



Ajuntament de l'Ametlla de Mar

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

POUM

Revisió del planejament general vigent

TEXT REFÓS. MARÇ 2017

SEGONS ACORDS CTUTE 6-11-2008, 2-07-2009 i 13-10-2016

Equip redactor: Ferran Navarro Acebes, arquitecte

REDACTAT A PARTIR DEL TEXT REFÓS MARÇ DE 2009

Coordinador: Bernat Soler i Antich

Equip redactor: Artur Llansà i Martí - Josep González i Ballesteros
ECCP Advocat

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**Índex**

1	INTRODUCCIÓ	2
2	SITUACIÓ ACTUAL	3
2.1	Mobilitat municipal	5
2.1.1	Mobilitat obligada	5
2.2	Infraestructures de mobilitat – xarxa viària	7
2.2.1	Xarxa viària supramunicipal	8
2.2.2	Xarxa viària municipal	8
2.3	Transport públic	9
2.4	Xarxa de camins rurals	11
2.5	Xarxa de carril bici	12
2.6	Parc de vehicles	12
2.7	Aparcaments per a vehicles	14
2.8	Diagnòsis de la mobilitat	14
3	ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA ALS SECTORS DE CREIXEMENT	17
3.1	Previsió i propostes de nous elements per la mobilitat	17
3.1.1	Millores dels eixos de comunicació	17
3.1.2	Altres millores	20
3.1.3	Configuració dels vials dels sectors de creixement	22
3.1.4	Catàleg de seccions tipus pels carrers nous de l'ametlla	22
3.2	Mobilitat generada	23
3.3	Xarxes d'itineraris	27
3.4	Reserves d'aparcament	29
3.4.1	Aparcaments per a vehicles	29
3.4.2	Aparcaments per a bicicletes	31
3.5	Reserves de places de càrrega i descàrrega	33
3.6	Finançament	34
	FONTS D'INFORMACIÓ	38
	NORMATIVA D'APLICACIÓ	39
	PLÀNOLS	40

0 Nota sobre el Text Refós 2017

Els àmbits NR (no regulats en aquest Text Refós segons resolució Conseller DTS) s'han mantingut en aquest estudi de mobilitat tal i com eren previstos al TR 2009, deixant en mans de la futura Modificació de POUM per a regular aquests àmbits i l'adaptació, si s'escau, de l'EAMG.

1 INTRODUCCIÓ

La mobilitat és un dels factors més importants que intervenen a l'hora d'afrontar la millora mediambiental de qualsevol municipi. En conseqüència, cal un procés de planificació acurat, que ha de tenir en compte totes les variables que afectin d'una manera o altra la mobilitat de l'àmbit territorial del terme municipal de l'Ametlla de Mar. Aquesta planificació passa per una diagnosi de mobilitat que –prenent en consideració les característiques demogràfiques, socioeconòmiques i ambientals de l'àmbit d'estudi, i l'anàlisi de la mobilitat present- determini les mancances del model de mobilitat existent, per a evolucionar cap a un model de mobilitat que minimitzi els costos socials i ambientals i maximitzi els beneficis globals per a la societat de la vila.

Segons la nova legislació sobre mobilitat, Llei 9/2003 de 13 de juny, aquesta és definida com “el conjunt de desplaçaments que les persones i els béns han de fer per motiu laboral, formatiu, sanitari, social, cultural o de lleure, o per qualsevol altre”. Així doncs, la mobilitat, a més de ser indispensable, s'ha convertit en una de les característiques de la societat actual, i es presumeix que assolirà una especial importància en el model de desenvolupament de les societats futures.

La mobilitat ha de tendir a la sostenibilitat per estructurar i organitzar el territori d'una forma correcta i respectuosa amb el medi, sense posar en risc la capacitat de desenvolupament de les generacions futures. D'aquesta manera parlem de mobilitat sostenible, la qual es defineix en la esmentada llei com la “mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones”.

La mateixa llei estableix i jerarquitzava els instruments per a la planificació de la mobilitat, sent les Directrius Nacionals de Mobilitat els instruments de major rang i, tal i com s'anuncia a l'article 6.1,” [...] constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta llei.”

Així mateix la llei de mobilitat determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, essent el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el que marqui les bases de dits estudis.

2 SITUACIÓ ACTUAL

El municipi de L'Ametlla de Mar, ubicat a la comarca del Baix Ebre, compta amb una població de 7.090 habitants segons les dades del padró municipal de l'11 de desembre del 2006 extret de l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar. En aquest aspecte destaca l'increment poblacional registrat els últims 8 anys, que equival a un increment del 5% anual. Aquest creixement és superior al registrat a la comarca del Baix Ebre en el mateix període que és del 2% anual.

L'estructura territorial del municipi es centralitza al voltant de la Cala de l'Ametlla que ara és el seu nucli urbà. Un conjunt d'urbanitzacions al llarg de la costa formen nuclis disgregats del nucli urbà de l'Ametlla de Mar. Al nord-est hi ha els nuclis de Calafat, Calafató, Sant Jordi d'Alfama, Tres Cales, entre d'altres. I pel sud-oest hi ha els nuclis de Port Olivet i Roques Daurades. El nucli urbà de la Cala acull la major part de les primeres residències i és on es concentra gran part de l'activitat.

Taula 1: Distribució de la població per sexe i edat (11 de desembre del 2006)

Distribució de la població per sexe i edat a l'any 2006			
Edat	Homes	Dones	Total
Fins a 4 anys	178 (49,17%)	184 (50,83%)	362 (5,11%)
De 5 a 9 anys	168 (49,85%)	169 (50,15%)	337 (4,75%)
De 10 a 14 anys	141 (50%)	141 (50%)	282 (3,98%)
De 15 a 19 anys	127 (45,68%)	151 (54,32%)	278 (3,92%)
De 20 a 24 anys	175 (47,04%)	197 (52,96%)	372 (5,25%)
De 25 a 29 anys	300 (53,19%)	264 (46,81%)	564 (7,95%)
De 30 a 34 anys	344 (56,03%)	270 (43,97%)	614 (8,66%)
De 35 a 39 anys	309 (54,12%)	262 (45,88%)	571 (8,05%)
De 40 a 44 anys	281 (53,63%)	243 (46,37%)	524 (7,39%)
De 45 a 49 anys	246 (53,71%)	212 (46,29%)	458 (6,46%)
De 50 a 54 anys	226 (50,79%)	219 (49,21%)	445 (6,28%)
De 55 a 59 anys	255 (51,31%)	242 (48,69%)	497 (7,01%)
De 60 a 64 anys	239 (49,69%)	242 (50,31%)	481 (6,78%)
De 65 a 69 anys	218 (52,15%)	200 (47,85%)	418 (5,90%)
De 70 a 74 anys	179 (54,41%)	150 (45,59%)	329 (4,64%)
De 75 a 79 anys	131 (45,49%)	157 (54,51%)	288 (4,06%)
De 80 a 84 anys	70 (46,98%)	79 (53,02%)	149 (2,10%)
De 85 a 89 anys	32 (35,56%)	58 (64,44%)	90 (1,27%)
De 90 a 94 anys	11 (39,29%)	17 (60,71%)	28 (0,39%)
Des de 95 anys	2 (66,67%)	1 (33,33%)	3 (0,04%)
Total	3.632 (51,23%)	3.458 (48,77%)	7.090 (100%)

Font: Ajuntament de l'Ametlla de Mar

La importància del fenomen turístic comporta, d'una banda un elevat nombre de places d'allotjament (apartaments turístics, hotels, càmpings, cases de turisme rural i segones residències), i d'una altra el desenvolupament de diverses activitats directament relacionades amb el sector serveis (hotels, bars, restaurants,...).

La població flotant és un valor d'ocupació màxima del municipi, comptabilitzant la població resident, la població estacional de les segones residències i la població generada per l'activitat turística (places hoteleres i càmpings).

En fer l'estimació d'habitants s'ha contemplat la important variabilitat mensual de la població del municipi associada a les segones residències i als usos turístics. Primerament s'ha partit del màxim estimat de població segons el nombre d'habitatges existents l'any 2004 i places turístiques, indicat per l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar. S'han considerat 3 persones/habitatge, malgrat que la tendència actual es situa al voltant de les 2,5 persones/habitatge (font: *Memòria social*). El motiu per fer-ho d'aquesta manera és que, en èpoques estivals, el promig és més elevat per la presència de famílies senceres que van de vacances.

- 6.540 habitatges x 3 persones/habitatge + 680 places hotel + 2.908 places càmping = **23.208 habitants**

Tot seguit, mitjançant les dades de l'Agenda 21 de variació de població durant els mesos de l'any, s'ha calculat el percentatge de població de cada mes respecte al màxim estimat de capacitat.

Taula 2: Variabilitat mensual de la població a l'Ametlla de Mar durant l'any 2004

Mes de l'any	Població 2004 (habitants)	Percentatge respecte el màxim de capacitat (23.208 hab.)
Gener	6.479	27,9%
Febrer	5.868	25,3%
Març	6.937	29,9%
Abril	8.361	36,0%
Maig	7.407	31,9%
Juny	10.014	43,1%
Juliol	16.757	72,2%
Agost	22.073	95,1%
Setembre	13.939	60,1%
Octubre	11.568	49,8%
Novembre	8.552	36,8%
Desembre	8.642	37,2%

Font: Elaboració pròpia en base a dades de l'Agenda 21 i l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar

Partint d'aquestes dades s'ha pogut estimar la variació de població per a l'any 2006, tenint en compte que la distribució mensual segueix les mateixes proporcions i que la capacitat màxima del municipi, tenint en compte el nombre d'habitatges, és de **24.108** persones. Els habitants empadronats en data 11/12/2006 eren **7.090**.

Amb aquestes dades, en ocupació màxima la població de l'Ametlla creix de 7.090 fins a 24.108 habitants, el que representa multiplicar per 3,4 la població empadronada.

Pel que fa a l'ocupació, el sector que genera un major nombre de llocs de treball és el de serveis; l'agricultura està en segon lloc; seguit de la construcció i per últim la indústria. Es pot deduir fàcilment la importància del turisme en l'economia del municipi de l'Ametlla ja que més del 57% de l'activitat la representa el sector serveis. També es pot veure que el municipi conserva força activitat agrícola i pesquera. Tant la construcció, com la indústria perden activitat en els últims anys deixant pas al sector serveis.

Taula 3: Dades d'ocupació (2001)

Activa			Inactiva	Comptada a part	Població de 16 anys i més
Ocupada	Desocupada	Total			
1.890	178	2.068	2.248	0	4.316

Font: IDESCAT

2.1 Mobilitat municipal

En els darrers anys, la mobilitat ha esdevingut un dels fenòmens més importants en la nostra societat, a més de convertir-se en un tret característic comú de les societats avançades. En una societat que cada vegada més depèn de les comunicacions i de l'intercanvi d'informació i béns, la qualitat de la mobilitat en un territori i la continuïtat i obertura geogràfica amb d'altres àmbits esdevé cabdal per al seu desenvolupament social i econòmic. La situació geogràfica del municipi de l'Ametlla de Mar ha provocat que la mobilitat sigui un dels factors més importants en el seu desenvolupament, tant econòmic com social.

Els índex de motorització han augmentat notablement tant a nivell comarcal com municipal els últims anys, circumstància que afavoreix de retruc la mobilitat de les persones i el potencial de desenvolupament socioeconòmic del territori. L'esdeveniment econòmic municipal, ha estat també un dels factors que ha provocat un increment en el número de desplaçaments on el municipi n'és el destí. Aquest dinamisme en el moviment de persones i mercaderies ha convertit la mobilitat com un dels factors més rellevants i característics a tenir en compte al municipi. El fet que la majoria de persones disposi de vehicle propi per desplaçar-se, propicia que el radi de possible accés al mercat laboral no es limiti al propi municipi, sinó que esdevingui una àmplia àrea, accessible per a la majoria de persones.

Les principals raons de desplaçament lligades a la vida quotidiana actual solen ser per qüestions laborals, d'estudi, de comerç, de serveis, d'oci o culturals. Aquells realitzats per raons de feina o estudi s'anomenen *mobilitat obligada* i els realitzats per lleure i compres, *mobilitat no obligada*.

A més, també cal diferenciar entre la mobilitat intramunicipal i la mobilitat intermunicipal. En el municipi de l'Ametlla de Mar els desplaçaments per raons de treball es produeixen majoritàriament dintre del mateix municipi, en canvi per raons d'estudi aquests són principalment cap a altres municipis. En quant a la mobilitat no obligada, la majoria són intramunicipals. Al municipi la mobilitat intramunicipal és la que pren major importància, malgrat que cal considerar que els desplaçaments entre els diferents nuclis del municipi són comptabilitzats com a moviments interns, tot i que realment, aquests són desplaçaments interurbans. En aquest sentit, no es disposa de dades segregades per nuclis per tal de realitzar una anàlisi acurada d'aquest aspecte.

2.1.1 Mobilitat obligada

Segons les darreres dades censals sobre mobilitat extretes de la pàgina web de l'Institut d'Estadística de Catalunya, i que fan referència a l'any 2001, del total de la població que treballa a l'Ametlla de Mar, el 81,9% resideix al propi municipi, mentre que el 18,1% resideix fora. D'altra banda, del total de persones en edat de treballar residents al municipi, un 76,7% no cal que es desplacin a una altra localitat per treballar, i en canvi sí que ho fa un 23,3%. El número de desplaçaments per motius laborals respecte els que es fan per raons d'estudi, va experimentar un increment des de l'any 1996 al 2001, passant de representar el 68% l'any 1996, al 88,3% en l'any 2001. Per contra, el moviments de motivació acadèmica van passar del 32% a l'11,7% en el mateix període de temps.

Taula 4: Mobilitat obligada a l'Ametlla de Mar.

	2001						1996					
	TREBALL		ESTUDIS		TOTAL		TREBALL		ESTUDIS		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Dins del municipi	1449	65,5	118	40,4	1567	62,6	1212	70,9	590	73,2	1802	71,6
Des de fora del municipi	321	19,9	49	16,8	370	14,8	246	14,4	18	2,2	264	10,5
Cap a altres municipis	441	14,6	125	42,8	566	22,6	252	14,7	197	24,6	449	17,9
TOTAL	2211	88,3	292	11,7	2503	100	1710	68	805	32	2515	100

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya

Mobilitat obligada per motius laborals:

Els desplaçaments dins del municipi per motius laborals són superiors als realitzats cap a altres municipis, així doncs, cal fer un especial esment a la mobilitat espacial laboral que ve determinada per l'índex d'autocontenció (capacitat de retenció o contenció que té el municipi vers els seus treballadors residents o autòctons) i l'índex d'autosuficiència (capacitat del municipi de cobrir els llocs de treball que genera amb treballadors residents). A l'Ametlla de Mar, l'índex d'autocontenció és del 76,7%, és a dir, de cada 100 treballadors del municipi, quasi bé 77 ho fan al mateix. Respecte l'índex d'autosuficiència, aquest representa un 81,9%, és a dir, del total de llocs de treball generats al municipi, la majoria són ocupats per habitants residents. Aquest índex és molt similar al que es donava l'any 1996, que era d'un 82,8 %. En canvi, la variació amb l'índex d'autocontenció ha estat a la baixa, ja que per a les dades de l'any 1996 era d'un 83,13%. En comparació amb municipis amb característiques similars, resulta que l'Ametlla de Mar és el que presenta unes taxes més elevades, fins i tot per sobre de la capital de la província. En el quadre que segueix es pot observar aquesta afirmació.

Taula 5: Índex d'Autocontenció. Diferents municipis.

Municipis	Índex d'Autocontenció %
L'Ametlla de Mar	76,67
L'Ampolla	44,47
Cambrils	56,85
El Perelló	47,6
Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	63,54
Deltebre	45,64
Amposta	68,02
Tarragona	73,82
Reus	63,13

Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

La raó d'aquest elevat índex d'autocontenció rau en la forta especialització econòmica en determinats sectors, com els serveis, la pesca i la construcció.

La majoria de desplaçaments per raó de treball es realitzen dins del mateix municipi, coincidint amb les dades de l'any 1996, malgrat que en els darrers anys, la proporció ha estat menor. A diferència de l'anterior, els desplaçaments des d'altres municipis cap a l'Ametlla de Mar s'han incrementat. Aquest fet respon a la major oferta de mà d'obra existent al municipi, sobretot en el sector de la construcció. Són el Perelló, Deltebre i l'Ampolla els principals orígens en quant a treballadors que vénen de fora del municipi.

En la diferenciació per sexe, resulta ser el grup dels homes el que més es desplaça per anar a treballar, amb un 68,8% respecte el 34,2% de les dones (per cada dona que es desplaça, es desplacen dos homes). Aquests percentatges s'han equilibrat des de l'any 1996 on les diferències eren molt més marcades. Aquest fet es deu a l'increment del número de dones que accedeixen al món laboral. Aquests indicadors de gènere són importants alhora de comptabilitzar la mobilitat generada.

El principal mitjà de transport utilitzat en gran part dels desplaçaments dins del municipi és el privat (92,3%). El percentatge de desplaçaments realitzats amb transport col·lectiu és ínfim en comparació amb l'individual, mentre que els realitzats a peu o que no es desplacen representen un 1,5% del total.

Mobilitat obligada per motius educatius:

Tal i com ja s'ha comentat, aquesta tipologia de desplaçaments ha experimentat un important descens respecte l'any 1996. La raó d'aquesta reducció podria estar relacionada amb un canvi en la metodologia de recompte atès que l'any 2001 les dades sobre el número de desplaçaments per raó d'estudi es referien a la població de 16 anys o major i les de 1996 podrien estar donades per al total de població estudiant. Dóna suport a aquesta suposició el fet que l'evolució del número d'alumnes de l'escola pública i de l'institut ha estat positiva al llarg dels darrers anys.

Sempre tenint en compte allò apuntat al paràgraf anterior, de les dades disponibles s'extreu que els principals moviments per raons d'estudi es produeixen cap a altres municipis, representant aquests, el 51,4% del total de desplaçaments realitzats per motius acadèmics. En funció del sexe, l'any 1996 i el 2001, el percentatge de dones mobilitzades va ser superior al dels homes, incrementant-se aquest darrer

en els últims anys. Segons la tipologia de transport utilitzat, és el transport individual el més utilitzat amb un 46,9% sobre el total. L'ús del transport col·lectiu únicament representa un 11,7%.

Temps de desplaçament

Cada desplaçament té associada una distància de recorregut que, aproximadament, és la que hi ha entre la zona d'origen i la de destí. La distància per motius obligats (treball i estudi) és significativament més elevada que la distància per motiu no obligat (compres, lleure,...). El temps de desplaçament és el temps que es dedica a dit desplaçament.

Taula 6: Mobilitat obligada desplaçament residència – estudi i treball

	Menys de 10 m.	De 10 m. a 20 m.	De 21 a 30 m.	De 31 m. a 45 m.	De 45 m. a 1 hora	De 1 hora a 1 1/2 hores	Més de 1 1/2 hores	No aplicable	Total
Treball	1.056	348	102	66	38	10	14	256	1.890
Estudi	87	20	11	15	8	1	3	98	243

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT

Amb les dades del temps de desplaçament es pot veure que la majoria de desplaçaments es fan al mateix municipi o al seu entorn ja que el 53,5% són de menys de 10 minuts. Els desplaçaments llargs de més de 45 minuts només suposen el 3,5%, la qual cosa ve a confirmar allò exposat anteriorment.

2.2 Infraestructures de mobilitat – xarxa viària

És destacable el fet que pel terme municipal de l'Ametlla de Mar hi recorren tres de les línies de transport més importants que recorren el sud de Catalunya, com són la carretera nacional N-340, l'autopista AP-7 i la línia de ferrocarril de Barcelona - València.

La distribució i el traçat de les principals vies de comunicació del municipi tenen el seu origen en l'època preromana. El traçat de l'actual carretera nacional N-340 és similar al seguit per la via romana Via Augusta que comunicava Roma amb el sud de la península, arribant fins a Cadis. La carretera N-340 va ser construïda a principis del segle XIX, i va representar el primer recorregut del servei de diligència estatal entre Barcelona i València, essent ampliada durant la meitat del segle XX. Aquesta carretera connectava l'Ametlla de Mar amb el Perelló, i s'hi accedia des del nucli a través d'una xarxa de camins rurals. Va ser entre els anys 1949 i 1955 quan es va fer la connexió entre el nucli urbà i la carretera nacional. L'any 1981 s'iniciaren les obres per construir una variant de la N-340, la qual recorria entre la carretera vella i l'autopista i amb un recorregut més recte que l'anterior nacional. L'antiga carretera nacional canvià la seva codificació, passant a anomenar-se N-340a.

Entre el 1860 i el 1870 es va construir la línia ferroviària que passa per l'Ametlla de Mar, fet que va comportar un impuls econòmic i demogràfic al municipi.

L'any 1968 va finalitzar la construcció de l'autopista anomenada en aquell moment E-26, la qual servia de pas alternatiu a la N-340 antiga, a més d'escurçar el temps ja que el recorregut passava quasi paral·lel a la costa. L'autopista passà a ser de pagament i va canviar de denominació, anomenant-se A-7. Durant els primers anys del segle XXI, canvià de nou la codificació denominant-se AP-7. A la següent taula es mostren les diferents línies que componen la xarxa viària i ferroviària municipal i la titularitat de cadascuna d'aquestes:

Taula 7: Xarxa viària de l'Ametlla de Mar

Via	Longitud dins del municipi	Codificació	Titularitat / concessió
Carretera nacional	10,02 Km	N-340	Estatal. Ministeri de Foment
Carretera de l'Ametlla de Mar	5 Km	TV-3025	Diputació de Tarragona
Carretera vella de València o carretera vella del Perelló	7,4 Km	N-340a	Estatal. Ministeri de Foment
Autopista	13 Km	AP-7	Aumar
Línia de ferrocarril	13 Km	Tarragona - València	RENFE

Via	Longitud dins del municipi	Codificació	Titularitat / concessió
Xarxa de camins rurals i lligallos	--		Ajuntament de l'Ametlla de Mar
Xarxa urbana	--		Ajuntament de l'Ametlla de Mar

Font: elaboració pròpia a partir de diferents fonts

2.2.1 Xarxa viària supramunicipal

La xarxa viària de l'Ametlla de Mar que comunica amb els municipis veïns o bé amb l'extraradi territorial, està formada per les següents infraestructures:

- Carretera N-340 que va de Barcelona a Cadis, aquesta dona accés als diferents nuclis urbans del municipi, travessant-lo de nord a sud amb un recorregut de 10,02 Km.
- Autopista AP-7 o del Mediterrani: va de Barcelona fins a Alacant. El seu recorregut dins del municipi és quasi bé paral·lel al de la via del tren per sobre. Es tracta d'una via de pagament on AUMAR n'és l'empresa concessionària. Dintre del terme municipal s'hi troba la sortida 39 (l'Ametlla – Perelló) en ambdós sentits, a l'alçada del nucli de l'Ametlla. El recorregut pel municipi ocupa 13 Km. amb dos carrils per a cada sentit.
- Via fèrria Barcelona - Tortosa: línia d'una sola via que discorre paral·lela a la costa i a l'autopista, amb una longitud de 13 Km dintre del terme municipal. El municipi disposa d'una estació de ferrocarril a la zona de ponent del nucli de l'Ametlla. Per aquesta línia circulen trens regionals i de llarg recorregut.
- Carretera N-340a: antic traçat de la carretera nacional 340. Coneguda també com carretera vella de València o del Perelló. La bifurcació d'aquesta via de la N-340 és a l'alçada de l'Almadrava, al terme municipal de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. El seu traçat és molt sinuós i en alguns casos presenta un mal estat de conservació. La seva longitud dins del municipi és de 7,4Km.

2.2.2 Xarxa viària municipal

L'única via que no té titularitat municipal i que es troba íntegrament en el municipi de l'Ametlla de Mar és la carretera de l'Ametlla de Mar (TV-3025), que comunica l'antiga carretera nacional (N-340a), l'AP-7 i la N-340 amb el nucli de l'Ametlla de Mar.

El terme municipal està solcat per un important nombre de camins rurals, pistes forestals i camins forestals. Al municipi de l'Ametlla de Mar existeixen, des del punt de vista de la funcionalitat, camins de servei a zones agrícoles, forestals i de servei a poblats. Els camins agrícoles són els més nombrosos, tot i que molts d'aquests, degut a l'abandonament progressiu de les terres de conreu, es troben en desús i immersos en processos de degradació. També és significativa la xarxa de camins (la majoria d'ells pavimentats, a diferència dels anteriors) que dona accés als diferents nuclis de població del municipi. Destaquem:

- Carretera de Punta de Calafat, dona accés a la urbanització de Calafat des de la N-340.
- Camí de Cala Mosques a Ponts, dona accés a la urbanització Tres Cales des de la N-340.
- Camí de l'Ametlla al Perelló, antic accés a aquesta població des del nucli de l'Ametlla.
- Camí de l'Estany, que uneix el nucli de l'Ametlla amb la zona de l'Estany.
- Camí vell de l'Ametlla de Mar a l'Ampolla.

Dels camins, llamperes, corriols, veredes i lligallos (antics passos d'animals, amb la toponímia típica de les terres de l'Ebre) que travessen l'Ametlla de Mar, la majoria són per donar accés als trossos o camps de conreu. A diferència dels anteriors, la majoria d'aquests no estan asfaltats. Destaquem entre d'altres:

- **Camins:** camí del Forcall, Vereda de Bassa Malera al mar, camí dels Racons, camí de Mas Pujol, camí vell de l'Ametlla, camí de la cova del Duc, camí de Planes i de la Cova de la Mosa, camí de Planes Bordes i Espinals, camí Vell de Tivissa, camí de Figuera de l'Horta, camí del Lligallo, camí del Plater, camí de Guixo, camí del Parrocoll, etc.
- **Lligallos:** lligallo del Manrà, lligallo del Rabosenc, lligallo del Torrent del Pi, lligallo de la Bassa Nova, lligallo Teuleries, lligallo de l'Espinal.

- **Corriols:** Corriol de les Vinyasses, corriol del Puig Moltó, corriol Malena del Mar, corriol Nadell, corriol del Torrent del Pi, corriol de Vilanova.
- **Llammers:** Llampera Baldria, llampera Manrà.

És destacable l'existència al municipi de varies vies classificades per la Llei 5/1993, de 23 de març de vies pecuàries com a camins ramaders classificats per l'Ordre Ministerial de 31 de gener de 1958. Aquestes són: “Vereda” de Puig Moltó, “Vereda” Malena de Mar, “Cordel” Manrà, “Vereda” Nadell, “Cordel” torrent del Pi, “Cordel” Bassa Nova, “Cordel” Tauleries i “Vereda” Vinyasses.

A banda de les vies anteriorment anomenades, existeix una gran quantitat de camins de segon ordre que donen abast a la resta del territori. Són camins sense enllaços a d'altres vies de comunicació principal, que donen accés a diverses parcel·les privades de conreus, i que en molts casos no tenen sortida. Posseeixen unes dimensions més reduïdes que els anteriorment esmentats, no es troben en tant bon estat, i fins i tot, en alguns casos, pateixen igualment una accelerada degradació motivada per l'abandonament dels conreus.

2.3 Transport públic

En referència al transport públic, a l'Ametlla de Mar trobem:

Taula 8: Transport públic a l'Ametlla de Mar

Mitjà de transport	Competència	Operador
Línia de ferrocarril Barcelona - Tortosa	Estatat	RENFE
Autobusos interurbans	Privada	HIFE
Autobusos interurbans	Privada	Jaume Carrera SA
Autobús urbà	Ajuntament	
Taxis	Privada	Particular

Font: elaboració pròpia a partir de dades facilitades per diferents fonts

Existeix també al municipi el servei de transport escolar entre els diferents nuclis per tal de facilitar l'assistència dels alumnes als centres escolars. Aquest transport està subvencionat pel Consell Comarcal.

Els habitants de l'Ametlla de Mar poden optar per tres tipus de mitjans públics de transport: l'autobús, el tren o bé el taxi. Respecte al servei de taxi, existeixen al municipi diferents companyies que ofereixen aquest servei.

L'autobús urbà existent connecta el casc urbà amb les diferents urbanitzacions del municipi (Calafat, Sant Jordi, Tres Cales, Estany Tort i cementiri). Surten 2 busos per sentit i dia:

- Del casc urbà circula cap a les urbanitzacions a les 12.30 i a les 18.30 hores
- De les urbanitzacions al casc urbà circula a les 9.15 i a les 17.00 hores.

Operen al municipi dues companyies que ofereixen servei discrecional de viatgers amb autobús, HIFE (Hispano de Fuentes en Segures) i Autorcars Carrera. Existeix una sola parada dins del municipi, situada en front de l'estació de trens.

Hispano de Fuentes en Segures (HIFE) realitza els següents itineraris:

- Ametlla de Mar – Tarragona, passant per l'Hospitalet de l'Infant, Miami Platja, Cambrils, Salou, Port Aventura i la Pineda. Sortida de dilluns a divendres a les 7:15 del matí.
- Ametlla de Mar – Tortosa, passant pel Perelló i l'Aldea. Sortida de dilluns a divendres a les 19:25.
- Ametlla de Mar – Saragossa, sortida a les 8:25 (només a l'estiu).
- Ametlla de Mar – Tortosa, passant pel Perelló, l'Ampolla, Camarles, Lligallos, Deltrebre i l'Aldea. Sortida a les 7:00.
- Tarragona – Tortosa, passant per l'Ametlla de Mar, de dilluns a divendres des de l'estació d'autobusos de Tarragona a les 18:15.
- Tortosa – l'Ametlla de Mar, sortida a les 6:30.

- Saragossa (Agreda) – l'Ametlla de Mar, diari del 4 d'abril al 18 de juny. Sortida a les 15:30.
- L'Hospitalet – Saragossa, passant per l'Ametlla de Mar. De dilluns a diumenge i té sortida a les 7:00 i a les 16:15; A les 10:45 els dissabtes, diumenges i festius; a les 15:30 de dilluns a dissabte; a les 19:30 divendres laborables; i a les 22:00 els diumenges i laborables.

Autocars Carrera realitza el següent itinerari:

- Ametlla de Mar – Tortosa i a l'inrevés, passant pel Perelló, l'Ampolla, Camarles, Lligallos i l'Aldea.

D'acord amb les dades facilitades per l'empresa HIFE, les quals fan referència als anys 2003 i 2004 (no disposem de dades informatitzades de més anys), el número d'usuaris anuals de les diferents línies que van sortir des de l'Ametlla de Mar fou de 172 i 213 persones i el número d'usuaris que arribaren al municipi fou de 281 i 237 persones respectivament.

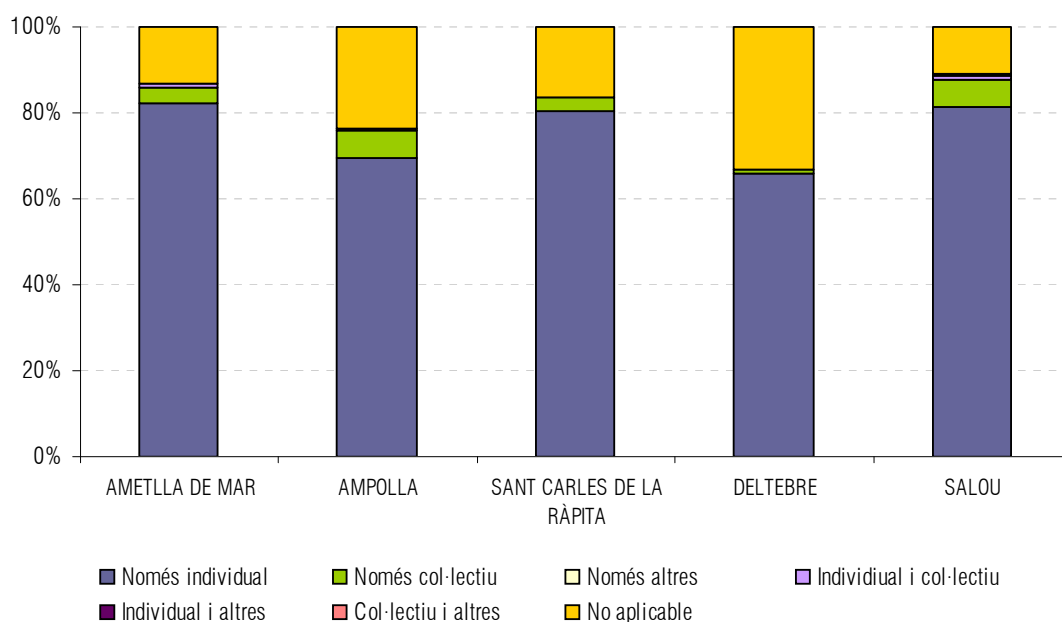
Les dades facilitades per l'empresa Autocars Carrera representen el total d'usuaris de la línia Ametlla de Mar - Tortosa, ja sigui amb origen o destí a l'Ametlla de Mar. Des de l'empresa s'estima que es reparteixen per igual en un 50%. L'evolució al llarg dels darrers anys ha estat a l'alça. L'evolució en els darrers anys del número d'usuaris d'aquesta línia ha estat la que segueix: l'any 2003 van utilitzar la línia 2.065 passatgers, l'any 2004 foren 2.142 passatgers i l'any 2005, 2.261 passatgers. En el còmput anual del número de passatgers, en els darrers anys aquests han experimentat un creixement del 8,6%.

En referència al transport públic per ferrocarril, l'Ametlla de Mar és travessada per la línia de tren que va de Tarragona a Castelló. Aquesta compta amb una estació al nucli de l'Ametlla de Mar. RENFE és l'empresa encarregada d'oferir aquest servei mitjançant trens regionals i de llarg recorregut. Aquesta línia és la segona en importància de les existents a Catalunya respecte a la intensitat de trànsit, que augmenta cada any. En total passen 21 trens pel municipi, 10 en sentit Tortosa i 11 en sentit Barcelona, cada dia. Des d'aquesta estació, les principals destinacions durant l'any 2005 han estat per ordre, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Salou i Cambrils. Els principals orígens han estat, també per ordre, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Salou i Cambrils. El número de passatgers total que van sortir des de l'estació de l'Ametlla de Mar l'any 2005 va ser de 78.349, i els que van arribar al municipi va ser de 77.931.

D'acord amb les dades anteriors, el mitjà de transport públic més utilitzat al municipi és el tren, també és el que presenta unes freqüències majors de pas.

Ús del transport públic en la mobilitat obligada

En els desplaçaments que es realitzen en el municipi, tant per raó d'estudi com de treball, el mitjà de transport utilitzat majoritàriament és l'individual, és a dir, de cada 100 viatges, 79 es realitzen amb vehicle privat. Aquest percentatge és molt similar al d'altres municipis costaners analitzats com són l'Ampolla, Deltebre, Sant Carles de la Ràpita i Salou.

Gràfic 1: Tipus de transport utilitzat

Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

Nota: el concepte no aplicable es refereix a aquella població que treballa o estudia al propi domicili o bé que realitza desplaçaments a diferents municipis.

Taula 9: Percentatges de mitjans de transport utilitzats en la mobilitat obligada (2001)

	Mitjans de transport						TOTAL
	Només individual	Només col·lectiu	Només altres	Individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	
TOTAL	1.969	93	24	19	2	1	2.108
TOTAL	93,41%	4,41%	1,14%	0,90%	0,09%	0,05%	100%

Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

D'acord amb aquestes dades, és destacable el fet que la majoria de desplaçaments per raó de treball o estudi que es generen al municipi, es fan mitjançant el transport privat.

2.4 Xarxa de camins rurals

Pel municipi de l'Ametlla de Mar hi transcorren dos senders de gran recorregut (GR). No hi ha ni senders de petit recorregut (PR) ni senders locals (SL). La diferenciació entre els tres tipus resta en la llargada d'aquests: els GR tenen una llargada superior als 50 km, els PR entre 10 i 50 km i la llargada dels SL no supera els 10 km. Cal fer esment de la potencialitat turística, encara no explotada, d'aquestes vies les quals es relacionen a continuació:

GR-192: Sender que neix a Cambrils i va fins a l'Ampolla. El seu itinerari és: Cambrils, Mont-roig del Camp, Pratdip, Masboquera, tossa de l'Alzina (a l'Ametlla de Mar), Campredó (a l'Ametlla de Mar), el Perelló i l'Ampolla. Des del Perelló, entra al municipi per la serra de Picamoixons, per l'oest del cim de la Barra, dona la volta a aquest cim, arriba a la Bassa Nova i d'allí segueix un recorregut per diferents masies del municipi començant per la masia de Manuelet de Ponç, direcció al coll del Tormo, cap al mas de l'Estanquera i mas del Pere del Frauquer i d'allí cap al límit del terme amb el municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

GR-92: Anomenat també sender del Mediterrani. Aquest recorre tot Catalunya des de Portbou fins a Uldecona. Discorre travessant tota la costa del municipi, d'un extrem a l'altre des del límit amb el municipi de Vandellòs fins al del Perelló. El seu traçat passa per totes les urbanitzacions de la costa, utilitzant els seus carrers com a recorregut del GR.

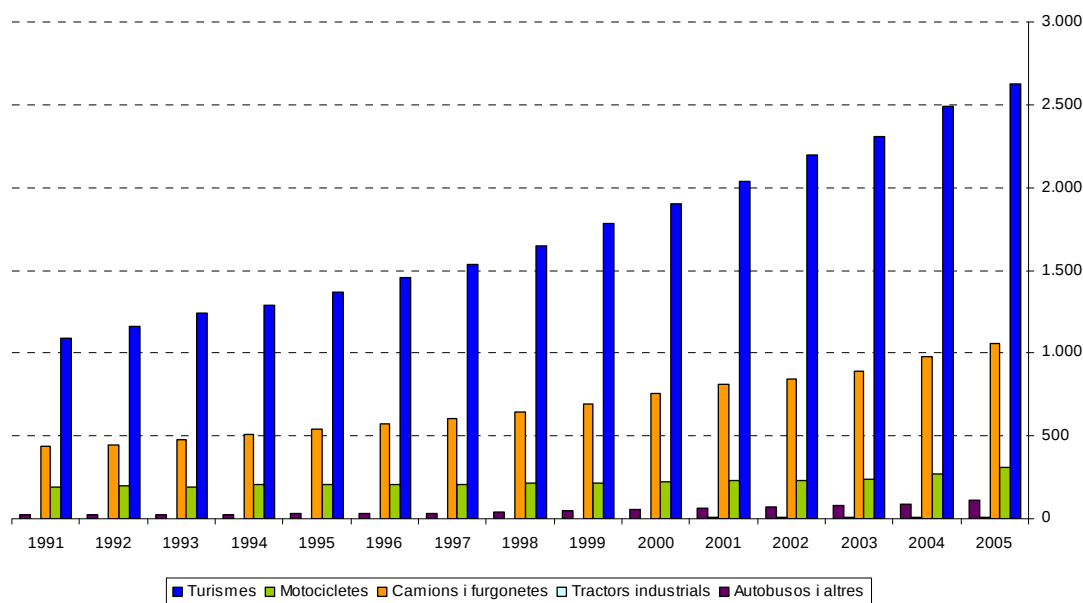
2.5 Xarxa de carril bici

No existeixen al municipi carrils expressament dedicats a la circulació de bicicletes, tot i que per desplaçar-se per les urbanitzacions i cap a la platja és un dels mitjans més utilitzats.

2.6 Parc de vehicles

A partir de les dades publicades a la pàgina web de l'Institut d'Estadística de Catalunya en referència al parc de vehicles del municipi, s'ha elaborat la figura que segueix a continuació. En ella s'observa que dins del període comprès entre els anys 1991 i 2005, són els turismes la tipologia de vehicle més nombrosa, seguits pels camions i furgonetes, i finalment, per les motocicletes i altres.

Gràfic 2: Parc de vehicles de l'Ametlla de Mar



Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

L'evolució del parc de vehicles de l'Ametlla de Mar ha estat clarament a l'alça des de l'any 1991 al 2005. Així el parc de vehicles del municipi ha multiplicat per 2,4 el que hi havia el 1991. L'augment més important ha estat protagonitzat per la part d'autobusos i d'altres ja que han multiplicat per 4,6 vegades el nombre que n'hi havia l'any 1991. Els turismes i les furgonetes n'hi ha 2,4 vegades més. I les furgonetes i els tractors industrials són els que menys creixen amb un augment del 66%.

Taula 10: Composició parc de vehicles, per tipus (2005)

Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2.629	310	1.062	5	111	4.117

Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

Respecte a les dades de la taula 11 es pot veure com la majoria de vehicles del municipi són turismes que representen un 64% seguit de camions i furgonetes que representen un 25,8%. En tercer terme queden les motocicletes amb un 7,5% i amb valors poc significatius hi ha els autobusos amb un 2,7% i el tractors industrials amb un 0,1%.

Mitjançant l'índex de motorització (IM), això és, el número de vehicles per cada 1.000 habitants, es poden realitzar comparacions entre àmbits territorials. D'aquesta manera, a la taula següent s'ofereix aquest índex per tipus de vehicle (turisme, motocicleta, camions i furgonetes) del municipi de l'Ametlla de Mar, i l'IM total per al municipi, la comarca del Baix Ebre, Catalunya, Terra Alta (amb la voluntat de fer comparacions amb àmbits rurals) i el Baix Penedès (comarca de caire més urbà).

Taula 11: Comparativa de l'evolució de l'Índex de motorització de diferents àmbits territorials

Anys	Índex de motorització per tipus			IM Ametlla de Mar	IM Baix Ebre	IM Catalunya	IM comarques rurals (Terra Alta)	IM comarques urbanes (Baix Penedès)
	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes					
1991	262,56	46,16	104,35	419,57	500,3	503,95	388,8	532,27
1992	275,6	47,52	106,68	435,97	517,29	522,26	406,15	550,41
1993	288,27	45,14	111,21	450,44	520,58	524,59	416,57	554,53
1994	294,71	47,17	116,56	464,16	526,48	526,68	426,24	550,58
1995	308,91	46,59	122,34	484,17	539,27	540,26	440,51	564,02
1996	335,64	47,68	131,77	521,54	566,08	567,78	460,43	585,47
1997	354,53	47,92	139,14	549,87	585	585,96	479,82	636,51
1998	363,68	46,73	142,83	563,15	609,35	606,81	505,89	641,66
1999	392,77	46,73	152,96	603,26	636,16	633,63	525,59	695,22
2000	397,95	46,47	158,89	614,82	653,29	643,83	548,24	705,39
2001	406,18	45,86	161,12	625,92	671,82	649,85	565,02	653,76
2002	421,61	44,14	162,16	642,1	675,42	648,41	581,7	660,39
2003	395,03	40,79	153,38	603,43	672,08	629,49	596,01	646,06
2004	413,3	44,6	161,8	635,61	693,67	644,52	615,77	655,55
2005	408,36	48,15	164,96	639,48	689,32	653,69	625,59	654,16

Font: elaboració pròpia a partir de l'IDESCAT

En la taula es pot observar que l'increment experimentat per l'índex de motorització general municipal ha estat del 52,4% des de l'any 1991 fins el 2005, seguint sempre una tendència positiva malgrat que l'any 2003 l'índex fou menor que l'any anterior (aquesta davallada és comuna a tots els registres, atribuint-se doncs a una canvi en la metodologia de recompte per part de l'IDESCAT). És destacable que a diferència del creixement demogràfic exponencial experimentat, l'IM ha evolucionat de forma lineal, tendint en els darrers anys a assimilar-se amb els valors que es donen al conjunt de Catalunya. En el desglossament per tipus de vehicle, l'evolució seguida en tots els casos, tot i l'existència d'oscil·lacions, ha estat també positiva, destacant l'increment de l'índex en el número de turismes (55,5%) respecte l'any 1991.

En comparació amb l'evolució de l'IM comarcal i autonòmic, l'índex municipal ha anat sempre per sota de la mitjana, tot i que seguint la tendència d'aquests àmbits. L'increment d'aquest índex a nivell municipal respon bàsicament al model urbanístic que ha desenvolupat el municipi, el qual provoca que tant pels desplaçaments interns com externs, s'hagi de fer ús del vehicle privat. De la mateixa manera, aquest increment també respon, a l'igual que passa en àmbits territorials superiors, a una progressiva motorització de les societats modernes. Aquest fet contrasta amb l'evolució experimentada per determinades comarques, com per exemple la Terra Alta (comarca més rural) i el Baix Penedès (comarca més urbana), totes dues amb una reducció en els darrers anys dels IM. En els dos casos és per raons diferents, en la primera, la Terra Alta, l'envelliment de la població, provoquen que l'IM disminueixi; en canvi, al Baix Penedès, aquesta davallada respon bàsicament a un canvi de model de mobilitat assumit pels seus habitants, afavorit en gran mesura per la connexió amb el transport de rodalies de l'àrea metropolitana. Es pot arribar a despendre que en un futur proper, l'evolució experimentada pel municipi, la comarca i en general, Catalunya, s'aproximarà al model seguit pel Baix Penedès. Tot i això, actualment l'increment acumulat d'aquest índex a nivell municipal entre els anys 1991 i 2005, ha estat superior a l'experimentat a nivell comarcal (37,8%) i autonòmic (30,3%).

2.7 Aparcaments per a vehicles

El nucli de la Cala de l'Ametlla de Mar té actualment un dèficit important de zona d'aparcament per a vehicles. Únicament es disposa d'un descampat a l'entrada del poble per la carretera TV-3025 per donar servei a tot el nucli, i una zona al costat de la Llar d'infants. Els carrers del centre urbà són molt estrets i sinuosos i no permeten l'estacionament. Els únics punts addicionals d'aparcament es troben a la zona del port on hi ha una sèrie de petits espais on es pot aparcar. Aquest pla preveu la construcció de dos aparcaments soterrats a la zona de Bon Repòs i a les escoles velles. També es preveu arranjar el gran descampat que situat al sud de l'avinguda de la Cova Gran de la mateixa manera que s'ha arranjat l'aparcament de Galetet per tal de millorar les condicions d'aparcament existents. Amb aquests dos espais el nucli supleix el dèficit i ajuda a disminuir la circulació pel centre urbà, ajudant a la conversió en zona de vianants d'aquest espai, per una mobilitat més sostenible del municipi.

A la zona de les platges al nord del nucli urbà existeixen quatre espais destinats a l'aparcament de vehicles per donar cabuda als desplaçaments a la zona costanera. Aquestes zones són les següents:

Cala Sant Jordi: aparcament amb capacitat per a 92 vehicles.

Cala Vidre: aparcament amb capacitat per a 35 vehicles.

Cala Forn: solar habilitat com aparcament, amb capacitat per a 50 vehicles.

Cala Calafat: solar per aparcar 20 vehicles.

Aquests aparcaments queden plens en hora punta durant l'època estival. Això fa que hi hagi estacionaments il·legals a la zona costanera.

2.8 Diagnòstic de la mobilitat.

Analitzant els apartats anteriors es plantegen una sèrie de problemàtiques i mancances del sistema de mobilitat del municipi de l'Ametlla de Mar en base als criteris de la mobilitat sostenible, expressada en la legislació de mobilitat. També s'analitzen els diferents nuclis del municipi i la connectivitat d'uns amb els altres.

Diagnòstic de la mobilitat:

- Elevat grau de connectivitat del municipi amb la resta del territori. Pel terme travessen algunes de les principals vies de comunicació estatals.

La configuració territorial dota l'Ametlla de Mar d'una situació estratègica envejable pel que fa a la comunicació amb la resta del territori català i estatal –tant de viatgers com de mercaderies–, més encara en un futur proper amb el desdoblament de l'actual N-340 i la futura estació intermodal de les Terres de l'Ebre. El territori acull l'eix principal de l'arc mediterrani, conformat per l'autopista AP-7, a més d'altres vies primàries com són la carretera nacional N-340 i la via ferroviària que enllaça Catalunya amb la Comunitat Valenciana.

Aquesta excel·lent connectivitat amb la resta del territori explica, en bona part, l'arribada de turistes al municipi, inicialment mitjançant el ferrocarril i posteriorment a través de les infraestructures viàries, situació que ha aproximat més el model turístic de l'Ametlla de Mar al propi de la Costa Daurada que no pas al dels municipis costaners de les Terres de l'Ebre.

- El pas de les diferents vies de comunicació pel municipi ha comportat la fragmentació del territori i el deteriorament de la mobilitat municipal.

El pas del feix infraestructural i la conseqüent ocupació del territori ha generat un veritable efecte barrera en el municipi. Pel que fa a la connexió entre els diversos punts del municipi, s'observa clarament com el corredor del mediterrani genera importants problemes de permeabilitat en la mobilitat a nivell intramunicipal. El pas de l'autopista i el ferrocarril per una banda i la carretera nacional per l'altra, divideixen el terme municipal en tres franges longitudinals.

- Existeix al municipi una densa xarxa de camins rurals que garanteix una bona mobilitat en tot el seu territori municipal.

La tradició agrícola com a activitat de suport a la pesca ha estructurat una important xarxa de camins que donen o donaven accés a les zones de conreu. Alguns d'aquests resten actualment classificats per la Llei 5/1993, de 23 de març de vies pecuàries, fet que els confereix una protecció específica. L'actual dinàmica de regressió en que es troba avui dia l'agricultura, amb el conseqüent abandonament dels camps i les terres, ha ocasionat que molts d'aquests camins es trobin, a causa del desús que pateixen, en un procés de degradació.

- Es detecta un molt baix ús del transport públic col·lectiu per part dels habitants del municipi.

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya referents a l'any 2001, de cada 100 desplaçaments que es van fer al municipi per raons de treball o estudi 79 foren en vehicle privat i 21 en transport públic. Aquestes xifres segurament són similars a les que es donen en els desplaçaments per raons de servei o d'oci, malgrat que no es tenen dades per contrastar-ho.

Tenint en compte que el municipi disposa del servei d'una línia d'autobús urbà, les línies discrecionals d'autobusos interurbans de dues companyies, el tren i el servei privat de taxi, és a dir, que objectivament, disposa d'una oferta de transport públic raonable, és molt remarcable el baix ús d'aquest tipus de transport en detriment del vehicle privat.

La preferència del transport privat respecte el transport públic cal cercar-la en el costum i la comoditat o independència d'aquest, així com també en una manca d'informació de les opcions i possibilitats que pot oferir el transport públic. Així mateix l'estructura urbanística de construccions en baixa densitat i dispersiva, potencia també l'ús del transport privat.

Mobilitat del nucli de la Cala de l'Ametlla de Mar:

El nucli urbà de la Cala de l'Ametlla és destí de molts dels desplaçaments generats dins del propi municipi. El fet de tenir la xarxa comercial i d'oci al seu nucli fa que els residents a les urbanitzacions segregades hagin d'anar a la Cala. Els carrers són estrets i sinuosos, com la majoria dels centres urbans dels municipis del territori. Això provoca que la circulació amb vehicle per aquests carrers sigui un problema. És per aquesta raó que els centres urbans tendeixen a potenciar la seva accessibilitat al pas de bicicletes i vianants.

Sembla una bona solució mantenir els carrers més amples i més travessers del nucli per la circulació de vehicles i conservar els carrers més estrets i centrals d'ús per a vianants. Per tal de dur a terme aquest sistema, és bo dotar la perifèria del nucli d'unes bones connexions i habilitar uns espais d'aparcament per donar cabuda a tots els vehicles que hi arribin.

Les connexions de l'Ametlla a nivell intermunicipal són molt bones, i amb la construcció dels nous aparcaments i el condicionament de l'existent s'aconseguirà arribar a aquest objectiu. També resulta adequat que aquesta xarxa de vianants i carril bici arribi a les connexions amb el transport públic per potenciar al màxim l'ús d'aquest mitjà de transport. Així es recomana fer arribar la xarxa de vianants i de bicicletes fins a les estacions de ferrocarril i d'autobús. També és bo potenciar aquest tipus de transport mitjançant campanyes d'informació i publicitat.

La connexió del centre urbà amb les vies importants és molt bona. El ferrocarril té un estació dins del nucli que cal potenciar. La carretera TV-3025 connecta amb la AP-7 i amb la N-340. Les dues vies tenen enllaços directes amb la TV-3025.

En un futur proper es preveu el desdoblament de la N-340 al seu pas pel municipi. El desdoblament serà per l'antiga traça, la N-340a, i permetrà allunyar el nucli urbà i les urbanitzacions d'aquesta via de gran capacitat. Aquest fet disminuirà els problemes de segregació dels nuclis existents i futurs del municipi; quedant l'actual traçat de la N-340 que va d'El Perelló a L'Almadrava per a mobilitat municipal, com una carretera de costa. És per això que s'adaptarà el tram que transcorre des del sector industrial fins als sectors de Tres Cales i Sant Jordi com a principal connector municipal en el qual es prioritzaran els desplaçaments a peu, bicicleta i transport públic. Aquesta transformació fomentarà la cohesió del municipi, a més d'obtenir una mobilitat més sostenible en el global de la població, evitant la barrera de mobilitat interna que representa actualment aquesta carretera per a algunes urbanitzacions.

Mobilitat dels nuclis de la zona sud de l'Ametlla de Mar:

A mesura que ens allunyem de la Cala en direcció sud trobem els nuclis de Ribes Altes, Roques Daurades i la zona de Port Olivet. Els dos primers responen a la tipologia d'urbanitzacions costaneres i es desenvolupen linealment a la costa, essent nuclis bàsicament residencials. Es tracten de construccions en baixa densitat i extensiva. La comunicació interna dels nuclis queda suficientment resolta pels vials interns de cadascun dels nuclis. La zona de Port Olivet serà conservada com un espai lliure d'especial protecció, per mantenir el caràcter natural d'aquest espai, sense cap transformació urbanística.

La problemàtica principal és la connexió d'aquests nuclis amb el centre urbà. Els habitants d'aquests tenen la necessitat vital de desplaçar-se a La Cala. Actualment els nuclis queden connectats entre si pel Camí de l'Estany, entre la línia de costa i la via ferroviària. És per aquest mateix camí que es pot arribar al centre urbà de l'Ametlla de Mar. La distància entre les urbanitzacions i el centre urbà no facilita el desplaçament a peu o en bicicleta. Tot i així el nou POUM preveu l'arranjament d'aquest camí des del

futur creuament de l'autopista i el ferrocarril de la variant sud fins a Ribes Altes, el qual acollirà les necessitats de circulació de bicicletes i vianants fins els carrers ja urbanitzats del nucli de la Cala.

Més al sud, hi ha la Punta de l'Àliga. Aquesta és la zona més allunyada del centre urbà per aquesta banda, i la seva connexió és molt limitada. Es redueix a la Vereda Puig Moltó que travessa el ferrocarril i l'autopista i s'endinsa a l'interior de l'àmbit municipal. Per tal de poder arribar als altres nuclis, i en especial a la Cala, és necessari seguir la xarxa de camins i senders transitables. No hi ha possibilitat de connectar la Punta de l'Àliga amb els altres nuclis per la costa ja que no hi ha cap camí existent. Degut a aquesta situació, aquesta zona quedarà com a sòl no urbanitzable, i per tant, no tindrà cap tipus de desenvolupament.

Mobilitat dels nuclis de la zona nord de l'Ametlla de Mar:

Per la part nord del nucli de la Cala trobem la part més desenvolupada del municipi, amb diferents nuclis de força importància. En primer terme trobem el petit nucli de la Cala Nova. Es tracta d'una petita urbanització a primera línia de la costa. És un nucli petit i que queda ben cobert per un vial cèntric que uneix totes les cases. La connexió amb el nucli de la Cala es realitza per un camí paral·lel al barranc de l'Estany Tort i que arriba al camí de Tres Cales. Aquest uneix els nuclis més al nord amb el centre urbà.

Més al nord de La Cala es troba el nucli de Tres Cales, un dels més importants del municipi. Aquest està enganxat als nuclis de Sant Jordi d'Alfama i Calafat, que queda al límit nord del terme municipal. Aquests nuclis superen les infraestructures i generen tres franges d'urbanització. La primera és la litoral entre la línia costanera, el ferrocarril i l'autopista. La segona va de l'autopista a la N-340 i la tercera queda per sobre d'aquesta.

La connexió d'aquests nuclis amb el centre urbà es resol a partir de la N-340. Així a Tres Cales trobem dues incorporacions al mateix nivell a la carretera nacional. El nucli de Sant Jordi d'Alfama pot accedir a la N-340 a partir de les mateixes incorporacions que les de Tres Cales, ja que la comunicació entre els dos nuclis és bona. És en aquest punt on trobem el problema principal de la mobilitat interna de l'Ametlla de Mar ja que en hores punta es col·lapsa la N-340 al seu pas pel municipi.

Per aquest motiu, existeix la proposta consensuada pels municipis de les Terres de l'Ebre per realitzar el desdoblament de la N-340 per l'antic traçat denominat com a N-340a. Això farà que l'actual traçat passi a ser un tram urbà del municipi de l'Ametlla de Mar per realitzar-hi una carretera de costa que donarà solució a la mobilitat entre els nuclis del nord i el centre urbà de La Cala.

Una altra alternativa de connexió interna de nuclis són els camins ramaders existents al municipi. Destaca el camí de Tres Cales que juntament amb el Lligallo/Vareda de Manra dona continuïtat a la connexió costanera dels diferents nuclis al nord de la Cala amb el propi nucli urbà. Aquests camins només estant adaptats parcialment a la circulació de vehicles i no donen continuïtat a la connexió costanera amb vehicle a tot el nord del municipi. Sembla una bona opció fer un pla per habilitar l'ús d'aquest camí per vianants i bicicletes amb harmonia amb la circulació motoritzada. A més són aquests camins que donen accés a les diferents cales del nord del municipi.

La xarxa viària del municipi de l'Ametlla de Mar queda representada al plànol núm. 1, juntament amb la mobilitat actual dels diferents nuclis del municipi que preveu el PGOU vigent.

3 ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA ALS SECTORS DE CREIXEMENT

En aquest apartat s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocats pel nou planejament i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi i prioritzant, els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També es valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat. L'objectiu d'aquest estudi és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en els nous sectors planificats segueixi les pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Els nous sectors i sòls de creixement que preveu el POUM són PPU 22b1, PPU 22b2, PPU 21, PPU Ampliació 22b2, PPU Lleure i SND Ampliació 22b1. El PPU 22b1 és d'ús residencial amb una gran ocupació de zona verda i equipaments, i té una àrea total de 303.251 m². El PPU 22b2 està destinat a ús comercial, industrial i de serveis i ocupa una àrea de 58.438 m². El PPU 21 és d'ús industrial i té una àrea de 265.996 m². El PPU Ampliació 22b2 està destinat a ús hotel·ler i comercial i té una àrea total de 84.739 m². El PPU Lleure és la zona reservada per a oci i té una àrea de 25.573 m². El SND Ampliació 22b1 està destinat a ús residencial i ocupa una àrea de 391.267 m².

D'altra banda el POUM classifica com a sòl no urbanitzable els següents sectors previstos en el PGOU vigent com a sòl urbanitzable: G-1 Ampliació Sant Jordi d'Alfama, G-2 El Plater, G-3 Ampliació Calafat, G L'Estany, H Nova Ametlla i I Punta de l'Àliga.

A més a més, es preveuen certs canvis d'ordenació en els sectors i sòls ja existents: PPU Port Olivet, PPU F-Pixavaques, PPU J-Castell Sant Jordi, PPU M-Artilleria, PPU A-Tres Cales 2a Fase, PPU O-Sant Jordi Golf, PPU B-Sant Jordi Bosc, PPU K1, SND K2 i SND N-Auxiliar Circuit Calafat. També es preveuen canvis en el sòl urbà mitjançant la modificació i/o creació dels polígons i plans de millora urbana següents: PAU Calafat, PAU Tres Cales 1ª Fase, PAU Ribes Altes, PAU Roques Daurades, PAU Sant Jordi d'Alfama, PAU Carrer Mediterrani, PMU Bon Repòs, PMU Roques Daurades, PMU Sant Jordi d'Alfama, PMU Calafat i PMU Escoles Velles.

La problemàtica principal de l'actual sistema de mobilitat de l'Ametlla de Mar és la saturació de la N-340. Aquesta quedarà resolta amb el desdoblament de la mateixa per l'antic traçat (N-340a) i la transformació de l'actual N-340 amb una carretera de costa des dels sectors SND K2 i N fins el PPU Lleure.

El present estudi pretén analitzar les aportacions del nou planejament urbanístic en termes de mobilitat. El nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal pretén millorar en el que sigui possible i viable els problemes actuals així que preveu una sèrie de nous elements de comunicació interna. A més cal remarcar que el nou planejament preveu assolir en els sectors de creixement una mobilitat sostenible per si mateixos, acomplint tot allò exigint per la legislació de mobilitat existent.

3.1 Previsió i propostes de nous elements per la mobilitat

3.1.1 Millores dels eixos de comunicació

3.1.1.1 Transformació de l'actual N-340 en carretera de costa per la mobilitat municipal

Tal i com s'ha comentat, el traçat de l'autovia que deriva del desdoblament de la N-340 tindrà una gran influència en la mobilitat entre els nuclis del nord del municipi, on es concentra gran part de la població oscil·lant estival del municipi, amb el nucli urbà de La Cala i els sectors de creixement propers. Aquesta alternativa disminuirà els problemes de disgregació dels nuclis existents i futurs del municipi i millorarà la mobilitat (tant l'actual com la que generin els nous sectors).

El nou planejament considera la seva adaptació a una secció més urbana, tipus carretera de costa, dotant-la de carril bici, voreres protegides per al pas de vianants i enllaços a nivell tipus rotonda en totes les interseccions amb els vials d'accés als diferents sectors del nord del municipi. El tram de nacional que es veuria afectat per la remodelació és de 7,4 km i conté 5 enllaços (sistemes urbanístics vinculats números O1 a O6 segons el plànol d'ordenació del POUM núm. O.8).

Aquesta transformació permetrà que l'actual N-340 passi a ser la via de comunicació urbana més important entre els sectors situats al nord del municipi i la zona de La Cala i sectors propers. La nova

tipologia, permetrà la creació de més enllaços a nivell (tipus rotonda) millorant-ne l'accessibilitat, fomentarà la cohesió del municipi, i donarà lloc a una mobilitat més sostenible en el global del municipi gràcies als elements complementaris que tindrà la calçada principal.

3.1.1.2 Elements per a garantir la mobilitat entre el sector 22b1 i el centre urbà

El sector 22b1, situat prop del nucli de la Cala però amb la barrera que conformen la línia de ferrocarril i l'autopista, constituirà "l'Eixample de La Cala" en el futur. La tipologia d'edificació prevista (plurifamiliar amb alguns baixos comercials) crearà un nucli urbà lligat a l'actual, pel que és del tot necessària una bona connexió entre ambdós nuclis.

Per a tal efecte, la primera actuació serà ampliar la rotonda existent, d'entrada al sector 22b1 pel sud-est, per tal de fer possible el desdoblament previst de la carretera TV-3025, amb dos carrils per cada sentit de circulació. Aleshores, per aconseguir superar l'autopista amb la nova secció desdoblada, caldrà executar un pont al costat sud de l'existent, que a més dels dos carrils de baixada contindrà la vorera de vianants i carril bici. El desdoblament s'efectuarà fins la nova rotonda de l'estació, amb l'execució d'un pont al costat de l'existent. Aquesta permetrà fer més fluid i segur l'enllaç d'accés al nucli de la Cala pel pont sobre el ferrocarril (continuació TV-3025) i pel vial que comunica amb el mercat de La Cala per la zona del Galetet (pas inferior existent sota el ferrocarril). Cal tenir en compte també que aquest serà, de fet, l'accés més utilitzat per accedir a l'estació de ferrocarril, mitjà de transport que cal potenciar ja que és el mitjà de transport més sostenible pels desplaçaments supramunicipals que té el municipi. Aquesta sistema urbanístic vinculat des de la rotonda del sud dels sectors 22b1 i 22b2 fins a La Cala és l'anomenat O11 (segons el plànol d'ordenació del POUM núm. O.8).

L'enllaç dels itineraris principals per a vianants i bicicletes amb La Cala serà per aquest vial actual per sota del ferrocarril, el qual s'ampliarà la vorera per donar cabuda a bicicletes i vianants.

A més de millorar la circulació gràcies al desdoblament de la via, s'aconseguirà una connexió adequada per a vianants i bicicletes ja que el traçat plantejat permet obtenir pendents longitudinals que compleixen les condicions de la normativa d'accessibilitat per a minusvàlids.

Les connexions amb la TV-3025 i els vials del sector 22b1 es duren a terme amb enllaços tipus rotonda al nord i al sud (sistemes urbanístics vinculats números O9 i O10 segons el plànol d'ordenació del POUM núm. O.8), entre els quals es durà a terme el desdoblament de la carretera TV-3025 adjacent al sector. La nova plataforma del desdoblament passarà per dins el sector, però caldrà fer una adaptació de la mitjana resultant entre les dues plataformes seguint el límit del sector (sistema urbanístic vinculat número O18 segons el plànol d'ordenació del POUM núm. O.8).

3.1.1.3 Elements per a garantir la mobilitat del sector 22b2

Aquest sector queda ubicat al costat del sector 22b1, quedant només separats per la carretera TV-3025. La proximitat amb el sector 22b1 fa que els itineraris per a vianants, bicicletes i transport públic es connectin i donin continuïtat amb el nucli urbà de La Cala. La xarxa per a vehicles queda totalment coberta amb la carretera TV-3025 que dona sortida cap al nucli urbà, l'autopista i la carretera nacional. La carretera TV-3025, com s'ha descrit en el capítol anterior es desdoblarà, i quedarà com a via principal de comunicació amb La Cala.

La situació del sector és privilegiada en quant als accessos a les infraestructures d'àmbit supramunicipal, tenint l'autopista AP-7 i el ferrocarril al sud, amb accés a través de la TV-3025. També té molt a prop la N-340, situada al nord del sector, que quan prengui la tipologia de carretera de costa li donarà una molt bona comunicació amb totes les urbanitzacions del nord del municipi.

Quan es desenvolupi el sector 22b2, aquest es farà càrrec dins del mateix de la vorera i carril bici del costat est de la carretera TV-3025 desdoblada, la qual vindrà a ésser la façana de les parcel·les del sector per aquest costat. Com a sistema urbanístic vinculat haurà d'executar l'aparcament i els guals per a vianants encaixant amb les rotondes i les voreres de la TV-3025 (sistema urbanístic vinculat número O.18).

3.1.1.4 Elements per a garantir la mobilitat del PPU 21

El sector 21 queda més apartat del nucli urbà de l'Ametlla de Mar i dels sectors de creixement 22b1 i 22b2, i té com a sector més proper el PPU Ampliació 22b2.

Aquest queda ubicat entre la carretera N-340 i la TV-3025, just al costat de l'actual zona industrial. Aquestes dues són precisament les seves vies de connexió, i doten el sector de suficients recursos per garantir la mobilitat amb vehicle tan sigui cap al nucli de La Cala o l'autopista AP-7.

La transformació del tram de la N-340 en una carretera de costa, gràcies al traçat de la nova A-7 seguint la N-340a (antiga) pel nord del municipi, permetrà que fins a aquest sector industrial hi arribin els itineraris de vianants, bicicletes i transport públic de tot el municipi i del nucli de la Cala, que passaran pels sectors abans esmentats 22b1, 22b2 i Ampliació 22b2.

L'enllaç amb la N-340 i la TV-3025, al sud del sector 21, es durà a terme mitjançant una rotonda situada a l'actual enllaç en T entre aquesta última i el ramal d'accés a la nacional (sistema urbanístic vinculat número O7 segons el plànol d'ordenació del POUM núm. O.8).

3.1.1.5 Elements per a garantir la mobilitat del SND Ampliació 22b1

El SND Ampliació 22b1 es desenvoluparà posteriorment als sectors 22b1, 22b2 i ampliació 22b2. Aleshores, la connexió amb el nucli urbà de La Cala, amb el desdoblament previst de la carretera TV-3025, es preveu que estarà al límit de la seva capacitat. Per tant, serà imprescindible aconseguir que només els vehicles que tinguin com a destí La Cala passin pel nucli urbà. Per aquesta raó caldrà executar una variant urbana a la població, que a més de fer la circumval·lació de La Cala serveixi per a unir els nous creixement de forma més directa (augmentant els possibles itineraris i disminuint longitud de trajectes). També donarà continuïtat al vial costaner nord ja que connectarà els sectors situats al nord de La Cala amb els del sud, sense haver de travessar el nucli urbà.

Al llarg de tota la variant hi haurà vorera per al trànsit de vianants i bicicletes, que disposaran de carril bici segregat de la calçada de vehicles. Amb aquesta infraestructura es podrà fer una connexió efectiva mitjançant carrils bici i voreres de vianants entre els diversos nuclis urbanitzats que conformen el municipi, essent la variant essencial per garantir la mobilitat sostenible (a peu o en bicicleta) entre el nord i el sud de La Cala i eliminar el trànsit passant del nucli urbà.

3.1.1.6 Arranjament del camí de la costa “La Cala – Sant Jordi”

És l'execució d'un vial costaner que uneix La Cala amb Sant Jordi, que caldrà dotar d'una secció útil en la que es pugui compartir el vial amb el trànsit de vianants i bicicletes. El vial ha de respondre a un trànsit rodat lent ja que es pretén afavorir els desplaçaments amb mitjans més sostenibles, de manera que al llarg del recorregut s'hauran de col·locar elements pacificadors de trànsit, tal i com s'ha esmentat en la variant sud.

Un primer tram seria el de Pixavaques (sistema urbanístic vinculat número O13 segons els plànols d'ordenació del POUM), que permet la connexió d'aquest sector amb els sectors més propers (La Cala i Artilleria), a continuació hi hauria el tram d'Artilleria, que compren una part dins i una altra fora del sector (sistema urbanístic vinculat número O12) corresponent a l'estructura que salvarà el pas sobre el torrent del Pi per connectar amb Tres Cales.

A partir d'aquí ja trobem els trams urbanitzats de Tres Cales i alguns trams sense urbanitzar. Aquests trams corresponen als polígons d'actuació urbanística Tres Cales 1a Fase i més endavant St. Jordi d'Alfama, i als sectors Tres Cales 2a Fase i Castell de St. Jordi. En tots els casos el vial hauria de seguir amb la mateixa secció proposada tot i que es pot necessitar fer alguna adaptació degut a les preexistències (cas dels PAUs). En cap cas però es podrà eliminar la vorera de vianants ni el carril bici segregat, ja que són els elements cohesionadors que asseguren una bona connexió a peu i amb bicicleta entre tots aquests sectors.

3.1.1.7 Enllaç a Tres Cales 2a Fase entre la zona costanera i la interior

El present pla preveu millorar les connexions a la zona de Tres Cales. És per aquest motiu que adopta la solució plantejada en el Pla Parcial Urbanístic “Sector A. Tres Cales, 2ª fase” aprovat en el moment de redacció del present Pla d'Ordenació Urbanística. En el cas que no es realitzi exactament allò establert al Pla Parcial, es pensa en una solució semblant per fer aquesta connexió tan necessària.

Es proposa la construcció d'estructures que permetin el creuament de l'avinguda amb l'autopista i el ferrocarril a diferent nivell per tal d'unir la zona costanera amb la franja situada entre l'autopista AP-7 i la carretera N-340. Aquest accés es realitza més al nord del pas actual i donarà continuïtat a la gran avinguda prevista a Tres Cales que ha de tenir una secció tipus amb voreres per a ús de vianants i bicicletes amb amplades suficients.

L'actual pas inferior s'adaptarà pel pas exclusiu de vianants i bicicletes de manera que juntament amb l'actuació descrita anteriorment s'aconseguiran augmentar els accessos a la zona costanera de Tres Cales per a aquests tipus de desplaçaments.

3.1.1.8 Arranjament dels passos inferiors de l'AP-7

En concordança amb l'actuació proposada anteriorment, seria bo introduir un pla de millora dels passos inferiors de les infraestructures al llarg de tot el municipi. Sobretot millorant el paviment i compatibilitzant-los a l'ús de vianants i bicicletes. També caldria millorar la senyalització vertical i horitzontal. Aquesta proposta ja es planteja pels passos inferiors dels sectors estudiats a "l'Estudi de Mobilitat dels Plans Parciais K1 i O de l'Ametlla de Mar".

3.1.2 Altres millores

3.1.2.1 Transport públic

El transport públic haurà de donar servei als nous desenvolupaments. Les persones propietàries tenen l'obligació de contribuir al finançament d'aquest en proporció a l'increment del nombre de línies o el perllongament de les existents.

En el cas de l'Ametlla de Mar, el ferrocarril és el transport públic més important per a desplaçaments de mig i llarg recorregut, mentre que els autobusos interurbans permeten la connexió amb els municipis veïns i alguns dels nuclis més allunyats del nucli de La Cala, com Calafat. Aquests mitjans de transport s'intercomuniqueu a l'estació de ferrocarril, de manera que per qualsevol nova línia de transport públic municipal que es plantegi aquest ha de ser un punt de pas obligat, convertint-lo en el node intermodal del municipi.

En els plànols del present document s'han grafiat els itineraris proposats per tal que les noves línies que caldria instaurar cobrissin tot el terme municipal. Les rutes s'han plantejat de forma aproximadament radial, amb sortida a l'estació de tren de l'Ametlla i pas pel nucli de La Cala (zona del mercat) com a punts comuns de les diverses línies on s'aconseguiran elevades freqüències de pas gràcies a les combinacions de múltiples línies que hi circularan. S'ha plantejat un total de 4 línies diferents d'autobús, amb una sèrie de parades distribuïdes entre els sectors, de tal manera que els punts més allunyats d'aquests es trobin situats a una distància màxima de 500 m.

La línia 1 enllaçarà el nou sector residencial 22b1 i el nucli urbà de la Cala amb l'estació d'autobusos i ferrocarrils de l'Ametlla coincidint amb els horaris laborals, de manera que es pugui establir una bona comunicació intermodal en aquest punt. Es plantegen 6 circulacions sentit/dia de les quals 2 es situaran a la franja horària propera a les 8h, 2 al migdia i 2 a les 19h.

La línia 2 que va a Roques Daurades i la línia 3 que va a Calafat per l'actual N-340 tindran 6 circulacions sentit/dia distribuïdes al 50% entre el matí i la tarda, potenciant la freqüència de pas coincidint amb els horaris escolars, etc.

La línia 4 en canvi, al circular pel futur vial costaner paral·lel a la línia de mar, hauria de tenir un caire més turístic i ser la que donés accés, a més de les zones urbanitzades, a les diverses platges i cales de que disposa el municipi. Així doncs, es plantegen també 6 circulacions sentit/dia. Les freqüències s'haurien de concentrar més en l'horari central del dia i les parades haurien de comprendre tant les establertes en funció dels nuclis urbans com parades lliures que els usuaris sol·licitin per accedir a les zones naturals de què disposa el municipi.

Als sòls urbanitzables no delimitats (SND), no s'ha previst cap línia, ja que no es pot determinar la influència d'aquests fins que no es delimiti el seu creixement mitjançant un Pla Parcial de Delimitació (PPD). Els estudis de mobilitat d'aquests ja contemplaran l'increment de les línies de transport públic necessàries de nova implantació, amb la seva repercussió econòmica.

3.1.2.2 Senyalització dels itineraris principals

Es millorarà la senyalització dels itineraris intermunicipals, per tal d'establir millors connexions amb:

- AP-7.
- Futura Autovia A-7 .
- N-340 actual: futura carretera de costa.
- Estació de ferrocarril de l'Ametlla de Mar.

També es reforçarà la senyalització dels itineraris intramunicipals més importants, així com centres d'interès:

- N-340 actual transformada en carretera de costa com a itinerari principal La Cala – urbanitzacions.
- Centre urbà de l'Ametlla de Mar.
- Variant de La Cala com a itinerari per a vehicles, bicicletes i vianants.
- Vial costaner com a itinerari tipus urbà per a vehicles, bicicletes i vianants.
- Platges o cales amb aparcament.

La millor senyalització dels itineraris suposarà un estalvi de desplaçaments ja que aquests resultaran més eficaços i en conseqüència la mobilitat serà més sostenible.

3.1.2.3 Senyalització de zona 30

Per tal de rebaixar la velocitat de pas fins als 30 km/h dels nuclis urbans, es senyalitzarà com zona 30 totes les àrees urbanitzades tret dels carrers principals. Això ajudarà a potenciar l'ús dels desplaçaments a peu i amb bicicleta.

3.1.2.4 Obertura per a pas de vianants i bicicletes al PMU Bon Repòs

L'objectiu de l'àmbit del PMU Bon Repòs, situat a La Cala, és la consolidació d'un parc públic central al nucli urbà. Aquest espai donarà continuïtat transversal als carrers Benidorm i Francesc Labadie, per a ús exclusiu de vianants i bicicletes. Aquesta connexió entre aquests vials ja existents contribuirà a millorar els itineraris interns al nucli de La Cala amb una trama natural i directe.

3.1.2.5 Estacionament

Actualment el nucli urbà de La Cala no té cabuda per molts dels desplaçaments amb vehicle que es realitzen cap a ell, i fins i tot té un dèficit per cobrir les necessitats de la població resident al nucli urbà. A tals efectes ja s'ha executat, a l'entrada del poble, l'arranjament d'un espai anomenat aparcament de Galetet que permet l'estacionament de vehicles abans de l'entrada al nucli de La Cala, reduint l'impacte del trànsit al casc urbà. Cal destacar que aquesta zona, tot i no estar estrictament al casc urbà, queda molt propera al mercat, punt de destí de molts trajectes provinents de les urbanitzacions del municipi.

De cara al futur, es vol transformar l'aparcament en superfície de Galetet en un pàrking alçat de tres plantes per donar més servei d'aparcament a l'entrada i evitar trànsit innecessari al nucli urbà.

A més d'aquests aparcaments fora del casc urbà, ja s'han iniciat els estudis d'execució del que s'anomena Pàrking Central de l'Ametlla, que estarà situat a l'illa de les escoles velles. Aquest aparcament constarà d'entre 230 i 345 places d'aparcament en els seus 2.750 m², depenent de les plantes que tingui (dues o tres). Aquesta infraestructura pot pal·liar part del dèficit actual, però no pot cobrir la demanda futura amb el creixement previst a tot el municipi tenint en compte el factor de nucli comercial que exerceix el nucli de La Cala respecte les urbanitzacions del municipi.

Així doncs, es considera necessària la construcció d'un aparcament soterrat a la zona de Bon Repòs, amb una cabuda mínima per a 600 vehicles distribuïts en dues plantes. Amb aquesta infraestructura es podria absorbir gran part del creixement de mobilitat generada pel creixement poblacional. Tant aquest aparcament com el Pàrking Central de l'Ametlla s'executarien via concessió de servei públic.

Prenent aquestes mesures millorarà extraordinàriament la mobilitat al nucli antic; és per això que s'aposta per un nucli antic com a zona de vianants i dotar la perifèria d'una estructura bona d'aparcaments per tal de potenciar un ús més sostenible dels mitjans de transport.

El sector de Pixavaques, preveu l'edificació de nous habitatges. Aquest sector es projecta com a la prolongació del nucli urbà cap al nord, i quedarà cosit amb el casc urbà actual amb un pont sobre el barranc de Pixavaques, per tant, es preveu una mobilitat generada que farà necessari la creació d'aparcaments, tant per cobrir les necessitats del sector com per ajudar als dos aparcaments previstos a La Cala a absorbir la demanda generada pel creixement de tot el municipi. La seva situació prop el nucli de La Cala ho fa adient. En aquest cas també es tractaria d'un aparcament subterrani ubicat sota els equipaments previstos al sector, i que s'executaria via concessió de servei públic.

A tots els sectors de creixement es crearan aparcaments per a bicicletes i zones verdes amb bancs com a àrees de descans dels vianants per tal de potenciar mitjans de transport no contaminants.

3.1.3 Configuració dels vials dels sectors de creixement

Un dels factors més importants a l'hora de garantir la mobilitat és dissenyar i preveure un sistema viari de carrers per donar sortida a tots els desplaçaments i a tots els mitjans de transport. Així s'ha configurat els vials de cada sector de tal manera que compleixin les següents directrius marcades en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquen en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, són de 10 metres.
- L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, és d'11 metres.
- L'amplada mínima dels carrers que es planifiquen en sòl urbanitzable per on transita un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes té una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideix amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atén a allò establert en els apartats anteriors.
- Els carrers que es planifiquen en sòl urbanitzable per on discorre un itinerari per al transport públic té una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideix amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atén a allò establert en els apartats anteriors.
- El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no supera el 8%. I tots estan adaptats a les normes d'accessibilitat.
- El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no supera el 5%.
- La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ajusta a les reserves mínimes establertes al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Els vials interns de cada sector hauran de complir les directrius marcades al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. L'aparcament de bicicletes i vehicles queda resolt en l'apartat 3.4 d'aquest estudi i queda representat en el plànol núm. 2 de la mobilitat generada.

3.1.4 Catàleg de seccions tipus pels carrers nous de l'ametlla

El present POUM s'ha marcat com a objectiu normalitzar la vialitat del municipi de l'Ametlla de Mar per garantir que en els desenvolupaments futurs de creixement s'aposti per una mobilitat sostenible. Alhora de marcar les pautes a seguir en temes de vialitat urbana es defineixen una sèrie de seccions tipus de carrers segons el tipus d'ús dels mateixos.

Un dels factors més importants a l'hora de garantir la mobilitat és dissenyar i preveure un sistema viari de vies principals de comunicació per donar sortida a tots els desplaçaments i a tots els mitjans de transport. Així s'ha configurat el catàleg de seccions tipus de tal manera que compleixin les directrius marcades en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

A continuació es descriuen i es justifiquen les seccions tipus escollides per la vialitat urbana del municipi de l'Ametlla de Mar:

- **Secció tipus S1:** L'ús d'aquesta secció és pel tram final de la variant sud, una vegada ha travessat l'autopista i el ferrocarril, fins a Roques Daurades. Fa 14 m d'amplada amb una calçada de 6 m i un carril per sentit de circulació. A més tindrà una vorera de 3 m d'amplada lliure per vianants i un carril bici de 2,5 m i un parterre d'1 m a una banda, i una vorera de servei d'1,5 m d'amplada a l'altra. Aquesta secció s'ha dissenyat amb una vorera de passeig més una de servei perquè amb una vorera és suficient pels usuaris dels nuclis del sud del municipi.
- **Secció tipus S2:** És la secció característica de les variants sud i nord, i representativa del vial costaner nord. S'ha previst un vial de 16 m d'amplada amb una calçada de 6 m amb un carril per sentit de circulació de 3 m cadascun. A un costat s'hi situa una vorera de 3,0 m d'amplada lliure per a vianants, un carril bici de doble sentit de circulació de 2,5 m i un parterre arbrat d'1 m. A l'altra banda hi ha una vorera de servei de 3,5 m d'amplada.
- **Secció tipus S3:** És la secció utilitzada al carrer transversal del 22b1 que uneix les dues variants. Fa 21,5 m d'amplada i té un carril per a cada sentit de circulació de 3 m cadascun, a més d'una franja d'aparcament en semi bateria de 5 m d'amplada a un costat. A les bandes exteriors s'hi situen unes voreres de 3 m d'amplada lliures per a vianants, uns parterres arbrats

d'1 m i a una de les bandes s'hi afegeix un carril bici de doble sentit de circulació de 2,5 m. Aquesta és la secció urbana de les variants, per això manté l'ample dels carrils i les dues voreres són de passeig.

- **Secció tipus S4:** Aquesta secció és la tipologia utilitzada per la carretera de costa que formarà la N-340. Té una amplada de 24 m i inclou dos carrils per sentit de circulació amb dos calçades de 6 m separades per una mitjana de seguretat de 2 m. A les bandes exteriors de les calçades hi ha previstes unes voreres de 2,5 m de lliure pas per a vianants, uns parterres d'1 m d'amplada i carril bici de 3 m a una de les bandes. S'ha dissenyat com una via urbana de gran trànsit però de velocitat reduïda per tant es preveuen carrils petits i rotondes als enllaços per evitar velocitats excessives.
- **Secció tipus S5:** És la secció característica del tram de la carretera TV-3025 que va dels sectors 22b1 i 21 cap a La Cala (entre els sectors i la rotonda de l'estació). La secció té una amplada de 23 m i té dos carrils per cada sentit de circulació de 3,0 m, amb calçades separades per una mitjana de 2 m que conté els elements d'enllumenat públic. Les calçades disposen d'un voral interior de 0,5 m i un voral exterior de 1 m. Només hi haurà vorera a un costat, amb un parterre de 0,5 m, un carril bici de doble sentit de circulació de 2,5 m, i una vorera d'amplada lliure per a vianants de 3 m.
- **Secció tipus S6:** Aquesta secció forma part del vial d'accés directe al nucli urbà, des de la rotonda de l'estació fins el pas sota el ferrocarril existent, abans d'arribar a La Cala. La secció, de 16,5 m d'amplada total, s'adapta al vial del traçat existent, mantenint els dos carrils de 3,5 m de doble sentit de circulació, una vorera a un costat de 3 m, i ampliant la vorera pel costat sud a 6 m, per donar cabuda al carril bici i vorera per a vianants fins la Cala.

3.2 Mobilitat generada

L'objectiu d'aquest apartat és estimar un nombre de desplaçaments per dia pels sectors de nou planejament per tal d'establir la xarxa d'itineraris i marcar les actuacions a realitzar al sistema de mobilitat. L'estimació es realitza segons la següent taula:

Taula 12: Valors de viatges generats/dia segons usos del sòl.

Ús	Viatges generats
Ús d'habitatge	Major de: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

La taula es regeix per l'ús del sòl de cada sector. Així que cal definir les superfícies de cada ús en cadascun dels sectors estudiats.

Taula 13: Usos del sòl en els sectors i polígons estudiats.

Sector o àmbit	Ús habitatge (nº d'habitatges)	Ús comercial (m ² de sostre)	Ús industrial, altres usos (m ² de sostre)	Equipaments (m ² de sostre)	Zones verdes (m ² de sòl)	Franja Costanera (m de platja)
PPU 22b1	1.668	18.195	0	30.325	60.650	0
PPU F - PIXAVAQUES	474	1.067	0	5.930	14.231	100
(NR) PPU M - ARTILLERIA	103	1.089	0	0	0	50
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	2.747	9.618	0	130.480	457.985	50
PPU O - SANT JORDI GOLF	151	0	0	18.578	28.441	0
PPU K1	1234	2.500	0	51.024	241.586	0
PPU B - SANT JORDI BOSC	574	0	0	44.639	155.696	0

Sector o àmbit	Ús habitatge (nº d'habitatges)	Ús comercial (m² de sostre)	Ús industrial, altres usos (m² de sostre)	Equipaments (m² de sostre)	Zones verdes (m² de sòl)	Franja Costanera (m de platja)
PPU J - CASTELL DE SANT JORDI	43	0	0	11.976	56.364	0
(NR) PPU PORT OLIVET	266	2.853	0	0	0	60
PPU 22b2	4	21.914	21.914	1.461	5.844	0
PPU LLEURE	0	0	15.855	639	2.557	0
PPU AMPLIACIÓ 22B2	0	22.244	0	43.428	8.474	0
PPU 21	0	0	213.026	6.650	29.260	0
SND AMPLIACIÓ 22B1	2.348	29.345	0	39.127	78.253	0
SND K2	0	0	10.535	2.195	13.169	0
SND N-AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	0	0	32.135	45.524	53.558	0
PAU TRES CALES 1ª FASE	320	0	0	0	5.642	0
PAU RIBES ALTES	6	0	0	0	4.828	0
PAU CARRER MEDITERRANI	5	0	0	0	0	0
PAU ROQUES DAURADES	288	0	400	0	13.780	0
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	29	0	0	0	0	80
PAU CALAFAT	26	0	0	0	2.213	240
(NR) PMU BON REPÒS	333	2.398	0	9.887	1.005	110
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	108	0	0	0	6.561	0
PMU ROQUES DAURADES	92	0	0	0	16.218	110
PMU CALAFAT	1.926	9.786	1.561	420	155.119	240
PMU ESCOLES VELLES	0	0	1.042	781	0	0

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

Cal exposar que s'han pres una sèrie de mesures per tal de reflectir les dades amb més exactitud. Així s'ha establert que l'ús hotel·ler entrés a la taula com a equipament, i que a l'ús comercial del sector PPU 22b2, destinat realment a ús terciari, comercial i petita indústria, s'ha aplicat un valor de 25 viatges generats per cada 100 m² de sostre (valor mig entre l'ús comercial i l'industrial). El sostre sanitari assistencial (PPU A-Tres Cales 2a Fase) també s'ha inclòs en la columna dels equipaments. A més s'han considerat dues hipòtesis. La primera estableix que el coeficient d'edificabilitat mig dels equipaments és de 0,5. La segona estableix que l'ús residencial i d'habitatge només genera un nombre de desplaçaments diaris, així només s'ha considerat l'ús d'habitatge.

Altres consideracions importants que s'han realitzat són referents als espais lliures ubicats als sectors PPU Port Olivet i PPU M-Artilleria, degut a la seva especial naturalesa:

- La zona verda definida al PPU Port Olivet és un espai lliure de protecció de la foca el qual no tindrà cap desenvolupament urbanístic. Aquest espai doncs, tindrà característiques de sòl rústic i de preservació del territori, i no es pot considerar com a zona verda, pel que fa als viatges generats.
- La zona verda definida al PPU M-Artilleria és un espai de costa ubicada al costat de la reserva de fauna salvatge del Torrent del Pi, entre el corredor biològic territorial de Cala Nova i el corredor biològic local del Torrent del Pi. L'objectiu de qualificació d'espai lliure d'aquest sector és que no es modifiqui la seva naturalesa actual. Per tant es tracta d'un espai lliure de característiques de sòl rústic que es considera que no generarà especialment viatges.

Aplicant aquestes estimacions als sectors de creixement de l'Ametlla de Mar s'obtenen els següents valors de desplaçament generats al dia en funció dels usos del sòl:

Taula 14: Desplaçaments generats al dia segons usos del sòl.

Sector o àmbit	Ús habitatge	Ús comercial	Ús industrial, altres usos	Equipaments	Zones verdes	Franja costanera	TOTAL
PPU 22b1	11.676	9.098	0	6.065	3.033	0	29.871
PPU F - PIXAVAQUES	3.318	534	0	1.186	712	500	6.249
(NR) PPU M - ARTILLERIA	721	545	0	0	0	250	1.516
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	19.229	4.809	0	26.096	22.899	250	73.283
PPU O - SANT JORDI GOLF	1.057	0	0	3.716	1.422	0	6.195
PPU K1	8.638	1.250	0	10.205	12.079	0	32.172
PPU B - SANT JORDI BOSC	4.018	0	0	8.928	7.785	0	20.731
PPU J-CASTELL DE SANT JORDI	301	0	0	2.395	2.818	0	5.514
(NR) PPU PORT OLIVET	1.862	1.427	0	0	0	300	3.589
PPU 22b2	28	5.479	1.096	292	292	0	7.187
PPU LLEURE	0	0	793	128	128	0	1.048
PPU AMPLIACIÓ 22B2	0	11.122	0	8.686	424	0	20.231
PPU 21	0	0	10.651	1.330	1.463	0	13.444
SND AMPLIACIÓ 22B1	16.436	14.673	0	7.825	3.913	0	42.847
SND K2	0	0	527	439	658	0	1.624
SND N-AUX. CIRCUIT CALAFAT	0	0	1.607	9.105	2.678	0	13.390
PAU TRES CALES 1ª FASE	2.239	0	0	0	282	0	2.521
PAU RIBES ALTES	45	0	0	0	241	0	286
PAU CARRER MEDITERRANI	32	0	0	0	0	0	32
PAU ROQUES DAURADES	2.016	0	20	0	689	0	2.725
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	203	0	0	0	0	400	603
PAU CALAFAT	182	0	0	0	111	1.200	1.493
(NR) PMU BON REPÒS	2.331	1.199	0	1.977	50	550	6.108
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	756	0	0	0	328	0	1.084
PMU ROQUES DAURADES	644	0	0	0	811	550	2.005
PMU CALAFAT	13.482	4.893	78	84	7.756	1.200	27.493
PMU ESCOLES VELLES	0	0	52	156	0	0	208
TOTALS	89.214	55.027	14.823	88.612	70.572	5.200	323.448

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

En la següent taula 15 es mostren els valors dels desplaçaments diferenciats entre vehicles a motor, viatges a peu, amb bicicleta i transport públic tenint en compte la configuració dels carrers de cada zona (existència de carrils bici, voreres, carrers per a vianants...), la proximitat dels equipaments al nucli urbà, i l'ús d'aprofitament del sòl. Per tant, a la taula es reflexa el % estimat de generació de viatges amb cada mode de transport. A més en el cas de franja costanera aquest percentatge ve determinat per l'aposta del nou POUM de fer arribar el carril bici i les voreres àmplies fins a les platges per tal d'evitar al màxim el desplaçaments amb vehicle motoritzat. També s'ha adoptat un percentatge de desplaçaments en transport públic del 5% del total per cada utilització de sòl. Aquest ve determinat per la taula 9 del present estudi (en el capítol anterior), que expressa els percentatges d'utilització de transport col·lectiu en la mobilitat generada. La resta s'estima aproximadament que els viatges generats a peu seran el doble dels generats amb bicicleta.

Taula 15: Desplaçaments generats al dia segons mitjà de transport.

Mitjà de transport	Ús habitatge	Ús comercial	Ús industrial, altres usos	Equipaments	Zones verdes	Franja costanera	TOTAL
% de vehicles privats	65%	60%	80%	25%	10%	50%	41,6%
Vehicles privats	57.989	33.016	11.859	22.153	7.057	2.600	134.674
% viatges en bicicleta	10%	10%	5%	20%	30%	15%	17,0%
Bicicletes	8.921	5.503	741	17.722	21.171	780	54.839
% viatges a peu	20%	25%	10%	50%	55%	30%	36,4%
Vianants	17.843	13.757	1.482	44.306	38.814	1.560	117.762
Transport públic (5%)	4.461	2.751	741	4.431	3.529	260	16.172
TOTALS	89.214	55.027	14.823	88.612	70.572	5.200	323.448

Font: elaboració pròpia

L'Ametlla de Mar desenvolupa una gran variabilitat en la seva població durant els diferents mesos de l'any. Això fa que el municipi pateixi un gran augment de població durant l'època estival. Segons els percentatges de població podem saber la variabilitat de la mobilitat durant tot l'any, tal i com mostra la taula 2, del capítol anterior. Per aquesta variabilitat s'ha estudiat els diferents escenaris de mobilitat al llarg de l'any, agafant el càlcul de la taula 15 com el valor màxim de desplaçaments al dia.

Taula 16: Desplaçaments generats al dia estudiats per mesos segons mitjans de transport.

Mes	Percentatge població respecte el màxim de capacitat	Vehicles privats	Viatges en bici	Viatges a peu	Viatges en transport públic
GENER	27,90%	37.574	15.300	32.856	4.512
FEBRER	25,30%	34.073	13.874	29.794	4.092
MARÇ	29,90%	40.268	16.397	35.211	4.836
ABRIL	36,00%	48.483	19.742	42.394	5.822
MAIG	31,90%	42.961	17.494	37.566	5.159
JUNY	43,10%	58.045	23.636	50.756	6.970
JULIOL	72,20%	97.235	39.594	85.025	11.676
AGOST	95,10%	128.075	52.152	111.992	15.380
SETEMBRE	60,10%	80.939	32.958	70.775	9.720
OCTUBRE	49,80%	67.068	27.310	58.646	8.054
NOVEMBRE	36,80%	49.560	20.181	43.337	5.951
DESEMBRE	37,20%	50.099	20.400	43.808	6.016

Font: elaboració pròpia

Al plànol núm. 2 es poden veure representats els viatges generats juntament amb tota la xarxa viària i transport col·lectiu. Aquest anàlisi serveix com a base per marcar les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície, per a bicicletes i vehicles motoritzats. Aquestes connectaran els punts de màxima generació de mobilitat prioritzant la sostenibilitat del sistema.

Indicadors de gènere

Les polítiques públiques urbanes s'han dissenyat tradicionalment assumint com a hegemònic un model de mobilitat en base a la "mobilitat obligada", caracteritzada per desplaçaments pendulars de casa al lloc de treball i a l'inrevés. Aquest tipus de mobilitat ve generada majoritàriament per homes de classe mitjana alta, majors de 18 anys, que no resulta ser el segment de major generació de desplaçament. Al considerar la "mobilitat obligada" com la determinant per modelitzar el sistema fa que es prioritzi l'ús del vehicle motoritzat privat per davant del transport col·lectiu i no motoritzat. Això genera problemes d'exclusió social pel segment de població que no pot disposar de vehicle propi. És aquest factor el que exclou el segment femení del model actual de mobilitat.

Les dones es desplacen per raons de feina i a més a més per altres motius com: acompanyar o visitar persones, comprar, etc. També utilitzen altres mitjans de transport ja que tenen més dificultats per accedir a un vehicle privat, perquè aquest es prioritza per l'home. Una de les dades simptomàtiques

d'aquesta realitat és la possessió de carnet de conduir per gènere. L'any 1980 les dones tenien el 22,9% del total de carnets de conduir. Els últims anys s'ha anat equilibrant fins arribar al 2003 al 38,6% del total de carnets de conduir. Tot i això l'ús del vehicle privat segueix en mans majoritàriament dels homes.

Al no tenir accés a l'ús del cotxe les dones utilitzen en més quantitat que els homes el transport col·lectiu i fan més desplaçaments a peu. Això provoca que no puguin fer desplaçaments llargs i vegin fortament limitat el mercat laboral. En conseqüència vol dir que el mercat laboral no és capaç de mobilitzar tots els recursos humans disponibles, de manera que es manté un sistema ineficient i excloent.

En base a aquestes dades les noves directrius de mobilitat preveuen aquesta problemàtica i hi donen solució atorgant més protagonisme als desplaçaments a peu, bicicleta o transport públic, davant els desplaçaments amb vehicle privat. Així els càlculs del present estudi d'avaluació de la mobilitat generada a l'Ametlla de Mar ja té present aquests indicadors de gènere a l'hora de marcar el sistema de mobilitat del municipi.

3.3 Xarxes d'itineraris

Per tal d'establir les xarxes d'itineraris s'ha seguit els criteris establerts al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Així els itineraris definits compleixen amb les exigències marcades tal com es descriu a continuació.

Xarxa d'itineraris principals per a vianants

La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual es dóna prioritat sobre la resta de modes de transport, assegura la connectivitat amb els espais dels diferents sectors i àmbits de desenvolupament

que generen un nombre important de desplaçament a peu. D'aquests elements destaquen:

- L'estació de ferrocarril, la parada d'autobusos interurbans i les parades de l'autobús urbà.
- Equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius) i instal·lacions recreatives i esportives.
- Zones comercials i àrees d'activitat laboral.
- Espais lliures amb una forta freqüentació com zones verdes, parcs urbans i franja costanera.

La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha grafiat convenientment als conjunt de plànols número 2, i s'ha definit en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. Per aquest efecte:

- Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- Els eixos en planta d'aquests itineraris tenen un traçat el més directe i natural possible.
- En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'ha evitat els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

Els itineraris principals per a vianants són continus, formant una xarxa que de manera complementària amb la resta de voreres, dóna total accessibilitat a les diferents parts del municipi per a les persones vianants. Els itineraris estan coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

Els itineraris principals per a vianants fora de població seran segregats i es protegiran adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària. Aquest és el cas de la carretera de costa que s'executarà a l'actual N-340, el vial costaner nord (paral·lel a la línia de mar), les variants nord i sud de La Cala, i el desdoblament de la carretera TV-3025 entre La Cala i els sectors 22b1 i 22b2. Aquests són els eixos i itineraris de vianants principals de la mobilitat entre tots els diferents sectors del municipi.

Tots els itineraris per vianants estan adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat. Els itineraris de vianants dels sectors de creixement s'han definit complint aquests termes, conjuntament amb les connexions a la resta del municipi, tal com es pot veure al plànol núm. 2 de xarxes d'itineraris de la mobilitat generada al municipi de l'Ametlla de Mar.

Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície

La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, es defineix tenint en compte les línies d'autobús i d'altres sistemes de transport col·lectiu existents. La xarxa també incorpora la

implantació de tres noves línies, i el perllongament i canvi de traçat de la línia existent d'autobús que uneix el nucli de La Cala amb les urbanitzacions del nord del municipi.

Aquests itineraris asseguruen la connectivitat amb els indrets on es genera un nombre de desplaçaments més elevat, amb els dels itineraris de vianants i es connecten amb la xarxa per a transport públic col·lectiu de fora del municipi, el ferrocarril i les línies d'autobús supramunicipals.

En la xarxa d'itineraris per a transport públic plantejada, les parades de les línies s'han situat de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes, de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres.

L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu es configuraran de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes, i es garanteixi la seguretat de les persones usuàries de la via.

En carrers amb molt trànsit de vehicles que dificulten la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. Les freqüències a l'Ametlla, però, són molt inferiors i per tant s'ha fet un estudi particular i no s'ha cregut necessari preveure cap carril exclusiu més enllà de les zones d'estacionament d'autobusos i de taxis.

En base a acomplir aquests termes s'han definit els itineraris per a transport públic i col·lectiu dels sectors de creixement, conjuntament amb les connexions amb la resta del municipi, tal com es pot veure al plànol núm. 2, identificant els diferents itineraris proposats per a cada línia d'autobús i les parades necessàries per tal de donar servei als nous sectors i polígons d'actuació.

En total s'han grafat quatre línies d'autobús diferents per a cobrir tots els sectors en desenvolupament pel present planejament de forma aproximadament radial. Aquestes tindran sortida a l'estació de tren de l'Ametlla i pas pel nucli de La Cala (zona del mercat) com a punts comuns de cada línia on s'aconseguiran elevades freqüències de pas.

La línia 1 serà la més residencial ja que enllaçarà el nou sector residencial 22b1 i el nucli urbà de La Cala amb l'estació d'autobusos i ferrocarrils de l'Ametlla coincidint amb els horaris laborals, de manera que es pugui establir una bona comunicació intermodal en aquest punt. Per aquesta línia es plantegen un total de 6 circulacions sentit/dia de les quals 2 es situaran a la franja horària propera a les 8h, 2 al migdia i 2 a les 19h. per tal de donar servei als horaris comercials i feiners.

La línia 2 serà la que es desplaçarà cap al sud de La Cala, passant per Ribes Altes i arribant fins a Roques Daurades per continuar per la futura variant sud fins la nova eixample de La Cala (sectors 22b1 i 22b2).

La línia 3 serà la que sortirà de l'estació d'autobús i ferrocarril per la carretera TV-3025 en sentit cap a la carretera N-340, per arribar fins al sector industrial PPU 21, i continuar per la carretera de costa per l'interior fins a Tres Cales i els sectors K1, K2 i Calafat.

Es preveu que la línia 2 i 3 tinguin 6 circulacions sentit/dia distribuïdes al 50% entre el matí i la tarda, potenciant la freqüència de pas coincidint amb els horaris escolars.

La línia 4 serà la que sortirà de l'estació en direcció la costa i sentit nord del municipi per circular pel futur vial costaner paral·lel a la línia de mar. Aquest itinerari tindrà un caire més turístic i haurà d'ésser el que doni accés, a més de les zones urbanitzades, a les diverses platges i cales de què disposa el municipi. Per aquesta línia també es plantegen 6 circulacions sentit/dia. Les freqüències de pas s'haurien de concentrar en un horari més central durant el dia i les parades haurien de comprendre tant les establertes en funció dels nuclis urbans com parades lliures que els usuaris sol·licitin per accedir a les zones naturals de què disposa el municipi.

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

La xarxa d'itineraris per a bicicletes assegurarà la connectivitat amb els indrets on es generaran el major nombre de desplaçaments dels sectors de creixement i del nucli urbà de La Cala. També asseguraran la connexió amb els itineraris de vianants i les estacions i parades de transport públic.

Els itineraris per a bicicletes formen una xarxa contínua i preferentment recorren per vies ciclistes segregades o carrils bici protegits, tal i com s'ha pogut veure en la descripció de les seccions tipus de les vies principals que planteja el present POUM.

Els itineraris per a bicicletes no es fan passar per carreteres de doble calçada (AP-7) ni conjuntament per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles.

Es preveuen itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles en el nucli urbà de La Cala i per l'interior dels sectors residencials.

En base a satisfer aquests termes s'ha definit els itineraris per a bicicletes dels sectors de creixement, conjuntament amb les connexions amb la resta del municipi, tal i com es pot veure al plànol núm. 2. Els itineraris principals s'han representat seguint les noves vies previstes d'unió dels sectors de creixement. Aquests itineraris transcorren des del nucli de La Cala en sentit nord pel vial costaner fins el sector de Calafat; cap al sud per l'arranjament del camí de l'estany passant pel PAU Ribes Altes i fins arribar a Port Olivet i el càmping Ametlla Village Platja; en sentit muntanya per les variants (sud i nord) i la carretera TV-3025 travessant els sectors 22b1 i 22b2 fins el sector industrial 21; continuant per l'interior en sentit nord per la nova secció prevista de la N-340 (carretera de costa) fins enllaçar primer amb Tres Cales i fins a Calafat.

Xarxa d'itineraris per a vehicles

La xarxa bàsica per a vehicles prevista assegurarà la connexió amb els indrets on es generen el major nombre de desplaçaments i especialment els següents:

- L'estació de ferrocarril, la parada d'autobusos interurbans i les parades de l'autobús urbà.
- Equipaments comunitaris sanitaris, educatius, esportius, culturals i administratius.

La xarxa bàsica per a vehicles és contínua i assegura la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

Els itineraris principals per a vehicles segueixen els del transport públic entre els sectors de creixement, conjuntament amb les connexions amb la resta del municipi i el nucli urbà existent de La Cala, tal i com es pot veure al plànol número 2.

3.4 Reserves d'aparcament

Un cop identificades les xarxes d'itineraris cal fer una valoració de les necessitats d'aparcament segons la mobilitat generada. Així s'estimen unes reserves mínimes d'aparcament per bicicletes i vehicles (turismes i motocicletes).

3.4.1 Aparcaments per a vehicles

Pel que fa a la reserva d'aparcament de vehicles, turismes i motocicletes, només s'exigeix un mínim de places fora de la via pública per les zones residencials, segons la taula 17. Per les zones de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, no s'estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils.

Taula 17: Reserves d'aparcament per a vehicles segons usos del sòl.

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

I a continuació es relacionen les característiques d'ús d'habitatge de cada sector, sòl i àmbit, amb el número d'habitatges i sostre residencial de cadascun.

Taula 18: Habitatges i superfície de sostre en els sectors estudiats.

	Ús habitatge (nº d'habitatges)	Ús habitatge (m² de sostre)
PPU 22b1	1.668	188.016
PPU F - PIXAVAQUES	474	52.299
(NR) PPU M - ARTILLERIA	103	9.802
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	2.747	306.438
PPU O - SANT JORDI GOLF	151	33.253
PPU K1	1.234	169.200
PPU B - SANT JORDI BOSC	574	244.956
PPU J-CASTELL DE SANT JORDI	43	7.842
(NR) PPU PORT OLIVET	266	25.681
PPU 22b2	4	0
PPU LLEURE	0	0
PPU AMPLIACIÓ 22B2	0	0
PPU 21	0	0
SND AMPLIACIÓ 22B1	2.348	264.105
SND K2	0	0
SND N-AUX. CIRCUIT CALAFAT	0	0
PAU TRES CALES 1ª FASE	320	38.205
PAU RIBES ALTES	6	1.600
PAU CARRER MEDITERRANI	5	486
PAU ROQUES DAURADES	288	28.529
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	29	12.883
PAU CALAFAT	26	3.214
(NR) PMU BON REPÒS	333	31.567
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	108	56.069
PMU ROQUES DAURADES	92	30.133
PMU CALAFAT	1.926	391.556
PMU ESCOLES VELLES	0	0

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

Aplicant les taules als sectors de creixement de l'Ametlla de Mar s'obtenen els següents valors de **reserves d'aparcament per a turismes**:

Taula 19: Reserves d'aparcament per a turismes i motocicletes en funció de l'habitatge.

Ús habitatges	Aparcaments turismes	Aparcaments motocicletes
PPU 22b1	1.880	940
PPU F - PIXAVAQUES	523	261
(NR) PPU M - ARTILLERIA	103	52
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	3.064	1.532
PPU O - SANT JORDI GOLF	333	166
PPU K1	1.692	846
PPU B - SANT JORDI BOSC	2.450	1.225
PPU J-CASTELL DE SANT JORDI	78	39
(NR) PPU PORT OLIVET	266	133
PPU 22b2	4	2

Ús habitatges	Aparcaments turismes	Aparcaments motocicletes
PPU LLEURE	0	0
PPU AMPLIACIÓ 22B2	0	0
PPU 21	0	0
SND AMPLIACIÓ 22B1	2.641	1.321
SND K2	0	0
SND N-AUX. CIRCUIT CALAFAT	0	0
PAU TRES CALES 1ª FASE	382	191
PAU RIBES ALTES	16	8
PAU CARRER MEDITERRANI	5	2
PAU ROQUES DAURADES	288	144
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	129	64
PAU CALAFAT	32	16
(NR) PMU BON REPÒS	333	167
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	561	280
PMU ROQUES DAURADES	301	151
PMU CALAFAT	3.916	1.958
PMU ESCOLES VELLES	0	0
TOTAL	18.997	9.498

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

3.4.2 Aparcaments per a bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les diferents activitats i usos del sòl. L'estimació es realitza segons la següent taula:

Taula 20: Reserves d'aparcament per a bicicletes segons usos del sòl.

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

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Aplicant aquestes estimacions als sectors de creixement de l'Ametlla de Mar s'obtenen els següents valors de **reserves d'aparcament per a bicicletes**:

Taula 21: Reserves d'aparcament per a bicicletes.

	Ús habitatge	Ús comercial	Ús industrial, altres usos	Equipaments	Zones verdes	Franja costanera	Total
PPU 22b1	3.760	182	0	1.516	607	0	6.065
PPU F - PIXAVAQUES	1.046	11	0	296	142	10	1.505
(NR) PPU M - ARTILLERIA	206	11	0	0	0	5	222
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	6.129	96	0	6.524	1.832 *	5	14.586
PPU O - SANT JORDI GOLF	665	0	0	929	284	0	1.878
PPU K1	3.384	25	0	2.551	2.416	0	8.376
PPU B - SANT JORDI BOSC	4.899	0	0	2.232	1.557	0	8.688
PPU J-CASTELL DE SANT JORDI	157	0	0	599	564	0	1.319
(NR) PPU PORT OLIVET	532	29	0	0	0	6	567
PPU 22b2	8	219	219	73	58	0	578
PPU LLEURE	0	0	159	32	26	0	216
PPU AMPLIACIÓ 22B2	0	222	0	2.171	85	0	2.479
PPU 21	0	0	2.130	332	293	0	2.755
SND AMPLIACIÓ 22B1	5.282	293	0	1.956	783	0	8.314
SND K2	0	0	105	110	132	0	347
SND N-AUX. CIRCUIT CALAFAT	0	0	321	2.276	536	0	3.133
PAU TRES CALES 1ª FASE	764	0	0	0	56	0	821
PAU RIBES ALTES	32	0	0	0	48	0	80
PAU CARRER MEDITERRANI	10	0	0	0	0	0	10
PAU ROQUES DAURADES	576	0	4	0	138	0	718
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	258	0	0	0	0	8	266
PAU CALAFAT	64	0	0	0	22	24	110
(NR) PMU BON REPÒS	666	24	0	494	10	11	1.205
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	1.121	0	0	0	66	0	1.187
PMU ROQUES DAURADES	603	0	0	0	162	11	776
PMU CALAFAT	7.831	98	16	21	310 *	24	8.300
PMU ESCOLES VELLES	0	0	10	39	0	0	49
TOTAL	37.993	1.210	2.965	22.153	10.125	104	74.550

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

(*) Al PPU A-Tres Cales 2ª Fase i al PMU Calafat la superfície de zones verdes no coincideix amb la superfície d'espais lliures, ja que part d'aquests espais lliures són zones de difícil accés pròximes a barrancs que es volen mantenir en el seu estat natural. Així doncs, s'ha aplicat el criteri del decret sobre la superfície de zona verda accessible en cadascun dels casos. En el cas del PPU A-Tres Cales 2ª Fase cal considerar que tan sols un 40% del total d'espais lliures es pot considerar zona verda de parcs i jardins urbans, i en el cas del PMU Calafat correspon al 20% del total d'espais lliures.

3.5 Reserves de places de càrrega i descàrrega

Per aconseguir una distribució més àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, s'han contemplat les següents reserves de places de càrrega i descàrrega de mercaderies de 3 x 8 metres a la xarxa viària dels sectors de creixement, tal com estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquesta reserva s'estableix pels sectors, sòls i àmbits que desenvolupen superfícies comercials i d'oficines.

Taula 22: Reserves de places de càrrega i descàrrega.

	Ús comercial	Ús d'oficines
Reserva càrrega i descàrrega	1 plaça/1.000 m ² superfície venda o 1 plaça/8 establiments	1 plaça/2.000 m ² de sostre

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Taula 23: Total de reserves de places de càrrega i descàrrega.

	Ús comercial i oficines
PPU 22b1	19
PPU F - PIXAVAQUES	2
(NR) PPU M - ARTILLERIA	2
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	10
PPU O - SANT JORDI GOLF	0
PPU K1	3
PPU B - SANT JORDI BOSC	0
PPU J-CASTELL DE SANT JORDI	0
(NR) PPU PORT OLIVET	3
PPU 22b2	22
PPU LLEURE	0
PPU AMPLIACIÓ 22B2	23
PPU 21	0
SND AMPLIACIÓ 22B1	30
SND K2	0
SND N-AUX. CIRCUIT CALAFAT	0
PAU TRES CALES 1ª FASE	0
PAU RIBES ALTES	0
PAU CARRER MEDITERRANI	0
PAU ROQUES DAURADES	0
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	0
PAU CALAFAT	0
(NR) PMU BON REPÒS	3
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	0
PMU ROQUES DAURADES	0
PMU CALAFAT	10
PMU ESCOLES VELLES	0
TOTAL	127

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

3.6 Finançament

Tal com s'estableix al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, aquests han de definir una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a les noves actuacions. Aquesta proposta ha d'establir l'obligació de les persones propietàries a costejar aquests costos en els termes fixats per la legislació urbanística.

En el present estudi s'estableix l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació del transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei. Així es calcula el dèficit d'explotació del servei públic en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents. Aquest cost, per any, es calcula amb la següent fórmula:

$$D = 365 * r * p * 0,7$$

On,

D, dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

r, increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

p, preu unitari del km de recorregut.

El preu unitari del km de recorregut “p” pel transport públic de superfície en euros s'obté de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Taula 24: Valors de preu unitari del km pel transport públic de l'any 2004.

Transport urbà	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72 €
	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41 €
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63 €
Transport interurbà		1,98 €

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

L'IPC ha augmentat un 10,6% de l'any 2004 al 2007 a Catalunya, per tant cal aplicar als preus unitaris del km de recorregut aquest increment. Així els valors que cal utilitzar en el nostre estudi són els següents:

Taula 25: Valors de preu unitari del km pel transport públic de l'any 2007.

Transport urbà	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	5,23 €
	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,78 €
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,91 €
Transport interurbà		2,20 €

Font: elaboració pròpia amb Taula 24 i IPC del 2004 al 2007

S'ha considerat un valor de preu unitari del km pel transport públic de **2,91 €**.

El càlcul de l'increment de km diaris de la nova xarxa d'itineraris proposada, formada per les 4 línies d'autobús interurbà (descrites a l'apartat 3.3 i grafiades al conjunt de plànols número 2), s'ha calculat en funció de la longitud cada línia i el nombre de circulacions diàries, considerant el mínim de 6 circulacions que dicta la llei. S'ha de tenir en compte que les 2 circulacions de l'autobús urbà existent a l'Ametlla de Mar, es resten de les circulacions que tindrà la línia 3, la qual acabarà generant un total de 4 circulacions de nova implantació.

El càlcul del dèficit d'explotació anual per a cada nova línia d'autobús urbà, en funció de la longitud del seu recorregut mesurada sobre plànol, dona els següents resultats:

Taula 26: Xarxa d'itineraris proposada. Dèficit anual de les noves línies de transport públic.

	Longitud línia (km)	Circulacions previstes (sentit i dia)	Circulacions existents	Recorregut diari de nova implantació (km)	Dèficit explotació anual per línia (€)
Línia 1	3,9	6	-	23,4	17.398
Línia 2	4	6	-	24,0	17.844
Línia 3	12,7	6	2	50,8	37.770
Línia 4	9,5	6	-	57,0	42.380
TOTAL				155,2	115.392

Font: elaboració pròpia

El dèficit d'explotació orientatiu, calculat per cada any, del transport públic de la nova xarxa d'itineraris de servei d'autobús urbà proposada és de 115.392 euros.

No s'ha determinat import de finançament de transport públic al PAU Carrer Mediterrani, al no generar més sostre ni fer cessions de sòl de cap mena respecte el PGOU. En el sòl urbanitzable no delimitat (SND) tampoc s'imputarà el finançament previst pel present estudi de mobilitat ja que no es pot determinar la influència d'aquests tipus de sòls fins que no es delimiti el seu creixement mitjançant un Pla Parcial de Delimitació (PPD). Els estudis de mobilitat d'aquests PPD hauran de contemplar aquest finançament. Aquests sòls són: SND Ampliació 22b1, SND K2 i SND N-Auxiliar Circuit Calafat.

El dèficit d'explotació del transport públic s'ha atribuït a tota la resta dels sectors, sòls i àmbits, en funció de la línia d'autobús que els donarà servei. L'import final de cadascun s'ha estimat amb la repercussió dels viatges amb transport públic que generen en funció del total de viatges del conjunt de sectors aplicats a cada línia.

En els sectors pels que passa més d'una línia, s'han distribuït els viatges amb transport públic de forma equitativa i per importància d'ús de línia. Així doncs, els viatges del sector PPU 22b1, PPU Port Olivet i PPU M-Artilleria s'han repartit en un 70% a la línia 1 (considerada de més pes per utilització del sector), en un 10% a la línia 2 i en un 20% a la 3. Els altres sectors amb dues línies de pas s'han distribuït al 50%. D'altra banda, al sector de Pixavaques i al PMU Bon Repòs s'ha donat més importància d'ús a la línia 4 que a la línia 1. Tanmateix, pels sectors PPU K1 i PPU B-Sant Jordi Bosc s'ha considerat de més pes la línia 3 que la línia 4.

A la taula següent es pot veure la distribució dels sectors per a cada línia en funció dels viatges generats.

Taula 27: Viatges de transport públic dels sectors i àmbits atribuïts a cada línia

Sector o àmbit	Viatges generats transport públic	Relació de viatges generats atribuïts a cada línia			
		Línia 1	Línia 2	Línia 3	Línia 4
PPU 22b1	1.494	1.045	149	299	0
PPU F - PIXAVAQUES	312	62	0	0	250
(NR) PPU M - ARTILLERIA	76	53	8	15	0
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	3.664	0	0	1.466	2.198
PPU O - SANT JORDI GOLF	310	0	0	155	155
PPU K1	1.609	0	0	1.126	483
PPU B - SANT JORDI BOSC	1.037	0	0	829	207
PPU J - CASTELL DE SANT JORDI	276	0	0	0	276
(NR) PPU PORT OLIVET	179	126	18	36	0
PPU 22b2	359	180	0	180	0
PPU LLEURE	52	0	0	52	0
PPU AMPLIACIÓ 22B2	1.012	506	0	506	0
PPU 21	672	0	0	672	0
PAU TRES CALES 1ª FASE	126	0	0	63	63
PAU RIBES ALTES	14	0	14	0	0

Sector o àmbit	Viatges generats transport públic	Relació de viatges generats atribuïts a cada línia			
		Línia 1	Línia 2	Línia 3	Línia 4
PAU ROQUES DAURADES	136	0	136	0	0
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	30	0	0	0	30
PAU CALAFAT	75	0	0	37	37
(NR) PMU BON REPÒS	305	92	0	0	214
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	54	0	0	0	54
PMU ROQUES DAURADES	100	0	100	0	0
PMU CALAFAT	1.375	0	0	687	687
PMU ESCOLES VELLES	10	10	0	0	0

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

Cal remarcar que els valors de la taula anterior fan referència al total de viatges que genera amb transport públic cada sector. Formen part d'aquests viatges el conjunt dels provinents del transport col·lectiu municipal (autobús urbà) i del transport col·lectiu amb l'exterior del municipi (que inclou l'autobús interurbà i el ferrocarril). La taula anterior doncs, reflexa la distribució proporcional entre els viatges generats per a cada àmbit i la repercussió econòmica que recaurà sobre cada sector de desenvolupament.

Així s'han estimat les següents atribucions, orientatives, al dèficit d'explotació dels diferents sectors:

Taula 28: Dèficit d'explotació del transport públic per a cada sector i àmbit.

Sector o àmbit	Dèficit d'explotació del transport públic (€)					
	Línia 1	Línia 2	Línia 3	Línia 4	Total anual	Total a 10 anys
PPU 22b1	8.770	6.261	1.843	0	16.873	168.731
PPU F - PIXAVAQUES	524	0	0	2.276	2.800	28.000
(NR) PPU M - ARTILLERIA	445	318	93	0	856	8.561
PPU A - TRES CALES 2ª FASE	0	0	9.041	20.017	29.057	290.572
PPU O - SANT JORDI GOLF	0	0	955	1.410	2.365	23.652
PPU K1	0	0	6.946	4.394	11.339	113.393
PPU B - SANT JORDI BOSC	0	0	5.115	1.887	7.002	70.023
PPU J - CASTELL DE SANT JORDI	0	0	0	2.510	2.510	25.103
(NR) PPU PORT OLIVET	1.054	752	221	0	2.027	20.272
PPU 22b2	1.507	0	1.108	0	2.615	26.153
PPU LLEURE	0	0	323	0	323	3.234
PPU AMPLIACIÓ 22B2	4.243	0	3.120	0	7.362	73.624
PPU 21	0	0	4.146	0	4.146	41.464
PAU TRES CALES 1ª FASE	0	0	389	574	963	9.627
PAU RIBES ALTES	0	600	0	0	600	5.998
PAU ROQUES DAURADES	0	5.711	0	0	5.711	57.115
PAU ST. JORDI D'ALFAMA	0	0	0	275	275	2.745
PAU CALAFAT	0	0	230	340	570	5.699
(NR) PMU BON REPÒS	768	0	0	1.946	2.715	27.147
PMU ST. JORDI D'ALFAMA	0	0	0	493	493	4.935
PMU ROQUES DAURADES	0	4.202	0	0	4.202	42.022
PMU CALAFAT	0	0	4.240	6.258	10.497	104.975

Sector o àmbit	Dèficit d'explotació del transport públic (€)					
	Línia 1	Línia 2	Línia 3	Línia 4	Total anual	Total a 10 anys
PMU ESCOLES VELLES	87	0	0	0	87	874
TOTAL	17.398	17.844	37.770	42.380	115.392	1.153.920

Font: elaboració pròpia
(NR) Àmbit No Regulat en aquest Text Refós

Per tant, el dèficit d'explotació del servei al cap de 10 anys serà de 1.153.920 euros. Els propietaris dels sectors de nova implantació del servei de l'increment de serveis de transport públic caldrà que participin dels costos del dèficit d'explotació, amb els termes que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

FONTS D'INFORMACIÓ

AJUNTAMENT DE L'AMETLLA DE MAR

AGENDA 21 DE L'AMETLLA DE MAR.

ANÀLISI URBANÍSTICA I CRITERIS DE DESENVOLUPAMENT DE L'AMETLLA DE MAR. (DESEMBRE DE 2001). UPC I DEPARTAMENT D'URBANISME SECCIÓ VALLÈS.

ESTUDI DE MOBILITAT DELS PLANS PARCIALS K1 I O DE L'AMETLLA DE MAR. (DESEMBRE 2005). DOYMO “DESARROLLO ORGANIZACIÓN MOVILIDAD”

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA I INFORME DE MOBILITAT P.P. TRES CALES 2ª FASE, SECTOR A. L'AMETLLA DE MAR. INTRA “INGENIERÍA DE TRÁFICO S.L.”

AUTOCARS CARRERA

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. <http://www.dgt.es>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. <http://gencat.net/ptop>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. Mobilitat: <http://www.mobilitat.org>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT D'INTERIOR. Trànsit: <http://gencat.net/transit>

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA. <http://www.idescat.net>.

HIFE – HISPANO DE FUENTES EN SEGURIES

ENQUESTA DE LA MOBILITAT QUOTIDIANA DE CATALUNYA 2006 (EMQ 2006). GENERALITAT DE CATALUNYA, DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES I AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ.

NORMATIVA D'APLICACIÓ

- Espanya (1987). *Llei 16/1987, de 30 de juliol, de transports terrestres*
- Espanya (1993). *Llei 5/1993, de 23 de març, de vies pecuàries.*
- Espanya (2003). *Llei 39/2003 del sector ferroviari.*
- Espanya (1990). *Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el reglament de la llei d'ordenació dels transports terrestres.*
- Espanya (2004). *Reial Decret 2387/2004, d'aprovació del reglament del sector ferroviari.*
- Catalunya (1993). *Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.*
- Catalunya (2005). *Llei 6/2005, de modificació de la llei 7/1993 de carreteres.*
- Catalunya (2003). *Decret 166/2003, de 8 juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.*
- Catalunya (2003). *Decret 293/2003 aprovació del reglament de carreteres.*
- Catalunya (2003). *Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat.*
- Catalunya (2006). *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.*

PLÀNOLS

1. Mobilitat segons PGOU vigent a l'Ametlla de Mar.

2.1. Mobilitat generada a l'Ametlla de Mar.

2.2. Detalls mobilitat generada a l'Ametlla de Mar.

3. Mobilitat segons POUM a l'Ametlla de Mar.

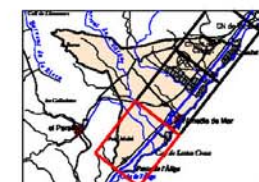
-  AUTOPISTA
-  CARRETERA NACIONAL
-  CARRETERA COMARCAL
-  FERROCARRIL
-  MOBILITAT
-  ESTACIÓ DE FERROCARRIL
-  PARADA D'AUTOBÚS INTERURBA
-  XARXA VIÀRIA LOCAL
-  APARCAMENTS

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal L'AMETLLA DE MAR



Estudi de la mobilitat
generada

Títol del plànol:
**MOBILITAT SEGONS PGOU
VIGENT A L'AMETLLA DE MAR**



Plànol guia



N

Text: 1:15.000

0 150 300 450 600 750

FORMAT: DIN A3 1:15.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Daniel Soler / Arleth
AUI, Llançà i Martí
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Jordi Torralba / Indústries
Arleth

Número de plànol

EM.1.1

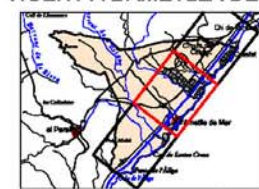
-  AUTOPISTA
-  CARRETERA NACIONAL
-  CARRETERA COMARCAL
-  FERROCARRIL
-  MOBILITAT
-  ESTACIÓ DE FERROCARRIL
-  PARADA D'AUTOBÚS INTERURBÀ
-  XARXA VIÀRIA LOCAL
-  APARCAMENTS

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR

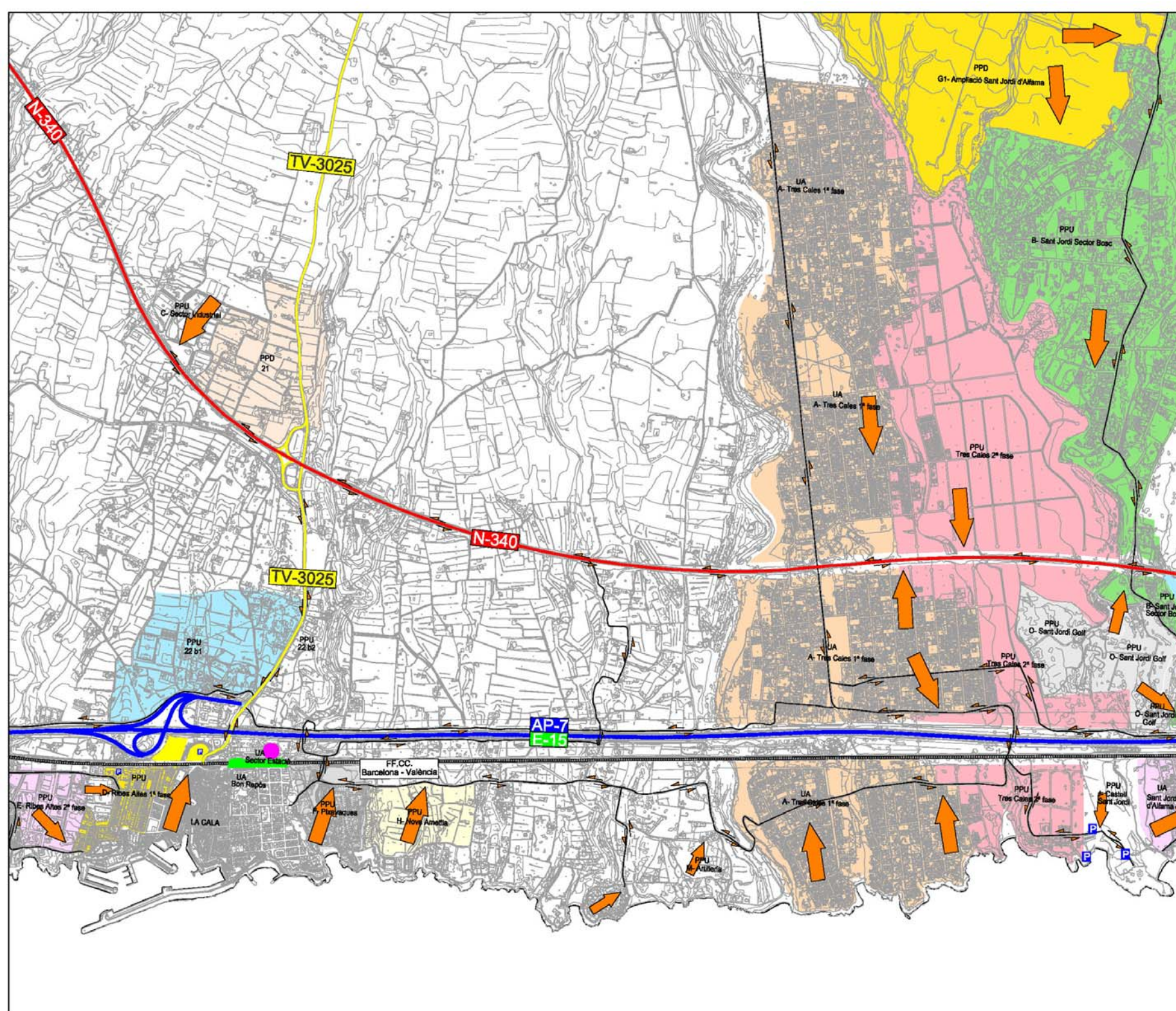
Estudi de la mobilitat generada

Títol del plànol:
MOBILITAT SEGONS PGOU VIGENT A L'AMETLLA DE MAR



Març 2009
 Coordinador: Equip redactor:
 Daniel Soler / Arribas Arribas Lluís / Martí
 Enginyer de Centres, Carreles i Ports
 Jaume Guzmán / Subirana
 Arquitecte

Número de plànol
EM.1.2





Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya; escala 1:5.000
Cartografia escala 1:1.000, Ajustament de l'Anella de Mar

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025

ITINERARIS

- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- QUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR



Estudi de la mobilitat generada

Títol del plànol: MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



Plànol guia



Text Reble

0 150 300 450 600 750

FORMAT: DIN A3 1:15.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Soler i Andreu Artur Llovet i Martí
Enginyer de Construcció i Urbanisme Enginyer de Construcció i Urbanisme
Jordi Gual i Gual Arquitecte

Número de plànol
EM.2.1.1

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBA
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- GUÀRDIA INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

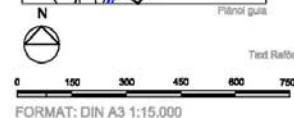
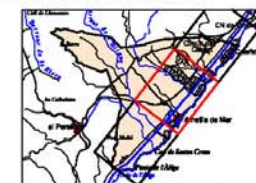
L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat generada



Títol del plànol:

MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



Març 2009

Coordinador: Equip redactor:

Bernat Bala i Fiol: Aitor Lloret i Martí
Engrany de Carrión, Cerdà i Pons
Jordi González i Llobet
Adrià

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025

- ITINERARIS
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBUS
- PARADA D'AUTOBUS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- GUÀRDIA INUNDABLE
- PAS ELEVAT

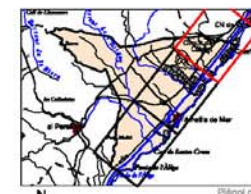
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat generada



Títol del plànol:
MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



FORMAT: DIN A3 1:15.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:

Bernat Riera i Arribas Anna Llanos i Martí
Regidor de Control, Qualitat i Pla Regidor de Control, Qualitat i Pla
Jordi González i Soldevilla Adreçat

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025

ITINERARIS

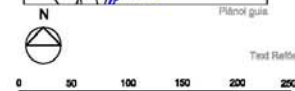
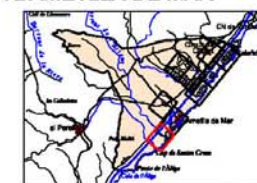
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- QUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat generada

Títol del plànol: DETALLS MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



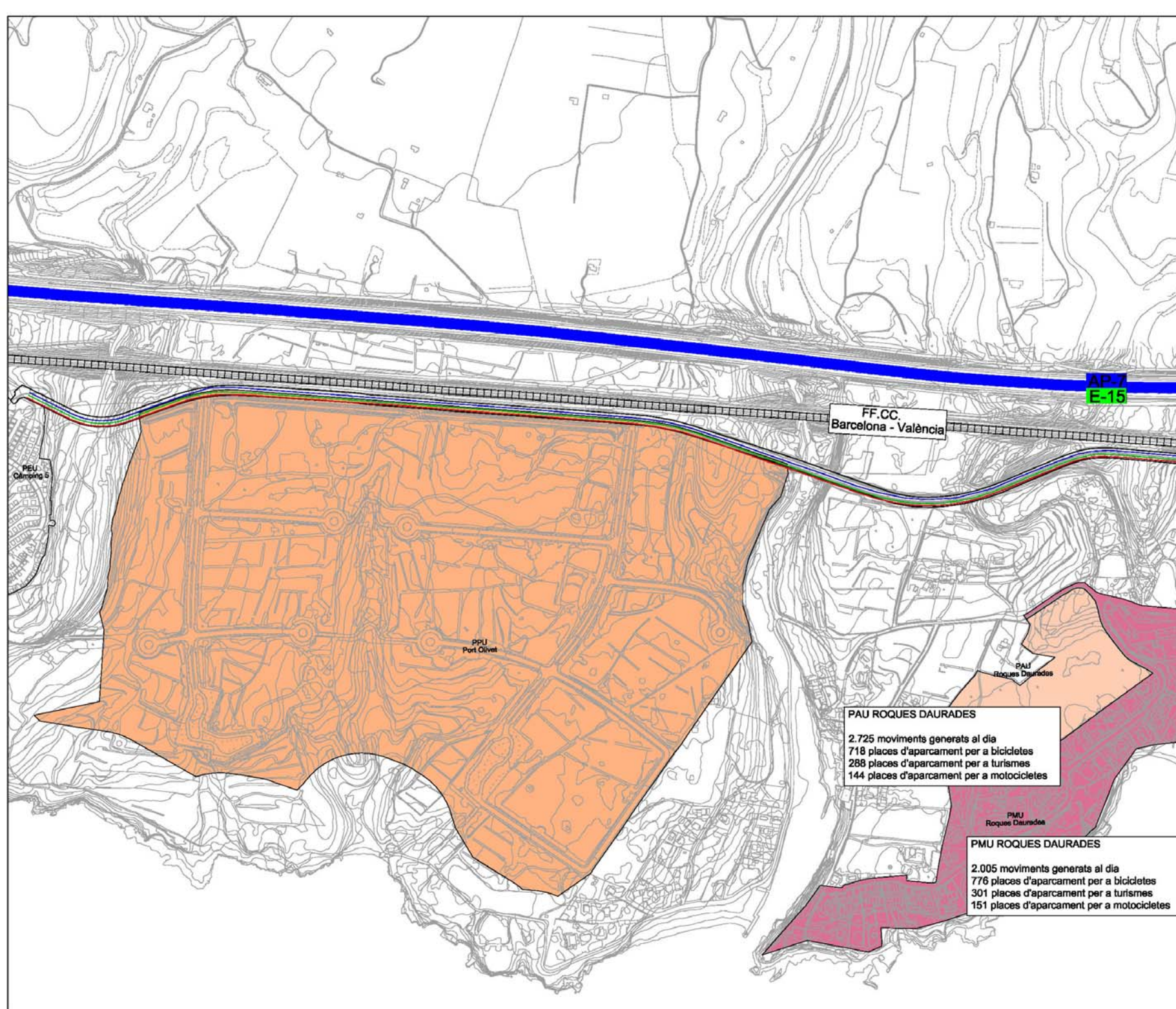
FORMAT: DIN A3 1:5.000

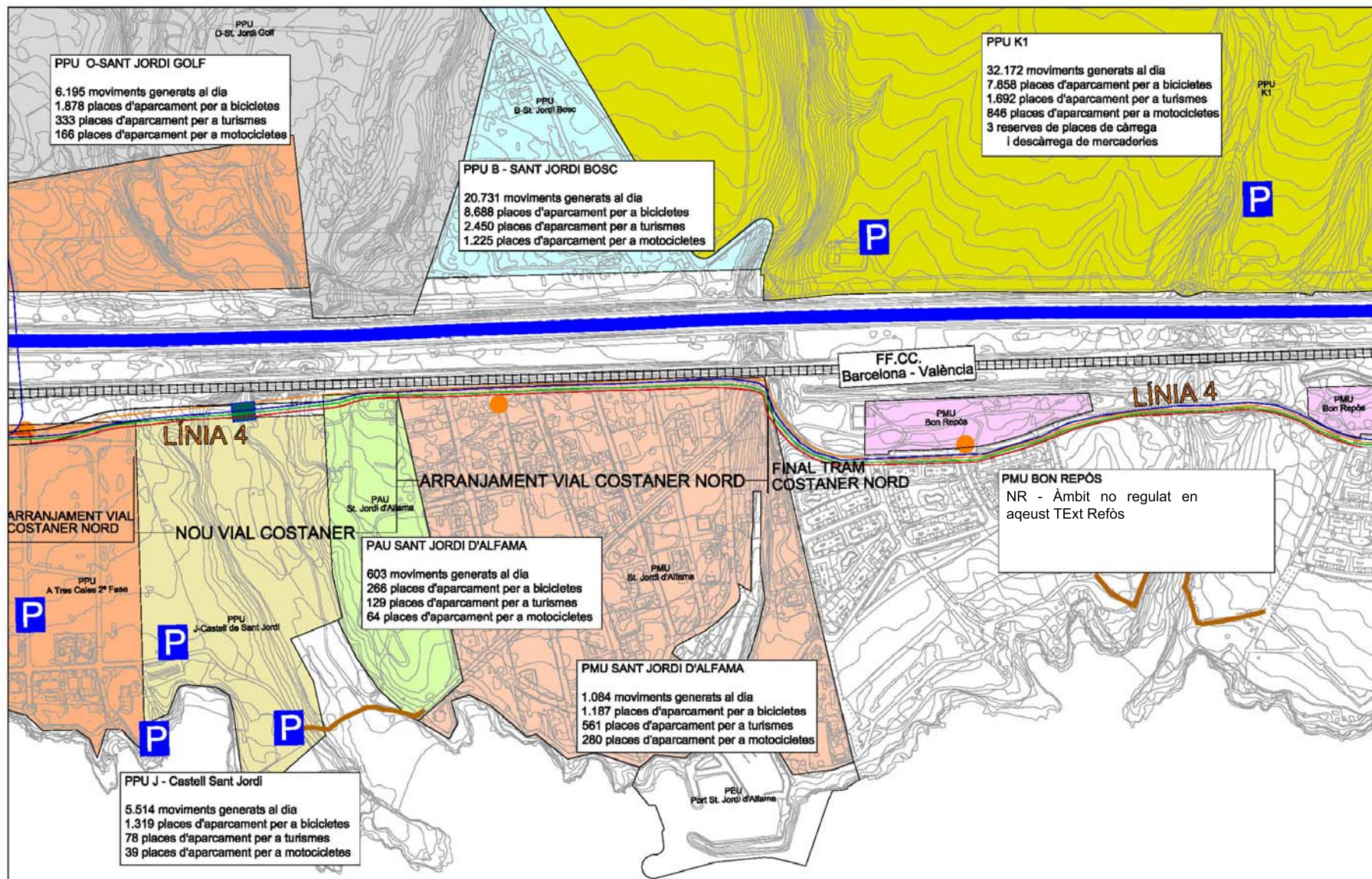
Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Bofill i Arribas: Artur Llanos i Mestres
Enginyer de Construcció, Càlcul i Plots
Joaquim Gual i Soler
Arquitecte

Número de plànol

EM.2.2.1





Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya; escala 1:5.000
Cartografia escala 1:1.000, Ajuntament de L'Ametlla de Mar

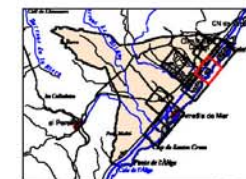
- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- QUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat generada

Títol del plànol:
DETALLS MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



Plànol guia

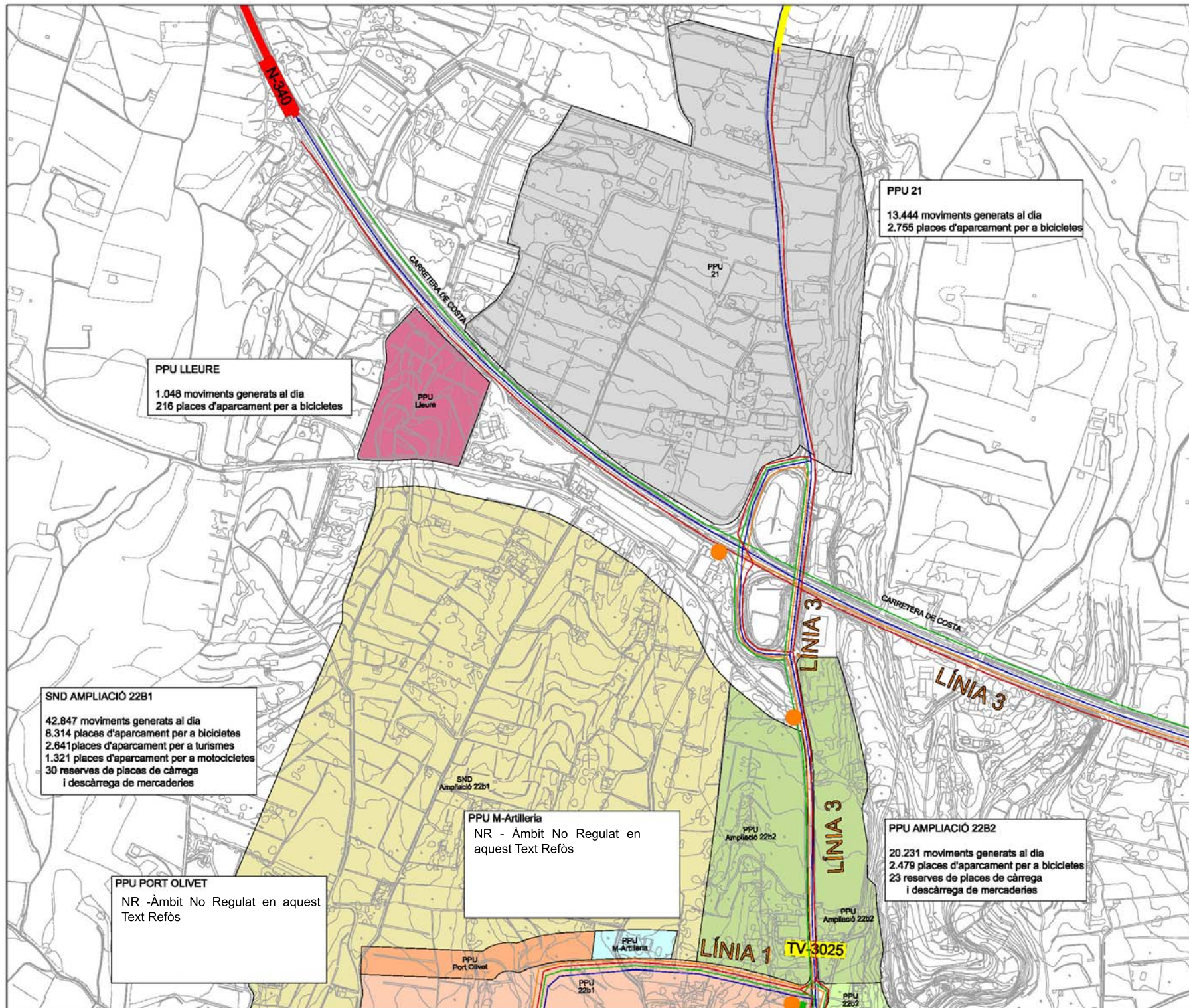


FORMAT: DIN A3 1:5.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Soler / Àlex: Àlex Llovet / Martí
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Jorge González / Indústries
Adrià

Número de plànol
EM.2.2.4



Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya; escala 1:5.000
Cartografia escala 1:1.000. Ajustament de l'escala de la base

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÒS
- PARADA D'AUTOBÒS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBS
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- QUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

**Pla d'Ordenació
Urbanística Municipal**
L'AMETLLA DE MAR



Títol del plànol:
**DETALLS MOBILITAT GENERADA
A L'AMETLLA DE MAR**



Plànol guia

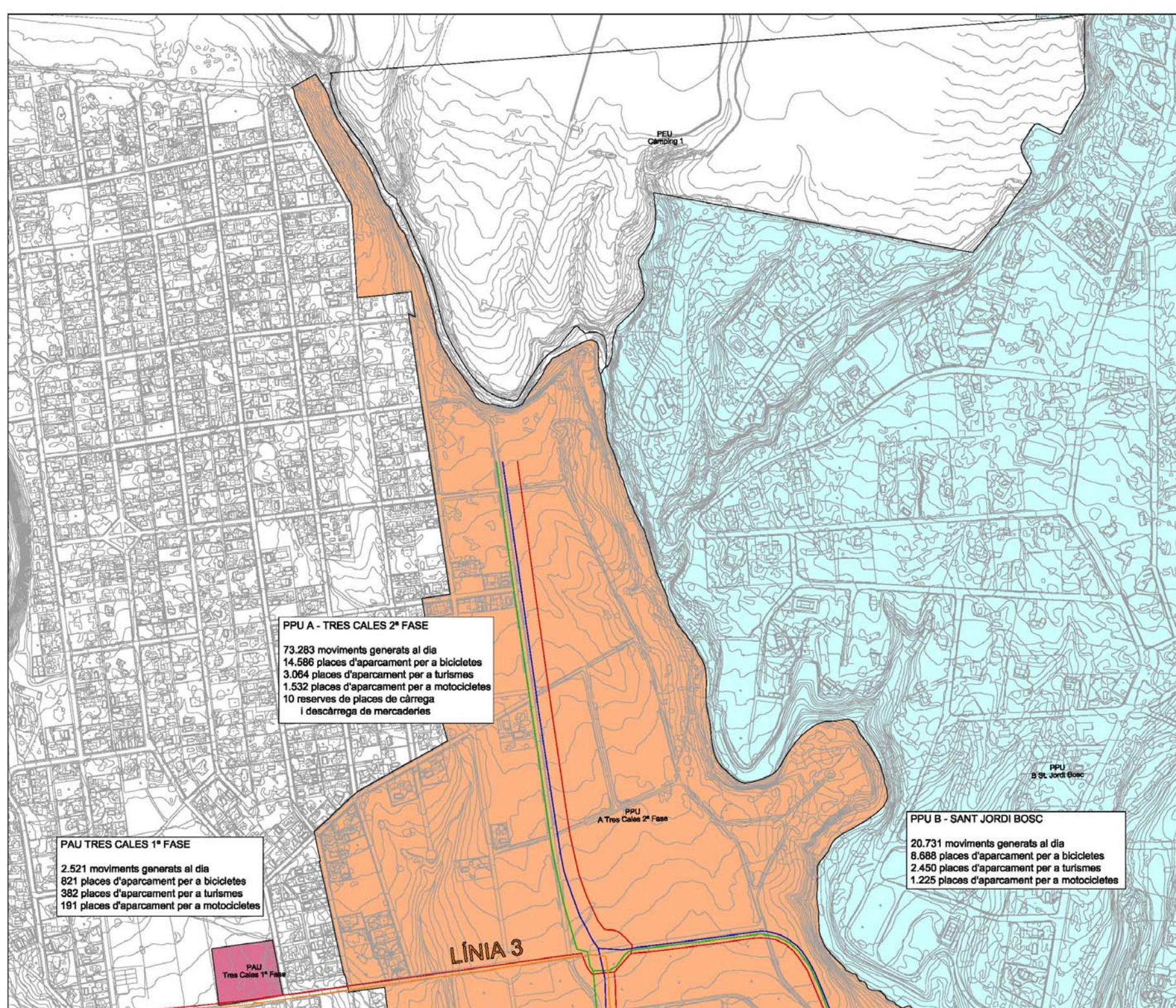


FORMAT: DIN A3 1:5.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Soler i Aulad: Àlex Llovet i Martí
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Javier González i Colomina
Arquitecte

Número de plànol
EM.2.2.6



Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya, escala 1:5.000
Cartografia escala 1:1.000, Ajuntament de l'Ametlla de Mar

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- GUÀRDIA INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal L'AMETLLA DE MAR



Títol del plànol: DETALLS MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR

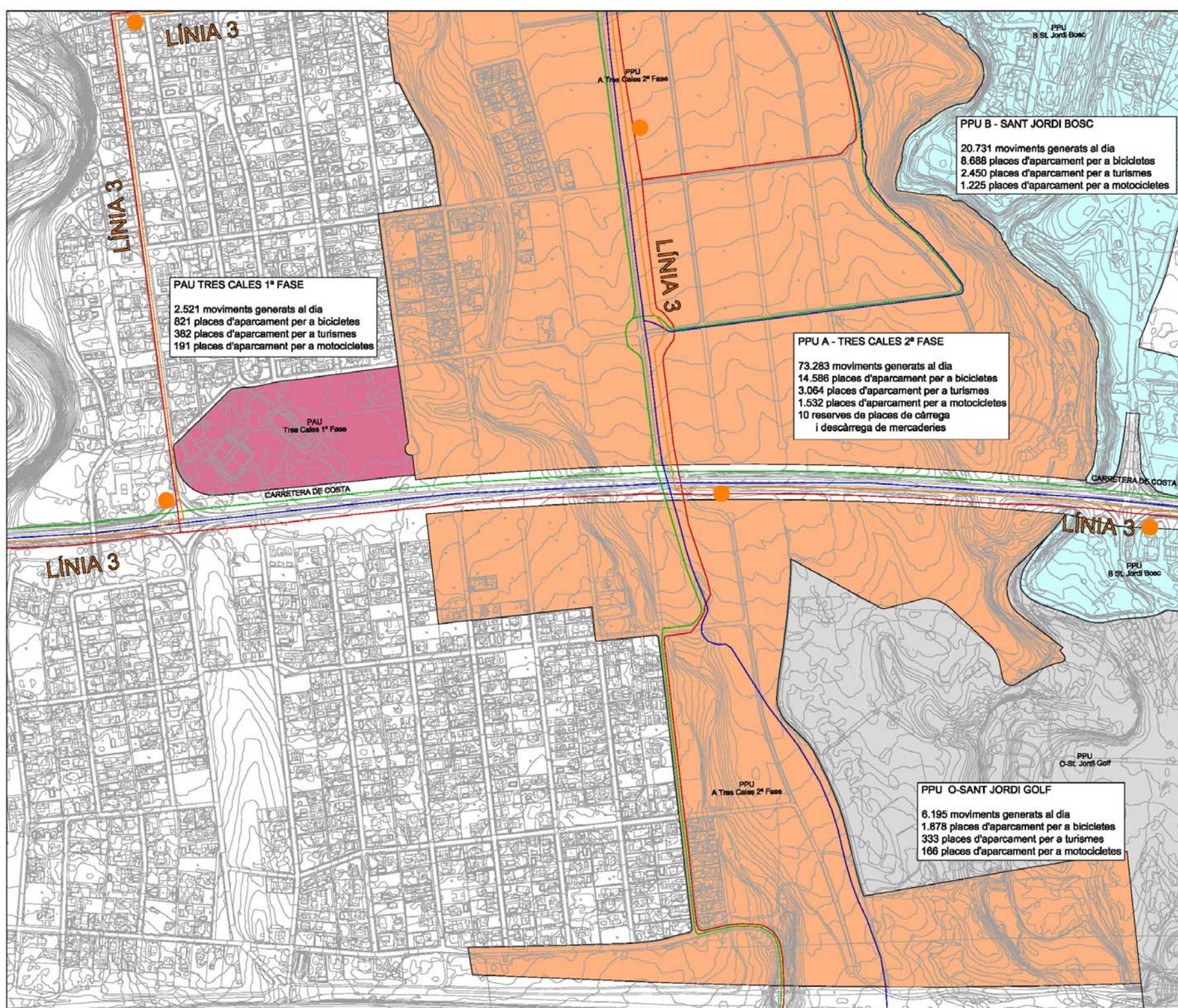


FORMAT: DIN A3 1:5.000

Març 2008

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Soler i Aubert Altur Lladó i Martí
Begoña de Cárdena, Claudia i Paula
Javier González i Lluís Ferrer
Aribau

Número de plànol
EM.2.2.7

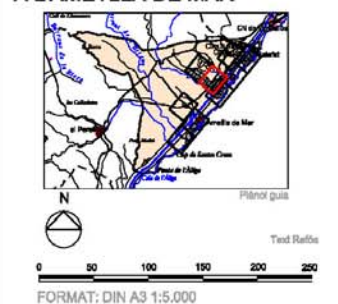


Cartografia base: Institut Cartogràfic de Catalunya; escala 1:5.000
 Cartografia escala 1:1.000, Ajustament de l'Anell de Mar

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBÚS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- GUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal
L'AMETLLA DE MAR

Títol del plànol:
DETALLS MOBILITAT GENERADA A L'AMETLLA DE MAR



Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
 Bernat Bala / Aribau: Alay Llanos / Martí
 Enginyer de Camins, Canals i Ports
 Jaume Gual / Llanos: Llanos / Llanos
 Arquitecte

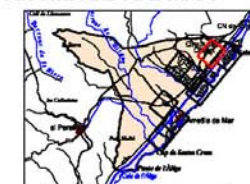
Número de plànol
EM.2.2.8

- AUTOPISTA AP-7
- CARRETERA NACIONAL 340
- CARRETERA COMARCAL TV-3025
- ITINERARIS**
- ITINERARI VIANANTS
- ITINERARI VEHICLES
- ITINERARI BICICLETES
- APARCAMENT PER A BICICLETES
- ITINERARI AUTOBUS
- PARADA D'AUTOBUS
- PARADA D'AUTOBUS INTERURBÀ
- P ÀREA DESTINADA A APARCAMENTS
- GUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació
Urbanística Municipal
L'AMETLLA DE MAR



Títol del plànol:
**DETALLS MOBILITAT GENERADA
A L'AMETLLA DE MAR**



Plànol que:



Test Ratlla

0 50 100 150 200 250

FORMAT: DIN A3 1:5.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Bernat Soler / Aribau
Jordi Llançol / Martí
Rafael Sanjaume / Carles, Còndor / Pons
Jordi Guzmán / Lluís
Jordi

Número de plànol
EM.2.2.9

LÍNIA 3

CARRETERA DE COSTA

SND
N Auxiliar Serveis Calafat

SND N-AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT
13.390 moviments generats al dia
3.133 places d'aparcament per a bicicletes

N-340

LÍNIA 3

SND
K2

SND K2
1.624 moviments generats al dia
347 places d'aparcament per a bicicletes

PPU K1

32.172 moviments generats al dia
7.858 places d'aparcament per a bicicletes
1.692 places d'aparcament per a turismes
846 places d'aparcament per a motocicletes
3 reserves de places de càrrega
i descàrrega de mercaderies

PPU
K1

P

P

-  AUTOPISTA
-  CARRETERA NACIONAL
-  CARRETERA COMARCAL
-  FERROCARRIL
-  MOBILITAT
-  ESTACIÓ DE FERROCARRIL
-  PARADA D'AUTOBÚS INTERURBÀ
-  XARXA VIÀRIA LOCAL
-  APARCAMENTS
-  GUAL INUNDABLE
-  PAS ELEVAT

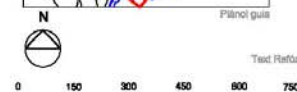
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat
generada

Títol del plànol:
**MOBILITAT SEGONS POUM
A L'AMETLLA DE MAR**



Plànol guie



FORMAT: DIN A3 1:15.000

Març 2009

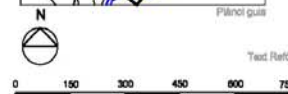
Coordinador: Equip redactor:
Daniel Ribes / Arribas
Àlex Llovet / Martí
Enginyer de Camins, Carreles i Ports
Jordi Torralba / Deladonja
Arribas

-  AUTOPISTA
-  CARRETERA NACIONAL
-  CARRETERA COMARCAL
-  FERROCARRIL
-  MOBILITAT
-  ESTACIÓ DE FERROCARRIL
-  PARADA D'AUTOBÚS INTERURBÀ
-  XARXA VIÀRIA LOCAL
-  APARCAMENTS
-  QUAL INUNDABLE
-  PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat
generada

Títol del plalet:
**MOBILITAT SEGONS POUM
A L'AMETLLA DE MAR**



Març 2009
Coordinador: Equip redactor:
David Bóler / Arribas Aluà Llanús / Martí
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Jordi Llanús / Indústries
Ametlla

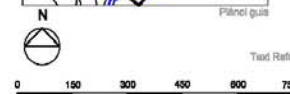
- AUTOPISTA
- CARRETERA NACIONAL
- CARRETERA COMARCAL
- ### FERROCARRIL
- ➔ MOBILITAT
- ESTACIÓ DE FERROCARRIL
- PARADA D'AUTOBÚS INTERURBÀ
- XARXA VIÀRIA LOCAL
- P APARCAMENTS
- GUAL INUNDABLE
- PAS ELEVAT

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'AMETLLA DE MAR

Estudi de la mobilitat generada

Títol del plànol:
**MOBILITAT SEGONS POUM
A L'AMETLLA DE MAR**



FORMAT: DIN A3 1:15.000

Març 2009

Coordinador: Equip redactor:
Sàndor Balazs / Arribas
Aida Llanusa / Martí
Enginyer de Camins, Canals i Ports
Jordi Urquiza / Col·legi d'Arquitectes
Ametlla

