

El DPTOP sotmet a informació pública el Pla director urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona

El DOGC publica avui l'inici de la informació pública del Pla director urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona, després que la Comissió territorial d'Urbanisme de Tarragona en fes l'aprovació inicial. Aquest pla concreta amb un major nivell de detall les directrius que emanen de figures de planejament superiors, com és el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, i permet atendre millor la singularitat del territori que abasta.

El projecte de Pla es proposa com a objectius centrals:

- **Garantir la preservació dels sòls no urbanitzables** i la seva correcta gestió, conjugant l'existència d'importantes extensions agrícoles amb les infraestructures previstes i amb una especial atenció als pols productius.
- **Fixar àmbits de desenvolupament urbanístic condicionat**, necessaris per garantir la coherència de l'ordenació territorial proposada, introduir estratègies específiques en 24 sectors urbanitzables i precisar altres 22 àmbits.
- **Concretar l'ordenació de la futura Estació Central ferroviària**, construir una única xarxa de rodalies i proposar una xarxa especialitzada de mercaderies que eviti el pas per la gran part dels actuals nuclis.
- **Recollir la proposta de traçat en estudi del Tram-Camp**, que connecta l'Estació Central amb Reus, Tarragona i amb la costa, tot aprofitant l'alliberament de l'actual línia ferroviària.
- **Proposar vuit projectes estratègics**, com són l'eix cívic de la T-11; l'eix cívic Bellisens/N-340; l'àrea del Port i del Polígon Industrial Sud; els parcs fluvials del Francolí i del Gaià; el corredor ambiental de Sant Ramon; l'estació de mercaderies del polígon de Constantí, i l'eix cívic Salou-Cambrils.

Un enfocament de detall

El Govern de la Generalitat va aprovar definitivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona el passat mes de gener. Aquest Pla conté determinacions territorials, urbanístiques i relacionades amb les infraestructures per a les comarques del Tarragonès, el Baix Camp, l'Alt Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà i el Priorat.

El Pla, igual que els altres que està impulsant el DPTOP, considera que l'ordenació urbanística té un abast que sobrepassa el de cada nucli i, alhora,

que cada municipi forma part d'un sistema plurimunicipal construït en base a les relacions que mantenen els diferents nuclis entre si.

Per tal de concretar les propostes dels Plans territorials parcials, el DPTOP impulsa la redacció de figures de planejaments que permetin abordar en detall la realitat d'alguns d'aquests sistemes plurimunicipals. En aquesta línia, avui se sotmet a informació pública, durant un període de dos mesos, el PDU de l'àrea central del Camp de Tarragona, cridada a convertir-se en la segona gran conurbació de Catalunya. Per aquest motiu, i per les oportunitats que obriran els nous projectes d'infraestructures a la zona, el DPTOP va decidir promoure la redacció d'un pla que permetés concretar, amb un grau de detall encara més proper al territori, les directrius del Pla territorial.

L'àmbit del Pla

El nou Pla director abasta 22 municipis de les comarques del Tarragonès, Alt Camp i Baix Camp: Almassora, Alforriol, Cambrils, Castelvell del Camp, el Catllar, Constantí, els Garidells, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet, Reus, la Riera de Gaià, Riudoms, Salou, la Secuita, la Selva del Camp, Tarragona, Torredembarra, Vilallonga del Camp, Vila-seca i Vinyols i els Arcs.

Aquests municipis sumen una superfície de 41.857 hectàrees, amb una població propera als 370.000 habitants, i formen el cor de la segona àrea urbana més important de Catalunya. Es tracta d'un territori amb característiques metropolitanes, tot i que s'hi poden distingir diferents situacions, com ara un litoral residencial i turístic; nuclis situats a la plana agrícola al sud oest de Reus; petits nuclis entre la muntanya i la plana o bé nuclis rurals al nord de l'àmbit, condicionats per les infraestructures; municipis de fort perfil industrial, com Constantí o la Pobla de Mafumet, i l'àmbit metropolità central, integrat per Tarragona, Vila-seca, Reus i Constantí.

L'àrea central del Camp de Tarragona, doncs, és un territori amb múltiples facetes sotmès a fortes dinàmiques de desenvolupament i transformació, amb una important presència d'infraestructures productives i de mobilitat. Entre aquestes, destaquen el Port –segon en importància de Catalunya-, l'aeroport de Reus, el Polígon Industrial Sud o el TAV.

Els projectes futurs per aquest àmbit passen per la construcció d'un nou traçat del Corredor Mediterrani, des de Cambrils fins a Perafort; la reforma ferroviària que permetrà eliminar el pas pel front de Tarragona i incorporar Reus a la xarxa de rodalies; la nova Estació Central intermodal al sud de l'aeroport, i la creació de la nova ZAL al Port.

El PDU segueix l'estructura tradicional dels plans territorials, agrupant les seves consideracions en tres grans apartats:



- A. Espais oberts
- B. Sistema d'assentaments urbans
- C. Infraestructures de mobilitat

Espais oberts

La protecció dels espais oberts, bé sigui pel seu interès ambiental o bé per la seva contribució a l'equilibri dels nuclis urbans, és un aspecte fonamental per a l'ordenació urbanística de l'àmbit. L'existència d'importantes extensions agrícoles s'ha de conjugar amb les infraestructures previstes i amb una especial atenció als pols productius i les seves necessitats.

El PDU recull les categories de protecció establertes pel Pla territorial parcial del Camp de Tarragona i tots els àmbits inclosos en cadascuna d'elles. Els principals criteris mediambientals són: minimitzar el consum de sòl; delimitar les àrees amb riscos naturals o tecnològics; conservar els hàbitats d'interès; garantir la funcionalitat dels elements connectors, i vincular la planificació dels usos del sòl amb la de la mobilitat.

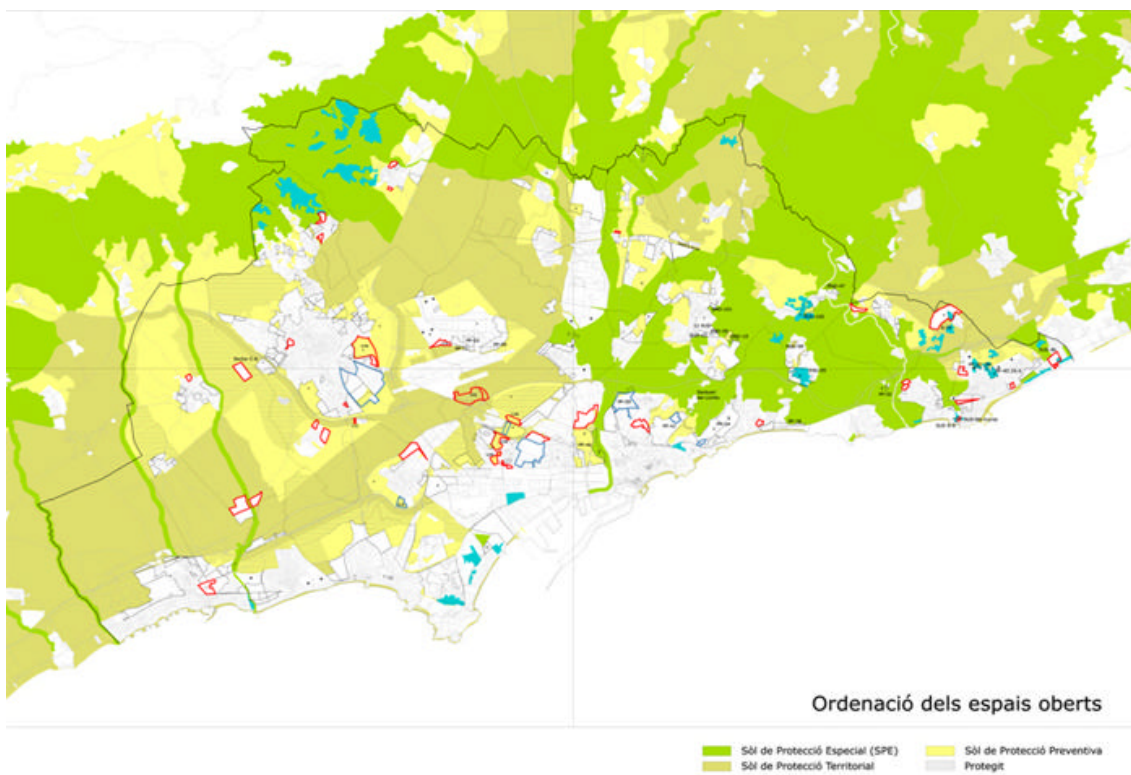
Així, el PDU planteja tres tipus de protecció:

- Sòls de **protecció especial**: comprèn els sòls ja protegits per les normatives sectorials (PEIN, Xarxa Natura 2000 i Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner), zones d'interès geològic, connectors entre espais protegits i hàbits d'interès comunitari.

Entre aquests sòls s'inclouen les conques fluvials del Gaià i del Francolí, amb les seves zones d'horta; les zones humides del front costaner de la Pineda, o el paratge del Bosc de la Marquesa, entre d'altres.

- Sòls de **protecció territorial**:
 - o **D'interès agrari i/o paisatgístic**: abasta, per exemple, les planes agrícoles de la Selva del Camp, Vinyols i els Arcs i Cambrils, així com l'entorn d'Almóster.
 - o **De potencial interès estratègic**, segons la delimitació del Pla territorial parcial.
 - o **De riscos i afectacions**, tant naturals com tecnològiques. En aquest cas, s'inclouen els sòls afectats per l'aeroport de Reus i les indústries químiques i petroquímiques.
 - o **Amb protecció d'infraestructures**, en referència a sòls per on és previst el pas futur d'alguna infraestructura. Es tracta del corredor format per l'AP-7, el nou traçat del Corredor Mediterrani i el sistema ferroviari.

- Sòls de **protecció preventiva**: es tracta de sòls protegits que no corresponen a cap de les categories anteriors. En funció del grau de protecció, se subdivideixen en :
 - o **De caràcter ordinari**: sotmès només a la protecció que atorga la categoria de sòl no urbanitzable.
 - o **De caràcter restringit**: protegit per determinacions específiques bé pel planejament municipal o pel propi PDU, en atenció als seus valors intrínsecs.



Sistema d'assentaments urbans

Les previsions demogràfiques per a l'horitzó temporal del Pla apunten a una població de 552.810 habitants a l'àrea central del Camp de Tarragona l'any 2026. Aquest creixement demogràfic, amb els necessaris llocs de treball i habitatges que l'acompanyaran, haurà de ser absorbit, majoritàriament, pels sòls urbans i urbanitzables previstos pel planejament urbanístic municipal.

Posteriorment, el PDU preveu completar-los amb alguns nous sectors de desenvolupament, ben connectats amb la xarxa de ferrocarril i amb la de tramvia prevista.

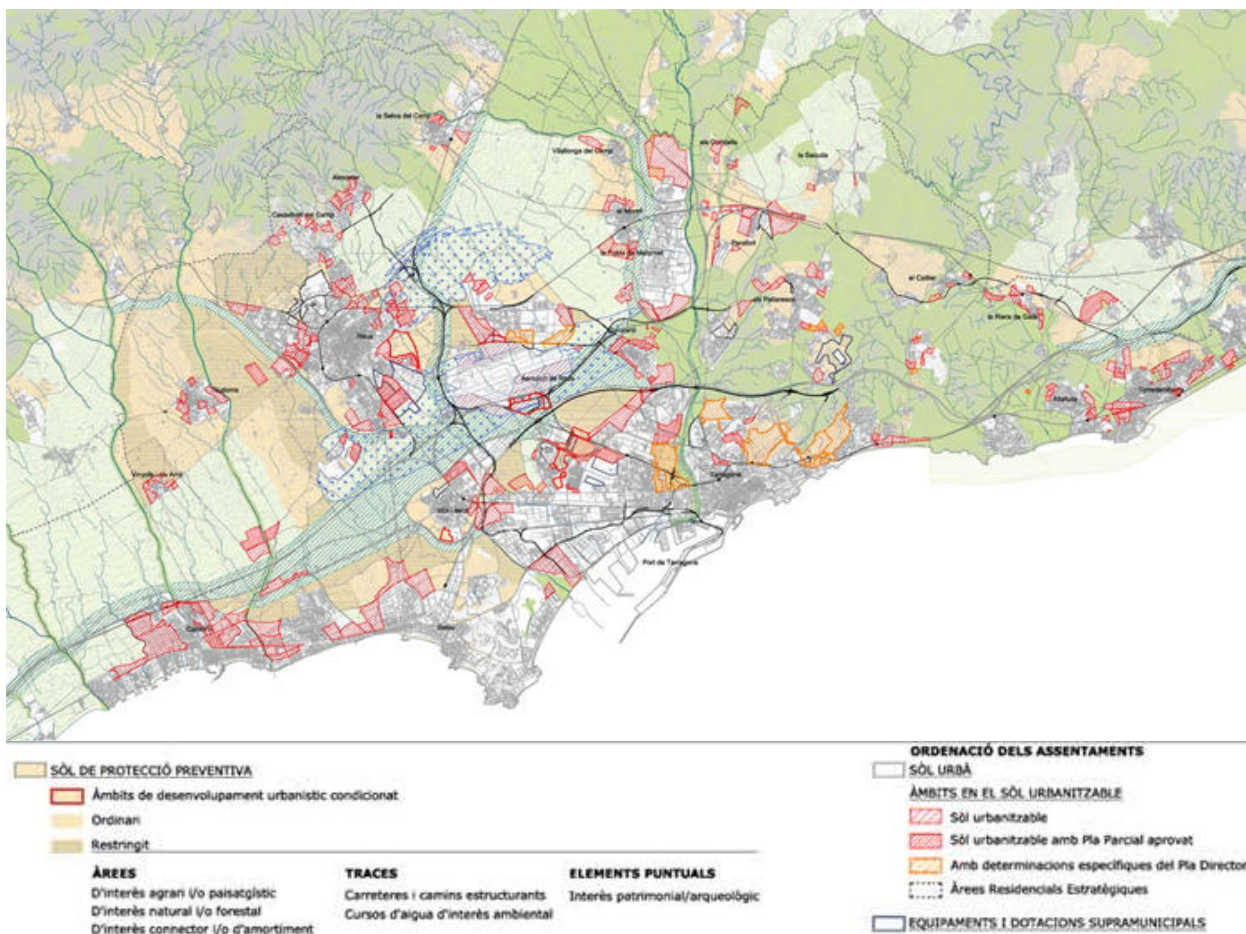
Així, el PDU recull les estratègies de desenvolupament que el Pla territorial parcial assignava a cada nucli i assumeix les reduccions de superfície o



extincions de sòls urbanitzables que aquell plantejava. No obstant això, el PDU aprofita la seva més gran escala de detall per introduir estratègies específiques en 24 sectors urbanitzables i proposa algunes concrecions en altres 22 àmbits de sòl urbanitzable.

Finalment, el PDU aposta pel desenvolupament d'algunes peces de sòl considerades imprescindibles per a fer realitat l'ordenació territorial proposada. Es tracta dels següents **àmbits de desenvolupament urbanístic condicionat**:

- **Estació Central Intermodal**, en l'encreuament entre el Corredor ferroviari Mediterrani i la T-11: engloba l'estació de tot tipus de trens de passatgers, el Tram-Camp, terminals aeroportuàries, estació metropolitana d'autobusos, taxis i aparcament. Ocuparà una extensió de 41,6 hectàrees.
- **Estació de mercaderies, Polígon Industrial de Constantí**: es preveu completar l'actual polígon, racionalitzant el traçat del seu accés per carretera i reforçant el seu paper com a estació de mercaderies. L'àrea de desenvolupament té una superfície de 10,18 ha, amb façana a l'aeroport.
- **Front residencial i terciari sobre l'eix de la T-11**: es proposa una franja de 10,6 ha per connectar els sectors residencials previstos al llarg de la carretera amb els sectors terciaris propers a la futura Estació Central.
- **Sector residencial La Canonja/Bonavista (Tarragona)**: situat entre la frontera entre Bonavista i la futura àrea residencial estratègica (ARE) de la Canonja, i sobre el nou eix d'accés a l'actual A-7. Té una superfície de 28 ha i s'hi preveuen usos residencials, comercials i terciaris.
- **Sector residencial Rojals (Reus)**: situat a llevant de la ciutat, en continuïtat al teixit urbà i sobre un dels accessos, amb una superfície de 53,95 ha. El seu desenvolupament pot contribuir de manera decisiva a la configuració de la façana urbana de llevant.



Infraestructures de mobilitat

El PDU recull la proposta sobre infraestructures del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, així com els estudis en curs de les diferents administracions competents. No obstant això, el canvi d'escala del PDU permet una major precisió dels traçats i una visió més integrada d'aquests amb el sistema d'espais oberts.

El Pla aposta per la prioritització del transport públic a l'àmbit, posant l'èmfasi en la reordenació i impuls de les Rodalies i el Tram-Camp, i potenciant la intermodalitat, sobre tot en els punts de màxima generació de mobilitat, de nous assentaments residencials i al llarg dels eixos cívics principals.

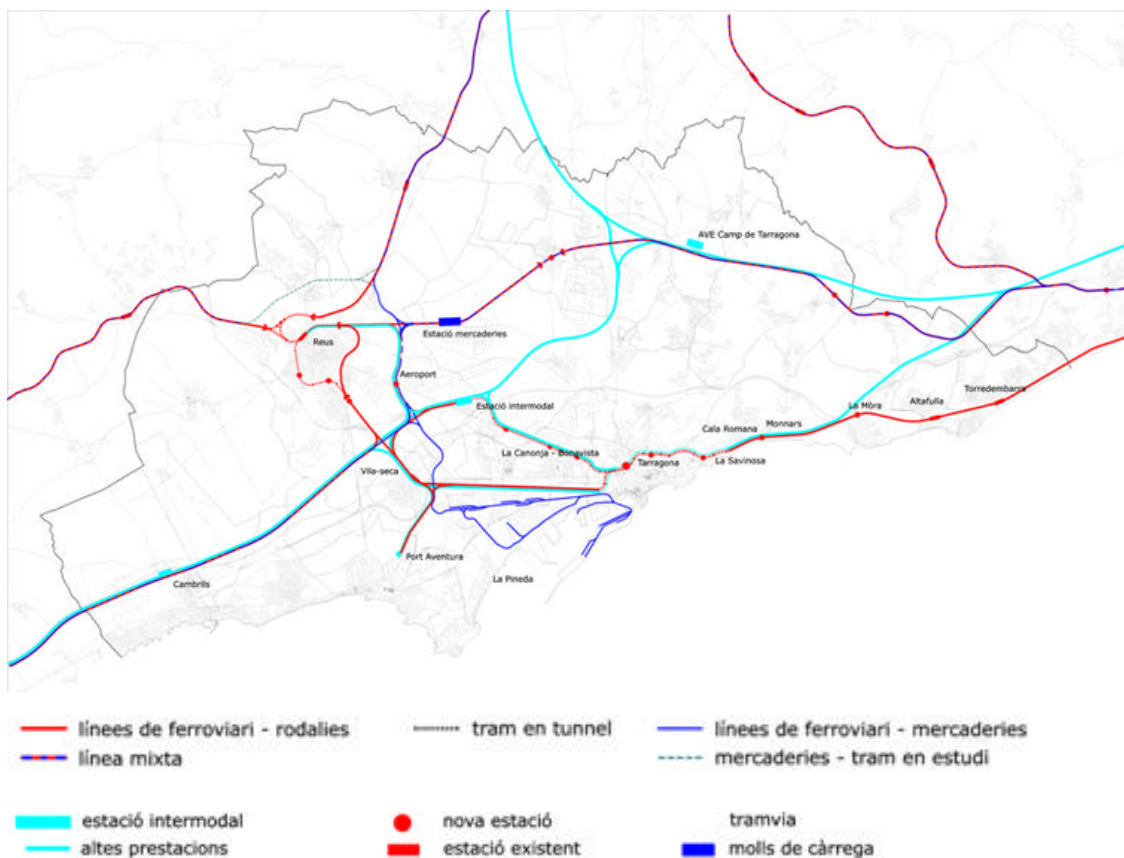
Xarxa ferroviària de passatgers i mercaderies

El disseny de la nova xarxa ferroviària per a passatgers té en compte la recent arribada del TAV al Camp de Tarragona, amb estació a la Secuita, i les possibilitats que obre la construcció del Corredor Mediterrani, tant per la desafectació de l'actual línia de la costa com per l'aparició d'una estació propera a l'aeroport i a l'N-420. En aquesta nova **Estació Central** concorreran



els trens de mitjana i llarga distància, rodalies, autobusos, terminals sud de l'aeroport i Tram-Camp.

En conjunt, la proposta ferroviària construeix una única xarxa de rodalies i proposa una xarxa especialitzada de mercaderies que evita el pas per la gran part dels actuals nuclis.



Així, el PDU preveu **dues fases** en el desenvolupament de la xarxa ferroviària:

1. **Desviament del traçat costaner al nord del nucli urbà de Tarragona** fins a superar el Francolí i trobar-se amb la línia actual. En aquesta primera fase, el traçat pot comptar amb algunes estacions, la més important de les quals podria estar situada en la plaça Imperial Tarraco o al marge dret del Francolí.
2. **Nou traçat soterrat al llarg de la T-11** que podria enllaçar amb la nova Estació Central i amb el Corredor Mediterrani, amb un traçat i estacions intermèdies a concretar per l'administració competent. Igualment, l'actual traçat ferroviari entre Tarragona i Salou es dedicaria exclusivament a mercaderies al seu pas pel sector de les indústries químiques.

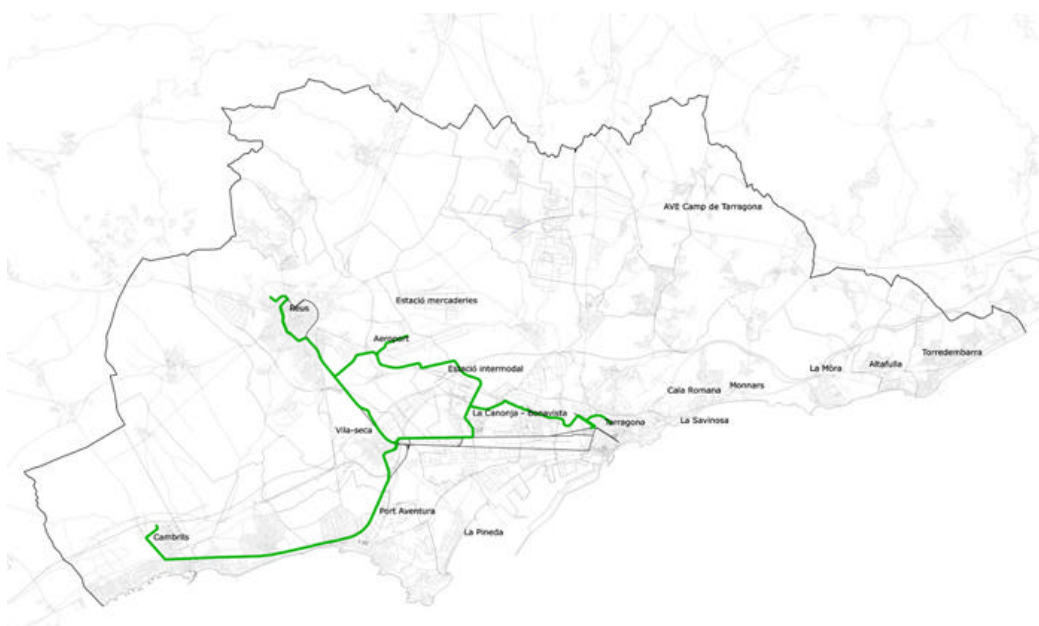
Dins d'aquesta **xarxa ferroviària de mercaderies**, el PDU aposta per la rehabilitació de la línia Reus-Roda i la modernització de la línia Reus-Móra d'Ebre. Igualment, proposa, en coherència amb l'explicat anteriorment, no utilitzar l'actual línia de Reus per a mercaderies.

Finalment, el Pla completa el disseny de la **xarxa d'altres prestacions** per a passatgers tot perllongant la línia des del possible cul-de-sac de Tarragona en direcció nord, fins a enllaçar de nou amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona a l'alçada de la Poble de Montornès.

Tram-Camp

El PDU recull la proposta de l'estudi informatiu en curs sobre aquest nou sistema de transport, així com el seu propi plantejament per, en una segona fase, estendre la xarxa tramviària, en el benentès que seran les administracions competents les que determinaran els traçats finals.

El Tram-Camp, per tant, recorreria sobre l'antiga franja ferroviària entre Cambrils i Vila-seca, per arribar a la nova estació intermodal de l'aeroport i a Reus i Tarragona. Això sens perjudici de perllongar la xarxa en una segona fase.



Xarxa viària

El disseny de la xarxa viària a l'àrea central del Camp de Tarragona persegueix, d'una banda, optimitzar les infraestructures que la travessen longitudinalment, mitjançant la millora dels traçats (tercer carril a l'AP-7 i un possible nou traçat de l'A-7), i, de l'altra, potenciar la connexió vertical, és a dir, amb Valls i Montblanc (nova autovia, plataforma bus-exprés des de Tarragona a l'estació de la Secuita). Finalment, una nova via orbital des de Reus fins a



l'AP-7 i l'A-7 a Torredembarra permetria reconduir els tràfics exteriors del sistema urbà tot millorant les carreteres existents.



Proposta viària

Jerarquia viària (existent i de nova creació)

autopista (3+3)

autovia

via estructurant primària

via estructurant secundària

via estructurant suburbana

via integrada

plata o camí principal

de nova creació

via proposada pel
planedament vigent

via proposada

condicionament

via lateral especialitzada C31b

potenciació com a eix cívic

condicionament com a eix cívic

passatge marítim o de ribera

nou enllaç viari

condicionament enllaç viari i trams adjacents

Així, el PDU proposa les intervencions següents:

- **La creació d'un únic corredor viari arterial**, integrat per l'actual **AP-7** (amb un tercer carril) i per un **nou traçat de l'A-7** al llarg de tot el recorregut. Per aquest corredor discorrerien, també, totes les grans línies de serveis. Això permetria alliberar l'actual A-7 del trànsit de llarg recorregut i permetria el condicionament dels trams més urbans d'aquesta via com a eixos cívics.
- **La construcció de l'autovia a Montblanc** a càrrec del Ministeri de Foment.



- La **conversió de la carretera N-240 en una plataforma de bus exprés** per tal de resoldre l'accés en transport públic a l'estació del TAV de la Secuita.
- **Un nou accés viari al Port de Tarragona**, creant un nou vial fins a la C-31b de Tarragona a Salou i un lateral nord d'aquesta, com a via especialitzada del trànsit de mercaderies del previst vial.
- **Condicionament o millora de traçat d'eixos viaris locals** i dels seus enllaços amb les vies principals.

Aeroport de Reus

El PDU recull com a espai aeronàutic de l'aeroport de Reus les 319,8 hectàrees de superfície més una reserva de sòl de 28,3 hectàrees, tal com indica el Pla territorial del Camp de Tarragona.

A més, el PDU proposa estudiar la possible ubicació futura de noves terminals de l'aeroport connectades directament amb la nova Estació Central.

Camins de vianants i carrils bici intermunicipals

El Pla inclou diversos esquemes amb les propostes per a les xarxes d'itineraris principals per a vianants, transport públic, bicicletes i vehicles.

Projectes estratègics

El document exposat a informació pública recull, amb caràcter propositiu, els esquemes per a les vuit peces estratègiques d'ordenació de l'àrea central del Camp de Tarragona:

1. **Eix Cívic de la T-11, Estació Central i Parc Esportiu:** inclou els desenvolupaments residencials que s'han anat produint en els darrers anys al llarg de la carretera T-11. El Pla emfasitza les seves possibilitats com a eix de connexió entre la futura Estació Central -sobre el traçat del Corredor Ferroviari- i el Parc Fluvial del Francolí.

Així, proposa una configuració arquitectònica singular per a l'Estació Central, com a element de referència. Recomana la previsió de sòl per a equipaments i terciari al sector de Cimalsa que encara falta per desenvolupar, complementat-ho amb habitatges en el front de l'actual traçat de l'A-7. Igualment, s'ocupa dels terrenys entre els barris de Bonavista i Campclar, i entre la T-11 i l'antiga N-340. Pels primers recomana els usos residencials i terciaris, i pel segon, de terciari. Finalment, proposa la construcció d'un Parc Esportiu supramunicipal per completar la peça.



2. **Eix Cívic de Bellisens/ N-340:** el Pla proposa potenciar el tram de l'antiga N-340 entre el Fluvià i la riera del Mas de Sostre i l'autovia de la Boella com a eix cívic de relació entre les tres ciutats de l'àmbit.

En el cas de l'antiga N-340, s'aposta per la seva progressiva transformació del front sud en usos terciaris. Quant a l'autovia de la Boella, el Pla preveu el seu ús com a via parc, amb la mínima edificació possible.

Tant aquest eix cívic com el de l'apartat anterior –sobre la T-11- podrien formar part del recorregut del Tram-Camp i de les línies d'autobús interurbà.

3. **Polígon Industrial Sud, ZAL del Port i Universitat Laboral:** el PDU proposa noves instal·lacions industrials, no necessàriament químiques, en l'espai lliure del Polígon, el front de l'eix de l'antiga N-340. Es preveu una via lateral per a camions paral·lela a l'actual C-31b, que permeti la sortida del tràfic pesant del polígon fins a l'A-7, a través del vial que acompanyarà al futur Raval de Mar. Aquesta nova via, afegit al fet que la via ferroviària Tarragona-Salou que travessa el polígon serà exclusivament per a mercaderies, resoldrà la sortida de materials de la zona.

Finalment, el Pla aposta per convertir l'antiga Universitat Laboral en un equipament supramunicipal per a la formació i recerca en el camp de la indústria química, la logística i el transport marítim.

4. **Parc Fluvial del Francolí:** el PDU considera necessària la transformació de la llera del Francolí i dels seus terrenys adjacents en un parc fluvial. Aquest parc hauria d'integrar els sòls agrícoles existents i crear espais de passeig per a vianants i carrils bici, fent possible un recorregut des del polígon del Camp Clar fins al Port.
5. **Parc Fluvial del Gaià:** el Pla delimita una superfície de gairebé 485 hectàrees al llarg de recorregut del riu Gaià a través dels municipis de Tarragona, Altafulla, la Riera de Gaià i el Catllar, amb l'objectiu de constituir un veritable parc fluvial. Aquest parc hauria de permetre un planejament coordinat que preservés els valors naturals de l'àmbit.

A banda d'identificar els diferents trams paisatgístics del Parc, el Pla assenyalava tres àmbits que s'hi haurien d'incorporar com a pre-parc: els Horts del Molí, a Tarragona; el Torrent de Salomó-la Serralta i l'entorn del Virgili, a la Riera de Gaià, i l'entorn del torrent de la Farga, al Catllar.

6. **Corredor ambiental de Sant Ramon:** es proposa reduir la secció de l'actual vial a llevant del barri de Sant Salvador, passant d'una via de 2+2 carrils amb mediana a una d'1+1 amb espais per a vianants i



bicicletes. El PDU considera, a més, que hauria de ser una via parc, que podria allotjar el bus exprés des de Tarragona fins a l'estació del TAV.

7. Estació de mercaderies. Polígon de Constantí: el Pla preveu potenciar l'Estació classificadora actual, ateses les previsions portuàries i industrials, i també proposa convertir el Polígon Industrial de Constantí en una gran estació de mercaderies, tot ampliant la seva platja ferroviària.

8. Eix cívic Salou-Cambrils: aposta per aprofitar la desaparició de l'actual via ferroviària al seu pas pel centre de Cambrils i Salou per convertir el traçat en un nou eix cívic vertebrador dels teixits urbans. Així, al llarg del nou eix se succeïrien els usos residencials, terciaris i d'equipaments, tot deixant la concreció en mans dels plans de millora urbana que hauran de redactar els ajuntaments.

Així mateix, el Tram-Camp recorreria per aquest nou eix cívic, amb un recorregut que hauria de començar en la nova estació ferroviària de Cambrils, travessar el centre urbà, Vilafortuny i Salou, amb parades en els llocs de màxima connectivitat.

20 de maig de 2010