa assolir una taxa d'accidentalitat per 1.000 habitants de 0,7 l'any 2020, per sota de la mitjana de municipis similars. Representa no superar l'any 2020 els 19 accidents en víctimes.

L'any 2019 l'accidentalitat era de 25 accidents amb víctimes en zona urbana, amb cert allunyament dels objectius marcats pel PLSV. Les mesures de transvasament modal i de pacificació del trànsit previstes al PMUS reforçaran l'acció del PLSV, preveient-se un efecte de reducció de la sinistralitat i la lesivitat.

11. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS

La diagnosi del PMU posava de manifest unes deficiències principals, i els potencials de transvasaments des dels viatges en vehicle privat cap a la resta de mitjans.

Les propostes previstes al PMUS aborden les següents temàtiques principals:

- Millora de l'accessibilitat i qualitat de l'**espai públic urbà**. L'objectiu és millorar la qualitat de la xarxa per a desplaçaments a peu. Millorant la seva accessibilitat i seguretat. La diagnosi posa de manifest deficiències en l'amplada útil de pas de les voreres i manca d'accessibilitat als passos de vianants.
- Plantejament estratègic de la **mobilitat en bicicleta**. L'orografia del municipi i la climatologia beneficia els desplaçaments en mitjans no motoritzats com la bicicleta. Per incrementar el nombre de desplaçaments en bicicleta es proposa la re-ubicació a la calçada, ja sigui en carrils segregats com en vies compartides a 30 quilòmetres/hora.
- El canvi de paradigma amb l'**eliminació de les vies ferroviàries** i l'estació de Salou Centre, genera una situació de canvi modal que pot incrementar la mobilitat en vehicle privat motoritzat. Des del PMU s'ha de vetllar per reduir aquest impacte i donar solucions a la població usuària del transport públic. A més aquest alliberament de l'espai suposa una oportunitat de millora de la connexió interna del municipi i l'oportunitat de generar un espai compartit amb els diferents mitjans de transport.
- Plantejament estratègic de la **mobilitat en vehicle privat**. Salou requereix un replantejament dels itineraris de circulació en vehicle privat, per tal de reduir la mobilitat dins de la xarxa més urbana, i protegir els entorns residencials.
- Gestió integral de l'**aparcament**. Cal definir àrees d'aparcament dissuasiu i complementar amb senyalització orientativa per reduir els desplaçaments en recerca d'aparcament. A més s'ha de millorar l'experiència d'aparcament per als residents, especialment als mesos estivals.
- Les àrees que aborda la mobilitat han de tenir una perspectiva orientada a l'estacionalitat oscil·lant del municipi entre l'hivern i l'estiu. L'objectiu és no sobredimensionar la mobilitat i donar solucions que s'adaptin a les dues realitats del municipi.
- És necessari una guia de criteris sobre perspectiva i disseny urbanístic. Especialment per usar-la de referència als nous creixements urbanístics o projectes del municipi.

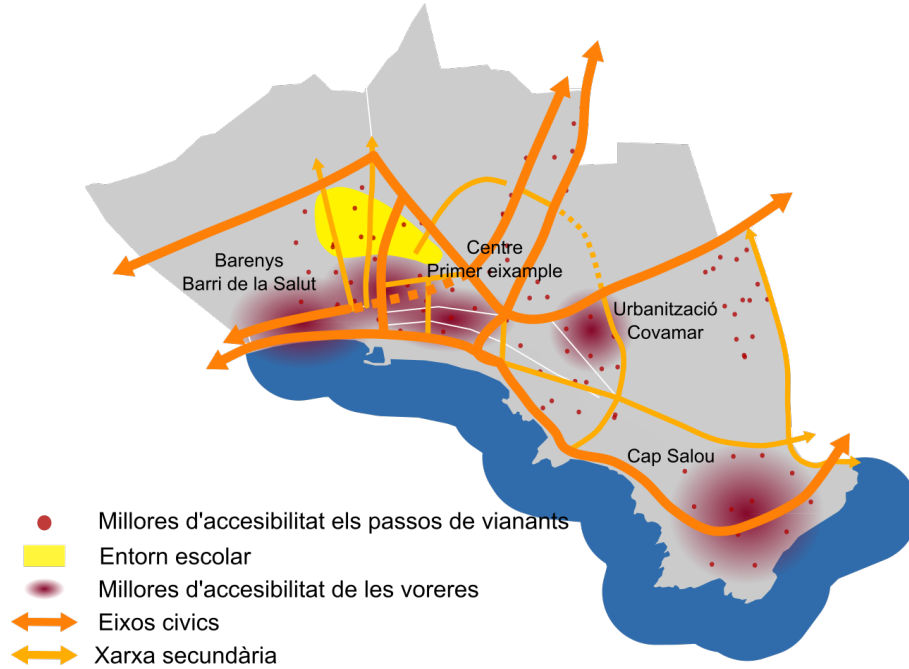
Dins d'aquests eixos principals, hi ha un seguit d'accions a desenvolupar. A continuació es presenten les actuacions prioritàries de forma esquemàtica. La taula 47 recull totes les actuacions previstes al PMUS.

1. ESPAI PÚBLIC URBÀ: ACCESSIBILITAT I QUALITAT

Accions prioritàries:

- Augment de l'amplada útil de voreres
- Millora dels itineraris a peu: pintat de passos de vianants
- Creació de l'eix cívic del ferrocarril
- Millora de la permeabilitat entre el poble i la zona de platja

Figura 39. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (espai públic urbà)



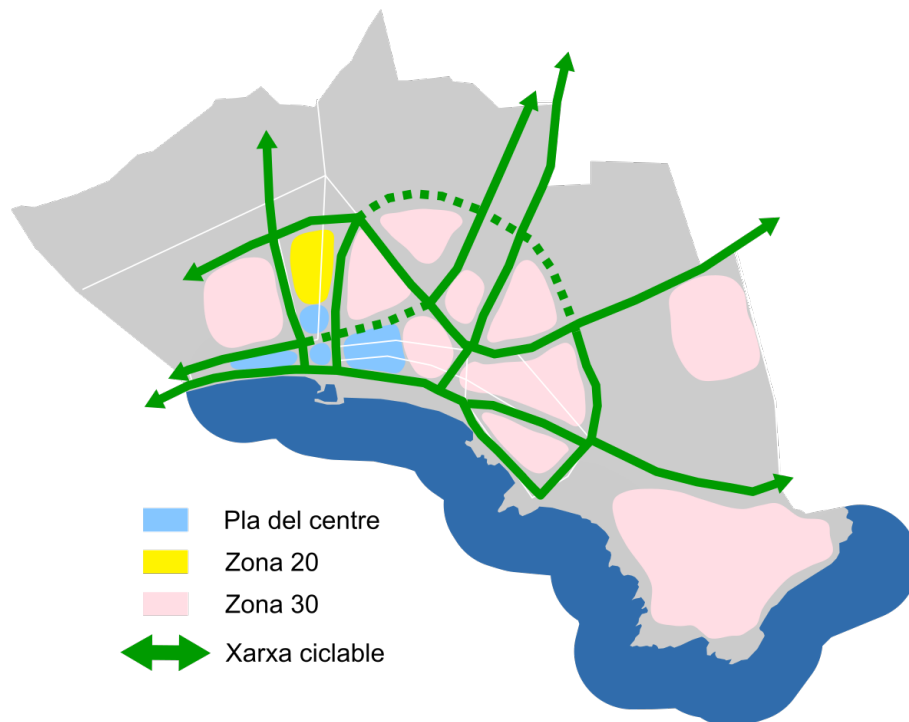
Font: INTRA SL

2. BICICLETA: PLANTEJAMENT ESTRATÈGIC

Accions prioritàries:

- Xarxa de carrils segregats
- Reducció de velocitat a 30 quilòmetres hora

Figura 40. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (Bicicleta)



Font: INTRA SL

2. VEHICLE PRIVAT: PLANTEJAMENT ESTRATÈGIC

Accions prioritàries:

- Pacificar el nucli urbà
- Reducció de la velocitat a 30 quilòmetres hora
- Completar infraestructures de connexió
- Pla de sentits únics de circulació

Figura 41. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (vehicle privat)



Font: INTRA SL

3. APARCAMENT: GESTIÓ INTEGRAL

Accions prioritàries:

- Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà
- Definició de zones i tipologies de regulació
- Augment de l'aparcament fora de calçada
- Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos

Figura 42. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (gestió de l'aparcament)



Font: INTRA SL

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Salou és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han seguit un procés participatiu en el qual la ciutadania ha aportat les seves inquietuds i propostes que es reflecteix en les accions que a continuació es descriuen.

El PMU de Salou ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat i totes les realitats del municipi. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 13 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Mobilitat segura
- Baixes emissions
- Accés a centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Perspectiva urbanística
- Actuacions corresponents a altres administracions

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 47. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

| Nº | Mesures |
|---|--|
| MOBILITAT A PEU | |
| A PEU 1 | Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 |
| A PEU 2 | Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi |
| A PEU 3 | Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu |
| A PEU 4 | Senyalització específica per vianants |
| A PEU 5 | Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat |
| A PEU 6 | Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants |
| MOBILITAT EN BICICLETA | |
| BICICLETA 1 | Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada |
| BICICLETA 2 | Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 |
| BICICLETA 3 | Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera |
| BICICLETA 4 | Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora |
| BICICLETA 5 | Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca |
| BICICLETA 6 | Mesures de prevenció de robatoris |
| BICICLETA 7 | Incentivar l'ús de la bicicleta |
| MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | |
| SISTEMA FERROVIARI 1 | Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal |
| AUTOBÚS 1 | Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou |
| AUTOBÚS 2 | Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes |
| AUTOBÚS 3 | Estació intermodal de Salou – Port Aventura |
| AUTOBÚS 4 | Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles |
| AUTOBÚS 5 | Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús |
| AUTOBÚS 6 | Configuració de carrils Bus-VAO |
| TAXI 1 | Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles |
| TAXI 2 | Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat |
| TP 1 | Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic |
| TP 2 | Millorar la informació a l'usuari del transport públic |
| TP 3 | Coordinació de la intermodalitat |
| MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | |
| VEHICLE PRIVAT 1 | Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit |
| VEHICLE PRIVAT 2 | Pla de sentits únics de circulació |
| VEHICLE PRIVAT 3 | Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. |
| VEHICLE PRIVAT 4 | Completar les infraestructures previstes al PGOU |
| VEHICLE PRIVAT 5 | Millorar la senyalització d'orientació i informativa |
| APARCAMENT | |
| APARCAMENT 1 | Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà |
| APARCAMENT 2 | Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada |
| APARCAMENT 3 | Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos |
| APARCAMENT 4 | Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) |
| APARCAMENT 5 | Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública |
| DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES | |
| DUM 1 | Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució |

| Nº | Mesures |
|---|--|
| DUM 2 | Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies |
| DUM 3 | Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió |
| DUM 4 | Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte |
| MOBILITAT SEGURA | |
| SEGURA 1 | Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV |
| SEGURA 2 | Millorar la seguretat a les cruïlles |
| SEGURA 3 | Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat |
| SEGURA 4 | Creació de centre de control coordinador de la mobilitat |
| BAIXES EMISSIONS | |
| BAIXES EMISSIONS 1 | Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO |
| BAIXES EMISSIONS 2 | Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions |
| BAIXES EMISSIONS 3 | Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics |
| BAIXES EMISSIONS 4 | Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics. |
| BAIXES EMISSIONS 5 | Foment de la conducció eficient i segura. |
| BAIXES EMISSIONS 6 | Millores sobre la contaminació acústica |
| INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT | |
| MOBILITAT 1 | Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses |
| MOBILITAT 2 | Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou |
| MOBILITAT 3 | Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT |
| MOBILITAT 4 | Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils |
| PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | |
| EDUCACIÓ 1 | Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou |
| EDUCACIÓ 2 | Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi |
| EDUCACIÓ 3 | Promocionar la mobilitat sostenible |
| EDUCACIÓ 4 | Promoció del cotxe compartit |
| EDUCACIÓ 5 | Adhesió a una APP de mobilitat |
| EDUCACIÓ 6 | Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura |
| EDUCACIÓ 7 | Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou |
| EDUCACIÓ 8 | Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta |
| EDUCACIÓ 9 | Difondre l'oferta dels modes no motoritzats |
| EDUCACIÓ 10 | Actualització d'informació del PMUS. |
| CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS | |
| NORMATIVA 1 | Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou |
| PERSPECTIVA URBANÍSTICA | |
| URBANÍSTICA 1 | Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària |
| ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS | |
| ALTRES ADMINISTRACIONS 1 | Propostes incloses en diferents accions del PMU |

12. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS

Per a cada una de les mesures s'ha avaluat la capacitat de produir canvis en el model de mobilitat, contribuint al compliment de cada un dels objectius, generals i específics, previstos al PMUS, i les possibles relacions entre actuacions, la implementació de les quals ha d'anar sincronitzada.

Pel que fa a la **Priorització ambiental**, s'expliciten els objectius afectats i el seu gran de millora segons la següent escala:

| | | |
|------|-------|-------|
| Alta | Mitja | Baixa |
|------|-------|-------|

Taula 48. Canvi modal i prioritat PMUS i ambiental

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|-------------------------------|--|---|----------------|-------------------------|----------------|---------------------|
| MOBILITAT A PEU | | | | | | |
| A PEU 1 | Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Alta |
| A PEU 2 | Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |
| A PEU 3 | Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, , garantint la permeabilitat a peu | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2 i 8 | Alta | Mitja |
| A PEU 4 | Senyalització específica per vianants | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Mitja | Baixa |
| A PEU 5 | Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |
| A PEU 6 | Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |
| MOBILITAT EN BICICLETA | | | | | | |
| BICICLETA 1 | Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |
| BICICLETA 2 | Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental I |
|--------------------------------------|--|---|-------------------|-------------------------|----------------|-----------------------|
| BICICLETA 3 | Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera | | 1, 2, 6 i 8 | 9 | Alta | Mitja |
| BICICLETA 4 | Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora | Fluxos interns de veh. a bicicleta | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Mitja | Baixa |
| BICICLETA 5 | Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Mitja | Mitja |
| BICICLETA 6 | Mesures de prevenció de robatoris | | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Baixa | Baixa |
| BICICLETA 7 | Incentivar l'ús de la bicicleta | | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Mitja | Baixa |
| MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | | | | | | |
| SISTEMA FERROVIARI 1 | Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal | Fluxos connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 1 | Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou | Fluxos interns de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 2 | Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes | Fluxos connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 3 | Estació intermodal de Salou – Port Aventura | Fluxos connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 4 | Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| AUTOBÚS 5 | Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| AUTOBÚS 6 | Configuració de carrils Bus-VAO | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 7 | Mitja | Mitja |
| TAXI 1 | Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| TAXI 2 | Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | - | Baixa | Baixa |
| TP 1 | Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1, 2 i 8 | Mitja | Alta |
| TP 2 | Millorar la informació a l'usuari del transport públic | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1 i 2 | Alta | Baixa |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental I |
|---|--|---|-------------------|----------------------|----------------|-----------------------|
| TP 3 | Coordinació de la intermodalitat | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1 | Alta | Mitja |
| MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | | | | | | |
| VEHICLE PRIVAT 1 | Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit | Fluxos interns i de connexió | 2, 3, 8 i 9 | 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| VEHICLE PRIVAT 2 | Pla de sentits únics de circulació | Fluxos interns i de connexió | 2, 3 i 8 | 5, 6, 7 i 9 | Alta | Mitja |
| VEHICLE PRIVAT 3 | Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. | Fluxos interns | 2, 3 i 8 | 1, 2, 5, 6, 7 i 9 | Alta | Alta |
| VEHICLE PRIVAT 4 | Completar les infraestructures previstes al PGOU | Fluxos interns i de connexió | 2, 3 i 8 | 1 i 2 | Mitja | Baixa |
| VEHICLE PRIVAT 5 | Millorar la senyalització d'orientació i informativa | Fluxos interns | 2, 3 i 8 | 2 | Mitja | Baixa |
| APARCAMENT | | | | | | |
| APARCAMENT 1 | Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà | Fluxos interns de veh. a peu | 2, 6, 7, 8 i 9 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| APARCAMENT 2 | Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada | Fluxos interns de veh. a peu | 7 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| APARCAMENT 3 | Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos | Fluxos de connexió | 7 | 2 | Mitja | Baixa |
| APARCAMENT 4 | Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) | Fluxos de connexió de veh. a TP i a peu | 7 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| APARCAMENT 5 | Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública | | 7 | 7 i 9 | Mitja | Baixa |
| DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES | | | | | | |
| DUM 1 | Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució | Fluxos de connexió | 2, 3 i 8 | 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| DUM 2 | Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies | | 2, 3 i 8 | - | Alta | Baixa |
| DUM 3 | Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió | | 2, 3 i 8 | - | Mitja | Baixa |
| DUM 4 | Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte | Fluxos de connexió | 2, 3 i 8 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Mitja |
| MOBILITAT SEGURA | | | | | | |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental I |
|--|--|--|----------------------|----------------------|----------------|-----------------------|
| SEGURA 1 | Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV | | 4, 6 i 8 | 9 | Mitja | Baixa |
| SEGURA 2 | Millorar la seguretat a les cruïlles | Fluxos interns i de connexió | 4, 6 i 8 | 9 | Alta | Baixa |
| SEGURA 3 | Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat | Fluxos interns i de connexió | 4, 6 i 8 | 9 | Mitja | Baixa |
| SEGURA 4 | Creació de centre de control coordinador de la mobilitat | | 9 | 9 | Mitja | Baixa |
| BAIXES EMISIONS | | | | | | |
| BAIXES EMISIONS 1 | Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO | | 8 i 9 | 4, 5 i 6 | Mitja | Alta |
| BAIXES EMISIONS 2 | Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions | | 8 | 4, 5 i 6 | Baixa | Alta |
| BAIXES EMISIONS 3 | Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics | | 8 i 9 | 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| BAIXES EMISIONS 4 | Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics. | | 8 | 4, 5 i 6 | Mitja | Alta |
| BAIXES EMISIONS 5 | Foment de la conducció eficient i segura. | | 8 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| BAIXES EMISIONS 6 | Millores sobre la contaminació acústica | | 8 | 6 | Mitja | Mitja |
| INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT | | | | | | |
| MOBILITAT 1 | Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Alta |
| MOBILITAT 2 | Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Alta |
| MOBILITAT 3 | Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT | Fluxos de connexió de veh. a TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| MOBILITAT 4 | Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils | Fluxos de connexió de veh. a TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | | | | | | |
| EDUCACIÓ 1 | Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou | | 6 | - | Alta | Baixa |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|--------------------------|--|---|-------------------------|----------------------------|----------------|---------------------|
| EDUCACIÓ 2 | Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Alta |
| EDUCACIÓ 3 | Promocionar la mobilitat sostenible | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |
| EDUCACIÓ 4 | Promoció del cotxe compartit | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9 | 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| EDUCACIÓ 5 | Adhesió a una APP de mobilitat | | 9 | 1 | Mitja | Mitja |
| EDUCACIÓ 6 | Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 2, 6, 8 i 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 7 | Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou | | 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 8 | Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta | | 8 | 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 9 | Difondre l'oferta dels modes no motoritzats | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 8 | 1, 2 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 10 | Actualització d'informació del PMUS. | - | - | - | Baixa | Baixa |
| | CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS | | | | | |
| NORMATIVA 1 | Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou | | - | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Baixa |
| | PERSPECTIVA URBANÍSTICA | | | | | |
| URBANÍSTIC A 1 | Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària | | - | - | Alta | Baixa |
| | ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS | | | | | |
| ALTRES ADMINISTRACIONS 1 | Propostes incloses en diferents accions del PMU | | - | - | Alta | Alta |

Taula 49. Resum de la prioritització temporal de mesures en relació als fluxos

| PRIORITAT AMBIENTAL | MESURES | | | | |
|---------------------|----------------------|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------|
| Alta | A PEU 1 | AUTOBÚS 3 | BAIXES EMISIONS 4 | | |
| | BICICLETA 1 | VEHICLE PRIVAT 1 | MOBILITAT 1 | | |
| | BICICLETA 2 | VEHICLE PRIVAT 3 | MOBILITAT 2 | | |
| | SISTEMA FERROVIARI 1 | APARCAMENT 1 | ALTRES ADMINISTRACIONS 1 | | |
| | AUTOBÚS 1 | BAIXES EMISIONS 1 | | | |
| | AUTOBÚS 2 | BAIXES EMISIONS 2 | | | |
| Mitja | A PEU 2 | AUTOBÚS 5 | DUM 1 | EDUCACIÓ 2 | |
| | A PEU 3 | AUTOBÚS 6 | DUM 4 | EDUCACIÓ 3 | |
| | A PEU 5 | TP 3 | BAIXES EMISIONS 5 | EDUCACIÓ 4 | |
| | A PEU 6 | VEHICLE PRIVAT 2 | BAIXES EMISIONS 6 | EDUCACIÓ 5 | |
| | BICICLETA 5 | APARCAMENT 2 | MOBILITAT 3 | | |
| | AUTOBÚS 4 | APARCAMENT 4 | MOBILITAT 4 | | |
| Baixa | A PEU 4 | TAXI 2 | APARCAMENT 5 | SEGURA 4 | EDUCACIÓ 9 |
| | BICICLETA 3 | TP 1 | DUM 2 | BAIXES EMISIONS 3 | EDUCACIÓ 10 |
| | BICICLETA 4 | TP 2 | DUM 3 | EDUCACIÓ 1 | NORMATIVA 1 |
| | BICICLETA 6 | VEHICLE PRIVAT 4 | SEGURA 1 | EDUCACIÓ 6 | URBANISTICA 1 |
| | BICICLETA 7 | VEHICLE PRIVAT 5 | SEGURA 2 | EDUCACIÓ 7 | |
| | TAXI 1 | APARCAMENT 3 | SEGURA 3 | EDUCACIÓ 8 | |

12.1. INCIDÈNCIA DE LES MESURES SOBRE ELS PRINCIPALS FLUXOS I AVALUACIÓ DE POTENCIAL DE CANVI MODAL

D'acord amb aquesta selecció i justificació, i els impactes ambientals previstos, les mesures més significatives de les plantejades per al Pla, els potencials mes significatius seran:

- Tot i que un volum molt important de residents i sobre tot turistes que ja es desplacen habitualment a peu per dins del municipi, encara hi ha accions a portar a terme per tal de poder fer còmode aquestes desplaçaments, el que repercutirà en una millora de la qualitat dels desplaçaments.
- Una part dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat tot i cobrir una distància mitja baixa, per la facilitat d'estacionament en temporada baixa, o per estacionament lliure en destí fora del municipi.
- La bicicleta té un gran potencial de creixement a Salou. És molt important portar a terme accions de millora de la xarxa tant a nivell intern del municipi com de connexió amb les poblacions veïnes. Aquest mode pot col·laborar a reduir la dependència del vehicle privat en part dels desplaçaments de connexió. Aquest potencial incrementa amb l'electrificació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal en acte.
- La creació de línies de transport públic es ser clau en el canvi modal previst en els desplaçaments interns, i en les connexions amb els pols intermodals que apareixen: estació bus al nou eix cívic, estació bus-tren-park&ride Salou Port Aventura, connexió amb estació ferrocarril de Vila-seca.

- Cal una millora de la gestió dels serveis de busos interurbans per facilitar-ne la comprensió, fiabilitat, informació del punt de parada exacte, que porti a un ús reglat.
- La regulació de l'aparcament és fonamental en diverses vessants:
 - Eliminació d'estacionament lliure en calçada.
 - Eliminació de zones d'estacionament en el front marítim per pacificació de les vies.
 - Ampliació de les zones blaves i creació de zona verda, resident, amb funcionament diferenciat entre tardor i estiu.
 - Millora i ampliació de les bosses d'aparcament dissuasiu perifèriques, que evitin l'estacionament en zona centre. Informació dinàmica de guiatge i ocupació d'aquests bosses.

La incidència de les principals mesures sobre els fluxos, es valora com segueix. El pes de les mesures en relació al seu efecte sobre els fluxos i el grau de rellevància mostren la relació de les mesures amb el seu potencial impacte en el canvi de mobilitat. Aquesta variable es tradueix en un nou repartiment i en una reducció dels veh-km motoritzats, i per tant configura l'escenari ambiental de l'alternativa objectiu del PMU. S'ha avaluat el repartiment modal dels fluxos assolit amb l'alternativa objectiu escollida, dels fluxos (estudiats per corredors) amb major potencialitat de canvi.

Situació de tardor

| Flux | Actual (2018) | | | | Objectiu (2024) | | | | Mesures amb efecte en el transvasament |
|--|---------------|-------|-------|-------|-----------------|------|----|----|--|
| | Peu | Bici | TP | VP | Peu | Bici | TP | VP | |
| Interns Barenys-Centre | 80,4% | 1,0% | 0,0% | 18,6% | ▲▲ | ▲▲ | ▲ | ▼ | -Connexió en bus urbà centre-barenys (moderat) -Mesures de millora entorns escolars i equipaments |
| Interns Segon Eixample Turístic | 89,9% | 4,5% | 0,0% | 5,6% | - | - | - | - | (Pocs efectes previsibles en situació de tardor. Barris predominantment turístics) |
| Interns Centre | 91,5% | 1,4% | 0,0% | 7,1% | ▲ | ▲ | ▲ | ▼ | -Mesures a l'eix cívic del ferrocarril (Carles Roig), estació intermodal -Bus urbà, connexió entre equipaments -Pacificació del centre (nucli antic) |
| Interns Barenys | 78,7% | 0,0% | 0,0% | 21,3% | ▲▲ | ▲▲ | - | ▼ | -Mesures de millora entorns escolars i equipaments |
| Interns Primer Eixample-Segon Eixample | 87,3% | 12,7% | 0,0% | 0,0% | - | ▲ | ▲ | ▼ | -Bus urbà -Carrils bici segregat entre barris i zones 30 |
| Connexió amb Tarragona | 0,0% | 0,0% | 10,3% | 89,7% | - | - | ▲ | ▼ | -Nova xarxa de bus interurbà -Connexions amb estació intermodal Salou-Portaventura, i estació Vilaseca |
| Connexió amb Port Aventura | 0,0% | 0,0% | 19,4% | 80,6% | ▲ | ▲ | ▲ | ▼ | -Red primària a peu i en bicicleta fins a Port Aventura, i amb connexió fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió amb estació intermodal Salou-Port Aventura -Estacionament park&ride a Salou-Port Aventura |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|-------|------|-------|-------|---|---|---|---|--|
| Connexió amb Reus | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 95,9% | - | - | ▲ | ▼ | -Nova xarxa de bus interurbà |
| Connexió amb Cambrils | 24,3% | 5,8% | 1,4% | 68,6% | ▲ | ▲ | ▲ | ▼ | -Connexions itineraris vianants i carrils bicicleta amb la xarxa de Cambrils, tant pel ramal nord (Eix de Cavet) com marítim (pg. Miramar) -Connexió busos interurbans amb Cambrils |
| Connexió amb Barcelona | 0,0% | 0,0% | 19,7% | 80,3% | - | - | - | - | -Manteniment de volum de viatgers, tot i mesures de canvi xarxa ferroviària |
| Connexió amb Vilaseca | 21,9% | 2,2% | 3,7% | 72,2% | ▲ | ▲ | ▲ | ▼ | -Red primària a peu i en bicicleta fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió (llançadora) amb estació de ferrocarril Vila-seca |

Situació d'estiu

| Flux | Actual (2018) | | | | Objectiu (2024) | | | | Mesures amb efecte en el transvasament |
|--|---------------|-------|------|-------|-----------------|------|----|----|---|
| | Peu | Bici | TP | VP | Peu | Bici | TP | VP | |
| Intern Primer i Segon Eixample | 87,3% | 12,7% | 0,0% | 0,0% | ▲ | ▲▲ | ▲▲ | ▼ | [Elevada quota a peu actual, tot i així es beneficia de mesures de millora urbana als barris] -Nova xarxa d'itineraris a peu entre barris. -Xarxa segregada de carrils bicicleta. -Zona de carrers pacificats, compartits. -Xarxa de bus urbà. -Eliminació aparcament en calçada. -Ampliació zona blava. -Ampliació aparcaments dissuasius fora de calçada. |
| Intern Segon Eixample | 89,9% | 4,5% | 0,0% | 5,6% | ▲ | ▲▲ | ▲▲ | ▼ | |
| Intern Primer Eixample | 100% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | ▲ | ▲▲ | ▲▲ | ▼ | |
| Intern Barri de la Salut | 100% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | ▲▲ | ▲ | ▲ | ▼ | [Elevada quota a peu actual, tot i així es beneficia de mesures de millora urbana als barris] -Pacifcació del Barri de la Salut (vies compartides 20km/h) -Eix cívic del ferrocarril, transformació, i creació de nova estació de bus urbà i interurbà. -Eliminació aparcament front marítim. Quedarà com a eix exclusiu per a vianants. -Regulació en carrers perpendiculars zona blava i verda. -Ampliació aparcaments dissuasius fora de calçada (més proper: Eix cívic, soterrat, 400 places). |
| Intern Primer Eixample-Barri de la Salut | 100% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | ▲ | ▲ | | ▼ | -Nova xarxa itineraris vianants. -Xarxa segregada de carrils bicicleta. -Zona 30 carrers pacificats. |
| Interns Barenys-Centre | 80,4% | 1,0% | 0,0% | 18,6% | - | - | - | - | [Manteniment] |
| Interns Centre | 91,5% | 1,4% | 0,0% | 7,1% | - | ▲ | - | - | -Pacifcació carrers compartits. |
| Interns Cap Salou-Segon Eixample | 18% | 1,5% | 0,0% | 80,5% | ▲ | ▲ | ▲ | ▼ | -Xarxa bàsica itineraris a peu fins a Cap Salou. -Xarxa de carris segregats bicicleta. |

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------|------|-------|-------|----|----|---|---|--|
| | | | | | | | | | -Línia de bus urbà en connexió amb barris Cap Salou, Mirador i Xalets. -Manteniment de línies interurbanes en connexió. |
| Connexió amb Tarragona | 0,0% | 0,0% | 26,0% | 74,0% | - | - | ▲ | ▼ | -Nova xarxa de bus interurbà, potenciació serveis estivals. -Connexions amb estació intermodal Salou-Portaventura, i estació Vilaseca |
| Connexió amb Port Aventura | 0,0% | 0,0% | 38,5% | 61,5% | ▲▲ | ▲▲ | ▲ | ▼ | -Red primària a peu i en bicicleta fins a Port Aventura, i amb connexió fins a Vila-seca. -Bus urbà de connexió amb estació intermodal Salou-Port Aventura -Estacionament dissuasiu a Salou-Port Aventura. |
| Connexió amb Reus | 0,0% | 0,0% | 12,1% | 87,9% | - | - | ▲ | ▼ | -Nova xarxa de bus interurbà. |
| Connexió amb Cambrils | 12,9% | 7,7% | 5,6% | 73,8% | ▲▲ | ▲▲ | ▲ | ▼ | -Connexions itineraris vianants i carrils bicicleta amb la xarxa de Cambrils, tant pel ramal nord (Eix de Cavet) com marítim (pg. Miramar) -Connexió busos interurbans amb Cambrils |
| Connexió amb Barcelona | 0,0% | 0,0% | 50,3% | 49,7% | - | - | ▲ | ▼ | -Manteniment de volum de viatgers, tot i mesures de canvi xarxa ferroviària -Nova xarxa de bus interurbà, potenciació serveis estivals. |
| Connexió amb Vilaseca | 33,7% | 1,2% | 11,5% | 53,6% | ▲▲ | ▲▲ | ▲ | ▼ | -Red primària a peu i en bicicleta fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió (llançadora) amb estació de ferrocarril Vila-seca |

13. MARC TEMPORAL D'EXECUCIÓ DE LES MESURES I ACTUACIONS PROPOSADES

En coherència amb la prioritització ambiental de mesures, s'ha establert el marc temporal d'execució de les mesures, ajustat a la data efectiva d'inici dels treballs, i amb la previsió de continuar algunes accions en els anys successius, tot i ser fora del període de vigència del Pla.

S'inclou el cost pressupostat d'aquestes mesures, evidenciant la prioritat d'inversió en aquells àmbits amb prioritat ambiental.

El pressupost estimat d'implantació del PMU és de 55,5M€, assignat dins del període de vigència. Cal assenyalar que algunes de les actuacions no són quantificables econòmicament en tractar-se d'un document estratègic i en cap cas executiu. S'han quantificat econòmicament aquelles actuacions que ha estat possible i en les que no s'ha assenyalat com "cost indefinit". També es considera que algunes actuacions el cost està imputat en un pla relacionant o a serveis que actualment ja es duen a terme. En altres casos, els costos entren dins de les partides anuals pressupostàries de l'ajuntament en termes de mobilitat (millora de senyalització etc).

En qualsevol cas, cal afegir que, la quantificació econòmica és aproximada i l'execució de les propostes està subjecte a la situació econòmica i disponibilitat pressupostària de l'Ajuntament en cada moment.

Taula 50. Pressupost i calendari d'implementació del PMUS

| Nº | Mesures | Calendari d'implementació | | | | Pressupost per fases | | | | Pressupost global |
|-------------|--|---------------------------|------------------|------------------|---------------|----------------------|-----------|-----------|-------------------|---------------------------|
| | MOBILITAT A PEU | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 39.935.500 € |
| A PEU 1 | Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 | | | | | 9.922.500 | 9.922.500 | | | 19.845.000 |
| A PEU 2 | Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi | | | | | 6.000 | 6.000 | 6.000 | | 18.000 |
| A PEU 3 | Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu | | | | | | | | | oper.urbanística autonoma |
| A PEU 4 | Senyalització específica per vianants | | | | | 7.800 | 7.800 | | | 15.600 |
| A PEU 5 | Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat | | | | | 6.325.000 | 6.325.000 | 6.325.000 | | 18.975.000 |
| A PEU 6 | Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants | | | | | 360.633 | 360.633 | 360.633 | | 1.081.900 |
| | MOBILITAT EN BICICLETA | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 1.518.000,00 € |
| BICICLETA 1 | Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada | | | | | 1.375.000 | | | | 1.375.000 |
| BICICLETA 2 | Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 | | | | | 37.817 | 37.817 | 37.817 | | 113.450 |
| BICICLETA 3 | Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera | | | | | | | | | Cost intern |
| BICICLETA 4 | Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora | | | | | 1.350 | 1.350 | 1.350 | | 4.050 |
| BICICLETA 5 | Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca | | | | | | | | | Cost indefinit |
| BICICLETA 6 | Mesures de prevenció de robatoris | | | | | 5.333 | 5.333 | 5.333 | | 16.000 |
| BICICLETA 7 | Incentivar l'ús de la bicicleta | | | | | 3.167 | 3.167 | 3.167 | | 9.500 |
| | MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 3.600.000 € |

Estudi Ambiental Estratègic
Pla de mobilitat urbana sostenible de Salou

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|------------------|------------------|------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-------------------|---------------------------|
| SISTEMA FERROVIARI 1 | Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal | | | | | | | | | oper.urbanística autonoma |
| AUTOBÚS 1 | Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou | | | | | | 1.125.000 | | | 1.125.000 € |
| AUTOBÚS 2 | Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes | | | | | | 285.000 | | | 285.000 € |
| AUTOBÚS 3 | Estació intermodal de Salou – Port Aventura | | | | | | | | | oper.urbanística autonoma |
| AUTOBÚS 4 | Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles | | | | | | | | | Cost intern |
| AUTOBÚS 5 | Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús | | | | | 10.000 | 10.000 | 10.000 | | 30.000 € |
| AUTOBÚS 6 | Configuració de carrils Bus-VAO | | | | | 700.000 | 700.000 | 700.000 | | 2.100.000 € |
| TAXI 1 | Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles | | | | | | | | | Cost indefinit |
| TAXI 2 | Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat | | | | | 5.000 | 5.000 | 5.000 | | 15.000 € |
| TP 1 | Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic | | | | | | 25.000 | | | 25.000 € |
| TP 2 | Millorar la informació a l'usuari del transport públic | | | | | 5.000 | 5.000 | | | 10.000 € |
| TP 3 | Coordinació de la intermodalitat | | | | | 5.000 | 5.000 | | | 10.000 € |
| | MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 36.000 € |
| VEHICLE PRIVAT 1 | Actualitzar la jerarquitzaació viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit | | | | | | | | | Cost indefinit |
| VEHICLE PRIVAT 2 | Pla de sentits únics de circulació | | | | | | | | | Cost indefinit |
| VEHICLE PRIVAT 3 | Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. | | | | | | | | | Cost indefinit |
| VEHICLE PRIVAT 4 | Completar les infraestructures previstes al PGOU | | | | | | | | | oper.urbanística autonoma |
| VEHICLE PRIVAT 5 | Millorar la senyalització d'orientació i informativa | | | | | 12.000 | 12.000 | 12.000 | | 36.000 |
| | APARCAMENT | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 9.878.700 € |
| APARCAMENT 1 | Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà | | | | | 196.067 | 196.067 | 196.067 | | 588.200 € |
| APARCAMENT 2 | Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada | | | | | 2.775.000 | 2.775.000 | 2.775.000 | | 8.325.000 € |
| APARCAMENT 3 | Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos | | | | | 140.000 | 140.000 | | | 280.000 € |
| APARCAMENT 4 | Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) | | | | | 208.500 | 208.500 | 208.500 | | 625.500 € |
| APARCAMENT 5 | Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública | | | | | 20.000 | 20.000 | 20.000 | | 60.000 € |
| | DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | 44.250 € |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|------------------|------------------|------------------|---------------|--------|--------|--------|-------------------|--|---|
| DUM 1 | Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució | | | | | 10.500 | | | | | 10.500,00 € |
| DUM 2 | Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies | | | | | 18.750 | | | | | 18.750,00 € |
| DUM 3 | Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió | | | | | 5.000 | 5.000 | 5.000 | | | 15.000 |
| DUM 4 | Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte | | | | | | | | | | Cost indefinit |
| | MOBILITAT SEGURA | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | | 150.000 € |
| SEGURA 1 | Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV | | | | | | | | | | Cost imputat al PLSV |
| SEGURA 2 | Millorar la seguretat a les cruïlles | | | | | | | | | | Cost indefinit |
| SEGURA 3 | Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat | | | | | | | | | | Cost intern |
| SEGURA 4 | Creació de centre de control coordinador de la mobilitat | | | | | | 75.000 | 75.000 | | | 150.000 € |
| | BAIXES EMISSIONS | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | | 159.500 € |
| BAIXES EMISIONS 1 | Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO | | | | | | | | | | Cost indefinit |
| BAIXES EMISIONS 2 | Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions | | | | | 25.000 | 25.000 | 25.000 | | | 75.000 |
| BAIXES EMISIONS 3 | Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics | | | | | 25.000 | 25.000 | 25.000 | | | 75.000 |
| BAIXES EMISIONS 4 | Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics. | | | | | | | | | | Cost indefinit |
| BAIXES EMISIONS 5 | Foment de la conducció eficient i segura. | | | | | 3.167 | 3.167 | 3.167 | | | 9.500,00 € |
| BAIXES EMISIONS 6 | Milliores sobre la contaminació acústica | | | | | | | | | | Cost indefinit |
| | INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | | 60.000,00 € |
| MOBILITAT 1 | Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses | | | | | | | | | | Cost intern |
| MOBILITAT 2 | Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou | | | | | | | 30.000 | | | 30.000,00 € |
| MOBILITAT 3 | Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT | | | | | | | | | | Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics |
| MOBILITAT 4 | Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils | | | | | | | 30.000 | | | 30.000,00 € |
| | PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024- 2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 - 2028 | | 167.500 € |
| EDUCACIÓ 1 | Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou | | | | | | | | | | Cost intern |

Estudi Ambiental Estratègic
Pla de mobilitat urbana sostenible de Salou

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|------------------|------------------|------------------|-----------|--------------|--------------|--------------|-----------|---|
| EDUCACIÓ 2 | Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi | | | | | 22.333 | 22.333 | 22.333 | | 67.000,00 € |
| EDUCACIÓ 3 | Promocionar la mobilitat sostenible | | | | | 8.333 | 8.333 | 8.333 | | 25.000 |
| EDUCACIÓ 4 | Promoció del cotxe compartit | | | | | 3.167 | 3.167 | 3.167 | | 9.500,00 € |
| EDUCACIÓ 5 | Adhesió a una APP de mobilitat | | | | | | | | | Cost indefinit |
| EDUCACIÓ 6 | Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura | | | | | 8.333 | 8.333 | 8.333 | | 25.000,00 € |
| EDUCACIÓ 7 | Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou | | | | | 7.500 | 7.500 | | | 15.000 |
| EDUCACIÓ 8 | Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta | | | | | 5.000 | 5.000 | | | 10.000 |
| EDUCACIÓ 9 | Difondre l'oferta dels modes no motoritzats | | | | | 5.000 | 5.000 | | | 10.000,00 € |
| EDUCACIÓ 10 | Actualització d'informació del PMUS. | | | | | 3.000 | 3.000 | | | 6.000,00 € |
| | CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024-2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2028 | |
| NORMATIVA 1 | Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou | | | | | | | | | Cost imputat als serveis municipals |
| | PERSPECTIVA URBANÍSTICA | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024-2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2028 | |
| URBANÍSTICA 1 | Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària | | | | | | | | | Cost aplicable als desenvolupaments urbanístics |
| | ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS | 2 0 2 1 | 2 0 2 2 | 2 0 2 3 | 2024-2028 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024-2028 | |
| ALTRES ADMINISTRACIONS 1 | Propostes incloses en diferents accions del PMU | | | | | | | | | Cost imputat en altres administracions |
| | TOTAL | | | | | 22.271.250 € | 22.377.000 € | 10.901.200 € | | 55.549.450 € |

13.1. MESURES DE COMPETÈNCIA MUNICIPAL

Dins d'aquest marc d'execució, les mesures quantificables que són de competència directa de l'Ajuntament són 64 i tenen un pressupost estimat de 54'6 M d'euros. En relació al seu efecte global dins de l'escenari objectiu, es marca un full de ruta ambiental, determinat per la seva prioritat en l'execució en relació als beneficis ambientals associats.

Es destaquen 4 prioritats d'execució:

- Alta prioritat ambiental i alta prioritat PMU
- Alta prioritat ambiental i mitja-baixa prioritat PMU
- Mitja prioritat ambiental i alta prioritat PMU
- Mitja prioritat ambiental i mitja prioritat PMU

Taula 51. Mesures de competència municipal amb major prioritat

| | Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA-BAIXA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA PRIORITAT PMU |
|------------------------------|---|---|---|--|
| Actuacions | A PEU 1 BICICLETA 1 BICICLETA 2 AUTOBÚS 1 AUTOBÚS 2 AUTOBÚS 3 SISTEMA FERROVIARI 1 VEHICLE PRIVAT 3 APARCAMENT 1 EDUCACIÓ 2 EDUCACIÓ 3 | TP1 BAIXES EMISIONS 1 BAIXES EMISIONS 4 MOBILITAT 1 MOBILITAT 2 | A PEU 2 A PEU 3 A PEU 5 A PEU 6 BICICLETA 3 AUTOBÚS 5 TP 3 VEHICLE PRIVAT 1 VEHICLE PRIVAT 2 APARCAMENT 2 APARCAMENT 4 DUM 1 | BICICLETA 5 AUTOBÚS 4 AUTOBÚS 6 DUM 4 BAIXES EMISIONS 6 EDUCACIÓ 4 EDUCACIÓ 5 |
| Nº | 11 | 5 | 12 | 7 |
| COST mesures prioritàries | 23.423.650 € | 55.000 € | 29.075.900 € | 2.109.500 € |
| | 54.664.050,00 € | | | |
| COST TOTAL | 55.549.450,00 € | | | |

Taula 52. Mesures de competència municipal (totes)

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|---------|--|------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------|------------------------|
| | MOBILITAT A PEU | | | | | |
| A PEU 1 | Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Alta |
| A PEU 2 | Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |
| A PEU 3 | Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, , garantint la permeabilitat a peu | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2 i 8 | Alta | Mitja |
| A PEU 4 | Senyalització específica per vianants | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Mitja | Baixa |
| A PEU 5 | Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|--------------------------------------|---|---|-------------------|-------------------------|----------------|---------------------|
| A PEU 6 | Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 4, 6 i 8 | 1, 2, 7 i 8 | Alta | Mitja |
| MOBILITAT EN BICICLETA | | | | | | |
| BICICLETA 1 | Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |
| BICICLETA 2 | Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |
| BICICLETA 3 | Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera | | 1, 2, 6 i 8 | 9 | Alta | Mitja |
| BICICLETA 4 | Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora | Fluxos interns de veh. a bicicleta | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Mitja | Baixa |
| BICICLETA 5 | Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca | Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils | 1, 2, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Mitja | Mitja |
| BICICLETA 6 | Mesures de prevenció de robatoris | | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Baixa | Baixa |
| BICICLETA 7 | Incentivar l'ús de la bicicleta | | 1, 2, 6 i 8 | 1 | Mitja | Baixa |
| MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | | | | | | |
| AUTOBÚS 1 | Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou | Fluxos interns de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 2 | Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes | Fluxos connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 3 | Estació intermodal de Salou – Port Aventura | Fluxos connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 4, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| AUTOBÚS 4 | Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|---|--|---|-------------------|----------------------|----------------|---------------------|
| AUTOBÚS 5 | Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| AUTOBÚS 6 | Configuració de carrils Bus-VAO | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 7 | Mitja | Mitja |
| TAXI 1 | Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| TAXI 2 | Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | - | Baixa | Baixa |
| TP 1 | Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic | | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1, 2 i 8 | Mitja | Alta |
| TP 2 | Millorar la informació a l'usuari del transport públic | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1 i 2 | Alta | Baixa |
| TP 3 | Coordinació de la intermodalitat | Fluxos interns i connexió de veh. a TP | 1, 2, 5, 6, 8 i 9 | 1 | Alta | Mitja |
| MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | | | | | | |
| VEHICLE PRIVAT 1 | Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit | Fluxos interns i de connexió | 2, 3, 8 i 9 | 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| VEHICLE PRIVAT 2 | Pla de sentits únics de circulació | Fluxos interns i de connexió | 2, 3 i 8 | 5, 6, 7 i 9 | Alta | Mitja |
| VEHICLE PRIVAT 3 | Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. | Fluxos interns | 2, 3 i 8 | 1, 2, 5, 6, 7 i 9 | Alta | Alta |
| VEHICLE PRIVAT 4 | Completar les infraestructures previstes al PGOU | Fluxos interns i de connexió | 2, 3 i 8 | 1 i 2 | Mitja | Baixa |
| VEHICLE PRIVAT 5 | Millorar la senyalització d'orientació i informativa | Fluxos interns | 2, 3 i 8 | 2 | Mitja | Baixa |
| APARCAMENT | | | | | | |
| APARCAMENT 1 | Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà | Fluxos interns de veh. a peu | 2, 6, 7, 8 i 9 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Alta |
| APARCAMENT 2 | Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada | Fluxos interns de veh. a peu | 7 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| APARCAMENT 3 | Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos | Fluxos de connexió | 7 | 2 | Mitja | Baixa |
| APARCAMENT 4 | Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) | Fluxos de connexió de veh. a TP i a peu | 7 | 1, 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|-------------------|---|------------------------------|---------------|----------------------|----------------|---------------------|
| APARCAMENT 5 | Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública | | 7 | 7 i 9 | Mitja | Baixa |
| | DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES | | | | | |
| DUM 1 | Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució | Fluxos de connexió | 2, 3 i 8 | 2, 5, 6 i 7 | Alta | Mitja |
| DUM 2 | Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies | | 2, 3 i 8 | - | Alta | Baixa |
| DUM 3 | Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió | | 2, 3 i 8 | - | Mitja | Baixa |
| DUM 4 | Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte | Fluxos de connexió | 2, 3 i 8 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Mitja |
| | MOBILITAT SEGURA | | | | | |
| SEGURA 1 | Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV | | 4, 6 i 8 | 9 | Mitja | Baixa |
| SEGURA 2 | Millorar la seguretat a les cruïlles | Fluxos interns i de connexió | 4, 6 i 8 | 9 | Alta | Baixa |
| SEGURA 3 | Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat | Fluxos interns i de connexió | 4, 6 i 8 | 9 | Mitja | Baixa |
| SEGURA 4 | Creació de centre de control coordinador de la mobilitat | | 9 | 9 | Mitja | Baixa |
| | BAIXES EMISSIONS | | | | | |
| BAIXES EMISIONS 1 | Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO | | 8 i 9 | 4, 5 i 6 | Mitja | Alta |
| BAIXES EMISIONS 2 | Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions | | 8 | 4, 5 i 6 | Baixa | Alta |
| BAIXES EMISIONS 3 | Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics | | 8 i 9 | 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| BAIXES EMISIONS 4 | Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics. | | 8 | 4, 5 i 6 | Mitja | Alta |
| BAIXES EMISIONS 5 | Foment de la conducció eficient i segura. | | 8 | 3, 4, 5 i 6 | Mitja | Baixa |
| BAIXES EMISIONS 6 | Millores sobre la contaminació acústica | | 8 | 6 | Mitja | Mitja |
| | INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT | | | | | |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|--|---|---|-------------------------|----------------------------|----------------|---------------------|
| MOBILITAT 1 | Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Alta |
| MOBILITAT 2 | Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Alta |
| MOBILITAT 3 | Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT | Fluxos de connexió de veh. a TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| MOBILITAT 4 | Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vilaseca i Cambrils | Fluxos de connexió de veh. a TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | | | | | | |
| EDUCACIÓ 1 | Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou | | 6 | - | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 2 | Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi | Fluxos interns de veh. a peu | 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Alta |
| EDUCACIÓ 3 | Promocionar la mobilitat sostenible | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Alta |
| EDUCACIÓ 4 | Promoció del cotxe compartit | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9 | 2, 3, 4, 5, 6 i 7 | Mitja | Mitja |
| EDUCACIÓ 5 | Adhesió a una APP de mobilitat | | 9 | 1 | Mitja | Mitja |
| EDUCACIÓ 6 | Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 2, 6, 8 i 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 7 | Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou | | 9 | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 8 | Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta | | 8 | 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 9 | Difondre l'oferta dels modes no motoritzats | Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP | 8 | 1, 2 i 8 | Alta | Baixa |
| EDUCACIÓ 10 | Actualització d'informació del PMUS. | - | - | - | Baixa | Baixa |
| CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS | | | | | | |
| NORMATIVA 1 | Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou | | - | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 | Alta | Baixa |

| Nº | Mesures | Canvi modal | Objectius PMU | Objectius Ambientals | Prioritat PMUS | Prioritat ambiental |
|----------------|--|-------------|---------------|----------------------|----------------|---------------------|
| | | | | | | |
| | PERSPECTIVA URBANÍSTICA | | | | | |
| URBANISTIC A 1 | Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària | | - | - | Alta | Baixa |

14. MESURES COORDINADES

Per tal de garantir els efectes d'algunes mesures, aquestes han d'aplicar-se de forma coordinada i sincronitzada amb altres (mesures push&pull).

Es detecten mesures que han d'estar coordinades per que tinguin un efecte a la mobilitat del municipi:

- **Millora de la mobilitat a peu:** Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30, creació de l'eix cívic del ferrocarril i coordinat amb una gestió global de l'aparcament, amb senyalització dinàmica per orientar als vehicles i la jerarquització dels carrers.
En la mobilitat interna les mesures de potenciació de la mobilitat a peu i en bicicleta, com la creació de zones pacificades i eixos per a vianants, s'hauran de realitzar conjuntament amb mesures de jerarquització dels espais del vehicle privat i de gestió de l'aparcament. L'oferta de noves zones per a vianants i ciclistes ha de ser combinada amb la desincentivació de l'ús del vehicle privat en les zones cèntriques, així com l'establiment d'aparcaments perifèrics, externs al nucli més urbà.
En la mobilitat de connexió, les mesures de potenciació del transport públic, hauran de ser desenvolupades conjuntament amb mesures de gestió de l'aparcament en les zones atractores de desplaçaments i centres d'activitat. La millora de la intermodalitat en el transport públic pot atreure desplaçaments en aquests mitjans.
- **Millora de la mobilitat en bicicleta:** creació de xarxa de carril bici segregat, coordinat amb la creació de zones 30, amb increment del nombre de places d'aparcament per a bicicletes i la instal·lació d'aparcaments segurs en ubicacions estratègiques amb l'objectiu de millorar la intermodalitat. Impulsar la creació d'un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils.
- **Millora de la mobilitat en transport públic:** Creació de dos línies de bus urbà que connectin el centre amb la nova estació de Salou- Port Aventura i amb els barris més allunyats. creació de l'estació intermodal de Salou - Port Aventura, la creació de línies urbanes que milloren la connectivitat, coordinat amb la jerarquització viària i la millora del park and ride.
Racionalització de línies de bus interurbà i millora de la accessibilitat i informació de les parades.
- **Millora de la mobilitat no motoritzada** coordinat amb la difusió de les mesures i la sensibilització dels usuaris. En general, totes les mesures de potenciació de la mobilitat sostenible, amb mesures d'educació ciutadana i campanyes, a més de camins escolars i mesures normatives de suport a la mobilitat dels més vulnerables seran eines fonamentals per assolir els objectius del PMUS de Salou.
- **Regulació de l'aparcament dels vehicles privats:** mesures relacionades amb la gestió integral de l'aparcament, l'augment de l'estacionament fora de calçada i la gestió de l'aparcament de la futura estació Salou – Port Aventura.
- **La disminució de la velocitat:** la reducció de la velocitat als carrers millorarà els desplaçaments en mitjans més sostenibles a més de reduir la possibilitat de accidents de major lesivitat.
- **Electrificació:** amb les mesures orientades a les baixes emissions es generarà una dinàmica cap a mitjans de menor impacte mediambiental.

Taula 53. Mesures coordinades, efectes combinats

| Mesures incentivadores dels modes més sostenibles | Prioritat | Mesures desincentivadores dels modes motoritzats privats (1) | Prioritat | Mesures desincentivadores dels modes motoritzats privats (2) | Prioritat | Mesures de suport (formació/educació/informació) | Prioritat |
|---|-----------|---|-----------|--|-----------|---|-----------|
| MOBILITAT A PEU | | MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | | APARCAMENT | | PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | |
| A PEU 1 Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 | Alta | VEHICLE Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit | Alta | APARCA Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà | Alta | EDUCACIÓ Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi | Mitja |
| A PEU 2 Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi | Mitja | VEHICLE Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. | Alta | APARCA Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada | Mitja | EDUCACIÓ Promocionar la mobilitat sostenible | Mitja |
| A PEU 3 Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu | Mitja | | | APARCAME Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accesos | Baixa | | |
| | | | | APARCAME Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) | Mitja | | |
| MOBILITAT EN BICICLETA | | MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | | APARCAMENT | | PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | |
| BICICLETA 1 Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada | Alta | VEHICLE Pla de sentits únics de circulació | Mitja | APARCA Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà | Alta | EDUCACIÓ Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta | Baixa |
| BICICLETA 2 Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 | Alta | | | APARCA Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada | Mitja | | |
| MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | | MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | | APARCAMENT | | PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES | |
| AUTORITÀT 1 Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou | Alta | VEHICLE Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit | Alta | APARCAME Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) | Mitja | EDUCACIÓ Adhesió a una APP de mobilitat | Mitja |
| AUTORITÀT 2 Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes | Alta | | | | | EDUCACIÓ Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura | Baixa |
| AUTORITÀT 3 Estació intermodal de Salou – Port Aventura | Alta | | | | | EDUCACIÓ Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou | Baixa |
| AUTORITÀT 4 Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús | Mitja | | | | | | |
| AUTORITÀT 5 Configuració de carrils Bus-VAO | Mitja | | | | | | |

15. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMU

L'aplicació de les mesures del pla donen lloc a una disminució del consum d'energia i de les emissions en la mobilitat respecte l'escenari 2018. Mentre que les mesures aconseguixen actuar de forma significativa en la mobilitat interna, les mesures actuant en la mobilitat de connexió estan orientades al transvasament d'usuaris al transport urbà, amb mesures d'àmbit supramunicipal, que requerirà un gran esforç perquè puguin ser operatives l'any 2024 i on depenen de més factors a banda de la voluntat municipal de Salou.

Tal i com es mostra a les següents taules, es millora la situació projectada respecte la situació actual i l'escenari tendencial en els consums i emissions i es preveu una reducció considerable del NOx i PM10 assolint els objectius de referència.

Taula 54. Fluxos ambientals de la mobilitat total i reducció prevista

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|-----------|-------------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | 63.415 | 46.990 | 54.920 |
| | VOC combustió | 7.299 | 7.744 | 5.903 | 4.145 |
| | NMVOC comb. | 6.717 | 7.106 | 5.443 | 3.851 |
| | CH ₄ | 582 | 639 | 460 | 294 |
| | NO _x | 41.736 | 42.722 | 30.097 | 20.895 |
| | NO | 31.897 | 32.625 | 23.619 | 14.842 |
| | NO ₂ | 9.839 | 10.097 | 6.478 | 6.042 |
| | N ₂ O | 254 | 317 | 235 | 156 |
| | NH ₃ | 1.935 | 2.158 | 1.655 | 2.320 |
| | PM _{2.5} | 1.950 | 2.085 | 1.310 | 726 |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 2.913 | 2.143 | 1.017 |
| | PM combustió | 1.193 | 1.094 | 312 | 291 |
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 5.644 | 5.265 | 3.990 |
| (tep/any) | CO ₂ | 13.807 | 17.841 | 16.660 | 12.621 |

Taula 55. Fluxos ambientals de la mobilitat total i reducció prevista (%)

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|----------|-------------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | -0,4% | -26,2% | -13,8% |
| | VOC combustió | 7.299 | 6,1% | -19,1% | -43,2% |
| | NMVOC comb. | 6.717 | 5,8% | -19,0% | -42,7% |
| | CH ₄ | 582 | 9,7% | -21,0% | -49,5% |
| | NO _x | 41.736 | 2,4% | -27,9% | -49,9% |
| | NO | 31.897 | 2,3% | -26,0% | -53,5% |
| | NO ₂ | 9.839 | 2,6% | -34,2% | -38,6% |
| | N ₂ O | 254 | 25,1% | -7,3% | -38,6% |
| | NH ₃ | 1.935 | 11,5% | -14,5% | 19,9% |
| | PM _{2.5} | 1.950 | 6,9% | -32,8% | -62,8% |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 12,8% | -17,0% | -60,6% |
| | PM combustió | 1.193 | -8,3% | -73,8% | -75,6% |

| | | | | | |
|-----------|-----------------------|--------|-------|-------|-------|
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 29,2% | 20,6% | -8,7% |
| (tep/any) | CO₂ | 13.807 | 29,2% | 20,7% | -8,6% |

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou es considera que aconsegueix satisfactòriament els objectius prioritaris:

- Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi.
- Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (emissions tones CO₂ eq).
- Reduir el consum final d'energia associat al transport.
- Assolir una millora de la situació acústica, assolint una reducció en els nivells acústics en l'escenari proposat.

S'assenyala aquí la conveniència de què es porti a terme la periodificació assumida pel PMUS sobre les actuacions a nivell supramunicipal, que constitueixen una part molt important en la millora dels modes de transport públics més competitius respecte al vehicle privat.

Pel que fa a les dificultats trobades en la realització de l'avaluació i que hagin pogut condicionar l'avaluació ambiental del PMUS cal assenyalar que la dilatació en el temps de la redacció del Pla i la determinació del detall d'anàlisis dels diferents aspectes són, potser, les dues principals dificultats.

El PMUS analitza una gran quantitat de dades a diferents escales, és aquest un dels aspectes més dificultosos, potser. Determinar en quin grau de concreció (escala) s'ha d'assolir als diferents apartats que contempla el PMUS així com també la DIE i EAE és difícil i, a vegades, confús. No obstant, la voluntat del municipi de tirar endavant i disposar d'un pla ha sigut determinant per l'assoliment del mateix.

Pel que fa al càlcul de contaminants l'eina AMBIMOB 2.0 és excel·lent. Cal afegir però, que la superposició de diferents indicadors de diferents administracions dona lloc a un entramat complex alhora de determinar el càlcul d'aquests i la forma en que s'apliquen. També cal tenir present que bona part de la contaminació es produeix en els desplaçaments de connexió, al fer de que el PMUS sigui competència municipal dificulta, encara més, la concreció de mesures en aquest sentit.

Altres aspectes a assenyalar són:

- En la confecció dels escenaris de mobilitat es requereix fer nombroses estimacions que provoquen una reducció de la precisió.
- El major impacte ambiental rau en la mobilitat de connexió, mentre que el PMUS té un clar caràcter local. Tot i que el PMUS contempla la col·laboració entre administracions i la supervisió dels plans i programes fa que l'assoliment dels objectius sigui més complicat.
- És poc precís avaluar quantitativament l'efecte ambiental de cada una de les actuacions del PMUS.
- El procés d'avaluació ambiental ha alentit el tràmit d'aprovació del PMUS, fet que causa dificultats en la gestió municipal.

16. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ

El seguiment ambiental del Pla s'ha d'integrar en els mecanismes de seguiment propis del PMUS. El seguiment comportarà, com a mínim, la realització d'informes als 3 i als 6 anys des de l'aprovació del Pla.

Els informes de seguiment es transmetran a la Subdirecció general d'avaluació ambiental qui, en cas necessari, emetrà un informe valoratiu. Aquest òrgan ambiental és el responsable de la supervisió dels efectes ambientals de l'aplicació dels plans i programes, de rebre els informes periòdics de seguiment i d'identificar els efectes adversos.

Els informes de seguiment han de constar, com a mínim, de la següent informació:

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert.
- Grau d'assoliment dels objectius ambientals generals del Pla i dels específics establerts per als principals fluxos de mobilitat.
- En cas necessari, incorporar directrius ambientals per corregir situacions anòmales per tal de maximitzar l'assoliment dels valors dels objectius ambientals fixats al Pla.

17. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS

S'inclou a continuació el càlcul dels indicadors establerts.

| Nom indicador | Valor actual (2018) | Valor tendencial (2024) | Valor objectiu (2024) |
|---|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| 1. Mobilitat global | | | |
| 1.1. Repartiment modal total (tardor) | | | |
| 1.1.1. A peu | 39,8% | 38,0% | 44,80% |
| 1.1.2. En bicicleta | 2,1% | 2,0% | 2,60% |
| 1.1.3. En transport públic | 3,4% | 2,0% | 4,60% |
| 1.1.4. En vehicle privat motoritzat | 54,7% | 58,0% | 48,10% |
| 1.2. Repartiment modal intern (tardor) | | | |
| 1.2.1. A peu | 69,2% | 66,4% | 77,10% |
| 1.2.2. En bicicleta | 2,8% | 2,1% | 3,10% |
| 1.2.3. En transport públic | 0,8% | 0,8% | 1,20% |
| 1.2.4. En vehicle privat motoritzat | 27,2% | 30,1% | 18,60% |
| 1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (tardor) | | | |
| 1.3.1. A peu | 9,6% | 8,9% | 11,30% |
| 1.3.2. En bicicleta | 1,5% | 1,4% | 2,00% |
| 1.3.3. En transport públic | 6,0% | 3,3% | 8,00% |
| 1.3.4. En vehicle privat motoritzat | 82,8% | 86,5% | 78,7% |
| 1.4. Repartiment modal total (estiu) | | | |
| 1.4.1. A peu | 52,9% | 51,8% | 58,90% |
| 1.4.2. En bicicleta | 1,7% | 1,7% | 2,20% |
| 1.4.3. En transport públic | 7,7% | 5,1% | 11,10% |
| 1.4.4. En vehicle privat motoritzat | 37,6% | 41,1% | 27,80% |
| 1.5. Repartiment modal intern (estiu) | | | |
| 1.5.1. A peu | 80,4% | 78,9% | 88,60% |
| 1.5.2. En bicicleta | 1,9% | 1,9% | 2,30% |
| 1.5.3. En transport públic | 2,1% | 2,0% | 3,30% |
| 1.5.4. En vehicle privat motoritzat | 15,6% | 17,3% | 5,90% |
| 1.6. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (estiu) | | | |
| 1.6.1. A peu | 9,0% | 8,5% | 11,00% |
| 1.6.2. En bicicleta | 1,5% | 1,4% | 2,20% |
| 1.6.3. En transport públic | 16,6% | 10,1% | 23,60% |
| 1.6.4. En vehicle privat motoritzat | 72,9% | 79,9% | 63,2% |
| 1.7. Autocontenció | | | |
| 1.7.1. Autocontenció municipal | 35,33% | 35,00% | 36,50% |
| 2. Vianants | | | |
| 2.1 Prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total) | 14,29% | 14,29% | 21,54% |
| 2.2 Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU) | 10,00% | 10,0% | 0,00% |
| 2.3 Passos de vianants adaptats i practicables/total passos | 69,48% | 69,5% | 79% |
| 3. Bicicletes | | | |
| 3.1. Xarxa ciclable segregada en calçada (% respecte a km de la xarxa ciclable) | 0,45% | 0,45% | 23,05% |
| 3.2.Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30 / 1000 habitants) | 1,53 | 1,53 | 2,82 |
| 3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total) | 35,78% | 35,78% | 95,12% |
| 3.3. Aparcaments bicicleta / 1000 habitants | 13,07 | 13,07 | 17,77 |
| 4. Transport Públic | | | |
| 4.1. Adaptació PMR autobusos | 10% | 10% | >50% |
| 4.2. Adaptació a PMR parades TP | 87% | 87% | 100% |
| 4.3. Integració tarifària | 100% | 100% | 100% |
| 4.4. Cobertura del transport públic | 81% | 81% | 85% |
| 4.5. Parades amb marquesina / total parades | 29% | 29% | 60% |
| 5. Vehicle Privat Motoritzat | | | |
| 5.1. Turismes per cada 1.000 habitants | 460 | 455 | 450 |
| 5.2. Motos per cada 1.000 habitants | 81 | 80 | 80 |
| 5.3. Saturació xarxa viària | 3% | 7% | 2,00% |
| 5.4. Xarxa primària o bàsica (respecte el total) | 29,01% | 29,01% | 29,93% |
| 5.5. Zones 30 (al Nucli Urbà) | 8,21% | 8,21% | 72,86% |
| 6. Aparcament | | | |

| Nom indicador | Valor actual (2018) | Valor tendencial (2024) | Valor objectiu (2024) |
|---|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| 6.1. Aparcament regulat en calçada (regulat calçada/total) | 7,27% | 7,27% | 40,34% |
| 6.2. Aparcament lliure (lliure/total) | 56% | 56% | 18,50% |
| 6.3. Aparcament soterrat (soterrat/total) | 2,84% | 2,84% | 5,51% |
| 7. Distribució de mercaderies | | | |
| 7.1. Zones de càrrega i descàrrega (places) | 118 | 118 | 120 |
| 8. Seguretat viària | | | |
| 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (2017) | 5 | 5 | 0 |
| 8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.) | 0,3 | 0,3 | 0,1 |
| 8.3. Víctimes vianants / Víctimes totals (2017) | 13,64% | 13,64% | 11% |
| 9. Reduir contaminació acústica resultant del transport | | | |
| 9.1. Zones amb receptors acústics sensibles que no sobrepassen els 60 db(A) diürns | 0% | 0% | 60% |
| 10. Reduir ocupació espai públic pels vehicles | | | |
| 10.1. Carrers amb prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total) | 14,29% | 14,29% | 21,54% |
| 11. Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona | | | |
| 11.1. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (tardor) | | | |
| 11.1.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta | 41,90% | 40,00% | 47,40% |
| 11.1.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP | 3,40% | 2,00% | 4,60% |
| 11.1.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP | 54,70% | 58,00% | 48,10% |
| 11.2. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (estiu) | | | |
| 11.2.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta | 54,60% | 53,50% | 61,10% |
| 11.2.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP | 7,70% | 5,10% | 11,10% |
| 11.2.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP | 37,60% | 41,10% | 27,80% |
| 11.3. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (anual) | | | |
| 11.3.1. Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any) | 87,28 | 114,97 | 77,18 |
| 11.4. Incrementar l'eficiència del sistema de transport | | | |
| 11.4.1. Ocupació autobús urbà (pers./veh) | 0 | 0 | 20 |
| 11.5. Minimitzar distància mitjana de desplaçament | | | |
| 11.5.1. Distància mitjana intramunicipal en vehicle privat (km) | 5,5 | 5,5 | 5,2 |
| 11.6. Reduir externalitats de sistema metropolità de transports | | | |
| 11.6.1. Consum d'energia (milers tep/any) | 4,37 | 5,64 | 3,99 |
| 11.6.2. Consum de combustibles derivats del petroli (milers tep/any) | 4,363 | 5,637 | 3,981 |
| 11.6.3. Consum de combustibles alternatius (milers tep/any) | 0,005 | 0,007 | 0,009 |
| 11.6.4. Emissions de CO ₂ (milers tones/any) | 13,81 | 17,84 | 12,62 |
| 11.7. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport | | | |
| 11.7.1. Emissions de PM ₁₀ (tones/any) | 2.582 | 2.913 | 1.017 |
| 11.7.2. Emissions de NO ₂ (tones/any) | 9.839 | 6.478 | 6.042 |
| 11.7.3. Emissions de NOx (tones/any) | 41.736 | 42.722 | 20.895 |
| 11.8. Reduir l'accidentalitat | | | |
| 11.8.1. Nombre d'accidents amb víctimes per cada 10 ⁸ veh-km anuals | 33,04 | 33,04 | 22,42 |
| 11.9. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat | | | |
| 11.9.1. Estacions ferroviàries accessibles (RENFE) | 0% | 0% | 100% |
| 11.9.2. Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana (%) | 87% | 87% | 100% |
| 11.10. Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat | | | |
| 11.10.1. Operadors amb informació en temps real (%) | 0% | 0% | 100% |
| 11.10.2. Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real | 0 | 0 | 100% (APP) |

18. SÍNTESI

Els instruments de planificació previstos a la Llei de Mobilitat de 9/2003 s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb l'òrgan ambiental i amb el que estableix la legislació comunitària. Per tant, el present Estudi Ambiental Estratègic es formula en el marc de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental de plans i programes, que regula l'avaluació ambiental dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

El PMU de Salou es planteja amb un període de vigència de sis anys, en el termini 2019-2024 (any base 2018), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini si s'escaigués.

Amb el PMUS de Salou s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució. És objecte del Pla de Mobilitat Urbana de Salou, mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura, assolir els següents objectius:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat al municipi de Salou
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posen de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes pel planejament.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat
- Formular un programa de actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 6 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

18.1. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Salou vinculades a la mobilitat, participació ciutadana i treball tècnic, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
6. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

7. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
8. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
9. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Aquests objectius específics inclouen els del pdM del Camp de Tarragona i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Segons aquests principis, s'ha definit una estratègia d'aplicació de les que té com a objectiu genèric "més accessibilitat, menys impactes" i que queda definida amb els tres criteris següents:

1. Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que es minimitzi la distància dels desplaçaments
2. Traspasar desplaçaments als mitjans més adients en cada àmbit
3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.

Aquests tres criteris són els objectius operatius per a l'elaboració del pla i el pla d'actuacions que en resulta.

En segon lloc estableix un seguit d'objectius ambientals del pdM:

| Objectiu | Indicador | Unitat | Escenari Base | | Objectiu PdM 2015 | Escenari Tendencial 2015 |
|--|--|--------------------------------------|---------------|---------|-------------------|--------------------------|
| | | | any ref. | Valor | | |
| 1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat | Utilització del transport privat | % | 2009 | 59,84% | 55,27% | 64,00% |
| 2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli | Consum carburants automoció per habitant | kep/hab anuals | 2006 | 637 | 522 | 712 |
| 3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli | Biodiesel venut | Tones | n.d | n.d | 9.000 | n.d. |
| 4. Reduir les emissions de GEH | Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle | Tones | 2006 | 954.507 | 905.770 | 1.232.489 |
| 5. Reduir els contaminants de l'aire (PM10) | Emissions PM10 | Tones anuals | 2006 | 637 | 577 | 775 |
| 6 Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació | Emissions soroll | % estacions soroll > 65 LAR en dB(A) | 2006 | 16,67% | 11,23% | 23,00% |
| 7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge | Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport | ha. | 2007 | 92.290 | 92.290 | 92.290 |
| 8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada | Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície | % vehicles adaptats | 2006 | 38,15% | 71,90% | 45,02% |
| 9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus | Generació de residus associats al transport | vehicles fora d'ús / any | 2006 | 19.355 | 28.755 | 28.755 |
| 10.Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat | Accidents amb víctimes per veh-km | accidents/milió veh-km/any | 2007 | 25,72 | 21,86 | 24,18 |

18.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES

El PMU de Salou guarda relació amb altres plans, tant per l'àmbit territorial de la planificació, com pels sectors de la planificació. Entre aquests plans cal destacar:

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

18.3. ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIOECONOMICA

Salou compta amb 26.233 habitants (Padró municipal, 2017), i té una densitat de població alta, de 1.733,8 habitants/km². Arriben a l'any 1.823.836 turistes (Observatori del Parc Científic i Tecnològic de Turisme i Oci, 2016).

Té una forma allargada, que segueix a la costa i una orografia molt planera.

Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis, són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments. Hi ha certa concentració d'equipaments (especialment administratius) al voltant de l'Ajuntament (edifici que agrupa l'ajuntament, el teatre auditori i l'escola de música).

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

Segons dades de l'Ajuntament de Salou, referides a l'any 2018, Salou disposa d'un parc automobilístic de 16.237 vehicles (no es comptabilitzen remolcs), dels quals 11.560 són turismes (aproximadament un 71%).

18.4. ANÀLISIS DE LES XARXES DE TRANSPORT

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

- Carrers amb prioritat vianants amb voreres a diferent nivell: 1,7 km, 2% de les vies del municipi.
- Carrers amb prioritat vianants amb plataforma única: 4,9 km, 4% de les vies del municipi.
- Xarxa exclusiva per a vianants amb plataforma única: 6,7 km, 6% de les vies del municipi.
- Carrers convencionals sense voreres: 6,1 km, 5% de les vies del municipi.
- Carrers convencionals amb voreres a diferent nivell: 91,4 km, 80% de les vies del municipi.
- El 18% de les voreres de Salou no són accessibles, no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, i un 35% adicional serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010. El 45% de les voreres són accessibles segons la normativa actual.

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

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

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

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

D'acord amb els resultats de les enquestes de mobilitat realitzades (EMEF Salou 2018, enquesta a treballadors i enquesta a turistes), es produeixen diàriament a Salou al voltant de 220.000 desplaçaments a peu a l'estiu, i 64.000 a l'hivern.

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

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

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

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

A la tardor la realitat és molt diferent a la que es pot observar a l'estiu. Els desplaçaments no es concentren a l'àrea de la platja i del primer i tercer eixample turístic.

- La zona on es produeix un major nombre de desplaçaments a la tardor és al centre (hi ha els principals serveis del municipi), amb al voltant de 4.500 vianants dia al carrer Barcelona. En aquesta època de l'any encara hi ha els últims turistes que incrementen el nombre de desplaçaments que trobem al carrer Carles Buïgas.
El centre és una zona constant de mobilitat a peu, ja que es tracta de la zona amb major oferta de serveis i comerç. Els desplaçaments a peu fora d'aquest àmbit disminueixen gradualment, especialment els mesos de tardor i hivern.

La xarxa ciclista el municipi de Salou disposa de diferents infraestructures per a la mobilitat en bicicleta. L'itinerari principal ressegueix la línia de costa dins del municipi, i alhora el connecta amb els municipis veïns de Cambrils i Vila-seca (barri de la Pineda). Els barris perifèrics de Xalets de Salou i Mirador de Salou compten amb carril bici que els uneix amb el nucli de Salou, pel carrer del Camí del Rac. Connecta amb Vila-seca per la av. del Batlle Pere Molas i amb Cambrils pel Passeig de Miramar. Aquestes connexions entre municipis afavoreixen la connectivitat a través d'aquest mitjà.

Salou disposa actualment de 42,4 km de xarxa ciclable, i un 8% es segregat i 89% compartit amb altres mitjans. Podem apreciar una discontinuïtat en la xarxa ciclable.

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

Segons els aforaments es registra una elevada demanda al passeig de Jaume I i passeig Miramar tant a l'estiu com a la tardor. En aquest eix de la costa es registren més de 1.000 bicicletes al dia en l'estiu.

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

Salou disposa de **22 línies d'autobús interurbà** amb diferents trajectes i horaris, així com 3 línies d'autobús nocturn. Els autobusos connecten principalment amb els municipis veïns (Cambrils, Reus, Tarragona i Vila-seca), amb les estacions del Camp de Tarragona i els aeroports de Reus i Barcelona. També hi ha un nombre molt elevat de línies que connecten Salou amb ciutats de tota la geografia espanyola.

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

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

La cobertura de l'autobús interurbà és del 93% de la superfície poblada de Salou. El CTI és el barri amb la cobertura més baixa, però el servei arriba a l'entrada a Port Aventura, que és el punt on es requereix el servei.

Pel que fa a la cobertura del ferrocarril, les dues parades donen un percentatge de cobertura del 50% a la superfície urbana del municipi. Queden fora de l'àrea d'influència els barris de Cap Salou, Mirador de Salou, Xalets de Salou, Tercer eixample turístic i la urbanització cova mar. La zona del càmping i la zona esportiva també tenen una baixa cobertura, del 14% de la superfície de trama.

Pel que fa la **xarxa de vehicle privat motoritzat**, la jerarquització del viari urbà es divideix en 5 categories:

Xarxa viària externa o d'accés: 9,3 quilòmetres de xarxa són vies d'accés. Compren l'accés a l'autopista AP-7, l'autovia A-7 i l'autovia C-14. Compren els eixos de l'autovia C-31B, la carretera T-325 o camí de cavet i la carretera T-319.

Xarxa viària interna:

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris.
- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies que connecten l'interior de la trama urbana.
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.
- **Xarxa exclusiva de vianants:** on tenen prioritat els desplaçaments en modes no motoritzats, i només poden accedir vehicles de serveis, o de veïns d'entrada als guals.

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

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

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

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

- El 35% (10.700 vehicles dia) accedeixen des de la carretera C-14.
- El 16% (4.900 vehicles dia), accedeixen des de la carretera C-31B.
- El 21% (6.500 vehicles dia) accedeixen des de la T-325, camí de cavet, connecta Cambrils amb Salou pel interior.
- El 14% (4.400 vehicle dia) accedeixen des de T-319, av. del Batlle Pere Molas, que connecta Vila-seca amb Salou.

- El 8% (2.400 vehicles dia) accedeixen des de la Pineda a Cap Salou.
- El 6% (1.900 vehicles dia) accedeixen des de Cambrils per la costa.

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

L'oferta d'aparcament al municipi de Salou es comptabilitzen al voltant de 17.300 places d'aparcament. Un total de 12.000 són a la via pública (69%) i 5.300 fora de calçada (31%). Salou presenta un superàvit d'aparcament residencial de 5.868 places. Hi ha un dèficit de places d'estacionament en calçada en els barris més turístics al mes d'agost. Per el contrari, als aparcaments fora de calçada, no es produeix aquest fet.

18.5. ACCIDENTALITAT

En els Plans es va consensuar l'estudi prioritari dels entorns següents. PLSV 2011-2014, ja treballats:

- PCA 1. Plaça d'Europa
- PCA 2. Intersecció entre carrer Ciutat de Reus i Via Augusta
- TCA 1. Carrer de Barcelona, entre Via Roma i carrer del Mas de Molas
- TCA 2. Passeig Jaume I
- TCA 3. Carrer del Nord entre carrer Pere III i plaça d'Europa

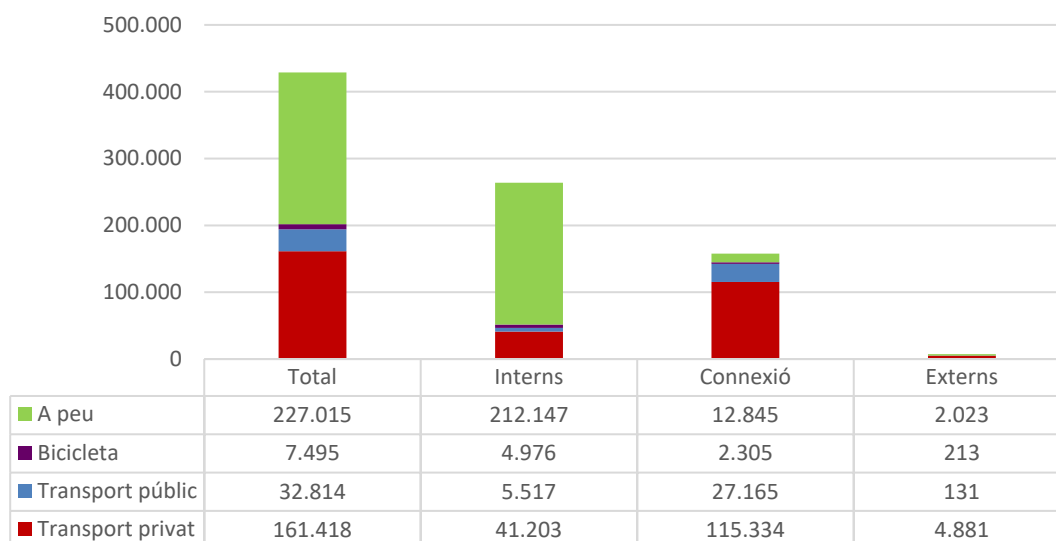
L'avaluació feta dels entorns del primer Pla mostrava l'aplicació de les mesures proposades, tot i que es podien acabar de complementar d'acord el projecte presentat. PLSV 2017-2020, actualment vigents:

- PPR 1: Eix de Miquel Martí i Pol: buidat de trànsit en relació a l'escola.
- PPR 2: Confluència del carril bicicleta a Pg. Jaume I i la sortida del pàrquing junt a la platja de Llevant, a l'altura del carrer Joan Miarnau i Ciurana.

18.6. MOBILITAT URBANA

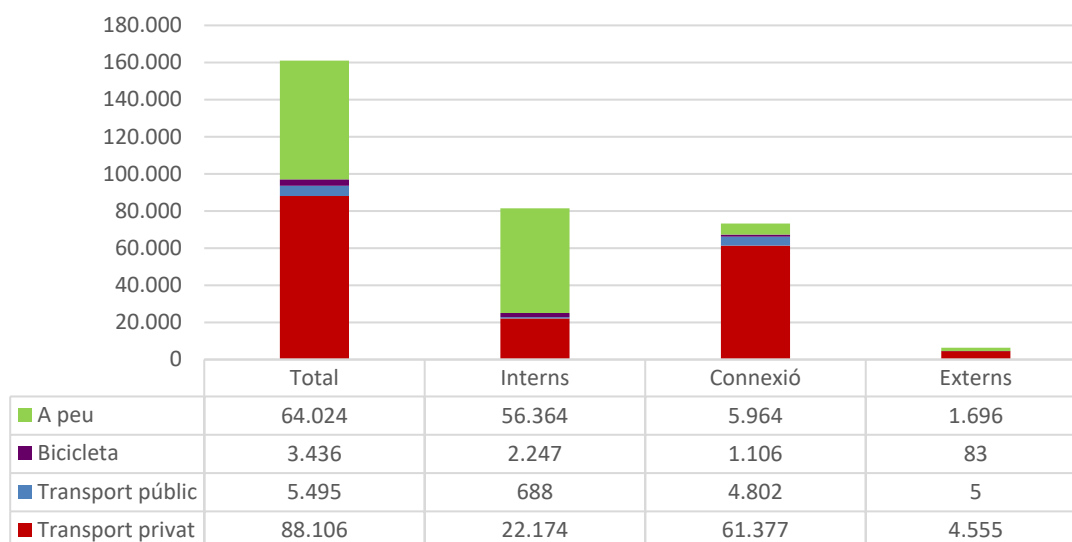
En dia feiner a l'estiu es realitzen un promig de 429.000 desplaçaments al municipi de Salou. Més de 227.000 desplaçaments diaris a peu i 7.500 en bicicleta. Quasi 161.500 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg). 32.800 viatges en transport públic. El 80% dels desplaçaments interns a l'estiu són a peu.

Figura 43. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a l'estiu (n.)



A la tardor la mobilitat és principalment de residents a Salou. El nombre de desplaçaments registrats són al voltant d'una tercera part respecte l'època d'estiu (161.000 diaris), amb una distribució modal molt diferent. La dependència del vehicle privat és molt superior, condicionat per les eleccions de transport que realitzen els residents. Diàriament es registren: 88.000 desplaçaments en vehicle privat, 64.000 a peu i 5.500 en transport públic.

Figura 44. Distribució modal dels desplaçaments totals diaris a la tardor (n.)



18.7. ESCENARIS DE MOBILITAT I ALTERNATIVA ESCOLLIDA

L'Estudi Ambiental Estratègic ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del PMUS. Per això i, segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres alternatives, la tendencial (si no es realitza el Pla) i dues on s'apliquen diferents models de mobilitat:

- **Escenari tendencial:** Alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero o escenari tendencial. Aquesta alternativa permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.
- **Alternativa B (escenari energètic de renovació del parc):** Aquest escenari preveu una forta renovació del parc de vehicles degut a les polítiques ambientals i la implantació del cotxe elèctric. En aquest sentit es considera el repartiment modal de l'escenari tendencial. No obstant, la reducció de les emissions degut a la renovació del parc, utilització de vehicles elèctrics i híbrids és notable.
- **Alternativa C (objectiu):** Es consideren actuacions més contundents pel que fa a la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en transport públic i en vehicle privat i la gestió integral de l'aparcament.

Totes les alternatives es plantegen com a objectiu millorar el repartiment modal dels desplaçaments en transport públic, bicicleta i sobre tot a peu, reduint apreciablement la quota modal del vehicle privat.

A continuació s'inclouen dades dels veh.-km o pax.-km anuals per a cada mode de transport i tipus de mobilitat per l'escenari tendencial, l'objectiu del PMU i comparativament amb l'escenari actual.

L'escenari objectiu representa un augment de pax.-km del mode a peu del 20,6% i del mode en bicicleta del 32,9%. Pel que fa al vehicle privat la reducció dels veh.-km entre el 2018 i el 2024 és del 11%.

Taula 56. Previsió de la mobilitat per escenaris.

| 2024 | Unitat | Actual-2018 | Tendencial-2024 | Objectiu-2024 | Δ%Act-Tend | Δ%Act-Obj |
|----------------------------|--------|-------------|-----------------|---------------|------------|-----------|
| Turismes | veh·km | 80.497.467 | 106.037.899 | 71.098.598 | 31,7% | -11,7% |
| Furgonetes | veh·km | 1.509.992 | 1.989.086 | 1.347.157 | 31,7% | -10,8% |
| Camions | veh·km | 618.596 | 814.865 | 597.878 | 31,7% | -3,3% |
| Autobusos i autocars | veh·km | 412.397 | 543.243 | 398.353 | 31,7% | -3,4% |
| Ciclomotors i motocicletes | veh·km | 4.236.709 | 5.580.942 | 3.742.031 | 31,7% | -11,7% |
| Vianants | pax·km | 38.313.264 | 50.469.390 | 46.222.709 | 31,7% | 20,6% |
| Bicicletes | pax·km | 2.327.658 | 3.066.183 | 3.094.435 | 31,7% | 32,9% |

Pel que fa les emissions i consum energètic es mostren per l'escenari tendencial, l'objectiu del PMU i comparativament amb l'escenari actual.

Taula 57. Fluxos ambientals de la mobilitat total i reducció prevista

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|--------------|-------------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | 63.415 | 46.990 | 54.920 |
| | VOC combustió | 7.299 | 7.744 | 5.903 | 4.145 |
| | NMVOC comb. | 6.717 | 7.106 | 5.443 | 3.851 |
| | CH ₄ | 582 | 639 | 460 | 294 |
| | NO _x | 41.736 | 42.722 | 30.097 | 20.895 |
| | NO | 31.897 | 32.625 | 23.619 | 14.842 |
| | NO ₂ | 9.839 | 10.097 | 6.478 | 6.042 |
| | N ₂ O | 254 | 317 | 235 | 156 |
| | NH ₃ | 1.935 | 2.158 | 1.655 | 2.320 |
| | PM _{2.5} | 1.950 | 2.085 | 1.310 | 726 |
| | PM ₁₀ | 2.582 | 2.913 | 2.143 | 1.017 |
| PM combustió | 1.193 | 1.094 | 312 | 291 | |
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 5.644 | 5.265 | 3.990 |
| (tep/any) | CO ₂ | 13.807 | 17.841 | 16.660 | 12.621 |

Taula 58. Fluxos ambientals de la mobilitat total i reducció prevista (%)

| | | Actual 2018 | Tendencial 2024 | Alternativa 1 2024 | Alternativa Objectiu 2024 |
|----------|-----------------|-------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| (kg/any) | CO | 63.679 | -0,4% | -26,2% | -13,8% |
| | VOC combustió | 7.299 | 6,1% | -19,1% | -43,2% |
| | NMVOC comb. | 6.717 | 5,8% | -19,0% | -42,7% |
| | CH ₄ | 582 | 9,7% | -21,0% | -49,5% |
| | NO _x | 41.736 | 2,4% | -27,9% | -49,9% |

| | | | | | |
|-----------|-------------------------|--------|-------|--------|--------|
| | NO | 31.897 | 2,3% | -26,0% | -53,5% |
| | NO₂ | 9.839 | 2,6% | -34,2% | -38,6% |
| | N₂O | 254 | 25,1% | -7,3% | -38,6% |
| | NH₃ | 1.935 | 11,5% | -14,5% | 19,9% |
| | PM_{2.5} | 1.950 | 6,9% | -32,8% | -62,8% |
| | PM₁₀ | 2.582 | 12,8% | -17,0% | -60,6% |
| | PM combustió | 1.193 | -8,3% | -73,8% | -75,6% |
| (tep/any) | Consum | 4.368 | 29,2% | 20,6% | -8,7% |
| (tep/any) | CO₂ | 13.807 | 29,2% | 20,7% | -8,6% |

Font: AMBIMOB 2.

L'escenari tendencial mostra, per l'any 2024, un augment del consum energètic global i les emissions de CO₂, al voltant del 29%. També s'observa un creixement tendencial d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules), degut a l'increment de la mobilitat motoritzada descrit en l'escenari tendencial.

L'alternativa B mostra, per l'any 2024, un creixement del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 20%. No preveu mesures de contenció suficients, tot i que amb una forta renovació del parc motor i elevat ús del vehicle elèctric es produeix un decreixement destacat d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules).

L'escenari objectiu mostra, per l'any 2024, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 9%. La reducció de contaminants és destacable. S'avalua a continuació el grau d'assoliment dels objectius ambientals.

18.8. ACTUACIONS PREVISTES AL PMUS

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Salou és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han seguit un procés participatiu en el qual la ciutadania ha aportat les seves inquietuds i propostes que es reflecteix en les accions que a continuació es descriuen.

El PMU de Salou ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat i totes les realitats del municipi. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 13 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Mobilitat segura
- Baixes emissions
- Accés a centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Perspectiva urbanística
- Actuacions corresponents a altres administracions

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 59. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

| Nº | Mesures |
|---|--|
| MOBILITAT A PEU | |
| A PEU 1 | Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30 |
| A PEU 2 | Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi |
| A PEU 3 | Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu |
| A PEU 4 | Senyalització específica per vianants |
| A PEU 5 | Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat |
| A PEU 6 | Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants |
| MOBILITAT EN BICICLETA | |
| BICICLETA 1 | Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada |
| BICICLETA 2 | Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30 |
| BICICLETA 3 | Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera |
| BICICLETA 4 | Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora |
| BICICLETA 5 | Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca |
| BICICLETA 6 | Mesures de prevenció de robatoris |
| BICICLETA 7 | Incentivar l'ús de la bicicleta |
| MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC | |
| SISTEMA FERROVIARI 1 | Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal |
| AUTOBÚS 1 | Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou |
| AUTOBÚS 2 | Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes |
| AUTOBÚS 3 | Estació intermodal de Salou – Port Aventura |
| AUTOBÚS 4 | Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles |
| AUTOBÚS 5 | Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús |
| AUTOBÚS 6 | Configuració de carrils Bus-VAO |
| TAXI 1 | Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles |
| TAXI 2 | Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat |
| TP 1 | Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic |
| TP 2 | Millorar la informació a l'usuari del transport públic |
| TP 3 | Coordinació de la intermodalitat |
| MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT | |
| VEHICLE PRIVAT 1 | Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit |
| VEHICLE PRIVAT 2 | Pla de sentits únics de circulació |
| VEHICLE PRIVAT 3 | Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h. |
| VEHICLE PRIVAT 4 | Completar les infraestructures previstes al PGOU |
| VEHICLE PRIVAT 5 | Millorar la senyalització d'orientació i informativa |
| APARCAMENT | |
| APARCAMENT 1 | Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà |
| APARCAMENT 2 | Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada |
| APARCAMENT 3 | Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos |
| APARCAMENT 4 | Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis) |
| APARCAMENT 5 | Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública |

| Nº | Mesures |
|--------------------|--|
| | DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES |
| DUM 1 | Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució |
| DUM 2 | Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies |
| DUM 3 | Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió |
| DUM 4 | Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte |
| | MOBILITAT SEGURA |
| SEGURA 1 | Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV |
| SEGURA 2 | Millorar la seguretat a les cruïlles |
| SEGURA 3 | Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat |
| SEGURA 4 | Creació de centre de control coordinador de la mobilitat |
| | BAIXES EMISSIONS |
| BAIXES EMISSIONS 1 | Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO |
| BAIXES EMISSIONS 2 | Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions |
| BAIXES EMISSIONS 3 | Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics |
| BAIXES EMISSIONS 4 | Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics. |
| BAIXES EMISSIONS 5 | Foment de la conducció eficient i segura. |
| BAIXES EMISSIONS 6 | Millores sobre la contaminació acústica |
| | INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT |
| MOBILITAT 1 | Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses |
| MOBILITAT 2 | Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou |
| MOBILITAT 3 | Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT |
| MOBILITAT 4 | Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils |
| | PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES |
| EDUCACIÓ 1 | Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou |
| EDUCACIÓ 2 | Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi |
| EDUCACIÓ 3 | Promocionar la mobilitat sostenible |
| EDUCACIÓ 4 | Promoció del cotxe compartit |
| EDUCACIÓ 5 | Adhesió a una APP de mobilitat |
| EDUCACIÓ 6 | Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura |
| EDUCACIÓ 7 | Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou |
| EDUCACIÓ 8 | Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta |
| EDUCACIÓ 9 | Difondre l'oferta dels modes no motoritzats |
| EDUCACIÓ 10 | Actualització d'informació del PMUS. |
| | CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS |
| NORMATIVA 1 | Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou |
| | PERSPECTIVA URBANÍSTICA |
| URBANISTICA 1 | Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària |

| Nº | Mesures |
|--------------------------|---|
| | ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS |
| ALTRES ADMINISTRACIONS 1 | Propostes incloses en diferents accions del PMU |

A les taules anteriors destaquen aquelles accions que tenen una prioritat més elevada tant des del punt de vista de la mobilitat com mediambiental. S'observa:

- La diferència entre estiu i hivern fa necessàries accions per incrementar el volum de vianants especialment a l'Hivern. A l'estiu un gran volum de desplaçament interns es realitza a peu però, encara hi ha accions a portar a terme per tal de poder fer còmode aquests desplaçaments, el que repercutirà en una millora de la qualitat de vida pels ciutadans i un increment dels desplaçaments interns a peu en hivern.
- La bicicleta té un gran potencial de creixement a Salou. Serà molt important portar a terme accions de millora de la xarxa tant a escala interna del municipi com de connexió amb les poblacions veïnes, sobretot amb Vila-seca i Cambrils. Aquest mode pot col·laborar a reduir la dependència del vehicle privat en aquests desplaçaments de connexió.
- La millora del servei de transport públic, amb la creació d'un autobús urbà que realitzen les connexions dels municipis més allunyats amb el centre de Salou, farà un mode més competitiu i còmode per a l'usuari en els desplaçaments interns.
- L'eliminació de l'estació de Salou centre fa necessari millorar les connexions en transport públic intramunicipal.
- La regulació de l'aparcament seran importants a l'hora de disminuir i millorar la fluïdesa del trànsit motoritzat i desincentivar l'ús del cotxe.

Per tal de garantir els efectes d'algunes mesures, aquestes han d'aplicar-se de forma coordinada i sincronitzada amb altres (mesures push&pull). En relació al seu efecte global dins de l'escenari objectiu, es marca un full de ruta ambiental, determinat per la seva prioritat en l'execució en relació als beneficis ambientals associats.

Es destaquen 4 prioritats d'execució:

| | Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. ALTA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA-BAIXA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I ALTA PRIORITAT PMU | Mesures PRIORITÀRIES. MITJA PRIORITAT AMBIENTAL I MITJA PRIORITAT PMU |
|----------------------------------|--|---|---|---|
| Actuacions | A PEU 1 BICICLETA 1 BICICLETA 2 AUTOBÚS 1 AUTOBÚS 2 AUTOBÚS 3 SISTEMA FERROVIARI 1 VEHICLE PRIVAT 3 APARCAMENT 1 EDUCACIÓ 2 EDUCACIÓ 3 | TP1 BAIXES EMISIONS 1 BAIXES EMISIONS 4 MOBILITAT 1 MOBILITAT 2 | A PEU 2 A PEU 3 A PEU 5 A PEU 6 BICICLETA 3 AUTOBÚS 5 TP 3 VEHICLE PRIVAT 1 VEHICLE PRIVAT 2 APARCAMENT 2 APARCAMENT 4 DUM 1 | BICICLETA 5 AUTOBÚS 4 AUTOBÚS 6 DUM 4 BAIXES EMISIONS 6 EDUCACIÓ 4 EDUCACIÓ 5 |
| Nº | 11 | 5 | 12 | 7 |
| COST mesures prioritàries | 23.423.650 € | 55.000 € | 29.075.900 € | 2.109.500 € |
| COST TOTAL | 54.664.050,00 € | | | |
| | 55.549.450,00 € | | | |

18.9. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMUS

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou es considera que aconsegueix satisfactòriament els objectius prioritaris:

- Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi.
- Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (emissions tones CO2 eq).
- Reduir el consum final d'energia associat al transport.
- Millora de la situació acústica en l'escenari proposat.