

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM A L'AV. CALIFORNIA I Av. BARCELONA A MONT- ROIG DEL CAMP





## ÍNDEX

<b>1. INTRODUCCIÓ.....</b>	<b>5</b>
1.1. Antecedents i justificació.....	5
1.2. Objectius .....	9
1.3. Àmbit d'estudi .....	9
1.4. Metodologia .....	11
<b>2. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT .....</b>	<b>14</b>
2.1. Mobilitat a peu i amb bicicleta .....	14
2.1.1.- Mobilitat a peu .....	14
2.1.2.- Mobilitat amb bicicleta i VMP .....	21
2.2. Mobilitat amb transport públic .....	26
2.3. Mobilitat amb vehicle privat.....	32
<b>3. SÍNTESI DE LA DIAGNOSI.....</b>	<b>43</b>
<b>4. CÀLCUL DE LA DEMANDA GENERADA PER LES ACTIVITATS PREVISTES.....</b>	<b>45</b>
4.1. Descripció de les activitats proposades.....	45
4.4. Càlcul de generació de viatges per activitats .....	46
4.5. Distribució modal dels desplaçaments .....	47
4.5.1. Càlcul de la nova demanda en vehicle privat.....	47
4.5.2. Càlcul de la nova demanda en transport públic .....	48
4.5.3. Càlcul de la nova demanda a peu i bicicleta/VMP.....	49
4.6. Distribució horària de les arribades si sortides dels vehicles.....	51
<b>5. IMPACTE DE LA NOVA ACTIVITAT SOBRE LA XARXA VIÀRIA .....</b>	<b>60</b>
<b>6. INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES .....</b>	<b>64</b>
<b>7. AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS .....</b>	<b>65</b>
<b>8. PROPOSTES.....</b>	<b>68</b>
8.1. Mobilitat a peu .....	68
8.2. Mobilitat amb bicicleta i VMP .....	70
8.3. Mobilitat amb transport públic .....	71
8.4. Mobilitat amb vehicle privat.....	71
<b>9. FINANÇAMENT .....</b>	<b>71</b>
<b>10. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT ALS 10 ANYS .....</b>	<b>72</b>
<b>ANNEX N° 1: PLÀNOLS.....</b>	<b>75</b>





## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. Antecedents i justificació

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que es presenta a continuació forma part de la modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mont-roig del Camp per dos subàmbits ubicats en la urbanització de Miami-Platja. Cal avaluar si les infraestructures presents tenen la capacitat d'absorbir la mobilitat que es generarà amb les futures activitats i modificacions d'ús actuals.

L'Ajuntament de Mont-roig del Camp té previst crear en la urbanització de Miami Platja, un Centre cultural i social dins de la trama urbana, amb l'objectiu que aquest esdevingui un referent social i històric dins de la urbanització, i arribant també a ser un punt d'influència en el conjunt de l'àmbit municipal. Actualment, la parcel·la on es vol ubicar aquest centre cívic està ocupat per un edifici hotel·ler en desús.

Els objectius propis de la modificació són:

1. La qualificació d'equipament públic del solar on es situa l'edifici (situat a la cantonada de l'Av. Califòrnia amb el carrer de Montblanc).
2. La qualificació de dos solars, actualment propietat de l'Ajuntament i una segona parcel·la veïna, situats a l'Av. Barcelona, per a ús d'estacionament i estació de serveis vinculats a un centre comercial existent.

Ambdues parcel·les (Av. Califòrnia i Av. Barcelona) es qualifiquen amb la Clau 8 – Zona comercial, restaurants i altres serveis privats, creant una nova subzona 8.9.

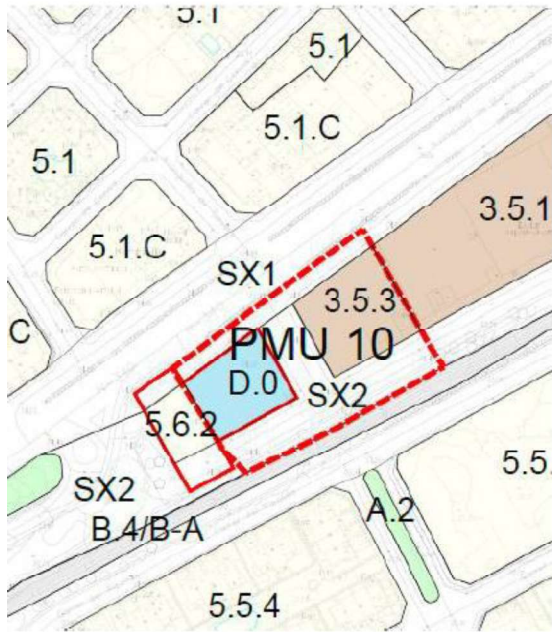
**Subàmbit 1:** l'ordenació prevista permet crear una gran illa comercial i des servei que comunicarà i farà de nexa d'unió entre la part nord i sud de la urbanització, separada per la Ctra. Nacional N-340. D'aquesta manera, hi haurà una continuïtat de serveis i establiments comercials.

Les condicions d'ús de la nova subzona 8.9 permetran la implantació d'una estació de serveis i una zona d'aparcament, mentre pel que fa a la regulació del subsol, s'admeten dues plantes soterrànies d'acord amb la regulació continguda a les Ordenances. L'ocupació màxima serà del 35% i la edificabilitat neta màxima de 0,30 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>, amb un total de sostre màxim de 500m<sup>2</sup>.

Es mostra la ubicació del subàmbit 1 i els quadres de planejament proposats per la modificació del present estudi:



Subàmbit1- POUM



Subàmbit1- Proposta MP



SUBÀMBIT 1	PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT	
<b>SISTEMES</b>	<b>1.346,06</b>	<b>m²</b>	<b>355,06</b>	<b>m²</b>
D.0 Equipament				
Superfície parcel·la	991,00	m²	0,00	m²
Edificabilitat 0,90 m²st/m²s	891,90	m²		
SX1				
Superfície parcel·la	131,65	m²	131,65	m²
SX2				
Superfície parcel·la	223,41	m²	223,41	m²
<b>ZONES</b>	<b>448,60</b>	<b>m²</b>	<b>1.439,60</b>	<b>m²</b>
Clau 5.6.2 Ciutat jardí				
Superfície parcel·la	448,60	m²	0,00	m²
Edificabilitat 0,36 m²st/m²s	161,50	m²		
Clau 8.9 Comercial, restaurant i altres serveis				
Superfície parcel·la	0,00	m²	1.439,60	m²
0,30 m²st/m²s amb un sostre màxim de 500 m2			500,00	m²
<b>TOTAL SUB-ÀMBIT 1</b>	<b>1.794,66</b>	<b>0,00</b>	<b>1.794,66</b>	<b>0,00</b>

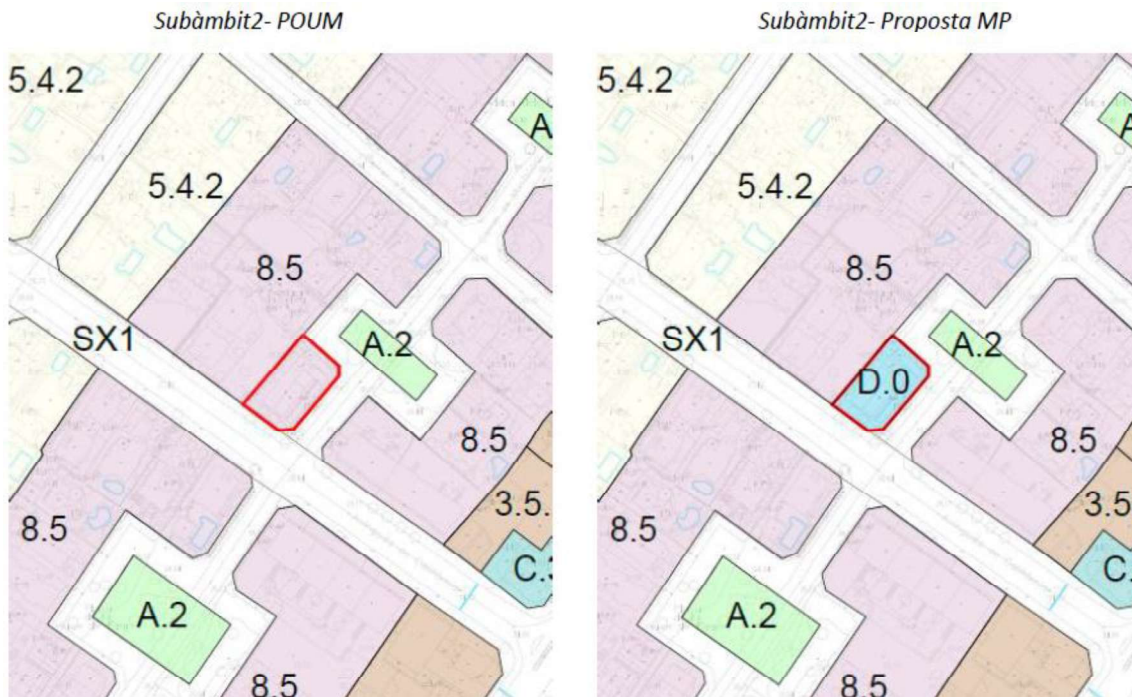
Per tant, en aquest subàmbit desapareix el sistre residencial i s'implanta un nou sostre per a activitats comercials, restaurant si altres serveis.

**Subàmbit 2:** Pel que fa a aquest segon àmbit, actualment és un sòl privat i amb una edificació existent, ubicada a l'Av. Califòrnia, 20. Actualment la seva qualificació és com a zona Clau 8- Zona comercial, restaurant i altres serveis privats (subzona 8.5), amb una superfície de 594,94m2. La proposta rau en cedir a l'Ajuntament la parcel·la, propietat de l'empresa GESDIP, SAU, per ordenar el sòl:

- Modificar la qualificació actual d'aquesta parcel·la, amb clau D.3 – Sistema d'equipaments Associatiu – cultural.



El sostre màxim d'aquesta edifici serà de 557,1 m2 de sostre.



SUBÀMBIT 2	PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT	
<b>SISTEMES</b>	0,00	m <sup>2</sup>	619,00	m <sup>2</sup>
D.0 Reserva d'equipaments				
Superfície parcel.la	0,00	m <sup>2</sup>	619,00	m <sup>2</sup>
Edificabilitat 0,90 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s			557,10	m <sup>2</sup>
<b>ZONES</b>	619,00	m <sup>2</sup>	0,00	m <sup>2</sup>
Clau 8.5 Comercial, restaurant i altres serveis				
Superfície parcel.la	619,00	m <sup>2</sup>	0,00	m <sup>2</sup>
Edificabilitat 0,65 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s	402,35	m <sup>2</sup>	0,00	m <sup>2</sup>
<b>TOTAL SUBÀMBIT 2</b>	<b>619,00</b>		<b>619,00</b>	

Per tant, en aquest segon àmbit s'implanta un nou sostre per a equipaments - centre cívic municipal.

Aquesta EAMG s'emmarca en el compliment de l'article 3.1. del decret 344/2006 de la Llei 9/2003, del 13 de juny, referent de la mobilitat a Catalunya i que exigeix la incorporació de l'estudi present en la redacció del planejament urbanístic derivat i llurs modificacions.



### Article 3

#### Àmbit d'aplicació

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

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipsaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

*Article 3.1. del decret 344/2006 de la Llei 9/2003*

La Llei en qüestió promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social. Així mateix cal tenir present els principis que marca la Llei i que defineix la mobilitat sostenible com: “la mobilitat que es satisfà en un temps i un cost raonable i minimitza els efectes negatius sobre l’entorn i la qualitat de vida de les persones”.

Els principis de la Llei 9/2003 són els següents:

- El dret dels ciutadans a l’accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades, segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- L’organització d’un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d’altres sistemes de transport de baix o nul impacte ambiental, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin a la mobilitat de les persones.
- La distribució adequada dels costos d’implantació i gestió del transport.
- L’adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- L’impuls d’una mobilitat sostenible i l’ús racional del territori.





- El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

## 1.2. Objectius

El present estudi té per objecte l'anàlisi de la situació actual i de les afectacions sobre el conjunt de la mobilitat i el càlcul de la mobilitat generada pels nous usos i activitats previst en el desenvolupament dels diferents subàmbits de la modificació puntual del POUM de Mont-roig del Camp.

Seguidament, es detallen els objectius específics.

**1.- Mesurar la intensitat de trànsit de la situació actual** a les vies que envolten el municipi i el seu entorn.

**2.- Analitzar la capacitat actual de les vies de circulació** i calcular els nivells de servei actuals, per tal de validar les possibles propostes d'actuació.

**3.- Calcular la generació de viatges** de persones que provocarà la implantació de les noves activitats a la zona d'estudi.

**4.- Proposar actuacions que millorin la situació actual i futura** de la mobilitat dels desplaçaments amb vehicle privat, en transport públic, a peu i amb bicicleta, que potenciïn la interconnexió de l'àmbit amb l'entorn més pròxim.

**5.- Garantir la connexió i l'accessibilitat entre els diferents sectors del territori.**

**6.- Fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles** des del punt de vista ambiental i social, seguint les directrius actuals de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

## 1.3. Àmbit d'estudi

Mont-roig del Camp és un municipi situat a la comarca del Baix Camp, a 30 km de la capital de província Tarragona. La seva superfície és de 63,32km<sup>2</sup>.

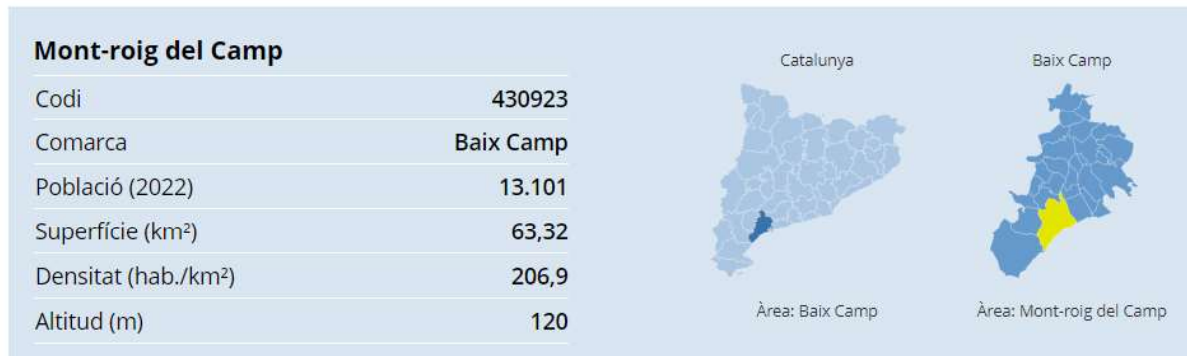
La població total és de 13.101 habitants (IDESCAT, 2022), amb una densitat de població de 206,9 hab./km<sup>2</sup>.

Aquesta població s'incrementa en les temporades d'estiu, donat que és un municipi amb una dualitat i estacionalitat molt marcada: el centre municipal el trobem a interior, mentre que té un seguit d'urbanitzacions i barris disseminats de costa, enfocats principalment al turisme de platja.



És el cas de la ubicació dels subàmbits d'estudi, on es troben a la urbanització de Miami Platja, a 15 km del nucli antic de Mont-roig del Camp.

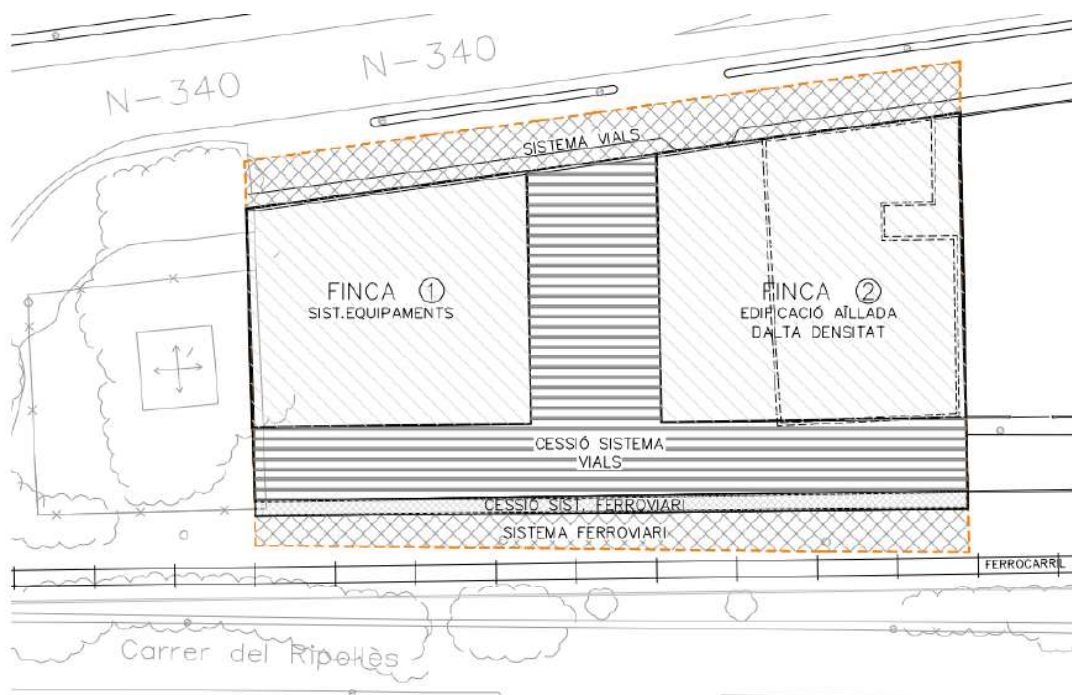
Miami Platja es troba fronterer al municipi de l'Hospitalet de l'Infant, separat únicament pel riu Llastres. Per aquests motius, els residents i visitants que arribin a Miami Platja, poden tenir més relació amb el municipi veí que el nucli antic de Mont-roig pel fet de la proximitat i l'accessibilitat amb diferents modes de transport i el gran nombre de serveis i comerços situats a l'Hospitalet de l'Infant.



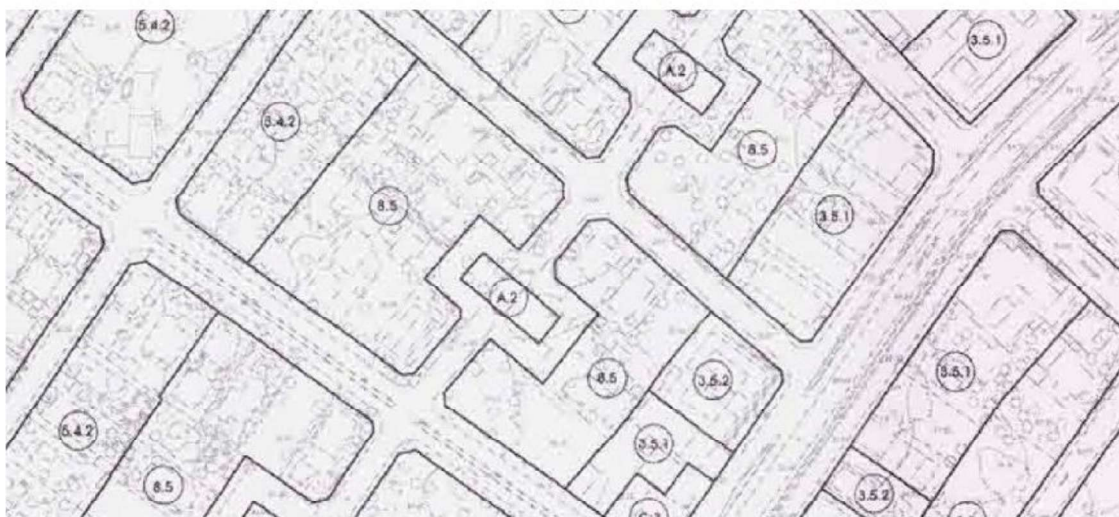
*Dades generals del municipi de Mont-roig del Camp. Font: IDESCAT*

Miami Platja està ubicat entre la frontera natural del Mar Mediterrani (sud), i tres vies bàsiques de circulació, una de les quals travessa pel centre de la urbanització, la N-340 (Av. Barcelona) i al nord, l'A-7 i l'AP-7, vies d'alta capacitat que comuniquen amb diferents poblacions de Catalunya, com la resta del país d'una manera ràpida.





Subàmbit 1- Projecte de reparcel·lació del PAU10 Carrer Sevilla (anterior PMU 10)



Subàmbit 2 - Plànol d'ordenació. Qualificació (Planejament vigent)

### 1.4. Metodologia

Per l'elaboració de l'estudi de mobilitat, s'ha estructurat segons les fases següents:

- **Fase 1: Recollida d'informació. Definició i execució del treball de camp.**

Per a l'execució de l'estudi de mobilitat s'ha realitzat una campanya exhaustiva de recollida de dades sobre el terreny. Per això, s'ha realitzat una anàlisi de càrrega de la xarxa basat en aforaments automàtics i manuals, útils per tal de poder quantificar la previsió de viatges des de cada origen exterior i associar-los a les possibles entrades a l'àmbit d'estudi.



Així mateix s'ha efectuat un inventari de la capacitat de la xarxa viària del municipi i la identificació de possibles punts conflictius.

## **Fase 2: Anàlisi de l'oferta existent. Recull de dades referents al transport públic, vianants i bicicletes.**

S'ha recollit la informació necessària per conèixer l'oferta de línies de transport públic de la zona. En aquest sentit, s'ha fet un recull de dades de la cobertura espacial i temporal així com les connexions amb altres mitjans de transport públic.

Pel que fa a la mobilitat de vianants a peu i amb bicicleta, la recollida de dades ha consistit en la identificació de la infraestructura per a vianants i ciclistes i la detecció de recorreguts segurs i confortables al municipi.

- **Fase 3: Diagnosi de la situació actual.**

S'han detectat i inventariat la utilització actual de cada xarxa de transport. En funció de les dades obtingudes s'han avaluat els nivells de servei de cada mode d'accés en la situació actual previ al desenvolupament de les noves activitats.

- **Fase 4: Anàlisi de la demanda generada per les noves activitats.**

S'ha calculat la demanda màxima en laborable i cap de setmana segons les taules de l'Annex nº1 del decret de Mobilitat Generada.

### *Viatges generats*

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

### *Viatges generats/dia*

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Fig. 5: Decret 344/2006. Viatges generats. Font: Decret de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

D'altra banda, s'ha calculat l'efecte sobre el trànsit actual de la mobilitat generada a partir de la superposició de la mobilitat generada sobre les intensitats recollides, al pla d'aforaments.

- **Fase 5: Anàlisi de la situació futura.**



En base a la superposició de la demanda actual i la nova demanda generada, s'han calculat els índex d'ocupació i el nivell de servei per cada mode d'accés.

- **Fase 6: Propostes d'actuació.**

En base a la informació recollida s'han proposat actuacions en els diferents modes de transport per millorar o corregir les deficiències detectades.



## 2. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

En el present apartat es descriu la situació actual de la mobilitat a peu, amb bicicleta, en transport públic i amb vehicle privat en el municipi de Mont-roig del Camp, més en concret en la urbanització de Miami Platja i les seves connexions amb els municipis pròxims.

### 2.1. Mobilitat a peu i amb bicicleta

La mobilitat a peu i amb bicicleta és fonamental per a avançar cap a una mobilitat saludable i sostenible i garantir l'accessibilitat del conjunt de la població arreu del municipi.

En el cas de la urbanització de Miami Platja, durant els darrers anys s'han dut a terme diferents actuacions a la travessera municipal, la carretera N-340 o Avinguda Barcelona, per fomentar els desplaçaments amb els mitjans de transport actius. S'ha treballat per pacificar aquesta via amb voreres amples superiors als 3 metres en la majoria dels casos, la creació del carril bici i la implementació de zona 30 km.

No obstant, a partir de l'Avinguda de Cadis totes aquestes modificacions no s'han perllongat i per tant no arriben a connectar amb la parcel·la de l'àmbit 1 de l'Avinguda de Barcelona.

Tot i això, altres característiques del municipi com la compacitat de l'àrea urbana provoquen que desplaçar-se amb mitjans de transport actius sigui una activitat realitzada tant per residents com per visitants.

#### 2.1.1.- Mobilitat a peu

L'Ordre TMA/851/2021 (de 23 de juliol) d'accessibilitat estableix que l'amplada útil de la vorera ha de ser, com a mínim, d'1,8 metres. A més, els passos de vianants han d'estar rebaixats per assegurar la mobilitat universal de tots els col·lectius.

Per estudiar la infraestructura per a vianants de Miami Platja, s'ha realitzat un inventari dels carrers que conformen les àrees més pròxima als àmbits d'estudi, amb l'objectiu de conèixer l'amplada útil de les voreres.

#### Sub-àmbit 1

La gran majoria de voreres del voltant del sub-àmbit 1 tenen una amplada de més d'1,8 metres, per tant són accessibles. No obstant, es distingeixen alguns trams d'amplada inferior a la reglamentaria o sense vorera. Concretament, el lateral del Carrer del Xaloc no té voreres accessibles i tant el Carrer Oleastrum, el Carrer Rafael Alberti i el Carrer Almeria tenen amplades inferiors a les mesures implementades per l'Ordre TMA/851/2021. S'observa generalment que les vies que condueixen cap a la carretera nacional tenen una amplada de més de 3 metres.





*Carrer Oleastrum sense vorera. Font: Google Maps*

Les característiques dels passos de vianants de Miami Platja canvien en funció de l'àrea que s'analitza, es a dir, els que es situen a la carretera nacional si que són passos rebaixats i amb molt bon estat. La resta, que corresponen als carrers secundaris, no estan rebaixats i es troben en alguns casos en mal estat.



*Passos de vianants no rebaixats Carrer Ripoll. Font: Google Maps*





*Tipologies de voreres i passos de vianants sub-àmbit 1*

L'itinerari de vianants per accedir al sub-àmbit 1 es troba condicionat per la frontera que forma la carretera nacional. Per poder travessar aquesta via des de la part nord del municipi, els vianants s'han de desplaçar fins al pas de vianants que es troba a l'Avinguda de Jaén o al Carrer de Conca. Altrament, els vianants que provenen de la part sud el municipi es troben amb l'altra frontera del municipi que és la via del tren entre el Carrer del Ripollès i el Carrer de Rafel Alberti. No obstant, hi ha un pas habilitat per desplaçar-se cap a l'altra banda però cal destacar que no està protegit amb baranes ni regulat amb un semàfor tenint en compte la freqüència de pas.







*Itineraris d'arribada a peu a l'àmbit 1*



*Pas a nivell de la via del tren. Font: Google Maps*



## Sub-àmbit 2

Les voreres del voltant del sub-àmbit 2 tenen una amplada de més d'1,8 metres, per tant són accessibles. No obstant, es distingeixen alguns trams sense vorera pertanyent a parcel·les que no han estat urbanitzades o a trams pertanyents a la Plaça Verge de Fàtima i la Plaça de la Paz. S'observa generalment que les vies que condueixen cap a la carretera nacional tenen una amplada de més de 3 metres.



Carrer de Montblanc sense voreres al lateral dret. Font: Google Maps

Les gran majoria dels passos de vianants del sub-àmbit 2 no estan rebaixats, canvien en funció de l'àrea que s'analitza, es a dir, els que es situen a la carretera nacional si que són passos rebaixats i amb molt bon estat. Per altra banda, tots els passos que es troben al Carrer de les Illes Canàries, Carrer de Montblanc o Carrer d'Alemanya no són accessibles.



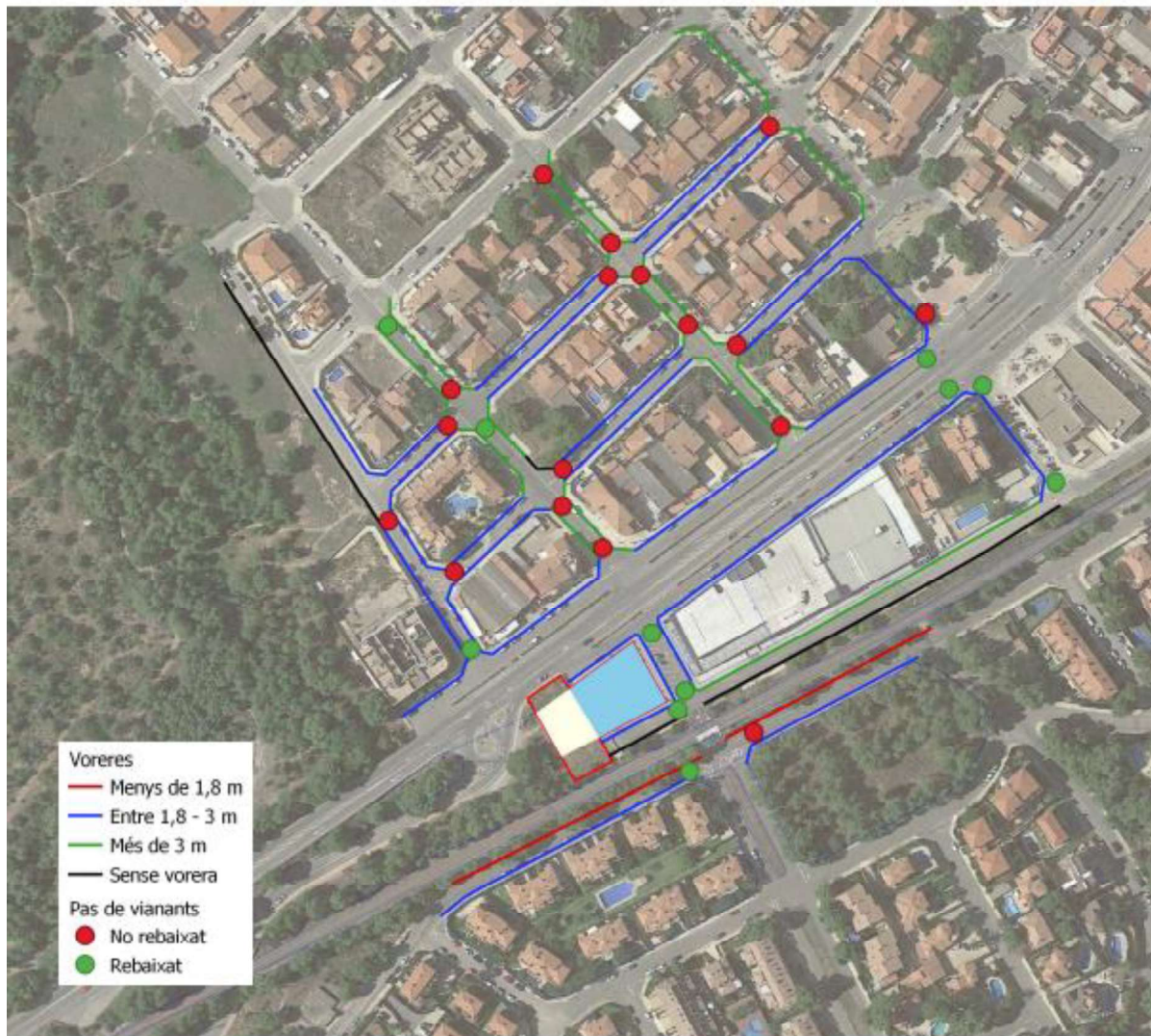
Passos de vianants no rebaixats Carrer d'Alemanya – Carrer Illes Canàries. Font: Google Maps





Passos de vianants no rebaixats a l'Avinguda Californià – Carrer de Montblanc. Font: Google Maps





Tipologies de voreres i passos de vianants sub-àmbit 2

L'itinerari a peu per accedir al sub-àmbit 2 és més accessible ja que al situar-se en un punt més cèntric hi ha més bona connectivitat, sobretot alhora de creuar la carretera nacional. Tot i així, molts dels passos de vianants situats a l'Avinguda California no estan rebaixats i són un obstacle per a les persones amb mobilitat reduïda.





*Itinerari de vianants subàmbit 2*

### 2.1.2.- Mobilitat amb bicicleta i VMP

Actualment, la urbanització de Miami Platja disposa d'infraestructura específica per a la bicicleta i els VMP, concretament es situa un tram de carril bici a la carretera nacional, aquest però no connecta amb el sub-àmbit 1. El recorregut que realitza es troba entre l'Avinguda de Cadis i la Plaça Tarragona. A més a més, l'N-340 s'estructura amb un carril de circulació per sentit i per tant, es fixa una velocitat màxima de 30 km/h permeten l'ús compartit entre els vehicles motoritzats i les bicicletes i VMP per calçada.





Tram carril bici a l'N-340. Font: Google Maps

Altrament, per accedir a ambdós àmbits és possible fer-ho per calçada ja que les vies del voltant s'estructuren amb un carril de circulació per sentit i per tant configuren la zona 30, habilitada també per les bicicletes i els vmp. Cal destacar que en alguns punts de l'N-340 la velocitat màxima permesa es de 20 km/h.

A continuació, es presenten els itineraris ciclables del voltant d'ambdós sub-àmbits. Per accedir al sub-àmbit 1 des del nord del municipi només s'hi pot arribar a partir de la incorporació a la carretera nacional per l'Avinguda de Sevilla. Per la banda sud, la via del tren actua com a element fronterer i obliga als usuaris de bicicleta i vmp a creuar-la pel pas a nivell senyalitzat.

Pel que fa la circulació pels carrers secundaris, on es troba el sub-àmbit 2, la xarxa ciclable s'articula per la mateixa calçada on circulen els cotxes ja que està estructurada amb un sol carril de circulació per sentit.





### *Xarxa Ciclable*

Cal destacar que només s'han establert ancoratges habilitats per les bicicletes a la carretera nacional, concretament al llarg del tram bici (Avinguda de Cadis amb la Plaça de Tarragona). Tanmateix, als carrers del voltant dels àmbits d'estudi no se n'han trobat.









Ancoratges per bicicletes a l'N-340 – Av. Angeles. Font: Google Maps

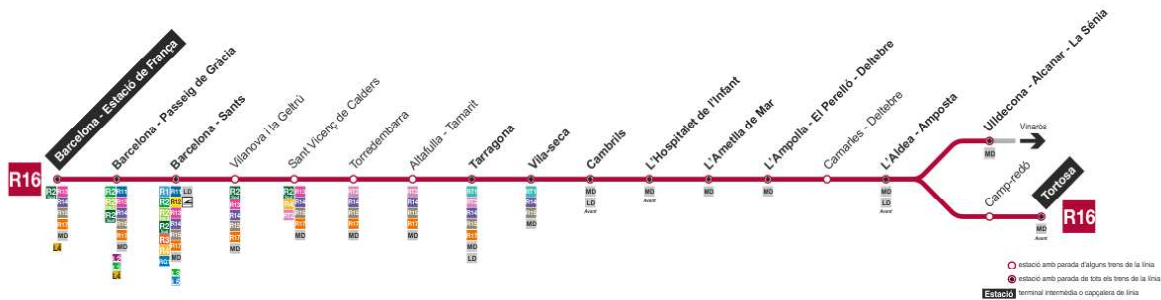


## 2.2. Mobilitat amb transport públic

L'anàlisi de la mobilitat amb transport públic es centra en la línia R16 de Rodalies de Catalunya, que fa parada a L'Hospitalet de l'Infant, i les línies de bus urbà i interurbà que circulen per Miami Platja.

### 2.2.1. Xarxa ferroviària

L'Estació de tren més propera a l'àmbit d'estudi és la de L'Hospitalet de l'Infant, per on hi circula la línia R16 (Barcelona-Estació de França – Tarragona – Tortosa/Ulldecona) de Rodalies de Catalunya.



Línia R16 de Rodalies de Catalunya. Font: TrensCAT

Els horaris són de 7:51h a 22:52h en direcció Ulldecona i de 6:25h a 21:39h en direcció a l'Estació de França, amb un interval de pas d'aproximadament 2 hores.

Algunes de les expedicions arriben fins a València-Estació del Nord, connectant les dues comunitats i les dues capitals de província, passant per Hospitalet de l'Infant (direcció Barcelona a les 20:30 h, i direcció València a les 11:50 h.).

A continuació, es mostra la localització i cobertura de l'Estació de l'Hospitalet de l'Infant:





*Localització i cobertura de l'estació de l'Hospitalet de l'Infant*

L'Estació de tren de L'Hospitalet de l'Infant no cobreix l'àmbit d'estudi. La distància és d'1,7 km i 22 minuts a peu fins al subàmbit 1 i de 2,8 km i 35 minuts a peu fins el subàmbit 2.

### 2.2.2. Bus urbà

Actualment, Mont-roig del Camp compta amb una línia de bus urbà municipal que circula pels nuclis El Casalot, Miami Platja i Mont-roig del Camp. La línia de bus urbà realitza 30 parades d'anada i tornada, amb l'objectiu d'apropar els diferents nuclis de Mont-roig del Camp.

El servei de bus s'ofereix de dilluns a divendres entre les 7:45h i les 16:20h en direcció a El Casalot i de les 7:15h i a les 15:35h en direcció Mont-roig del Camp.

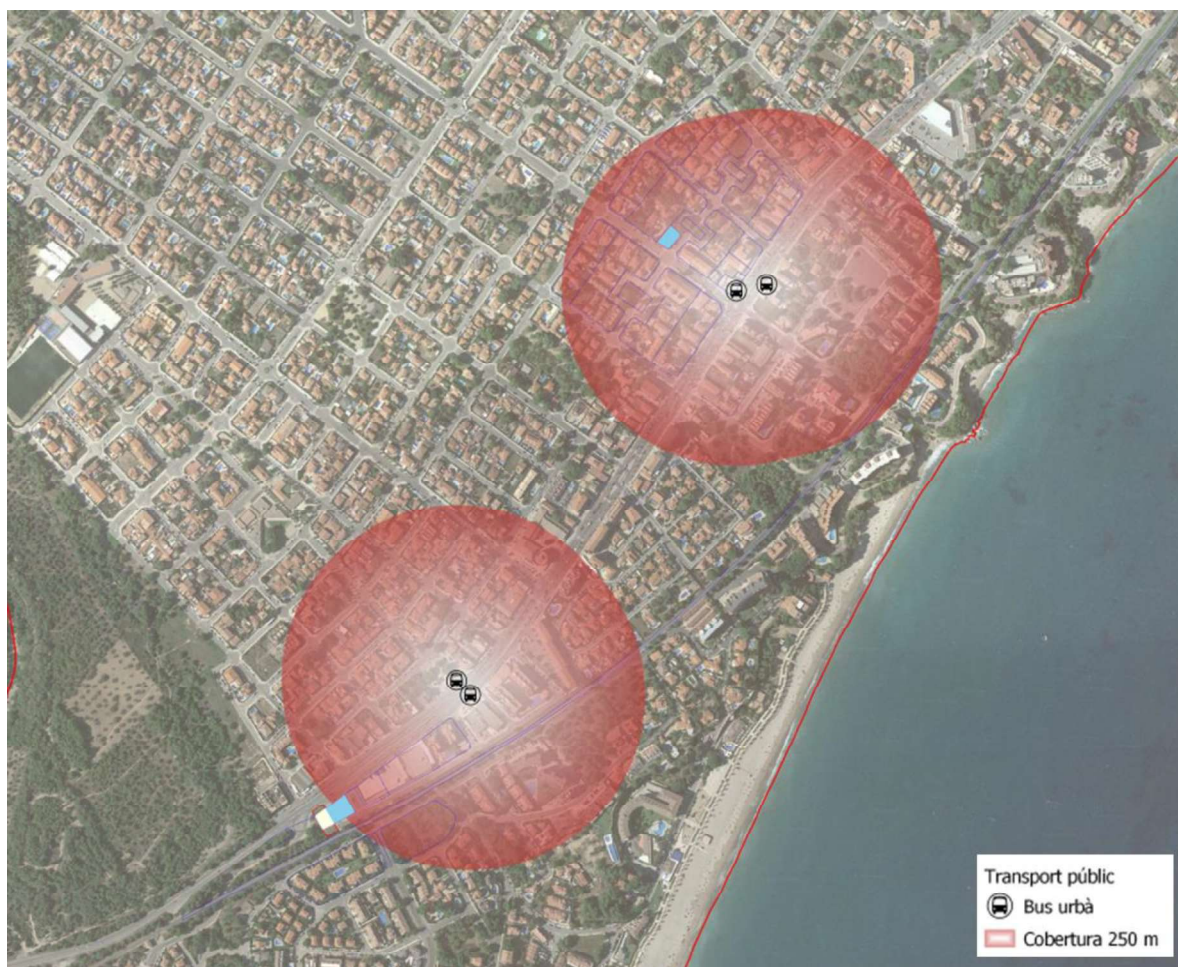
Pel que fa a la infraestructura del transport públic, s'han localitzat 4 parades de bus urbà a les immediacions de l'àmbit d'estudi, amb informació sobre els recorreguts, marquesina i espai per seure.





*Parada de bus urbà de la Plaça Jaén*

A continuació, es mostren les parades de bus urbà de l'entorn de les parcel·les d'estudi i la seva àrea de cobertura, delimitada en 250 metres:



*Localització i àrea de cobertura de les parades de bus urbà*



## 2.2.3. Bus interurbà

Per l'entorn de l'àmbit d'estudi hi circulen 3 línies de bus interurbà.

- **Miami – Cambrils – Reus:**

Aquesta línia de bus interurbà, gestionada per l'empresa Autocars Plana, connecta L'Hospitalet de l'Infant amb Miami Platja, Cambrils i Reus.

A continuació, es mostren els horaris de la línia en dia laborable, dissabtes i diumenges:

L'HOSPITALET	MIAMI	CAMBRILS	REUS	REUS	CAMBRILS	MIAMI	L'HOSPITALET
De dilluns a divendres (feiners) / De lunes a viernes (laborables) / De lundi à vendredi (ouvrables) / From Monday to Friday (working) / Von Montag bis Freitag (werktags)				De dilluns a divendres (feiners) / De lunes a viernes (laborables) / De lundi à vendredi (ouvrables) / From Monday to Friday (working) / Von Montag bis Freitag (werktags)			
7.15	7.20	7.45	8.30	8.35	9.00	9.30	9.45
9.45	9.50	10.15	11.00	9.25	10.05	10.30	10.45
10.45	10.50	11.15	12.00	11.50	12.20	13.00	13.15
13.15	13.20	13.45	14.30	13.15	13.45	14.15	14.20
15.15	15.20	15.45	16.30	15.00	15.35	16.00	16.15
16.15	16.20	16.45	17.30	17.20	18.00	18.30	18.45
18.45	18.50	19.15	20.00	18.45	19.15	19.45	19.50
21.15	21.20	21.45	22.30	19.50	20.30	21.00	21.15

L'HOSPITALET	MIAMI	CAMBRILS	REUS	REUS	CAMBRILS	MIAMI	L'HOSPITALET
Dissabtes (feiners) / Sábados (laborables) / Samedis (ouvrables) / Working Saturdays / Samstag (werktags)				Dissabtes (feiners) / Sábados (laborables) / Samedis (ouvrables) / Working Saturdays / Samstag (werktags)			
7.40	7.45	8.10	8.40	9.15	9.45	10.20	10.30
10.30	10.35	11.00	11.45	13.15	13.45	14.20	14.30
15.15	15.20	15.45	16.30	18.30	19.00	19.25	19.35
21.15	21.20	21.45	22.30	20.00	20.30	21.00	21.15
Diumenges i festius / Domingos y festivos / Dimanches et jours de fête / Sundays and public holidays / Sonntags und Feiertage				Diumenges i festius / Domingos y festivos / Dimanches et jours de fête / Sundays and public holidays / Sonntags und Feiertage			
10.30	10.35	11.00	11.45	9.15	9.45	10.20	10.30
13.15	13.20	13.45	14.30	12.00	12.30	13.00	13.15
18.00	18.05	18.30	19.15	16.45	17.15	17.45	18.00
21.15	21.20	21.45	22.30	20.00	20.30	21.00	21.15

Més informació / Más información / Plus d'information / More information / Mehr Information:  
 Autocars Plana 977 780 909 / 977 354 445 - [www.autocarsplana.com](http://www.autocarsplana.com)

- **Miami Platja – Andorra:**

Aquesta línia interurbana està gestionada per l'empresa Autocars Montmantell i connecta L'Hospitalet de l'Infant amb Miami Platja, Cambrils, Salou, Tarragona, l'Aeroport de Reus i Andorra.

A continuació, s'han adjuntat els horaris de la línia, de dilluns a diumenge:



ANDORRA	AEROPORT REUS	TARRAGONA	SALOU	CAMBRILS	MIAMI	HOSPITALET
8.00	11.00	11.15	11.30	11.45	12.00	12.10
HOSPITALET	MIAMI	CAMBRILS	SALOU	TARRAGONA	AEROPORT REUS	ANDORRA
17.30	17.45	18.00	18.15	18.25	18.40	21.10

De dilluns a diumenge / De lunes a domingo / De lundi à dimanche / From Monday to Sunday / Von Montag bis Sonntag (01/06-08/09). De divendres a dilluns / De viernes a lunes / De vendredi à lundi / From Friday to Monday / Von Freitag bis Montag (09/09-31/05). Excepte el 25/12 i l'01/01 / excepto el 25/12 y el 01/01 / sauf le 25/12 et 01/01 / except 25/12 and 01/01 / ausser 25/12 und 01/01)

Més informació / Más información / Plus d'information / More information / Mehr Information:  
Autocars Montmantell 973 352 379 – [www.andorrabus.com](http://www.andorrabus.com)

- **Miami Platja – Saragossa:**

Aquesta línia de bus interurbà, gestionada per l'empresa Autocars HIFE, connecta les poblacions de Miami Platja, Cambrils, Salou, La Pineda, Tarragona i Saragossa.

A continuació, es mostren els horaris de la línia, de dilluns a diumenges, separats en època d'estiu i època d'hivern:

Hivern / Invierno / Hiver / Winter / Winter

MIAMI	CAMBRILS	SALOU	LA PINEDA	TARRAGONA	SARAGOSSA
16.00	16.25	16.45	16.55	17.05	20.00
SARAGOSSA	TARRAGONA	LA PINEDA	SALOU	CAMBRILS	MIAMI
10.45	13.30	13.35	13.45	14.05	14.25
15.30	18.15	18.25	18.35	19.00	19.20

Diari / Diario / Chaque jour / Everyday / Jeden Tag

Estiu / Verano / Été / Summer / Sommer

MIAMI	CAMBRILS	SALOU	LA PINEDA	TARRAGONA	SARAGOSSA
8.50 (1)	9.10	9.30	9.40	9.50	13.00
16.00 (1)	16.25	16.45	16.55	17.05	20.00
17.35 (1)	18.00	18.30	18.40	18.50	21.45
SARAGOSSA	TARRAGONA	LA PINEDA	SALOU	CAMBRILS	MIAMI
9.15 (1)	12.00	12.10	12.20	12.40	13.00
10.45 (1)	13.30	13.40	13.50	14.15	14.35
17.30 (1)	20.35	20.45	20.50	21.10	21.30
22.00 (2)	00.45	00.55	1.05	1.25	1.45

(1) Diari / Diario / Chaque jour / Everyday / Jeden Tag

(2) Divendres i diumenges feiners i festius / Viernes y domingos laborables y festivos / Vendredis et dimanches ouvrables et jours fériés / Working and public holidays Fridays and Sundays / Freitags und Sonntags werktags und Feiertage

Més informació / Más información / Plus d'information / More information / Mehr Information:  
Autocars HIFE 902 119 814 - [www.hife.es](http://www.hife.es)

Pel que fa a la infraestructura del bus interurbà, l'entorn de l'àmbit d'estudi compta amb 8 parades ubicades al llarg de l'Av. de Barcelona. Les parades estan equipades amb marquesina i espai per seure, però no amb encaminaments per a persones amb visibilitat reduïda.





Parada de bus urbà de l'Av. de Barcelona

Seguidament, es mostra la localització i la cobertura de les parades de bus interurbà de l'entorn de les parcel·les d'estudi:



Localització i cobertura de les parades de bus interurbà

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: https://mont-roig.eadministracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 31 de 93



## 2.3. Mobilitat amb vehicle privat

En el present apartat es descriu la mobilitat amb vehicle privat al municipi i als dos sub-àmbits d'estudi. L'anàlisi s'ha dut a terme a partir dels sentits de circulació, la intensitat mitjana diària, la capacitat viària i l'aparcament dels carrers.

La via estructurant de la mobilitat en vehicle privat a Miami Platja és l'N-340, que rep la denominació d'Av. de Barcelona al seu pas per la localitat de Mont-roig del Camp. La carretera esmentada travessa el nucli urbà de sud a nord i el connecta amb altres municipis propers com Cambrils, Salou, Tarragona o l'Hospitalet de l'Infant. Així mateix, l'N-340 enllaça amb la C-44 al terme municipal de l'Hospitalet de l'Infant, des d'on es pot accedir tant a l'A-7 com a l'AP-7, les dues vies de gran capacitat més properes a l'àmbit d'estudi. De la mateixa manera, l'accessibilitat a l'A-7 des de Miami Platja també queda garantida a través de les avingudes de Dr. Gil Vernet i Casalot.

En termes generals, Miami Platja disposa d'una extensa xarxa viària que permet els desplaçaments amb vehicle privat fins a pràcticament qualsevol punt del nucli urbà, el que condiciona el repartiment modal en favor del cotxe. No obstant això, durant els darrers anys s'han portat a terme mesures per optimitzar la xarxa viària i racionalitzar l'espai públic dedicat al vehicle privat, com la pacificació de l'N-340 o la reordenació de sentits de circulació a diverses vies urbanes. A més, d'acord amb el Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació i el Reglament General de Vehicles, la major part de la xarxa viària de Miami Platja té la velocitat limitada a 30 km/h, ja que són vies urbanes amb un únic carril per sentit de circulació.

### 2.3.1.- Sentits de circulació

En el present apartat es descriu la mobilitat amb vehicle privat al municipi i als dos sub-àmbits d'estudi. L'anàlisi s'ha dut a terme a partir dels sentits de circulació, la intensitat mitjana diària, la capacitat viària i l'aparcament dels carrers.

La via estructurant de la mobilitat en vehicle privat a Miami Platja és l'N-340, que rep la denominació d'Av. de Barcelona al seu pas per la localitat de Mont-roig del Camp. La carretera esmentada travessa el nucli urbà de sud a nord i el connecta amb altres municipis propers com Cambrils, Salou, Tarragona o l'Hospitalet de l'Infant. Així mateix, l'N-340 enllaça amb la C-44 al terme municipal de l'Hospitalet de l'Infant, des d'on es pot accedir tant a l'A-7 com a l'AP-7, les dues vies de gran capacitat més properes a l'àmbit d'estudi. De la mateixa manera, l'accessibilitat a l'A-7 des de Miami Platja també queda garantida a través de les avingudes de Dr. Gil Vernet i Casalot.

En termes generals, Miami Platja disposa d'una extensa xarxa viària que permet els desplaçaments amb vehicle privat fins a pràcticament qualsevol punt del nucli urbà, el que condiciona el repartiment modal en favor del cotxe. No obstant això, durant els darrers





anys s'han portat a terme mesures per optimitzar la xarxa viària i racionalitzar l'espai públic dedicat al vehicle privat, com la pacificació de l'N-340 o la reordenació de sentits de circulació a diverses vies urbanes. A més, d'acord amb el Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació i el Reglament General de Vehicles, la major part de la xarxa viària de Miami Platja té la velocitat limitada a 30 km/h, ja que són vies urbanes amb un únic carril per sentit de circulació.

## **Sub-àmbit 1 (Av. de Barcelona, 197)**

El sub-àmbit 1 es troba localitzat entre el C. de Rafael Alberti, el C. d'Oleastrum i l'N-340 (Av. de Barcelona). Són 3 vies de doble sentit amb 1 carril en cada direcció. Tot i així, des del C. de Rafael Alberti no es pot accedir directament al tronc central de l'N-340, sinó que el trànsit es desvia al lateral de la carretera, el qual és de sentit únic (direcció nord).

Darrerament, arrel del desmantellament de la línia ferroviària pel litoral, s'ha obert un nou vial entre el C. de Rafael Alberti i el C. de Segarra (doble sentit de circulació i 1 carril en cada direcció), facilitant els desplaçaments en vehicle privat cap al sud.

A l'altra banda de l'N-340, es combinen carrers de sentit únic (Almería, Cuenca o Córdoba) amb vies de doble sentit (avingudes de Sevilla i Màlaga). De la mateixa manera, a l'est del sub-àmbit (carrers de García Lorca, Miguel Hernández i Antonio Machado) predominen les vies de sentit únic.

A continuació, es mostra el plànol dels sentits de circulació de les vies més properes al sub-àmbit 1:





*Sentits de circulació de les vies més properes al sub-àmbit 1*

### **Sub-àmbit 2 (Av. de Califòrnia, 20)**

El sub-àmbit 2 es situa a la cruïlla entre l'Av. de Califòrnia i el C. de Montblanc. La primera és una via de doble sentit amb 1 carril en cada direcció, mentre que el C. de Montblanc és de sentit únic (flux nord-oest – sud-oest) i compta també amb 1 carril de circulació.

Cal destacar que l'Av. de Califòrnia travessa el nucli urbà des de la franja costanera fins a l'interior, a tocar de la nova línia ferroviària i l'A-7, tot i que no disposa d'accés directe a l'autovia. A més, connecta amb l'N-340 a escassos 150 metres del sub-àmbit 2.

Al marge de l'Av. de Califòrnia, a l'entorn del sub-àmbit 2 predominen les vies de sentit únic (carrers de Montblanc, d'Alemania, de les Illes Canàries, Av. d'Angeles, etc.). De fet, vies que anteriorment eren de doble sentit, com l'Av. d'Angeles, han estat reconvertides en carrers de sentit únic.





*Sentits de circulació de les vies més properes al sub-àmbit 2*

### 2.3.2.- Aparcament

#### Sub-àmbit 1 (Av. de Barcelona, 197)

La major part de les vies properes al sub-àmbit 1 disposen d'oferta d'estacionament no regulat en calçada, és a dir, d'aparcament gratuït. L'Av. de Barcelona compta amb espai d'estacionament en paral·lel a la banda mar, mentre que a l'Av. de Rafael Alberti hi ha 8 places en bateria invertida a tocar del sector a desenvolupar.

Per la seva banda, el C. de García Lorca compta amb 14 places en bateria, 1 d'elles per a PMR, mentre que el C. del Ripollès disposa d'aparcament no regulat en paral·lel a la banda mar.

No s'ha identificat cap solar de grans dimensions dedicat a l'estacionament a l'entorn del sub-àmbit 1. L'espai més destacable és precisament la parcel·la objecte del present estudi, on actualment hi ha un aparcament amb capacitat per a 56 turismes.

En darrer lloc, destacar que a les vies de sentit únic situades a l'altra banda de l'N-340 (carrers d'Almeria, Córdoba, Cuenca, Ciudad Real, etc.) es permet l'estacionament en



paral·lel a ambdues bandes del carrer. En canvi, a les vies de doble sentit, com l'Av. de Sevilla, l'espai per aparcar es limita a una única banda.



### Sub-àmbit 2 (Av. de Califòrnia, 20)

L'entorn del sub-àmbit 2 també disposa d'una abundant oferta d'estacionament no regulat en calçada. A la pròpia Av. de Califòrnia es permet l'aparcament en paral·lel a ambdues bandes de la via, tot i ser de doble sentit. La mateixa situació es produeix als carrers de sentit únic (Montblanc, Illes Canàries, Amposta, Alemanya o Av. d'Angeles), els quals disposen d'un espai delimitat per a l'estacionament en paral·lel.

No s'ha identificat cap solar de grans dimensions dedicat a l'estacionament a l'entorn del sub-àmbit 2.

Per últim, s'han identificat places per a la càrrega i descàrrega tant a l'N-340 com al C. d'Alemanya i les avingudes de Viena i d'Angeles.



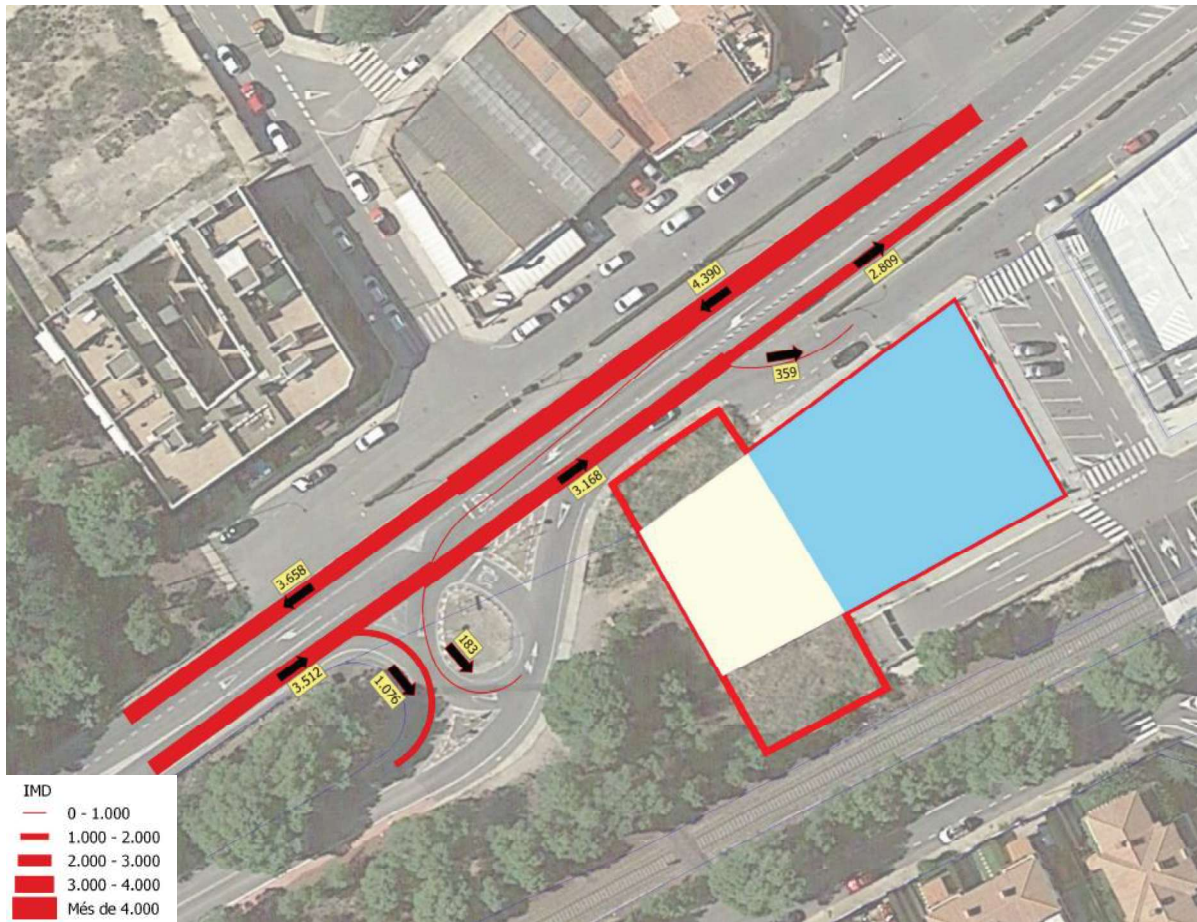


- Aparcament
- No regulat
  - PMR
  - C/D



2.3.3.- Intensitats de trànsit actuals

El resultat de les Intensitats actuals es mostren en els següents plànols:





**Sub-àmbit 1 (Av. de Barcelona, 197)**

A continuació és detalla la intensitat de trànsit registrada a les vies de l'entorn del sub-àmbit 1. Destaca en particular l'N-340 en ambdues direccions, amb valors que oscil·len entre 3.500 i 4.500 vehicles, en funció del tram. D'altra banda, hi ha 183 vehicles diaris que realitzen el canvi de sentit a la cruïlla amb Oleastrum per dirigir-se al lateral de l'Av. de Barcelona, on actualment hi ha l'accés a l'aparcament.

Tram	IMD laborable
N-340 entre C-44 i Oleastrum (sentit nord)	3.512
N-340 entre Oleastrum i accés lateral (sentit nord)	3.168
N-340 entre Av. Sevilla i Oleastrum (sentit sud)	4.390
Canvi de sentit N-340 (cruïlla amb Oleastrum)	183

*Intensitat de trànsit actual (sub-àmbit 1)*





### Sub-àmbit 2 (Av. de Califòrnia, 20)

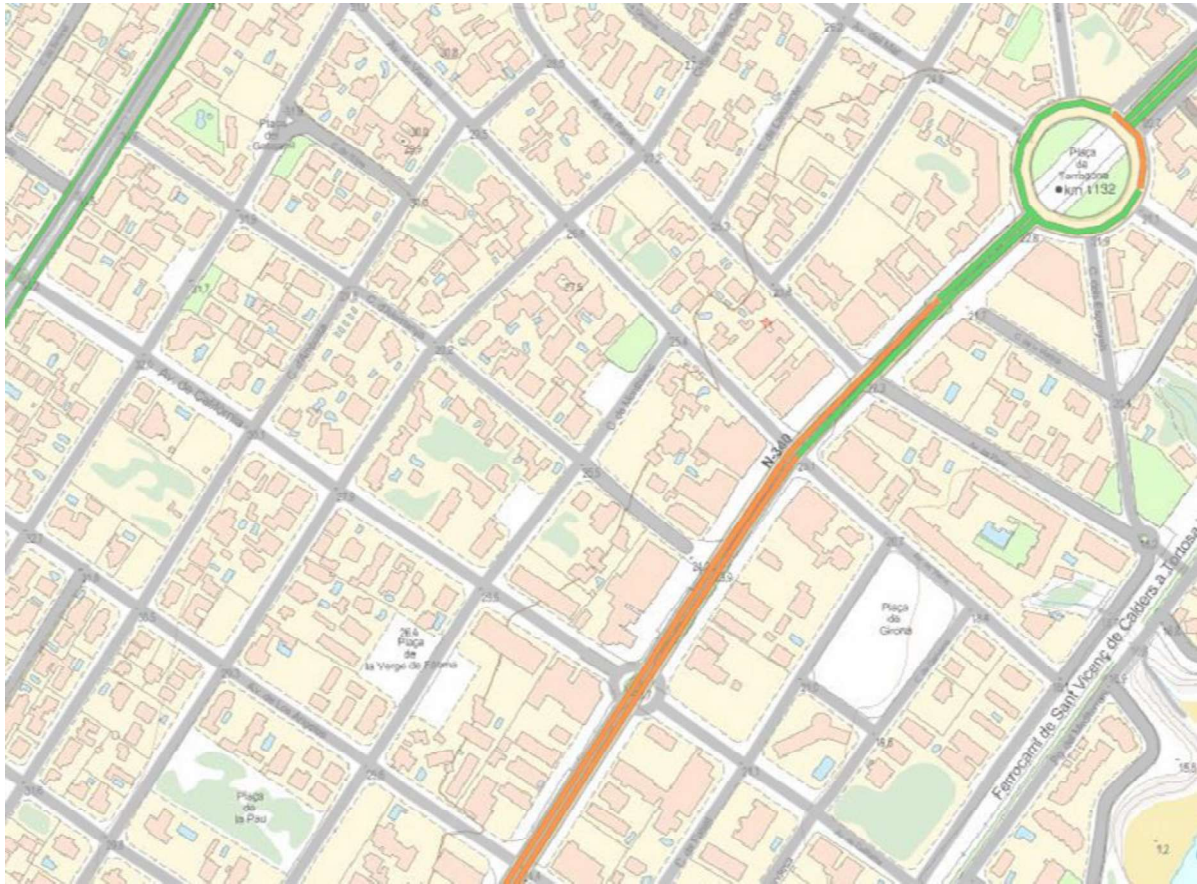
Al sub-àmbit 2 novament destaquen les intensitats de trànsit registrades a l'N-340, amb valors que oscil·len entre els 3.288 i els 3.511 vehicles, en funció del tram. Per la seva banda, l'Av. de Califòrnia registra un major volum de trànsit en el tram comprès entre l'N-340 i l'Av. del Príncep d'Espanya en comparació amb el tram situat entre l'N-340 i el Pg. del Mediterrani.

Tram	IMD
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit nord)	3.204
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit sud)	3.485
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit nord)	3.188
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit sud)	3.511
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció A-7)	1.002
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció mar)	976

*Intensitat de trànsit actual (sub-àmbit 2)*







2.3.5.- Capacitat viària

A partir de la IMD de trànsit i la capacitat total de les vies s’ha realitzat el càlcul de l’Índex de Saturació (IS) en hora punta d’un cap de setmana tipus.

Sub-àmbit 1 (Av. de Barcelona, 197)

A la taula que es presenta a continuació s’observa com actualment **no hi ha problemes de saturació** a les vies properes al sub-àmbit 1. L’Í.S més elevat es dona a l’N-340 en sentit sud, abans de la cruïlla amb Oleastrum, amb un 23%.

Tram	IMD Actual	IHP	IS
N-340 entre C-44 i Oleastrum (sentit nord)	3.512	235	18,4%
N-340 entre Oleastrum i accés lateral (sentit nord)	3.168	212	16,6%
N-340 entre Av. Sevilla i Oleastrum (sentit sud)	4.390	294	23,0%
Canvi de sentit N-340 (cruïlla amb Oleastrum)	183	12	1,9%

Índex de Saturació (IS) de les vies properes al sub-àmbit 1

Sub-àmbit 2 (Av. de Califòrnia, 20)

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHHR99  
Verificació: https://mont-roig.eadministracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 41 de 93



En relació amb el sub-àmbit 2, tampoc s'identifiquen problemes de saturació viària. L'I.S més elevat es dona a l'N-340 en sentit sud, amb un 18,4%. En canvi, a la mateixa via però en direcció nord l'índex es manté per sota del 17%.

Tram	IMD Actual	IHP	IS
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit nord)	3.204	215	16,8%
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit sud)	3.485	233	18,2%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit nord)	3.188	214	16,7%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit sud)	3.511	235	18,4%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció A-7)	1.002	67	7,0%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció mar)	976	65	6,8%

*Índex de Saturació (IS) de les vies properes al sub-àmbit 2*



### 3. SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

#### Mobilitat a peu

- Les característiques de la infraestructura per a vianants canvien en funció de la carretera nacional als carrers secundaris que s'analitza.
- En termes generals, es tracta d'una xarxa de carrers accessibles que permet una mobilitat a peu segura i confortable.
- La majoria de vies compten, amb voreres accessibles segons l'Ordre TMA/851/2021, de més d'1,8 metres d'amplada útil, amb algunes excepcions, com per exemple el Carrer Oleastrum o el Carrer de Montblanc sense vorera i el Carrer Ripollès amb una amplada inferior l'1,8 metres.
- Destaca la falta de passos rebaixats al voltant dels àmbits d'estudi.
- Els accessos al sub-àmbit 1 des de la banda nord del municipi es veu condicionada per la manca de passos de vianants que creuin la carretera nacional. Altrament, els accessos pel sud del municipi no presenten una seguretat alhora de creuar el pas a nivell de la via del tren.

#### Mobilitat en bicicleta i VMP

- Hi ha infraestructura específica de carril bici per a l'ús de la bicicleta i els VMP entre l'Avinguda de Cadis i la Plaça Tarragona.
- Tots els carrers pròxims a l'àmbit d'estudi presenten un carril amb un sol sentit de circulació i una velocitat màxima de 30 km/h o 20 km/h permeten l'ús compartit entre els ciclistes i els vehicles motoritzats.
- Manca d'ancoratges als carrers de la urbanització Miami Platja, amb excepció del tram bici.

#### Mobilitat en transport públic

- L'estació de tren més propera al nucli de Miami Platja és la de l'Hospitalet de l'Infant, per on hi circula la línia R16 de Rodalies de Catalunya.
- A l'entorn de l'àmbit d'estudi hi ha 4 parades de bus urbà, per on hi circula la línia de bus urbà municipal de Mont-roig del Camp.
- A les immediacions de les parcel·les d'estudi s'hi troben 8 parades de bus interurbà, per on hi circulen 3 línies: Miami – Cambrils – Reus, Miami – Andorra, Miami – Saragossa.
- Les parades de bus compten amb marquesines i espai per seure, però no amb encaminaments per a persones amb visibilitat reduïda.

#### Mobilitat en vehicle privat i aparcament



- L'N-340 és la via estructurant de la mobilitat amb vehicle privat al nucli urbà de Miami Platja. Connecta amb municipis propers com Cambrils, Salou, Tarragona o l'Hospitalet de l'Infant i enllaça amb la C-44, des d'on es pot accedir a l'AP-7 i l'A-7.
- Des de Miami Platja, l'accessibilitat a l'A-7 també queda garantida a través de les avingudes de Dr. Gil i Vernet i Casalot.
- Darrerament s'han portat a terme actuacions d'optimització de la xarxa viària, com la reordenació dels sentits de circulació o la pacificació de l'N-340.
- El desmantellament de la línia ferroviària pel litoral ha permès la creació d'un nou itinerari per a vehicles entre el C. de Rafael Alberti i el C. de la Segarra.
- La major part de la xarxa viària de Miami Platja està formada per vies amb un únic carril per sentit de circulació on la velocitat es troba limitada a 30 km/h.
- Pel que fa a la capacitat viària, s'ha comprovat que no hi ha problemes de saturació a les vies del municipi amb un volum de trànsit més elevat.
- La via amb un major volum de trànsit és l'N-340. En aquesta carretera l'IS oscil·la entre el 16 i el 23%.
- L'estacionament a Miami Platja es basa majoritàriament en oferta no regulada a la calçada. A nombrosos carrers de l'entorn dels dos sub-àmbits es permet l'estacionament en paral·lel a ambdues bandes de la via.



#### 4. CÀLCUL DE LA DEMANDA GENERADA PER LES ACTIVITATS PREVISTES

En aquest apartat es calcula la demanda generada de viatges per a cada un dels sectors i el repartiment modal de cada un dels transports, obtenint els desplaçaments per mode en cada una de les activitats previstes.

##### 4.1. Descripció de les activitats proposades

La realització de la prognosi de demanda d'afluència i d'impacte sobre el trànsit de la zona d'estudi s'ha basat en l'aplicació dels índex d'atractivitat que relacionen les superfícies de l'activitat principal amb el nombre de residents, clients, visitants o treballadors associats a les diferents activitats de la modificació puntual del POUM.

Activitat	Superfície (m2st. Màxim)
Equipament (restaurant-comerç)	500,00
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>500,00</b>
Equipament (Centre Cívic)	557,10
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>557,10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.057,10</b>

\* La mobilitat relacionada amb l'equipament del subàmbit 1 s'ha calculat a partir de dades de l'aforament màxim (m<sup>2</sup> - 2 persones). 250 persones en un mateix moment i s'han pres els ràtic de Centre Comercial del document Indicadors de Mobilitat als grans equipaments comercials, com a referència.

Per calcular la mobilitat generada per les noves activitats es relaciona la superfície de sostre dedicada amb les ràtios de mobilitat generada de l'annex nº1 del **Decret de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada**.

##### ANNEX 1

###### Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

###### Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Ratis de la mobilitat generada. Font: Decret Mobilitat 344/2006



En aquest cas, el rati emprat és el d'equipaments en el cas del subàmbit 2, on es té previst una activitat social i recreativa pel municipi i en el cas del subàmbit 1 s'ha pres com a referència l'aforament màxim de l'activitat, tenint en compte que serà un equipament comercial i de restauració (500m<sup>2</sup> de sostre/2ps per m<sup>2</sup>). Els ratis finals utilitzats són els que determina el document de la Generalitat sobre els Indicadors de Mobilitat als Grans Equipaments Comercials (encara que el que ocupa en aquest EAMG no tingui les característiques per entrar dins d'aquestes definicions, s'ha cregut convenient per anar a màxims ja que l'aforament total i els ratis de centre comercial eren molt semblants).

**Taula 1: Recomanació de Ràtios mínimes de generació de viatges per dia**

TIPOLOGIA ACTIVITAT COMERCIAL	DIVENDRES		DISSABTE	
	Viatges / 100 m <sup>2</sup>		Viatges / 100 m <sup>2</sup>	
	Visitants	Treballadors	Visitants	Treballadors
Hipermercats	87	5	131	7
Centre comercial / Grans Magatzems	71	7	106	10
Superfícies especialitzades	92	4	138	5

Font: Estudi Impacte de la mobilitat als equipaments comercials (DGC)

**TAULA 2**

**RATIOS D'ATracció (PER 100 m<sup>2</sup> ÚTILS)**

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	71,0	7,0	106,0	10,0
<b>SUBÀMBIT 1</b>				
<b>Equipament (Centre Cívic)</b>	15,0	5,0	17,0	3,0
<b>SUBÀMBIT 2</b>				

*Ratis aplicats a cada activitat*

#### 4.4. Càlcul de generació de viatges per activitats

A continuació, es mostren els càlculs del nou increment de la mobilitat generada per a cada activitat i grup de sectors:



TAULA 3

ATRACCIÓ (viatges persones/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	355	35	530	50
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>355</b>	<b>35</b>	<b>530</b>	<b>50</b>
<b>Equipament (Centre Cívica)</b>	84	28	95	17
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>84</b>	<b>28</b>	<b>95</b>	<b>17</b>
<b>TOTAL</b>	<b>439</b>	<b>63</b>	<b>625</b>	<b>67</b>
		<b>LABORABLE</b>		<b>DISSABTE</b>
<b>total desplaçaments</b>		<b>501</b>		<b>691</b>
<b>total per sentit</b>		<b>251</b>		<b>346</b>

*Viatges per persona generats futurs en dia laborable i dissabte*

Tal i com es pot extreure de les dades de sostre de cada activitat i la relació amb els ratis aplicats, es generaran 501 nous viatges-persona/dia en un dia laborable i 691 en dissabte en els dos sentits.

#### 4.5. Distribució modal dels desplaçaments

Un cop calculats els desplaçaments totals generats per les noves actuacions, tant en dia laborable com en dissabte, s'ha repartit els viatges segons modes de transport, tenint en compte l'activitat de cada una.

##### 4.5.1. Càlcul de la nova demanda en vehicle privat

Aplicant el repartiment modal s'han calculat el nombre de desplaçaments en vehicle privat que es produiran als àmbits:

REPARTIMENT MODAL (% de viatges en vehicle privat)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	53%	25%	60%	30%
<b>SUBÀMBIT 1</b>				
<b>Equipament (Centre Cívica)</b>	15%	25%	20%	30%
<b>SUBÀMBIT 2</b>				

*Repartiment modal en vehicle privat*

S'ha estimat que l'ocupació dels vehicles és de 1,2 persones. Amb les dades de repartiment modal i l'ocupació, es calculen les atraccions de les activitats per vehicle privat:



## ATRACCIÓ (vehicles/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament (restaurant-comerç)*	155	7	263	12
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>155</b>	<b>7</b>	<b>263</b>	<b>12</b>
Equipament (Centre Cívic)	10	6	16	4
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>165</b>	<b>13</b>	<b>279</b>	<b>16</b>

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	178	295
total per sentit	89	148
motos/sentit	5	9

## Atracció vehicles al dia

El total de vehicles que arriben en un dia laborable és de l'entorn de 718 vehicles en els dos sentits en laborable. En dissabte incrementen a 295 vehicles per sentit.

Per l'atracció de motos s'ha estimat un 6% dels vehicles totals per aquest mode de transport. S'estimen que arribaran a l'àmbit 5 motos en laborable per a cada sentit i 9 en dissabte/sentit.

## 4.5.2. Càlcul de la nova demanda en transport públic

El percentatge de nous desplaçaments que es realitzaran pel planejament és la següent:

## REPARTIMENT MODAL (% viatges transport públic)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament (restaurant-comerç)*	10%	25%	10%	25%
<b>SUBÀMBIT 1</b>				
Equipament (Centre Cívic)	15%	25%	15%	25%
<b>SUBÀMBIT 2</b>				

## Repartiment de viatges en transport públic

Aplicant el repartiment modal s'estima que el nombre de desplaçaments en transport públic serà el següent:





## ATRACCIÓ (viatges en transport públic/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	36	9	53	13
<b>SUBAMBIT 1</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>53</b>	<b>13</b>
<b>Equipament (Centre Cívic)</b>	13	7	14	4
<b>SUBAMBIT 2</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>67</b>	<b>17</b>

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	64	84
total per sentit	32	42

## Viatges en transport públic

S'estima que es produiran **32** desplaçaments en transport públic o col·lectiu en dia laborable (per sentit). En dissabte s'estimen en **42** desplaçaments en transport públic per sentit. Les hores puntes de funcionament, seran diferents a les hores d'arribada a les activitats, donat que seran equipaments de restauració i comerç (sub.1) i de centre cívic en el subàmbit 2, per tant, les hores d'arribada i sortida seran diferents i complementàries a les hores punta de la ciutat.

## 4.5.3. Càlcul de la nova demanda a peu i bicicleta/VMP

Per calcular els desplaçaments a peu i bicicleta/VMP que es produiran a l'entorn del planejament s'aplicarà el següent repartiment modal.

Les dues activitats dels dos subàmbits tenen un caràcter d'unió en el sentit que es volen desenvolupar espais i activitats que siguin accessibles des de diferents parts del municipi i la urbanització. En el cas del subàmbit 1 es vol donar continuïtat entre la N-340 part nord i la part sud, amb aquest nou eix comercial i restauració. En subàmbit 2, el cas del Centre Cívic, es vol donar un nou espai pels residents i visitants, per ser el referent en aquests tipus d'espai.

Els dos àmbits es consideren activitats destinades a un públic resident i visitant de Miami Platja, amb el que seran desplaçaments de curta distància, afavorint els modes de transport sostenibles com anar a peu i en bicicleta.

Repartiment modal a peu:



## REPARTIMENT MODAL (% viatges a peu)

ACTIVITATS	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	35%	45%	28%	40%
<b>SUBÀMBIT 1</b>				
<b>Equipament (Centre Cívica)</b>	68%	45%	63%	40%
<b>SUBÀMBIT 2</b>				

Aplicant l'anterior repartiment modal dona com a resultat que els desplaçaments a peu són els següents:

## ATRACCIÓ (vianants /dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	124	16	148	20
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>124</b>	<b>16</b>	<b>148</b>	<b>20</b>
<b>Equipament (Centre Cívica)</b>	57	13	60	7
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>57</b>	<b>13</b>	<b>60</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>181</b>	<b>28</b>	<b>208</b>	<b>27</b>

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	209	235
total per sentit	105	117

## Desplaçaments futurs a peu

S'estima que en dia de tipus es produiran **105** desplaçaments a peu en dia laborable per cada sentit i 117 en dissabte per sentit.

Percentatge de desplaçaments en bicicleta:

## REPARTIMENT MODAL (% viatges en bicicleta)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	2%	5%	2%	5%
<b>SUBÀMBIT 1</b>				
<b>Equipament (Centre Cívica)</b>	2%	5%	2%	5%
<b>SUBÀMBIT 2</b>	2%	5%	2%	5%

Aplicant l'anterior repartiment modal dona com a resultat que els desplaçaments en bicicleta són els següents:

Desplaçaments en bicicleta futurs



## ATRACCIÓ (bicicletes/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament (restaurant-comerç)*	7	2	11	3
<b>SUBAMBIT 1</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>3</b>
Equipament (Centre Cívic)	2	1	2	1
<b>SUBAMBIT 2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>3</b>

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	12	16
total per sentit	6	8

Pel que fa als desplaçaments en bicicleta, s'estima uns **6 desplaçaments en dia laborable i 8 dissabte, per cada sentit del desplaçament.**

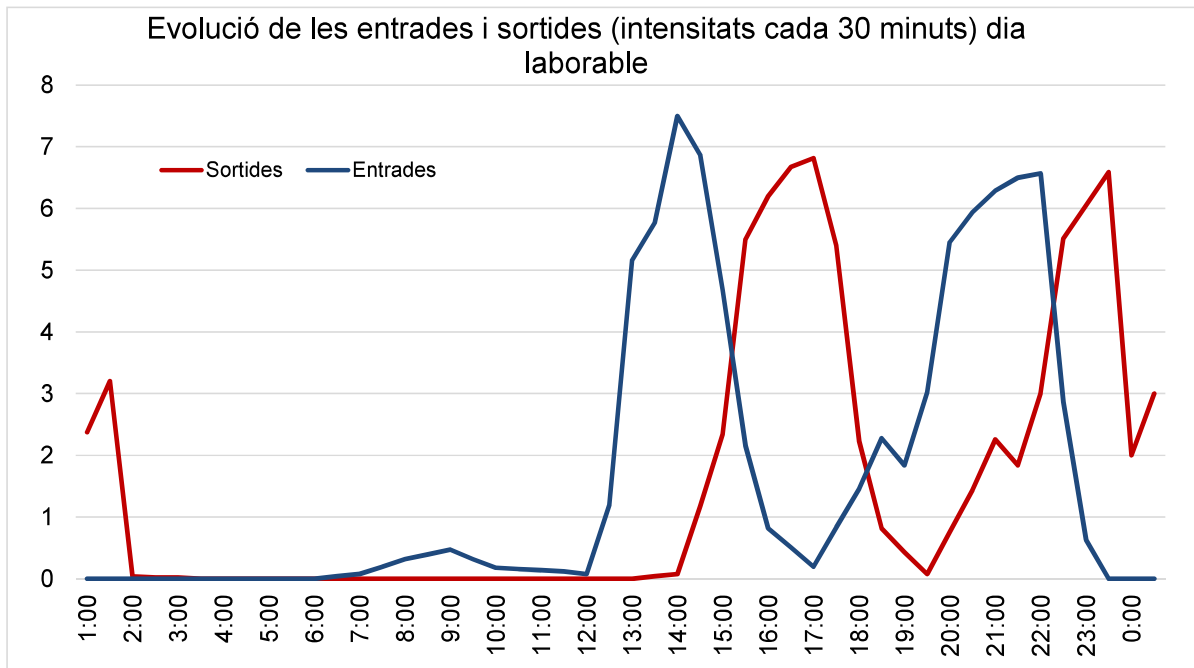
S'espera que a mesura que les infraestructures per anar en bicicleta i a peu, la demanda també ho faci.

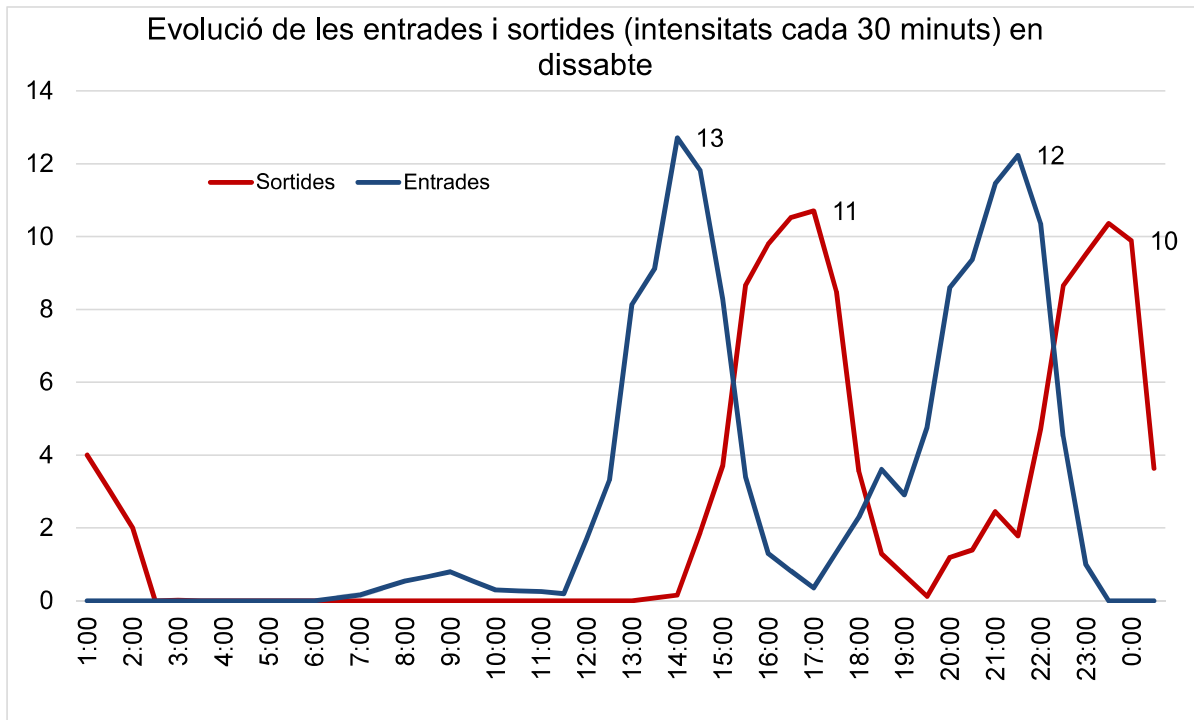
### 4.6. Distribució horària de les arribades si sortides dels vehicles

Seguidament, es mostra un esquema de les arribades i les sortides de l'àrea d'estudi que es produeixen en vehicle privat en dia laborable i en dissabte per cada un dels dos àmbits:

#### Subàmbit 1

- Entrades i sortides:





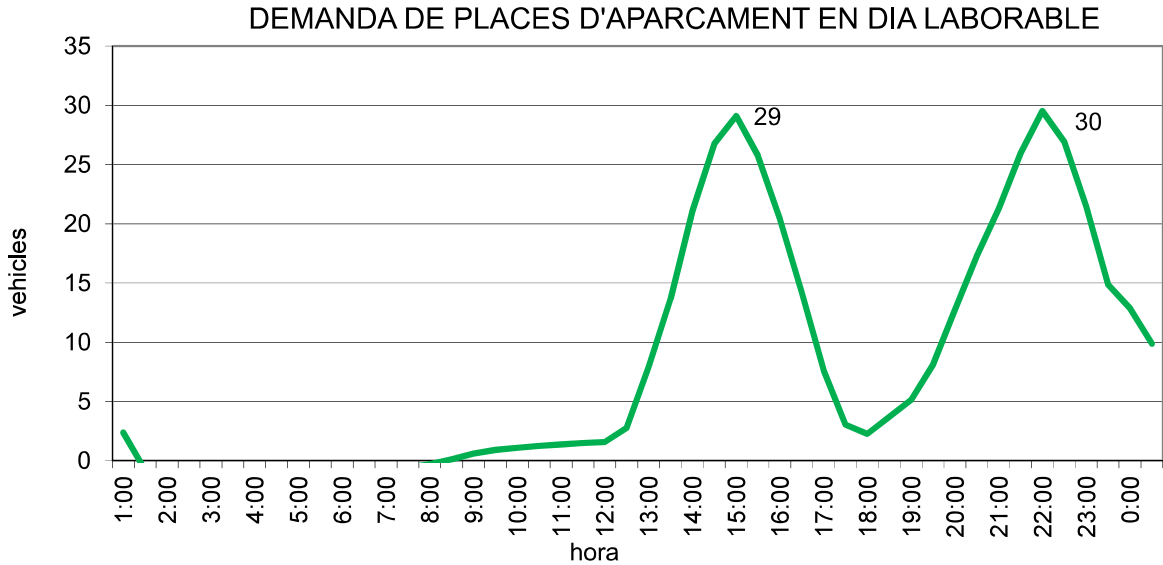
En un dia feiner *tipus*, la punta de sortides del planejament es produeixen durant el mig dia, amb, a les 13h, amb una entrada de 7 vehicles cada 30 minuts. les sortides es localitzen principalment entre les 16h i entre les 23:30h de la nit.

En dissabte, incrementa el nombre de vehicles d'entrada i sortida cada 30 min, amb un màxim de 13 vehicles d'entrada a les 13:00h i d'11 vehicles de sortida a les 16:00h.

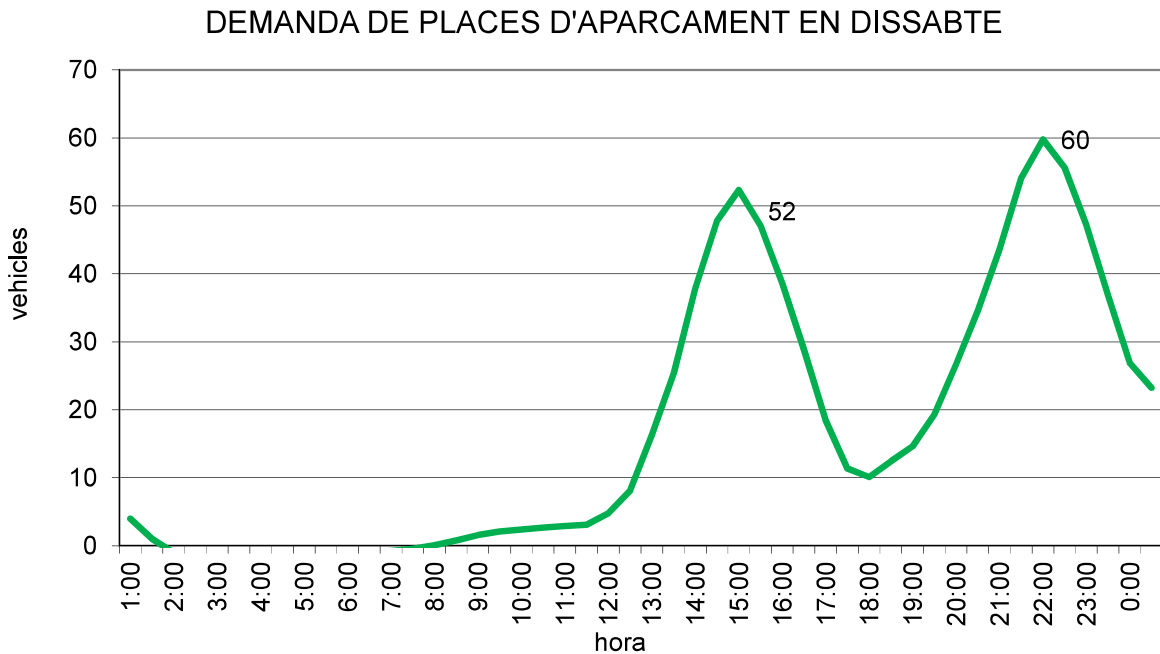
- **Càlcul segons demanda:**

Pel càlcul de places d'aparcament necessàries per l'activitat prevista s'han considerat les corbes d'ocupació obtingudes per explotació de les entrades i sortides de vehicles de les diferents activitats.





La punta de demanda de places d'aparcament en dia laborable es situa principalment entre les 13:00 i les 16:00 h amb la necessitat de cobrir 29 places d'estacionament, la majoria d'aquest pertanyen i a la tarda són necessàries 30 places a l'hora punta (entre les 21:00 i les 22:00).



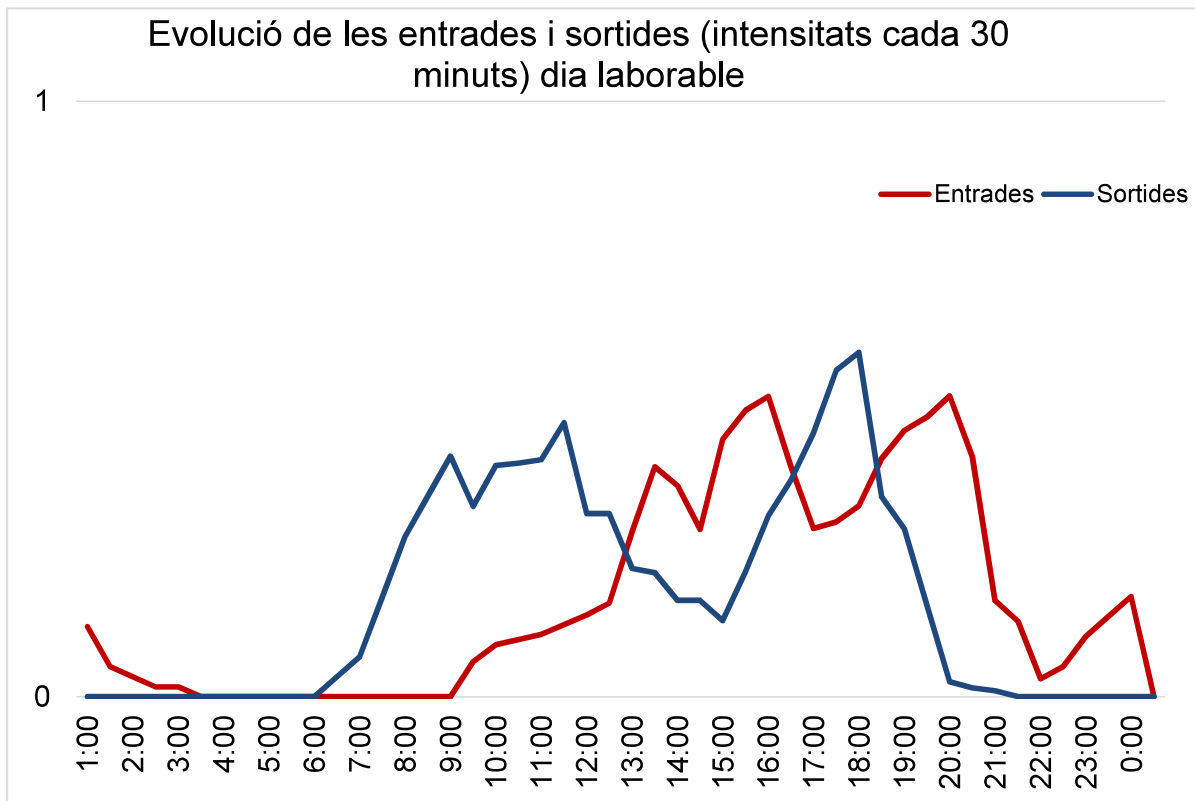
La punta de demanda de places d'aparcament en dissabte es situa principalment a les 14:00 h amb la necessitat de cobrir 52 places d'estacionament principalment per qüestions de restauració. La màxima demanda es troba a la punta de la tarda amb 60 places d'estacionaments a cobrir a les 22h.



## Subàmbit 2:

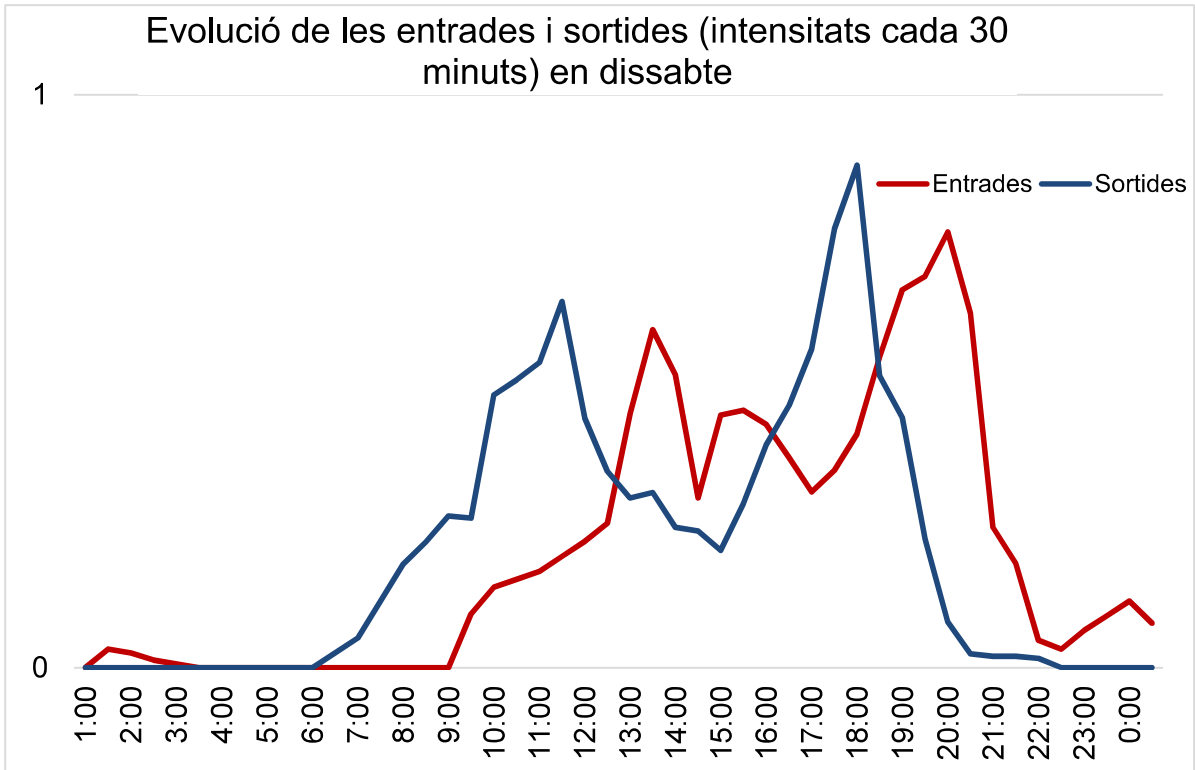
El subàmbit 2 presenta una mobilitat en vehicle privat menor, donada l'activitat de caràcter social i centre cívic, associada a una mobilitat més a peu i de curta distància.

En aquest sentit, les entrades i sortides en vehicle privat que arribin en dia laborable i en dissabte és d'1 vehicle màxim cada 30 min durant el període de 17h a 18h.

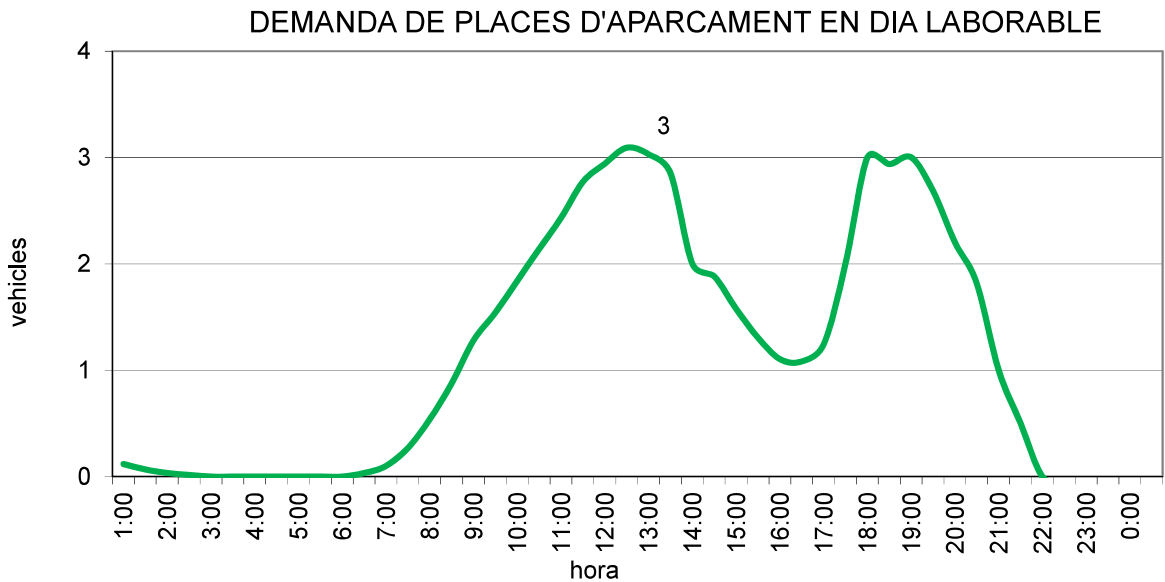


Codi Validació: 3EC9TC9XG3CTHT6SKMMYHKR99  
 Verificació: https://mont-roig.eadministracio.cat/  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 54 de 93

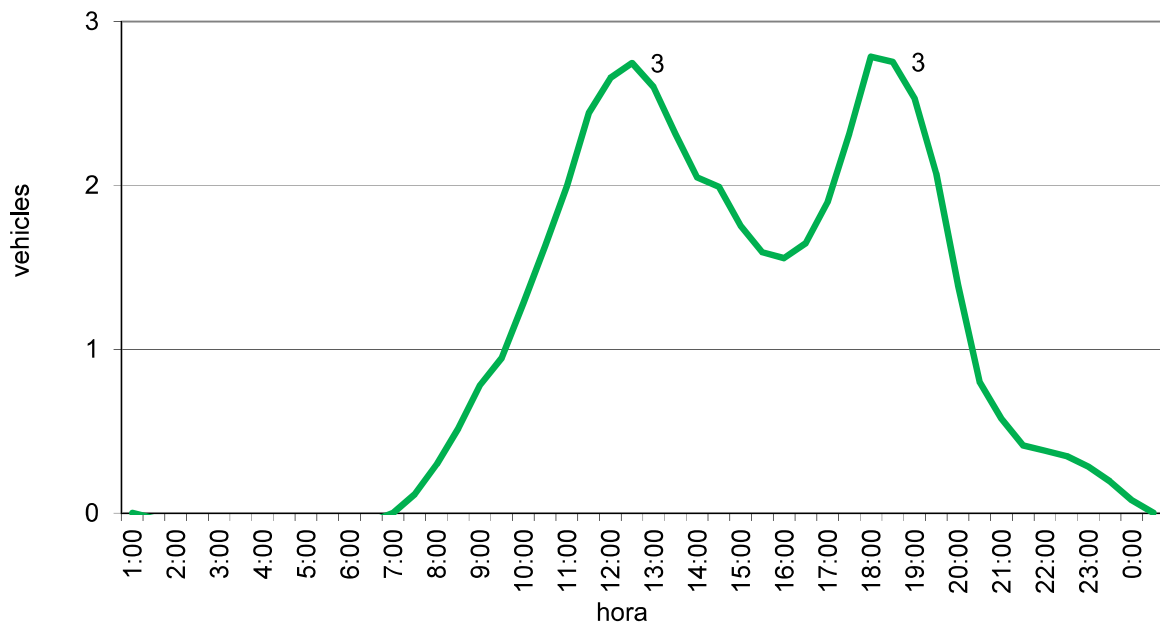




La demanda d'estacionament màxima és de 3 vehicles durant el mati i la tarda de laborable com de dissabte, durant les 12h i les 19h.



## DEMANDA DE PLACES D'APARCAMENT EN DISSABTE

**Proposta d'aparcaments del projecte:**

El projecte incorpora un espai d'estacionament en el subàmbit 1 per tal d'absorbir la demanda futura. Aquest estacionament haurà d'estar senyalitzat correctament i tenir una entrada i sortida que ajudi a mitigar el risc d'accidentalitat i ajudar a les maniobres en cada cas.

La demanda màxima és en dissabte amb una ocupació d'estacionament de 60 places. El parcament proposat haurà de vetllar per tenir aquest nombre de places. No es recomana fer més estacionament de l'esperat amb la demanda, per tal de no fomentar l'ús d'aquests modes de transport.

En el cas del subàmbit 2 no es recomana fer espai d'estacionament. Els vehicles que arribin podran estacionar en les reserves d'aparcament dels carrers de l'entorn, sense suposar una problemàtica a la ocupació dels estacionaments actuals.

**Reserves específiques:**

Per donar compliment a les referències tècniques de l'aparcament s'han de reservar places per PMR i Vehicle elèctric (s'han considerat el càlcul de la màxima demanda en dissabte per fer els càlculs de les reserves):

- **1 plaça de PMR cada 40 places segons Ordre TMA/851/2021**





Seguint les recomanacions de places a reservar, tenint en compte el total de la demanda màxima en dissabte, seran necessàries:

1 plaça cada 40 per a PMR segons l'Ordre TMA/851/2021: per tant, 1 plaça per a PMR. El present estudi recomana reservar 2 places. Aquestes hauran d'estar senyalitzades i complir amb les recomanacions d'amplada, visibilitat, espai per encotxar i desencotxar amb seguretat, etc., i situar-se en les entrades de l'activitat.

- **Real Decret 1053/2014 → 1 plaça cada 40**

**Disposición adicional primera.** *Dotaciones mínimas de la estructura para la recarga del vehículo eléctrico en edificios o estacionamientos de nueva construcción y en vías públicas.*

1. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberá incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, ejecutada de acuerdo con lo establecido en la referida (ITC) BT-52, «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», que se aprueba mediante este real decreto, con las siguientes dotaciones mínimas:

a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52,

b) en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas y

c) en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.

Se considera que un edificio o estacionamiento es de nueva construcción cuando el proyecto constructivo se presente a la Administración pública competente para su tramitación en fecha posterior a la entrada en vigor de este real decreto.

2. En la vía pública, deberán efectuarse las instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en el Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

És necessària 1 plaça per a vehicle elèctric. Es recomana, fer la reserva per a 2 places d'aquestes característiques.

- **Aparcament de bicicletes**

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, s'aplica l'Annex II del Decret de mobilitat 344/2006:

*“S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i els usos del sòl excepte d'aquells supòsits en que es justifiqui l'adopció de valors inferiors.*



## ANNEX 2

*Aparcament de bicicletes*

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

*Places mínimes d'aparcament per a bicicletes*

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

S'ha considerat 1a plaça cada 100m<sup>2</sup> de sostre en el cas de l'equipament comercial i de restauració i 5 places cada 100 places d'aforament per l'equipament cultural i recreatiu del subsector 2 (l'aforament màxim es preveu que sigui de 278 persones, seguint els càlculs de 2 persones per cada m<sup>2</sup>, per tant, dividint cada 100 places d'aforament, ens dona un resultat de 2,79 que es multipliquen amb les places que s'han de reservar segons el Decret).

Activitat	aparcament per bicicletes
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	5
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>5</b>
<b>Equipament (Centre Cívic)</b>	14
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>

*Aparcaments de bicicleta necessaris segons Decret i activitats del projecte*

Pel total de les activitats que es plantegen en el projecte i amb els càlculs del Decret de Mobilitat, la reserva d'aparcaments per bicicleta proposada és de 19 places en el conjunt de les activitats, unes places que queden sobredimensionades al nombre d'usuaris que s'esperen en aquest mode de transport (8 desplaçaments al dia per sentit en dia dissabte).

Tot i això, s'ha de reservar espais en cada una de les activitats per la instal·lació d'ancoratges. Aquests han d'estar en espais segurs, vigilats per càmeres de control i



protegits del fred i la pluja. També es recomana hi hagi gàbies per estacionament de VMP de manera segura.



## 5. IMPACTE DE LA NOVA ACTIVITAT SOBRE LA XARXA VIÀRIA

### a) Xarxa de vianants

Segons els càlculs de mobilitat generada, la previsió és que durant un dia laborable hi hagi més de 100 nous desplaçaments tant en dia laborable com en dissabte entre els dos sectors de la modificació.

El **subàmbit 1**, ubicat a un dels enllaços de la N-340 presenta algunes deficiències pel que fa l'estructura per la mobilitat a peu. En aquest sentit, les parcel·les que han estat reurbanitzades fa pocs anys, han incorporat infraestructura per aquesta mobilitat a peu, amb voreres amples i passos de vianants rebaixats. Tot i això, l'aspecte de la N-340 en aquest tram és encara una travessera urbana amb prioritat pels vehicles privats.

Pel que fa al **subàmbit 2**, no es preveuen problemes de capacitat en les voreres de l'entorn. la majoria dels itineraris a peu recauen en la nova N-340 amb voreres amples. Algun dels passos de vianants de l'Av. Califòrnia es troben sense rebaixar i per tant, no compleixen l'Ordre TMA/851/2021.

Pel que fa als nous desplaçaments i l'estat de les infraestructures, val a dir que no s'esperen acumulacions ni problemes per absorbir en cada un dels sectors la nova mobilitat a peu que es generi.

### b) Mobilitat amb bicicleta i VMP

En el cas de la mobilitat en bicicleta, es preveuen 8 desplaçaments per sentit en dissabte (major afluència).

Igual que en el cas de la mobilitat a peu, els desplaçaments del subàmbit 1 estan més condicionats per l'actual infraestructura, sense tenir espai segregat per les bicicletes. Aquestes podran arribar pels carrers interiors a 30km/h compartint espai amb el vehicle privat.

Pel que fa al subàmbit 2, s'esperen que la majoria de les bicicletes arribin per la N-340 on hi ha un carril bici pel passeig. Després hauran de fer un tram de 100 metres per la calçada, compartint espai amb el vehicle privat fins arribar a la porta del Centre Cívic.

Amb la nova demanda i la infraestructura existent, no s'esperen problemes per absorbir als 8 desplaçaments nous per cada sentit en dissabte.

### c) Xarxa de transport públic

Pel que fa als nous desplaçaments en transport públic, la previsió és de 32 en dia laborable en cada sentit i 42 en dissabte.



	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	Bus municipal	50%	4	158
	Miami - Cambrils - Reus	75%	8	200
	Miami - Andorra	90%	1	10
	Miami - Saragossa*	90%	3	30
Tren	R16	50%	10	8.100
TOTAL				8.498

Càlcul de places lliures en hora punta en dia laborable (7:00 - 9:00 h)

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	Bus municipal	60%	2	63
	Miami - Cambrils - Reus	75%	1	25
	Miami - Andorra	90%	0	0
	Miami - Saragossa*	90%	1	10
Tren	R16	60%	2	1.296
TOTAL				1.394

Càlcul de places lliures en dissabte

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	Bus municipal	50%	4	158
	Miami - Cambrils - Reus	60%	4	160
	Miami - Andorra	90%	1	10
	Miami - Saragossa*	90%	3	30
Tren	R16	60%	10	6.480
TOTAL				6.838

Càlcul de places lliures en hora punta en dissabte (17:00 - 19:00 h)

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	Bus municipal	60%	2	63
	Miami - Cambrils - Reus	70%	1	30
	Miami - Andorra	90%	0	0
	Miami - Saragossa*	90%	1	10
Tren	R16	70%	1	486
TOTAL				589

\* a la línia Miami - Saragossa indicar que s'han agafat de referència les expedicions de l'estiu, ja que a l'hivern només hi ha 1.

Tal i com es mostra en les taules, la nova demanda podrà ser absorbida pel transport públic actual, tant en dia laborable com en dissabte i a les hores punta.

#### d) Xarxa de vehicles privats

En total, es preveu un increment de 178 desplaçaments amb vehicle privat en dia feiner (89 per sentit), dels quals 162 corresponen al sub-àmbit 1 i 16 al sub-àmbit 2. Els dissabtes, l'augment previst és de 295 desplaçaments (148 per sentit), dels quals 275 corresponen al sub-àmbit 1 i 20 al sub-àmbit 2.



A partir de la mobilitat generada en vehicle privat i el repartiment del trànsit entre els itineraris d'accés i sortida s'ha realitzat el càlcul de l'IS futur.

**Sub-àmbit 1 (Av. de Barcelona, 197)**



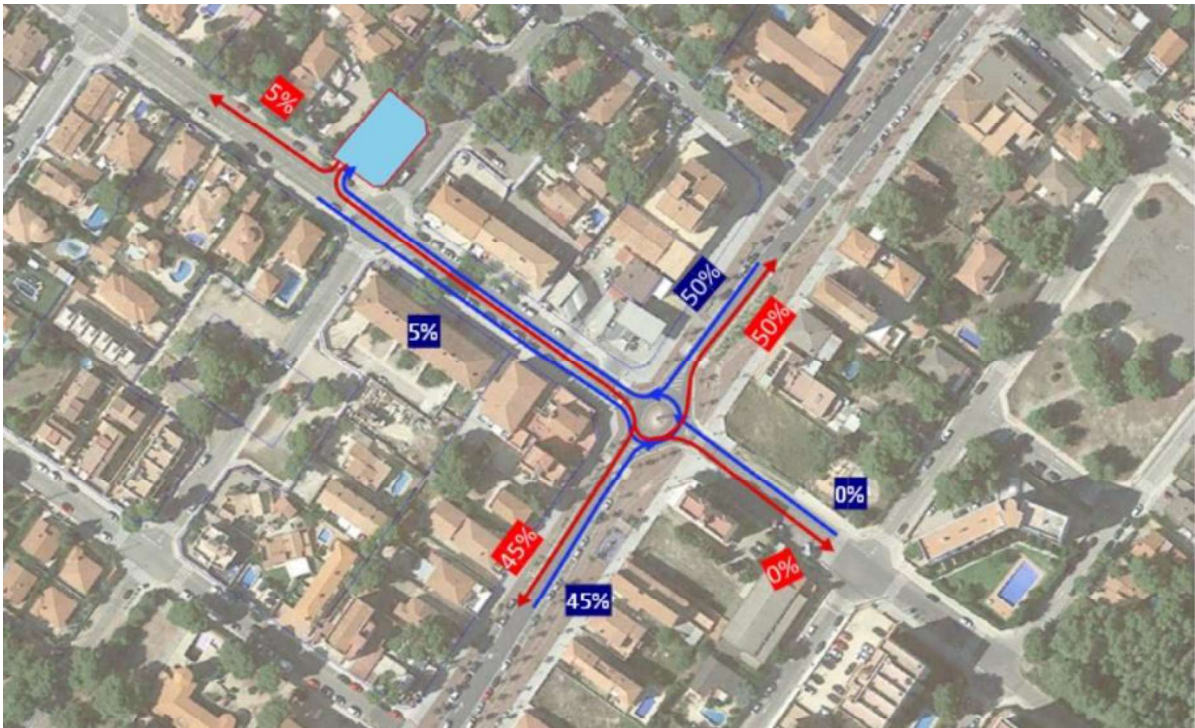
En el cas del sub-àmbit 1, l'Índex de Saturació de la xarxa viària s'incrementa a les diferents vies analitzades però en cap cas indica una situació de col·lapse o congestió. Els resultats es mantenen en tots els casos per sota del 25%. L'increment més elevat es produeix al canvi de sentit de l'N-340, amb un augment de l'1,2%.

Tram	IMD futura	IS actual	IS futur
N-340 entre C-44 i Oleastrum (sentit nord)	3.608	18,4%	18,9%
N-340 entre Oleastrum i accés lateral (sentit nord)	3.386	16,6%	17,7%
N-340 entre Av. Sevilla i Oleastrum (sentit sud)	4.514	23,0%	23,6%
Canvi de sentit N-340 (cruïlla amb Oleastrum)	307	1,9%	3,1%

*Índex de Saturació previst per al futur (sub-àmbit 1)*

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHKR99  
Verificació: https://mont-roig.eadmiracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 62 de 93

Sub-àmbit 2 (Av. de Califòrnia, 20)



Pel que fa al sub-àmbit 2, els Índex de Saturació es mantenen pràcticament idèntics en comparació amb la situació actual. L'únic tram que registra un increment del 0,1% és el de l'N-340 entre l'Av. Angeles i l'Av. Califòrnia en sentit sud, que passa del 18,2% al 18,3%. En cap cas el resultat indica saturació o col·lapse de la xarxa viària.

Tram	IMD futura	IS actual	IS futur
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit nord)	3.213	16,8%	16,8%
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit sud)	3.494	18,2%	18,3%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit nord)	3.198	16,7%	16,7%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit sud)	3.521	18,4%	18,4%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció A-7)	1.002	7,0%	7,0%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció mar)	977	6,8%	6,8%

Índex de Saturació previst per al futur (sub-àmbit 2)

Codi Validació: 3EC9TC9XG3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: https://mont-roig.eadministracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 63 de 93



## 6. INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES

La mobilitat generada en qualsevol espai té unes característiques concretes en funció del gènere i l'edat, la més significativa és la diferència en el mitjà de transport utilitzat per part dels homes i les dones.

Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2006 de Catalunya, les dones són les que utilitzen mitjans de transport més sostenibles i actius, com per exemple anar a peu i amb transport públic. Les dones acostumen a desplaçar-se en hores vall en més freqüència que els homes. En canvi, la tendència dels homes és la de desplaçar-se en hores punta de matí i tarda, per fer desplaçaments per motius ocupacionals i amb vehicle privat.

És interessant conèixer els mitjans de transport utilitzats i els motius de desplaçament per grups d'edats. D'aquesta manera es poden conèixer els hàbits i els moviments de la població en funció de l'edat. El grup de 30 i 64 anys és el que més desplaçaments al dia realitza segons dades de l'EMEF d'altres localitats. La població jove realitza més desplaçaments amb transport públic que la resta de població (35,7%), mentre que el grup central de població (30 a 64 anys) es desplaça majoritàriament amb vehicle privat (45,7%).

Encara que, a l'hora de concebre la mobilitat del conjunt de població sempre es tenen en compte mesures i propostes que siguin adients per a tothom, independentment del gènere i l'edat, el present apartat vol posar en valor la voluntat del document de planificar tenint en compte tots aquells col·lectius vulnerables.

L'Ajuntament i els promotors privats hauran de vetllar per la seguretat i la comoditat de tots els col·lectius i, per tant, és important que s'instal·li enllumenat a l'entorn de les noves activitats, sobretot a l'entrada de l'equipament i evitar en tant que es pugui la incorporació d'elements separadors que redueixin la visibilitat de l'espai públic. Per tant, s'han d'incorporar al projecte la instal·lació de bancs i enllumenat a l'entorn de la parcel·la per tal d'assegurar una mobilitat responsable a nivell de confortabilitat i seguretat.





## 7. AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS

Els models d'estimació de contaminants depenen de l'estimació de la velocitat perquè els nivells d'emissió i consum d'un vehicle en depenen. La metodologia desenvolupada consta de dues fases:

- La primera té com a objectiu estimar les velocitats mitjanes de circulació a l'àrea en estudi, que s'obtenen a partir de la informació d'intensitats de trànsit i temps proporcionada pel model de simulació de trànsit i les funcions volum-retard.
- La segona fase està destinada a conèixer la composició del parc automobilístic de la zona on es realitza l'estudi. El resultat d'aquesta fase és disposar del percentatge de cada categoria i tipus de vehicle que circula. Atesa la dificultat d'aquest procediment, es pot optar per simplificar el complex parc de vehicles (diferents tipus de turismes, de motos, de ciclomotors, de furgonetes, de camions, d'autobusos, etc.) en funció de la disponibilitat de dades.

Amb aquestes dades i els factors d'emissions de contaminants dependents de cada tipus de vehicle i velocitat corresponents (EMEP Corinair) es pot obtenir, per a un període de temps concret, els nivells d'emissions de cada contaminant per a cada carrer o tram de carretera analitzat. La fórmula bàsica per estimar les emissions en calent, usant els factors d'emissió obtinguts empíricament és:

**Emissions per període de temps [g] = Factor d'emissió [g/km] x Nombre de vehicles [veh.] x distància recorreguda pel període de temps [km/veh.]**

Pels escenaris de futur s'ha de considerar l'antiguitat dels vehicles en funció de l'any dels escenaris analitzats, així com l'evolució de la tecnologia del motor amb el compliment de les directives europees.

D'aquesta manera s'ha de tenir en compte la progressiva substitució dels combustibles derivats del petroli per biocarburants; la millora d'eficiència dels combustibles; i també les reduccions de sofre i plom en el seu contingut.

Es preveu que els nivells d'emissió de contaminants seran significativament menors que els calculats (especialment pel que fa al diòxid de sofre -SO<sub>2</sub>- i al diòxid de carboni -CO<sub>2</sub>-) si no es tenen en compte aquests factors.

Pel càlcul del nombre de vehicles per quilòmetre s'ha emprat els càlculs corresponents a la nova demanda del nou recinte i s'ha estimat una distància mitjana de desplaçament i la velocitat mitjana de desplaçament a partir d'estudis de l'entorn.

El resultat és el següent:



Escenaris	Veh* km	Veh * h	Vel. Mitjana
Actual	44.100,00	1.494,92	29,50 km/h
Futur	44.730,00	1.608,99	27,80 km/h

*Escenaris de contaminació actual i futur*

Amb l'increment de demanda, hi ha un increment a la xarxa de vehicles per quilòmetre recorregut, tot i que no és gaire elevat.

**Distribució del trànsit a l'àmbit d'estudi**

A partir d'estudis similars a la zona es poden obtenir el nombre de vehicles per quilòmetre.

	Veh * Km	%
Cotxes	39.720	88,80%
Bus urbà	895	2,00%
Motos	3.131	7,00%
Mercaderies Lleugers	984	2,20%
Mercaderies pesants	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>44.730</b>	<b>100,00%</b>

Veh * Km	Turismes	Bus urbà	Motos	Mercaderies lleugers	Mercaderies pesants	TOTAL
<b>Escenaris</b>	88,80%	2,00%	7,00%	2,20%	0,00%	100,00%
Actual	39.160,80	882,00	3.087,00	970,20	0,00	44.100,00
Futur	39.720,24	894,60	3.131,10	984,06	0,00	44.730,00
increment	559,44	12,60	44,10	13,86	0,00	630,00

*Escenaris de contaminació per tipologia de vehicle*

Un cop obtingut el nombre de vehicles per quilòmetre de cada classe, s'ha fet la mateixa simplificació per al càlcul dels diferents tipus de contaminants atmosfèrics derivats del trànsit en els dos escenaris.

Així doncs, s'ha considerat que els turismes mitjans tenen motor de benzina (entre 1,4 i 2 litres) i compleixen la legislació Euro II i motors dièsel (< 2,0 litres) que també compleixen la legislació Euro II. A Barcelona el 68% dels turismes són dièsel mentre que el 32% tenen motor de benzina.

Aplicant la velocitat mitjana de recorregut en cada escenari als diferents tipus de vehicles s'obté el valor dels factors d'emissió dels diferents tipus d'emissions en g/km (veure taules següents).



29,50 km/h	Euro II	Euro II	Euro III	4 strokes	Euro V	Euro II	Euro II
Factors d'emissió	enzina 1,4 i 2	Diesel < 2 l.	enzina < 3,5	< 250 cc	Autobusos	3,5 - 7,5 tn	16 - 32 tn
CO	2,697	0,645	3,7	28,851	0,981	1,978	1,798
NOx	0,126	0,83	0,098	0,103	3,812	1,877	6,335
VOC	0,049	0,103	0,041	2,429	0,466	1,463	1,254
SOx	0,08	0,242	0,116	0,029	1,282	0,442	1,291
PM	0	0,08	0	0	0,035	0,169	0,249
Carburant	80,444	60,499	115,64	29,449	320,453	110,529	322,869

Factors d'emissió en g/km

*Factors de contaminació per tipologia de vehicle*

El producte dels factors d'emissió pels vehicles/km recorreguts donen com a resultat que les emissions de contaminants atmosfèrics i el consum de combustible. Els sectors de desenvolupament de les parcel·les analitzades en l'EAMG present influirà en l'augment d'emissions en un 1,43%.

Emissions	Actual	Ampliació	Variació	Variació
CO	0,15916	0,16143	0,00227	1,43%
NOx	0,02507	0,02542	0,00036	1,43%
VOC	0,01194	0,01211	0,00017	1,43%
SOx	0,00924	0,00938	0,00013	1,43%
PM	0,00279	0,00283	0,00004	1,43%
Carburant	3,37601	3,42424	0,04823	1,43%

*Emissions en tones diàries*

*Càlcul d'emissions generades per la nova activitat*



## 8. PROPOSTES

El present capítol incorpora les mesures de millora per la mobilitat de Miami Platja una vegada analitzades les xarxes actuals i la futura demanda.

### 8.1. Mobilitat a peu

La mobilitat a peu dels residents i visitants de Mont-roig del Camp, l'Hospitalet de l'Infant i els propis de Miami Platja que facin ús de les noves activitats, han de tenir uns itineraris accessibles, segurs i amb una xarxa connexa i coherent.

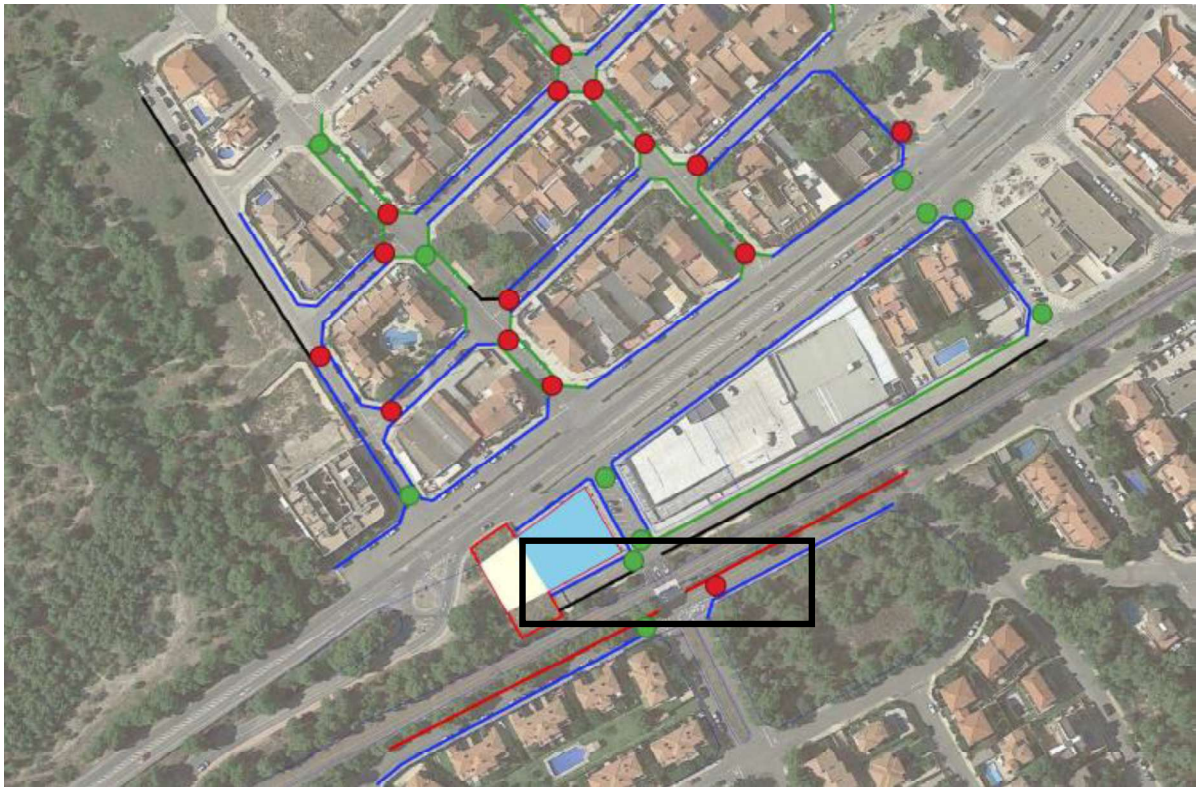
Els itineraris de vianants tenen algunes mancances en quant a amplada de voreres, però sobretot tenen mancances en quant a l'accessibilitat dels passos de vianants, trobant-se alguns d'ells sense rebaixar i per tant no accessibles a tots els col·lectius tal com determina l'Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat.

Es proposa millorar en cada un dels subàmbit en quant a la mobilitat a peu, fent accessibles els passos de vianants que entrin dins dels itineraris, sobretot els que arribin a les parades de transport públic.

#### Subàmbit 1:

- Es proposa senyalitzar els principals itineraris a peu a l'equipament comercial i recreatiu amb indicacions per vianants.
- Es proposa millorar el confort i l'accessibilitat a partir d'il·luminació en els itineraris principals de vianants i en els entorns de les parades de transport públic.
- Es proposa incorporar grup de bancs i mobiliari urbà en els itineraris principals per millorar el confort dels vianants.
- Es proposa urbanitzar la part sud del sector per tal que tingui una amplada segons l'Ordre TMA/851/2021 i rebaixar el pas de vianants:





### Subàmbit 2:

- Es proposa senyalitzar els principals itineraris a peu a l'equipament comercial i recreatiu amb indicacions per vianants.
- Es proposa millorar el confort i l'accessibilitat a partir d'il·luminació en els itineraris principals de vianants i en els entorns de les parades de transport públic.
- Es proposa incorporar grup de bancs i mobiliari urbà en els itineraris principals per millorar el confort dels vianants.
- Es proposa adequar els passos de vianants de l'encreuament d'accés tenint en compte l'Ordre TMA/851/2021 i rebaixar el pas de vianants:





## 8.2. Mobilitat amb bicicleta i VMP

Es proposen les següents actuacions per fomentar l'ús de la bicicleta en cada un dels àmbits:

- Senyalitzar els principals itineraris de bicicleta (senyal horitzontal, vertical i senyals d'orientació per bicicletes i vianants).
- Aparcaments per a bicicletes:

El càlcul de reserva de places per bicicleta, segons el Decret 344/2006 de Mobilitat Generada dona un resultat de 19 places pels dos subsectors.

Activitat	aparcament per bicicletes
<b>Equipament (restaurant-comerç)*</b>	5
<b>SUBÀMBIT 1</b>	<b>5</b>
<b>Equipament (Centre Cívic)</b>	14
<b>SUBÀMBIT 2</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>



### 8.3. Mobilitat amb transport públic

- Es proposa que es realitzin campanyes d'informació i de foment de l'ús del transport públic en cada un dels sectors.
- Habilitar les parades de transport públic actuals amb encaminaments en cada un dels àmbits.

### 8.4. Mobilitat amb vehicle privat

Es proposa que s'instal·lin dues places per a PMR en l'aparcament del subàmbit 1 i dues places per a vehicles elèctrics en el mateix aparcament.

## 9. FINANÇAMENT

Finalment, es presenta el pressupost aproximat que haurà d'assumir el promotor per adaptar la zona d'estudi a una mobilitat segura, confortable i sostenible. S'ha fet un pressupost diferenciat per a cada un dels dos sectors:

Propostes subàmbit 1	Unitats	Preu Unitari	TOTAL cost
Senyalització per vianants i bici	2,0 u.	500 €	1.000,00 €
Il·luminació reforç	4,0 u.	600 €	2.400,00 €
Adequar la vorera tram sud (60m x 1,8m d'amplada)	108,0 u.	200 €	21.600,00 €
Accessibilitat als passos de vianants	1,0 u.	450 €	450,00 €
Mobiliari urbà	3,0 u.	500 €	1.500,00 €
Campanya informativa del Transport públic	1,0 u.	1.000 €	1.000,00 €
Encaminament en parada Transport públic	1,0 u.	150 €	150,00 €
Espai estacionament per bici (cada plaça capacitat per 2 bicis)	3,0 u.	115 €	345,00 €
Plaça vehicle elèctric	2,0 u.	2.000 €	4.000,00 €
Plaça PMR	2,0 u.	200 €	400,00 €
<b>TOTAL</b>			<b>32.845,00 €</b>

Propostes subàmbit 2	Unitats	Preu Unitari	TOTAL cost
Senyalització per vianants i bici	2,0 u.	500 €	1.000,00 €
Il·luminació reforç	2,0 u.	600 €	1.200,00 €
Accessibilitat als passos de vianants	4,0 u.	450 €	1.800,00 €
Mobiliari urbà	3,0 u.	500 €	1.500,00 €
Campanya informativa del Transport públic	1,0 u.	1.000 €	1.000,00 €
Encaminament en parada Transport públic	1,0 u.	150 €	150,00 €
Espai estacionament per bici (cada plaça capacitat per 2 bicis)	7,0 u.	115 €	805,00 €
<b>TOTAL</b>			<b>7.455,00 €</b>



## 10. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT ALS 10 ANYS

En aquest apartat s'analitza el impacte de la mobilitat en vehicle privat amb la xarxa viària i amb un increment anual del 2%.

### Subàmbit 1:

	N-340 entre C-44 i Oleastrum (sentit nord)	N-340 entre Oleastrum i accés lateral (sentit nord)	N-340 entre Av. Sevilla i Oleastrum (sentit sud)	Canvi de sentit N-340 (cruïlla amb Oleastrum)
1	3.608	3.386	4.514	307
2	3.680	3.454	4.604	313
3	3.754	3.523	4.696	319
4	3.829	3.593	4.790	326
5	3.905	3.665	4.886	332
6	3.984	3.738	4.984	339
7	4.063	3.813	5.083	346
8	4.144	3.889	5.185	353
9	4.227	3.967	5.289	360
10	4.312	4.047	5.395	367

Tram	IMD futura	%IS
N-340 entre C-44 i Oleastrum (sentit nord)	4.312	22,1%
N-340 entre Oleastrum i accés lateral (sentit nord)	4.047	21,1%
N-340 entre Av. Sevilla i Oleastrum (sentit sud)	5.395	28,2%
Canvi de sentit N-340 (cruïlla amb Oleastrum)	360	4,4%

L'índex de saturació en el subàmbit 1 no presenta percentatges superiors al 30%.

### Subàmbit 2:

Any	N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit nord)	N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit sud)	N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit nord)	N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit sud)	Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció A-7)	Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció mar)
1	3.213	3.494	3.198	3.521	1.002	977
2	3.277	3.564	3.262	3.591	1.022	997
3	3.343	3.635	3.327	3.663	1.042	1.016
4	3.410	3.708	3.394	3.737	1.063	1.037
5	3.478	3.782	3.462	3.811	1.085	1.058
6	3.547	3.858	3.531	3.887	1.106	1.079
7	3.618	3.935	3.601	3.965	1.128	1.100
8	3.691	4.014	3.673	4.045	1.151	1.122
9	3.765	4.094	3.747	4.125	1.174	1.145
10	3.840	4.176	3.822	4.208	1.197	1.168

Tram	IMD futura	%IS
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit nord)	3.840	18,0%
N-340 entre Av. Angeles i Califòrnia (sentit sud)	4.176	20,0%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit nord)	3.822	17,0%
N-340 entre Av. Califòrnia i Alemanya (sentit sud)	4.208	21,0%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció A-7)	1.197	7,8%
Av. Califòrnia entre N-340 i Montblanc (direcció mar)	1.168	7,3%

L'índex de saturació del subàmbit 2 no arriba al 25% en cap de les vies en els pròxims 10 anys.





## EQUIP REDACTOR

---

**Desarrollo, Organización y Movilidad, S.A. (D.O.yMO, S.A.)**

**c. Diputació, 238, 2º 8ª**

**08007 Barcelona**

**David Soler Grima**

Enginyer d'Obres Públiques

**Lidia Gonzalez**

Geògrafa

**Enric Martells**

Geògraf

77629138K  
DAVID  
SOLER (R:  
A6172274  
0)

Firmado digitalmente por  
77629138K DAVID SOLER (R:  
A61722740)  
Número de inscripción: 091:  
2.5.4.13-RifAEATAEATA438/  
PRLS10  
1/40750/3004201091102,  
SerialNumber=EDCS-77629138K,  
givenName=DAVID,sn=DAVID  
SOLER (R: A61722740),  
2.5.4.97-VATES:A61722746,  
o=DESARROLLO ORGANIZACION  
Y MOVILIDAD SA, c=ES  
Fecha: 2023.04.03 18:22:57 +02'00'



**David Soler Grima**

Enginyer d'Obres Públiques

Núm. Col. 18677

Abril de 2023

### **SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT DOYMO S.A**

Empresa certificada

Verificació del Projecte





**EFAARQUITECTES**



**ANNEX N° 1: PLÀNOLS**

EAMG de la MP POUM de Mont-roig del Camp





- Voreres
- Menys de 1,8 m
  - Entre 1,8 - 3 m
  - Més de 3 m
  - Sense vorera
- Pas de vianants
- No rebaixat
  - Rebaixat



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp

PROJECCION: 930

Titul del Plànol  
Tipologia de voreres i passos de vianants  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client  
EFAARQUITECTES

Codi Validació: 3EC9TC9XG3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | P. 1/1





- Voreres
- Entre 1,8 - 3 m
  - Més de 3 m
  - Sense vorera
- Pas de vianants
- No rebaixat
  - Rebaixat



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Tipologia de voreres i passos de vianants Subàmbit 2

Data ABRIL 2023

Client EFAARQUITECTES

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHKR99  
 Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | P. 1/1





Itineraris vianants



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Títol del Plànol  
Itineraris de vianants  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client  
EFAARQUITECS

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHXR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 18 de 93





Itineraris vianants



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Títol del Plànol

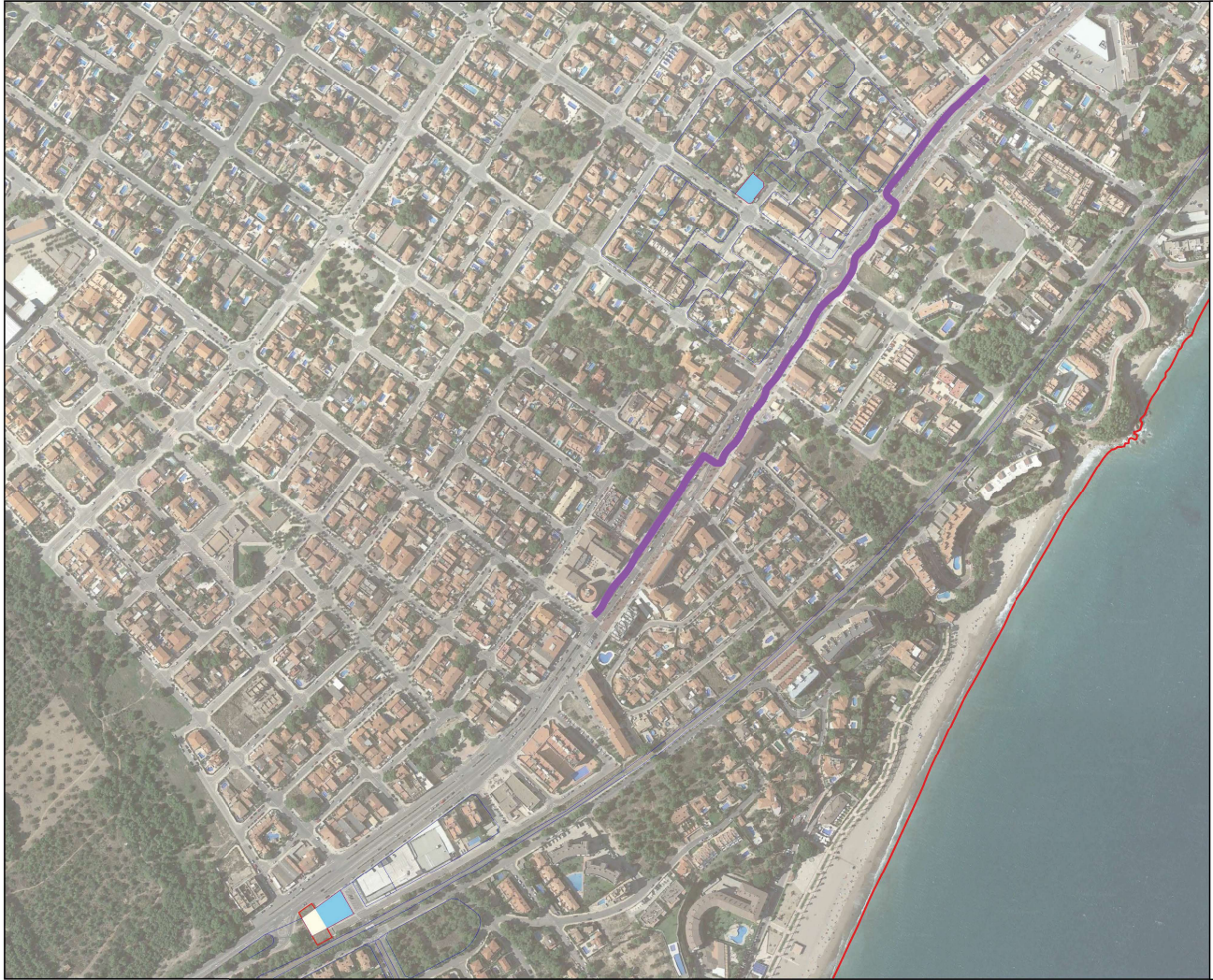
Itineraris vianants  
Subàmbit 2

Data ABRIL 2023

Client

**EFAARQUITECTES**





■ Carril bici



Escala Num. plànol

A3 1:4000

EAMG Montroig del Camp



Títol del Plànol

Carril bici

Data ABRIL 2023

Client

EFAARQUITECTES

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHKR99  
Verificació: https://montroig.eadmirstracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es







→ Itineraris bici



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp

Auton. Departament de Territori i Sostenibilitat  
DOCMO 93

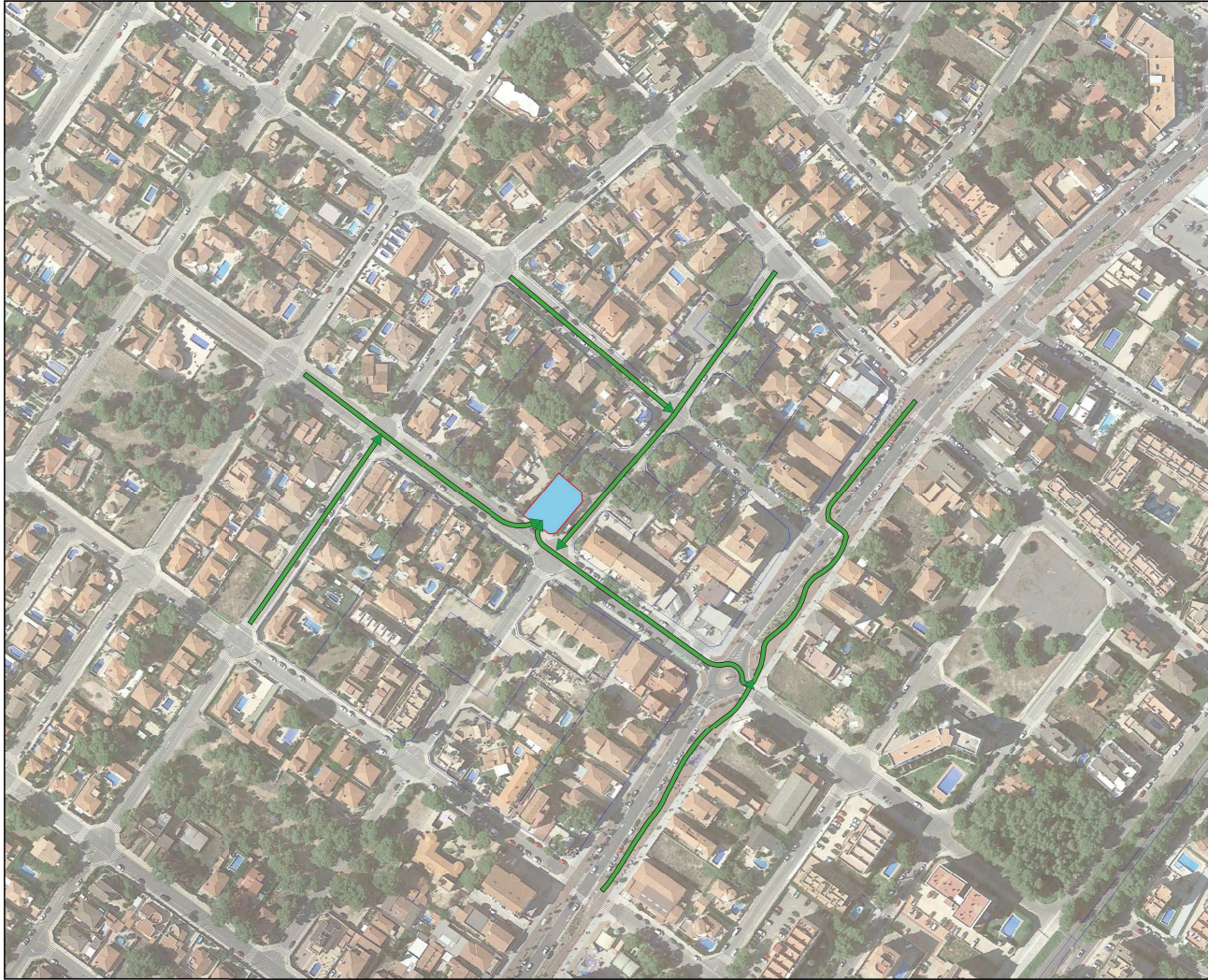
Títol del Plànol  
Itineraris de bicicletes  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client  
EFAARQUITECS

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHXR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 81 de 93





→ Itinerari bici



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Títol del Plànol  
Itineraris de bicicleta  
Subàmbit 2



Data  
ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 02 de 93





Transport públic  
 RENFE  
 Cobertura 500 m



Escala Num. plànol

A3 1:8000

EAMG Montroig del Camp

Auton.  Decreto 93/2010

Títol del Plànol Cobertura Renfe pàgina 83 de 93




Data ABRIL 2023

Client **EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es





-  Parada
- Línia**
-  L745 Tivissa - Reus
-  Cobertura 500 m

 Núm. plànol  
 Escala

A3 1:6000

EAMG Montroig del Camp

Autor:  93  
 DGTMM

Títol del Plànol:  
 Cobertura Bus Interurbana



Data: ABRIL 2023

Client: **EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHXR99  
 Verificació: <https://montroig.eadministracio.cat/>  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es





Transport públic  
 Bus urbà  
 Cobertura 250 m



Escala Num. plànol

A3 1:5000

EAMG Montroig del Camp

Auton.  93  
 DORMO

Títol del Plànol  
 Cobertura Bus Urbà

Data  
 ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3CTHT6SKMMYHKR99  
 Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es





Aparcament  
— No regulat  
— PMR  
— C/D



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp

Plànol  93

Títol del Plànol  
Tipologia d'aparcament  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHXR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 1





- Aparcament
- No regulat
  - PMR
  - C/D
  - Motos



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Tipologia d'aparcament  
Subàmbit 2

Data ABRIL 2023

EFAARQUITECS

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHKR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 7 de 93





Sentits de circulació  
↔ Doble  
➔ Únic



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp

IPD  
Diputació de Barcelona  
DOFMO 93

Títol del Plànol  
Sentits de circulació  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client

EFAARQUITECS

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: https://montroig.eadministracio.cat/  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es







Sentits de circulació  
↔ Doble  
→ Únic



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp

Plànol Departament de Transport i Mobilitat  
DORMO 93

Títol del Plànol  
Sentits de circulació  
Subàmbit 2

Data  
ABRIL 2023

Client

EFAARQUITECTES

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es





Entrades i sortides  
 → Entrada  
 → Sortida



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



Decret del 9 de setembre del 2010

Títol del Plànol Entrades i sortides Subàmbit 1

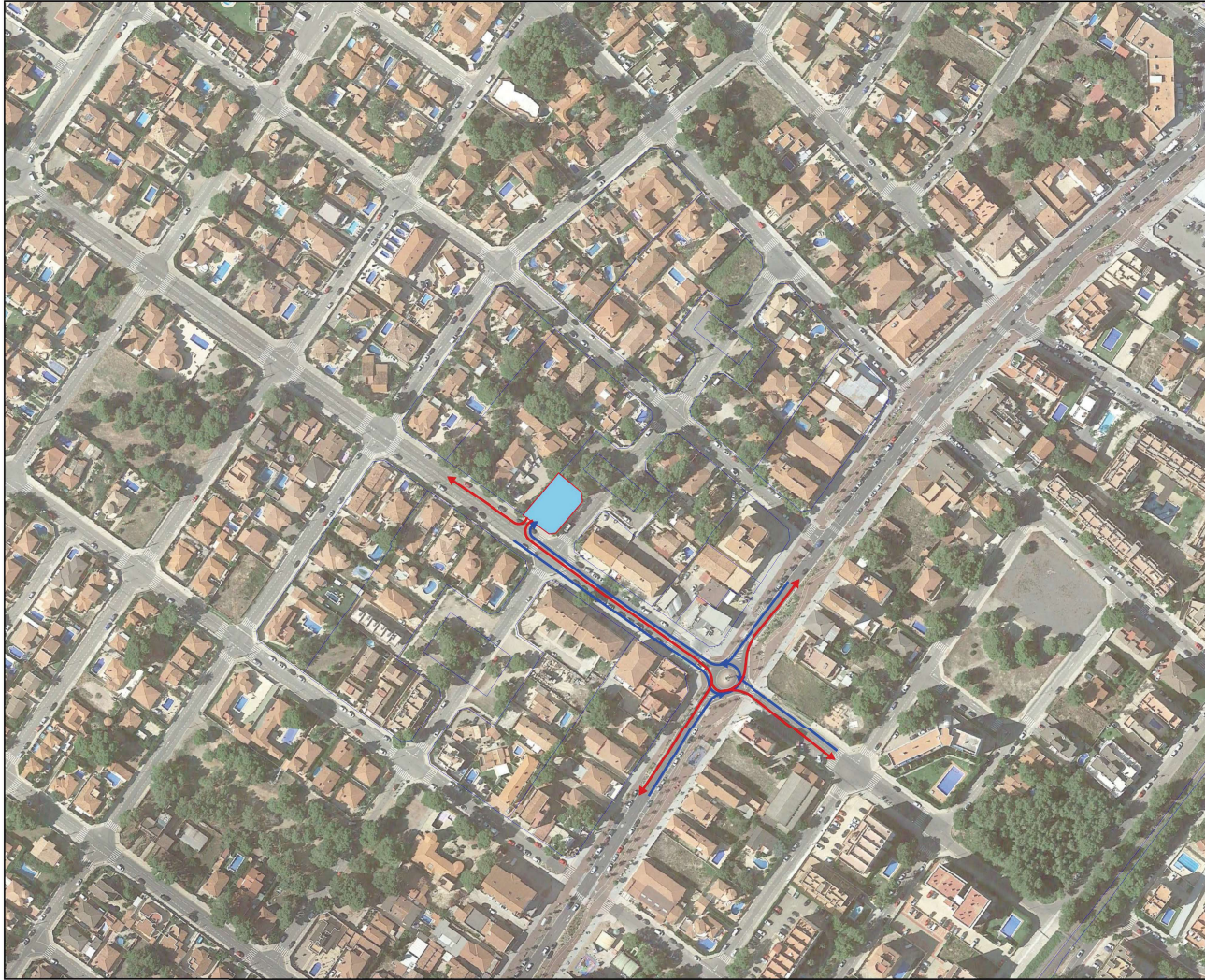
Data ABRIL 2023

Client

**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHKR99  
 Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | P. 1/1





Entrades i sortides  
→ Entrada  
→ Sortida



Escala Num. plànol

A3 1:2000

EAMG Montroig del Camp



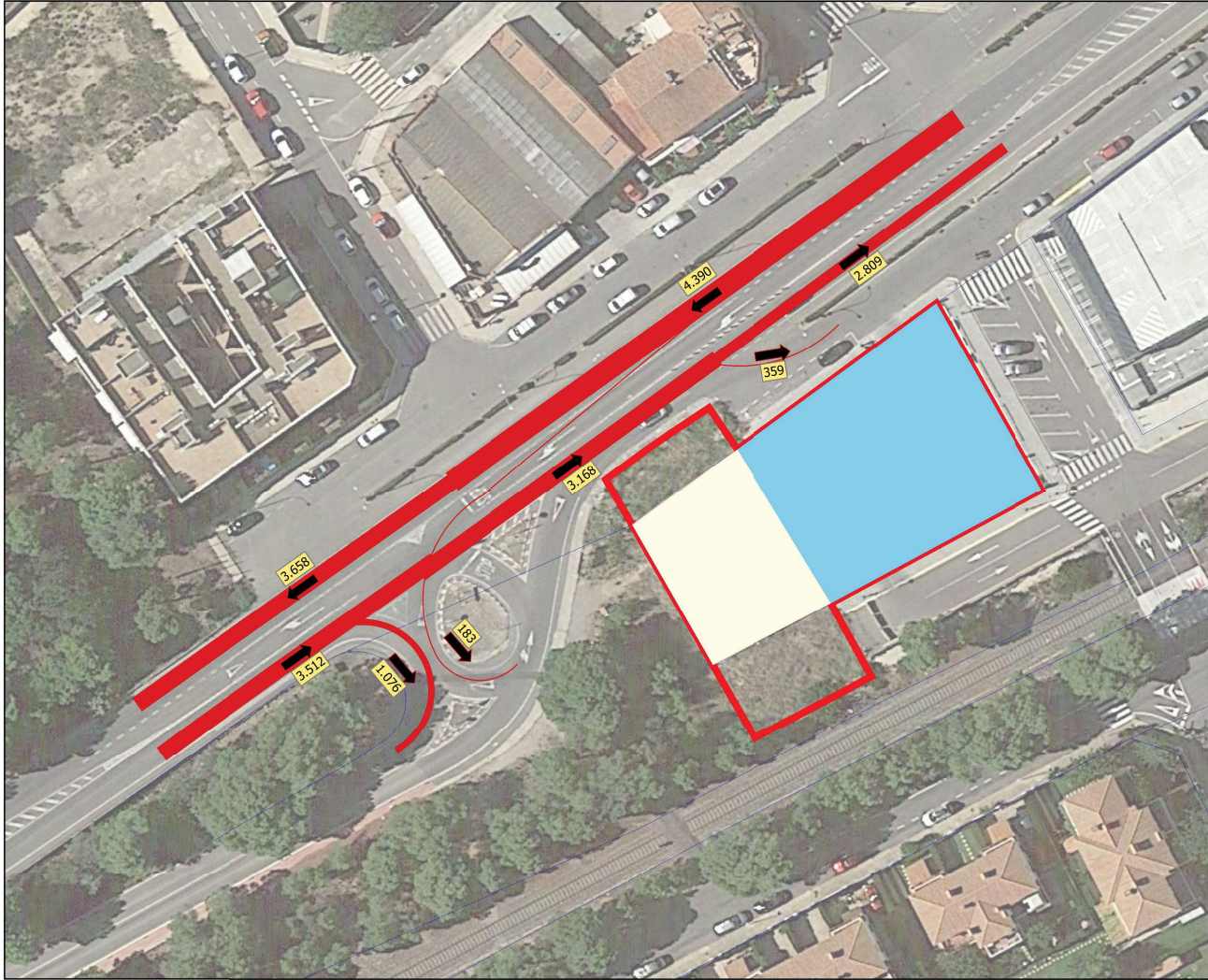
Títol del Plànol  
Entrades i sortides  
Subàmbit 2

Data  
ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHXR99  
Verificació: <https://montroig.eadmirstracio.cat/>  
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es





IMD

0 - 1.000
1.000 - 2.000
2.000 - 3.000
3.000 - 4.000
Més de 4.000



Escala Num. plànol

A3 1:500

EAMG Montroig del Camp



Titul del Plànol  
IMD de vehicles motoritzats  
Subàmbit 1

Data  
ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3CTHT6SKMMYHKR99  
 Verificació: https://montroig.eadministracio.cat/  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | P. 1/1





IMD

Light Red	0 - 500
Red	500 - 1500
Dark Red	1500 - 2500
Very Dark Red	2500 - 3500
Bright Red	Més de 3500



Escala Num. plànol

A3 1:1000

EAMG Montroig del Camp



Títol del Plànol  
IMD de vehicles  
Subàmbit 2

Data  
ABRIL 2023

Client  
**EFAARQUITECTES**

Codi Validació: 3EC9TC9XG3C3THT6SKMMYHXR99  
 Verificació: <https://montroig.eadmiracio.cat/>  
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona IP: gina 93 cat

