VOLUM - A2

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

AJUNTAMENT DE SALOU

PLA D' ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS – SETEMBRE 2003

TEXT REFÓS elaborat en compliment de l'acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona de data 21-05-03, de suspensió de l'aprovació definitiva del P.O.U.M.

Qualsevol referència terminològica continguda en el present document que correspongui al Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, de refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística, s'ha d'entendre substituïda pel seu equivalent de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme.

VOLUM A2

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

5 JUSTIFICATIVA DE LA FORMULACIÓ DE LA REVISIÓ 71

5.1 Text contingut en l'aprovació inicial 72
5.2 Text de justificació en base a la Llei 2/2002 74

6 ELABORACIÓ DEL PLA 75

6.1 La informació dels criteris i objectius 76
Contingut text aprovació inicial 76
1. Pla General d'Ordenació de Salou, 1992-2000 82
1.1 Infraestructures 83
1.1.1 Sistema ferroviari 83
1.1.2 Sistema viari 84
1.1.3 Sistema portuari 85
1.1.4 Sistema d'infraestructures tècniques 85
1.2 Models de creixement 86
1.3 Sistema d'equipaments 90
1.4 Sistema Mediambiental 91
2. Revisió del Pla General d'Ordenació de Salou, 2000-2010 93
2.1 Infraestructures 93
2.1.1 El ferrocarril 93
2.1.2 El viari 94
2.1.3 El sistema portuari 97
2.1.4 Infraestructures tècniques 97
2.2 Models de creixement de les futures zones d'expansió 97
2.2.1 Teixit urbà consolidat 97
2.2.2 Nous creixements a ponent 98
2.2.3 Àrea dels emprius 98
2.2.4 Àrea del Cap Salou 99
2.2.5 Centre Recreatiu Turístic 99
2.3 Sistema d'equipaments 99
2.4 Sistema Mediambiental 100
2.4.1 Recuperació del litoral 100
2.4.2 Preservació de les zones de bosc 100
2.4.. Zones agrícoles 101
3. Resum dels objectius de la Revisió del Pla General d'Ordenació de Salou, 2000-2010 102
4. Quadre comparatiu del PG92 i proposta de revisió 00 104
5. Planols 105
6.2 Programa participació ciutadana en relació a l'art. 8 106
6.3 Justificació del desenvolupament urbanístic sostenible en relació als art. 3 i 9 117
6.4 Mesures adoptades per una mobilitat sostenible. 119
Estudi de mobilitat 120
Objectius i metodologia de l'estudi de la mobilitat urbana de Salou 122
Cap. 1 Anàlisi actual de la mobilitat urbana de Salou 123

1. Indicador 1. Població i habitatge 123
1.1 La Població empadronada 123
1.1.1 La distribució espacial de la població empadronada ... 124
1.1.2 La densitat i concentració de la població empadronada 125
1.2 La població total 126
1.3 L'habitatge 128
2. Indicador 2. Establiments d'allotjament turístic 130
2.1 Tipus d'establiments d'allotjament turístic 130
2.2 Densitat de places turístiques 131
3. Indicador 3. Establiments comercials i de serveis 132
3.1 Tipus d'establiments 132
3.2 Concentració d'establiments per carrers 132
4. Indicador 4. Parc mòbil 134
4.1 Nombre i tipus de vehicles del parc mòbil 134
4.2 Concentració del parc mòbil per carrers 135
5. Indicador 5. Estacionament 137
5.1 Característiques de l'estacionament en règim de concessió municipal (carrers zona blava i els 2 pàrkings de la Platja de Llevant) 137
6. Indicador 6. Modals de transport públic 139
6.1 Tipologia modal de transport públic 139
6.1.1 El modal d'autobús 139
6.1.2 El modal de Tren turístic 141
6.1.3 El modal de Ferrocarril 142
7. Indicador 7. Xarxa viària interurbana i urbana 144
7.1 La xarxa bàsica, comarcal i local de carreteres que configuren els principals vials de caràcter interurbà de la ciutat de Salou 144
7.2 Xarxa viària urbana 146
8. Indicador 8. Mobilitat obligada 147
8.1 Mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball. Distribució per mitjà de transport. EP/96 147
8.2 L'ús de la xarxa viària per a la mobilitat obligada 151
9. El Centre Recreatiu i Turístic (CRT) Universal Port Aventura 152

Cap. 2 Anàlisi de la mobilitat urbana de Salou per al període 2000-2010 segons Revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal 160
1. Indicador 1. Població i habitatge 160
2. Indicador 2. Establiments d'allotjament turístic 163
2.1 Densitat de places turístiques 163
3. Indicador 3. Establiments comercials i de serveis 165
4. Indicador 4. Parc mòbil 166
5. Indicador 5. Estacionament 167
6. Indicador 6. Modals de transport públic 168
7. Indicador 7. Xarxa viària interurbana i urbana 169
8. Indicador 8. Mobilitat obligada 170
9. Indicador 9. El Centre Recreatiu i Turístic (CRT) Universal Port Aventura 171

Cap 3 Relació de propostes 173
Conclusions finals 173
Plànols 184

7 CRITERIS I OBJECTIUS DE L'ORDENACIÓ 185

7.1 Criteris i objectius generals 186
7.2 Criteris i objectius particulars 188

8 JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT PROPOSAT 190

8.1 Sòl urbà 193
8.2 Sòl urbanitzable 204
8.3 El Sòl no urbanitzable 206
8.4 Els sistemes 207
8.5 Gestió del planejament 208
8.6 Sistemes de ponderació 210

9 CIRCUMSTÀNCIES DE REVISIÓ 211

10 QUADRES RESUM STANDARDS DEL PLA 213

10.1 Quadres resum sòl urbà 215
10.2 Quadres resum sòl urbanitzable 225
10.3 Càlcul de l'estandart d'espais lliures 228
10.4 Càlcul aparcaments 234
10.5 Justificació de la relació entre sòl i demanda 234
10.5.1 Justificació del sostre i nº d'habitatges residencials amb correspondència amb el creixement demogràfic 235
10.5.2 Justificació del nº d'unitats turístiques o places hoteleres amb correspondència amb el creixement previst 236
10.6 Quadres resum de superfícies generals (PG92, Planejament actual 2000 i POUM 2002-2010) 237

5

JUSTIFICATIVA DE LA FORMULACIÓ DE LA REVISIÓ

5.- JUSTIFICACIÓ DE LA FORMULACIÓ DE LA REVISIÓ

5.1. Text contingut en l'aprovació inicial

L'art. 73 del DL 1/1990 diu que els Plans Generals es revisaran en el termini que aquests assenyalin, i quan es presentin circumstàncies d'acord amb les quals sigui procedent la revisió en funció de la població total i el seu índex de creixement, recursos, usos i intensitats d'ocupació i altres elements que varen justificar la classificació de sòl inicialment adoptada.

Transcorreguts vuit anys des de l'aprovació del planejament vigent, s'entén per part de la Corporació Municipal que en base a les noves circumstàncies de tot índole s'han d'adoptar nous criteris del planejament, que afecten l'estructura general i orgànica del territori, cal classificar nou sòl per tal de respondre a les demandes i voluntats actuals i en definitiva cal adoptar el planejament vigent al model territorial previsible d'un futur immediat.

Tanmateix si analitzem el planejament vigent fins la data actual, observarem que les previsions que fixava s'han acomplert. Cas és de la previsió de caràcter demogràfic preveient per a l'any 2000 uns 15.000/16.000 habitants, l'any 2000 el padró fixava una població censada d'uns 14.500 habitants; altre cas és el sòl que mitjançant el desenvolupament del PPR-1, actualment a tràmit, exhaureix pràcticament el sòl per a usos residencials que preveia el Planejament.

Pel que fa a la justificació de la formulació de la revisió com s'ha dit el PG-92 ja establia que en cas d'alteració dels elements bàsics d'estructura del territori seria causa suficient de portar a terme la revisió. Causa d'aquesta alteració, ha estat la determinació per part del Ministeri de Foment, de la nova traça del FFCC, - corredor del Mediterrani -, que després de diferents propostes, bastant dilatades en el temps, va optar amb el suport dels municipis afectats per una traça del corredor del mediterrani per fora el terme municipal, fet que deixa obsoleta la proposta continguda en el planejament vigent.

Tanta incidència té l'adopció d'aquesta traça, que tot l'àmbit de ponent del municipi cal ordenar-lo sense condicionants que determinin una configuració concreta.

També sobre aquest àmbit avui comença a ser realitat el nou vial Cambrils-Salou, que es configura com l'element estructurador bàsic d'aquest gran àmbit verge del nucli de Salou.
Àmbit pràcticament únic de creixement del municipi, donat que la resta de terme a excepció del sòl no urbanitzable està pràcticament colmatat o forma part del Centre Recreatiu i Turístic.

Pel que fa al sòl, de les 1.481 Ha del terme municipal, el PG-92 fixava 377 Ha de sòl urbà, 324 Ha de sòl urbanitzable i 778 Ha de no urbanitzable. Si descomptem les que formen part del CRT, aproximadament 500 Ha, restarien unes 1.000 Ha les quals es distribueixen aproximadament en 377 Ha de sòl urbà, 105 Ha sòl urbanitzable i 505 Ha de sòl no urbanitzable.

Amb la transformació de part del sòl ubanitzable en sòl urbà mitjançant el seu desenvolupament i amb la incorporació d'alguns sòls com a urbans, en la present revisió aproximadament el sòl urbà conformaria 500 Ha, el sòl urbanitzable 150 Ha i el sòl no urbanitzable 350 Ha, mantenint-se l'àmbit del CRT amb 500 Ha, per tant d'aquí es pot entendre la necessitat de la incorporació d'aquestes noves 150 Ha al sòl urbanitzable, per a la implantació de nous models d'ús turístic.

Tanmateix el procés continuat, l'esgotament del sòl actualment i la necessitat doncs de posar nous sòls dins el desenvolupament urbanístic de futur en vistes a una consolidació d'una població d'ordre dels 20.000 a 25.000 habitants, comporta per a un municipi com Salou dedicat pràcticament a una única activitat: el turisme, afrontar dins el marc referencial a que pertany, aquests processos de transformació de manera immediata, a l'efecte de donar resposta a la demanda de sòl per habitatge i a establir noves activitats econòmiques, entenent l'anterior sota la premissa de la sostenibilitat.

Es per això que les noves demandes impliquen portar a terme uns creixements més en concordança, amb el medi natural, amb la qualitat, amb el respecte del territori, etc, sempre sota aquestes voluntats de demanda actual de la societat. El Pla General que es revisa vol, en la mesura de les possibilitats de què disposa, donar resposta a l'esmentat anteriorment.

Pel que fa als aspectes de demanda sobre l'àmbit residencial, la revisió aporta diferents propostes al respecte; per una banda l'àmbit residencial de ponent, continuació del PPR-1 en procés de desenvolupament en el moment de la revisió, el qual continua la morfologia adoptada, ja que cal entendre que aquesta, dóna resposta a les necessitats enumerades. En aquest àmbit s'incorpora també una nova tipologia residencial d'habitatge unifamiliar, en baixa densitat.

D'altra banda, es planteja un altre model residencial, el qual seria una solució entre el residencial permanent i el turístic, o si més no podrien comptabilitzar-se els dos usos simultàniament. Aquest model respon més a la demanda residencial turística actual basada en complexos sobre sòls amplis amb poca alçada i molt enjardinats.

Respecte a la demanda sobre el model turístic, el Pla intenta adaptar-se als models d'última generació anomenats "Resort".

Per una banda concentra en l'àmbit de ponent un paquet important de sòl per aquest ús exclusivament, adaptant ratios i tipologies dels complexes turístics més actuals, tot i que el model cal adaptar-lo a un territori concret com és el de Salou amb funció de les seves característiques, disponibilitats i particularitats de tot índole i bàsicament també les econòmiques.

D'altra banda també es proposa un model intermedi que tot i aproximant-se al tipus "Resort", es configura en menys sòl.

Respecte als establiments turístics existents, és a dir els models clàssics d'edificació amb alçada i amb poc sòl, com la majoria d'hotels, el Pla no incideix directament, tot i així cal dir que ha existit una profunda transformació en els darrers anys, amb la voluntat d'anar-se adaptant a les noves demandes.

En l'àmbit urbà, pel que fa als aspectes turístics, el Pla preveu la possibilitat de transformació d'edificacions existents de tipus residencial a hoteler sempre que aquestes adquireixin graus importants de qualitat.

Dins l'apartat en què s'ha fet esment els aspectes de les noves demandes, s'ha de dir que les propostes que preveu la revisió, no tant sols responen a criteris de demanda social sinó també a criteris econòmics, ja que l'un no pot anar deslligat de l'altre, és a dir, les demandes socials en els models turístics, tenen resposta per altres aspectes i bàsicament pels econòmics que són en el fons els que sustenten i donen sortida al consum del producte turístic demandat.

Dit tot l'anterior manca encara exposar un últim criteri que fa que es pugui optar per un model o altre, que es pugui disposar de sòl o no, que es portin a terme els elements bàsics i inicials, que permetin desenvolupaments urbanístics, i que finalment fan que la societat civil del municipi decideixi el model futur de ciutat que es vol, que són els criteris polítics.

Des del principi de l'elaboració de la revisió del Pla ha existit una ferma voluntat política d'estructurar el municipi de forma més equilibrada on la distribució de rendes produïdes en el procés urbanístic repercuteixi sobre el territori de forma real.

Amb aquest criteri present s'ha estructurat el territori, així s'ha proposat una implantació turística a ponent de forma que s'equilibrin les implantacions turístisques sobre el municipi. També s'ha tingut cura que la premissa demanant des de la constitució del municipi com a tal l'any 1990, de consolidar Salou com una ciutat per residència permanent i de qualitat es mantingui i s'incrementi.

En base a l'anterior i seguint l'estructuració que proposava el P.G.- 92 la revisió continua amb la voluntat de consolidar un nucli residencial al voltant de l'àrea central que doni resposta a la demanda constant sostinguda de creixement permanent, que s'està produint durant els últims vuit anys.

Aquesta és una premissa bàsica per a la consolidació del Salou com a ciutat on les inversions en equipaments i serveis es rentabilitzin al màxim i la nova societat sorgida per implantació de residència a Salou pugui en tots els aspectes millorar i gaudir d'una qualitat de vida, que es fa difícil de trobar en àrees colindants.

5.2. Text de justificació en base a la Llei 2/2002

La Secció quarta de la llei 2/2002, VIGÈNCIA I REVISIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC, en l'Art. 92. Vigència indefinida del planejament urbanístic diu: *El planejament urbanístic, atès que és una disposició administrativa de caràcter general, té vigència indefinida i és susceptible de suspensió, modificació i revisió.*

Així mateix l'art. 93.1. Revisió dels plans d'ordenació urbanística municipal diu: *Els plans d'ordenació urbanística municipal són objecte de revisió en complir-se el termini que s'hi fixa o en produir-se les circumstàncies que a aquest fi s'hi especifiquen.*

Per tant tot el descrit en el punt 5.1. s'adapta i és coherent amb les determinacions dimanants de la nova llei 2/2002.

6

ELABORACIÓ DEL PLA

6.- L'ELABORACIÓ DEL PLA

6.1.- La informació dels criteris i objectius

Contingut text aprovació inicial

Tal com especifica la legislació urbanística vigent, Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística, Art. 55 i ss i com així també recull l'art. 125, R.P.U., l'elaboració del Planejament ha de seguir una sèrie de regulacions especificades clarament per la legislació.

Prèviament a l'aprovació del Planejament i a l'efecte de facilitar-hi la participació dels ciutadans i de les institucions, durant els treballs previs d'elaboració del Pla General s'ha de donar àmplia informació pública a través del mitjans de comunicació i presentar les propostes, solucions i alternatives adequadament explicitades.

Els treballs previs van ser objecte d'aprovació a l'efecte de la seva exposició per acord de Ple de data 11 de maig de 2000, mantenint-se exposats els mesos de maig, juny i juliol de 2000. A partir dels suggeriments aportats i les noves reflexions realitzades, s'ha elaborat el present Pla.

En base a poder comptar amb tota la història d'aquest procés s'incorpora íntegrament en aquesta memòria tota la documentació realitzada en l'avanç del Pla i l'avanç de Pla i la informació pública.

Avanç de Pla – Art. 125, R.P.U.

I N D E X

0. INTRODUCCIÓ

1. PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU, 1992 - 2000

ANTECEDENTS

CRITERIS I DESENVOLUPAMENT DEL PLA GENERAL-92

1.1 INFRAESTRUCTURES

1.1.1.SISTEMA FERROVIARI
1.1.2. SISTEMA VIARI
1.1.3. SISTEMA PORTUARI
1.1.4. SISTEMA INFRAESTRUCTURES TÈCNIQUES
1.2 MODELS DE CREIXEMENT DE L'EDIFICACIÓ
1.3 SISTEMA D'EQUIPAMENTS
1.4 SISTEMA MEDIAMBIENTAL

2. REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU, 2000 – 2010

2.1 INFRAESTRUCTURES

2.1.1 SISTEMA FERROVIARI
2.1.2 SISTEMA VIARI
2.1.3 SISTEMA PORTUARI
2.1.4 SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES TÈCNIQUES

2.2 MODELS DE CREIXEMENT DE LES FUTURES ZONES D'EXPANSIÓ

2.2.1 TEIXIT URBÀ CONSOLIDAT
2.2.2 NOUS CREIXEMENTS A PONENT
2.2.3 ÀREA DELS EMPRIUS
2.2.4 ÀREA DEL CAP SALOU
2.2.5 CENTRE RECREATIU I TURÍSTIC

2.3. SISTEMA D'EQUIPAMENTS

2.4. SISTEMA MEDIAMBIENTAL

2.4.1 RECUPERACIÓ DEL LITORAL
2.4.2 PRESERVACIÓ DE LES ZONES DE BOSC
2.4.3 ÀREES AGRÍCOLES

3. RESUM DELS OBJECTIUS DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU 2000-2010

4. QUADRE COMPARATIU DEL PG-92 I PROPOSTA DE REVISIÓ-00

INTRODUCCIÓ

L'instrument urbanístic que regula el creixement de les ciutats i en reflecteix el seu model és el Pla General d'ordenació urbana.

En la legislació urbanística vigent, tant autonòmica com estatal, es defineixen els plans generals municipals com l'instrument d'ordenació global del territori. Així, per exemple, el Decret legislatiu 1/90, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística, a l'art. 21 diu que els plans " *Classificaran el sòl per a l'establiment del règim jurídic corresponent, definiran els elements fonamentals de l'estructura general adoptada per a l'ordenació urbanística del territori i establiran el programa per al seu desenvolupament i execució, així com el termini màxim de la seva vigència*".

Aquests instruments urbanístics tenen, per tant, un període de vigència, passat el qual es fa necessari analitzar-los, i en el seu cas revisar-los.

El 15 de juliol de 1992, el DOGC va publicar l'acord d'aprovació definitiva del Pla General - 92 de Salou que havia aprovat la Comissió d'Urbanisme de Tarragona, el 8 d'abril de 1992. Aquest Pla s'havia redactat recollint la delimitació del terme municipal de Salou resultant de la sentència de Segregació, de 30 d'octubre de 1989, i la implantació del Centre Recreatiu i Turístic sorgit a l'empara de la Llei 2/1989.

L'art. 7 del Pla enumera els supòsits pels quals és procedent la revisió del planejament. En concret, l'apartat a) diu que procedeix la revisió una vegada complerts 8 anys de vigència. En el moment actual es compleixen els 8 anys de vigència, per la qual cosa seria procedent la revisió del Pla General.

Així doncs, la Corporació s'ha plantejat iniciar els treballs que han de concloure en l'elaboració de la revisió del Pla General d'ordenació urbana.

La conjuntura actual així ho demana. Els darrers anys han anat sorgint diferents qüestions que tenen molta incidència sobre l'ordenació del territori. Aquest és el cas del desviament del traçat actual del ferrocarril. Segons les darreres estimacions del Ministeri de Foment, el traçat del Corredor del Mediterrani no afectarà el terme municipal de Salou. Aquest fet és prou important, ja que la desafectació de bona part dels sòls de creixement és una modificació substancial i profunda del concepte urbà, i per ella mateixa ja suposa una revisió del Pla General.

Altres factors que també aconsellen la Revisió són, l'impacte positiu del Centre Recreatiu i Turístic i els efectes de la bona conjuntura econòmica, que han estat el motor d'un seguit d'actuacions urbanístiques i d'inversions que no sempre s'han dut amb encert. Aquest és el cas del fort procés edificador del Cap de Salou, on s'ha modificat notablement el paisatge amb la tala intensiva d'arbrat. Per tant, cal adaptar el planejament als efectes de trobar una relació equilibrada entre construcció i medi ambient.

Totes aquestes qüestions i el transcurs del termini dels 8 anys han confluït perquè l'Ajuntament hagi acordat l'inici dels treballs de revisió del Pla General d'ordenació urbana, que ara es concreten en el present Avanç de Pla al efectes de facilitar la

participació ciutadana i de les institucions, i donar compliment a l' art.125 del Reglament de planejament i art.56 del DL1 / 90, de 12 de juliol , de la Generalitat de Catalunya.

1. PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU, 1992-2000

Antecedents

La memòria del Pla General-1992 analitzava la situació en aquell moment del territori, així com el desenvolupament urbanístic portat a terme pel Pla General-1976 entre els anys 1976-1990.

De l'anàlisi s'extreien diferents conclusions que sumades amb la nova situació esdevinguda havien de donar lloc a propostes concretes. Així, la memòria emmarcava un seguit de condicions i situacions de la realitat de Salou en el territori, i enumerava un seguit de propostes que el propi Pla havia de facilitar que es portessin a terme, dividint-les en dos nivells: els criteris generals i criteris particulars.

Dels criteris generals es deia:

- Salou forma part de l'àrea del Tarragonès tipificada com a "ZONA DE CONCENTRACIÓ" i, per aquest motiu, és una zona en què la pressió de la població, del turisme i de la indústria sobre l'espai i el medi natural és molt alta.
- Cal en aquestes àrees, la contenció del creixement industrial i el reequipament urbà.
- És necessària la reconversió qualitativa del sector turístic, propiciant una millora d'infraestructures i serveis, i potenciant l'oferta cultural a tots els nivells.
- Dins l'àmbit turístic cal tenir present l'impacte positiu que el Centre Recreatiu i Turístic ocasionarà a tots els nivells de la zona.

Dels criteris particulars es deia:

- Caldrà treballar el petit territori amb força cura, per tal que els seus valors diferencials siguin mereixedors, tots ells, d'un tractament adequat.- Prioritzar els aspectes qualitatius de la vida urbana per tal de millorar l'estructura urbana, els equipaments locals i generals, turístics o no turístics, així com els sistemes d'espais verds i viari. Aquests es projectaran amb l'objectiu d'assolir les màximes cotes de qualitat en funció dels recursos disponibles.
- Adaptació de l'estructura urbana de la zona costanera per tal de potenciar-ne el paper capdavanter que exerceix en el sector turístic de Catalunya.
- En referència al sector turístic, principal font d'ingressos del municipi, caldrà valorar fins al límit l'atractiu de Salou, mitjançant la contenció de la degradació del medi natural.
- Caldrà potenciar la projecció de nous equipaments, dimensionant-los a les necessitats derivades de la població resident a la temporada d'estiu.

Fent un resum dels criteris es concloïa que:

El nou Planejament havia de portar a terme l'estructuració del nou model de ciutat basat en la continuïtat del teixit urbà, la sectorització dels nous assentaments i el reequipament urbà. L'objectiu era aconseguir el reequilibri de la població i una millor qualitat de vida, tant per a la població resident com per a la temporal.

Els criteris descrits anteriorment es concretaven en propostes d'intervenció que agrupades segons la seva naturalesa passarem a analitzar.

CRITERIS I DESENVOLUPAMENT DEL PLA GENERAL -92

1.1. INFRAESTRUCTURES

1.1.1 SISTEMA FERROVIARI

Criteris del Pla General 1992

La problemàtica que ocasionava el pas del ferrocarril pel centre de la ciutat havia de solucionar-se en base al Conveni subscrit, el 16 de setembre de 1988, entre l'Ajuntament de Vila-seca i Salou, la Generalitat de Catalunya i Renfe, als efectes de possibilitar el desplaçament de la via del seu traçat actual.

El Pla General-92 reflectia el traçat resultant d'aquest Conveni, amb tot s'esperava el pronunciament del Ministeri amb relació a la solució del Corredor del Mediterrani.

El nou traçat tenia fortes implicacions envers al creixement del barri de Ponent i en determinava el seu disseny. Per la seva banda, els terrenys que es veien alliberats d'aquesta infraestructura havien de reconvertir-se, per mitjà de la redacció d'un Pla especial, en un passeig que permetés recosir l'estructura viària urbana i donar-li continuïtat.

La solució del desviament no era un tema aïllat que depenia exclusivament de Salou, sinó que la solució a adoptar estava vinculada amb la que donava el Govern de l'Estat referent tant al Corredor del Mediterrani, com al traçat i nusos de comunicacions amb el TGV al Camp de Tarragona.

Desenvolupament del Pla General 1992

Resumint els antecedents, dels treballs que s'han dut a terme cal destacar que l'any 1994, la "Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera" redacta el' "Estudio Línea Valencia - Tarragona, Estudio de Factibilidad de Trazados alternativos, subtramo I".
Posteriorment, el desembre de 1997, es va redactar l' "Estudio Informativo línia València - Tarragona, Tramo Vandellós-Tarragona" on es proposaven 21 alternatives de les quals l'estudi definia com a més favorable l'alternativa A-1 (duplicació via actual).

En data 20 de maig de 1998, es formula la "Declaración de Impacto Ambiental" i en base a les al·legacions efectuades es proposa com alternativa la A-14, alternativa proposada per l'Ajuntament de Salou com a més acceptable. Aquesta proposta va ser objecte d'acord per part del Ple de l'Ajuntament de Salou, de data 28 de maig de 1997.
El 30 de juny de 1998, s'aprova definitivament l'estudi informatiu i s'estableix com a solució a desenvolupar la traça A-14 amb alguns condicionats.
Totes aquestes circumstàncies han contribuït que no s'hagin dut a terme les previsions contingudes al Pla General-92.

1.1.2 SISTEMA VIARI

Criteris del Pla General 1992

Vial intermunicipal entre Salou i Cambrils

En la data de redacció del Pla General, les comunicacions entre els nuclis costaners de Cambrils i Salou eren molt dificultoses, ja que es feien o bé per la ctra. Nacional -340, o bé per la ctra. que discorria al llarg de la Costa. Aquest fet provocava que en períodes de màxima ocupació ambdues vies estiguèssin col·lapsades.
Als efectes d'esmenar aquesta realitat, el Pla preveia la realització d'un nou vial interior que unís les dues poblacions costaneres.

Camí del Racó (tram 2)

Aquest vial travessa els terrenys del CRT.
En un inici, es plantejava com un desviament de l'actual ctra. de la Costa, partia del final del carrer dels Replanells, travessava les urbanitzacions existents i connectava amb el camí del Racó al límit del terme municipal.

Desenvolupament del Pla General 1992

En línies generals, durant el període de vigència del Pla General-92 s'han realitzat les gestions, i s'han iniciat els tràmits de projectes d'infraestructures viàries importants per al futur desenvolupament de la ciutat. Analitzant detalladament les actuacions dutes a terme, s'ha de destacar:

Vial intermunicipal entre Salou i Cambrils

Juntament amb el municipi de Cambrils, durant aquest període de temps s'han realitzats les gestions que han permès la redacció del projecte d'urbanització anomenat "Millora general vial intermunicipal, pk0,000 al 6,500. Tram: Cambrils-Salou" per part de la DG. G. de Carreteres, per la qual cosa si la tramitació segueix el seu curs podrà acomplir-se la previsió del Pla, ja que està previst portar-se a terme en el període 2000-2002.

Camí del Racó (tram 2)

Estudis posteriors van conduïr a la idea de connectar el camí del racó amb el c/ de Pompeu Fabra per tal de garantir la permeabilitat urbana .

Es va promoure la "Modificació puntual de Pla General referent a la variació del traçat del Camí del Racó" la qual va ser aprovada definitivament per la Comissió Provincial d'Urbanisme, el 3 de febrer de 1999.

Actualment, el projecte d'urbanització està en tràmit d'adjudicació i es preveu l'inici de les obres per a la segona meitat de l'any 2000.

Variant de la plaça d' Europa

És la via que ha de permetre la circumval·lació de la plaça d' Europa, ara es troba executada una 1ª fase entre l'avinguda de Pere Moles i el FFCC actual, restant pendent d'execució un tram d'enllaç amb l'autovia Tarragona i la continuació des de l'actual FFCC fins la connexió amb l'autovia Salou-Cambrils.

Remodelació de l' avinguda de Pere Moles

S'ha portat a terme la remodelació de la secció d'aquest vial entre Salou i Vila-seca, convertint-lo en una avinguda urbana en tot el front del Parc temàtic.

Altres intervencions

A banda de les infraestructures viàries primàries durant la vigència del Pla General s'han desenvolupat un seguit d'intervencions urbanístiques que han suposat l'execució de nous carrers que comporten l'expansió i consolidació del sòl urbà.
Així, per exemple, s'ha generat nova vialitat a les zones del PERI-5, PERI-6, PPR-7, PPR-4 i en diferents unitats d'actuació ubicades en diferents indrets de Salou.

1.1.3 SISTEMA PORTUARI

Criteris del Pla General 1992

Dins aquest capítol es preveia la possibilitat d'ampliació de l'actual port esportiu, si bé ja s'especificava que calia contrastar amb estudis que garantissin la permanència i millora de les platges de Ponent.

Des del punt de vista turístic es considerava convenient aquesta ampliació en base a la insuficiència d'amarres existent. Per això, l'Ajuntament va encarregar la redacció d'un projecte d'ampliació al qual va donar tràmit. Aquest projecte va ser informat desfavorablement per la Dirección General de Costas, ja que suposava la reducció de la platja de Llevant.

Desenvolupament del Pla General 1992

Aquesta desestimació no només coarta les expectatives que es tenien l'any 1992, sinó que també suposen una renúncia futura.

1.1.4 SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES TÈCNIQUES

Criteris del Pla General 1992

En aquest apartat es fa incidència en un seguit d'elements tècnics, que si bé a nivell urbà no són perceptibles, contribueixen enormement al progrés de la ciutat i a la cura del medi ambient.

Canalització del barranc de Barenys

Un dels temes que més preocupaven en el sector de ponent eren les barrancades provocades per sobreeiximent del barranc de Barenys, les quals tenien gran incidència en la platja.
Per pal·liar aquest tema, el Pla General proposava el seu desviament i conducció. La canalització s'havia d'iniciar una vegada el barranc travessava el desviament de la via de tren, seguia paral·lel a aquesta i, per últim, se soterrava per un carrer de nova creació fins la desembocar al mar.

Desenvolupament del Pla General 1992

Canalització del barranc de Barenys

Les gestions durant aquests vuit anys han estat constants, i han cristal·litzat en el "Projecte de canalització del barranc de Barenys en el tram comprès entre la futura variant Salou-Cambrils i la platja de Ponent", projecte que preveu la supressió de la via de tren en aquest sector.
Actualment s'està portant a terme la 1a fase entre el FFCC i la platja.

Estació depuradora
Aquesta estació depura les aigües residuals de Salou i ha permès la supressió de diferents emissaris submarins, la qual cosa ha contribuït a la millora de la qualitat de les aigües de les platges.

Canal de desguàs de la plaça d ' Europa

Consisteix en la construcció d'un col·lector de drenatge d'aigües pluvials de la conca vessant de la plaça d ' Europa fins al mar. L'any 1996 és va realitzar una primera fase entre la plaça d' Europa i el c/ de Colon, i actualment es troba en fase d'execució la 2a fase que discorre al llarg del c/ de Colon fins als *Acantilats*.

1.2. MODELS DE CREIXEMENT

Criteris del Pla General 1992

Entre les moltes propostes que en el Pla es determinaven, quant a l'edificació cal enumerar per la seva importància les següents:

Àrees consolidades:

- Intervenir en el manteniment de les àrees actuals abans de l'extensió indiscriminada del territori, consolidant el sòl urbà i relligant-lo.

- La delimitació d'una sèrie de zones que permetessin vincular les urbanitzacions disperses de l'àmbit del Cap Salou i carretera de la Costa, adequant les tipologies edificatòries amb la finalitat de poder donar una major diversificació d'oferta turística.

- La contenció edificatòria en el sòl restant de l'àmbit del Cap era primordial. La baixa densitat i ocupació del sòl limitada havia de permetre un tipus d'assentaments més en consonància amb la forma, la vegetació i els valors ambientals, que encara contenia el territori, i en el qual era possible adaptar-se a les preexistències ambientals.

- En les zones que limitaven amb el mar aquesta contenció de l'edificació, a part de limitar-se per la pròpia Revisió, també quedava limitada per la Llei 22/88, de Costes i Reglament 1471/89 que la desenvolupa.

- Aquesta Revisió-Adaptació proposava una clarificació de la normativa i un adequament de la zona a les característiques tipològiques de l'edificació en cadascun dels àmbits urbans consolidats o semiconsolidats que s'incloïen en el règim de sòl urbà.

- Es proposava simplificar l'ordenança, reduir les edificabilitats netes en tots els àmbits, salvant, però, amb les clàusules d'excepció pertinents, la legalitat dels edificis existents als efectes urbanístics i hipotecaris.

- Va caldre revisar la normativa edificatòria i ordenances, ja que una aplicació indiscriminada d'edificabilitats excessives havia estat la causa de la destrucció de paratges de gran qualitat natural.

- La zona del nucli antic de Salou havia d'esdevenir, segons proposava la revisió, un centre important d'activitat comercial, terciària o de serveis, propiciant el reequilibri que els assentaments futurs havien de donar a Salou.

- Una altra proposta consistia en fixar una superfície mínima de solar depenent de les zones, amb una ocupació del 25 o 30% com a màxim.

- S'havia utilitzat generosament la figura de verd privat, per tal de mantenir espais existents o realitzar nous espais verds de titularitat privada, és a dir, d'ús no públic. Això podia ajudar a millorar la imatge de la ciutat sense representar una càrrega a la propietat.

- La zona a l'entorn de la plaça de Bonet, delimitada pels carrers de Barcelona, Major, Pere III el Gran i passeig de Jaume I, conservava les edificacions de major caràcter i qualitat de Salou, entre elles alguns xalets modernistes, com la casa Bonet de l'arquitecte Domènec i Sugranyes. Aquesta zona estava qualificada com zona especial del PG - 76.

El P.P. Especial era de tota manera una proposta contradictòria, perquè mentre que per una banda pretenia la conservació absoluta dels edificis de màxim interès, per l'altra, la normativa permetia acumular una edificabilitat de fins a 2 m^3 / m^2 en els solars dels edificis que es pretenia protegir. Això podia representar la destrucció de l'arbrat i altres elements complementaris a l'edificació principal que donaven caràcter a la zona.
Es proposava qualificar aquest àmbit com a conservació de l'estructura urbana i edificatòria dins del sòl urbà, amb la voluntat de protegir aquestes edificacions.

Àrees de creixement:

Respecte a les noves àrees d'expansió (sòl urbanitzable), aquesta Revisió-Adaptació es diversificava en tres àmbits diferents:

1.- La de residència permanent
2.- La de segona residència (turisme)
3.- Les noves àrees de lleure o d'equipaments

- Les noves ordenances propiciaven l'adequació dels tipus edificadors a la forma del territori.

- Es proposava una menor densitat d'edificació per tal d'aconseguir zones verdes, zones de cessió per equipaments, disminuint l'ocupació i limitant el nombre d'habitatges.

- La tipologia edificatòria s'estructurava en base a augmentar la superfície útil dels habitatges mínims.

- En general, el criteri que presidia aquesta Revisió, en el moment on la presa de consciència col·lectiva de la responsabilitat de preservació del medi ambient, dels espais naturals i de l'ecologia entesa en tot el seu abast, no ha de permetre la continuació de la devastació i del deteriorament d'aquest patrimoni col·lectiu que és el patrimoni natural. Des del Planejament, s'havia d'aturar i millorar, així com s'havia de contenir el creixement edificador, congelant l'edificabilitat o readaptant-la al medi en cas de substitució.

Desenvolupament del Pla General 1992

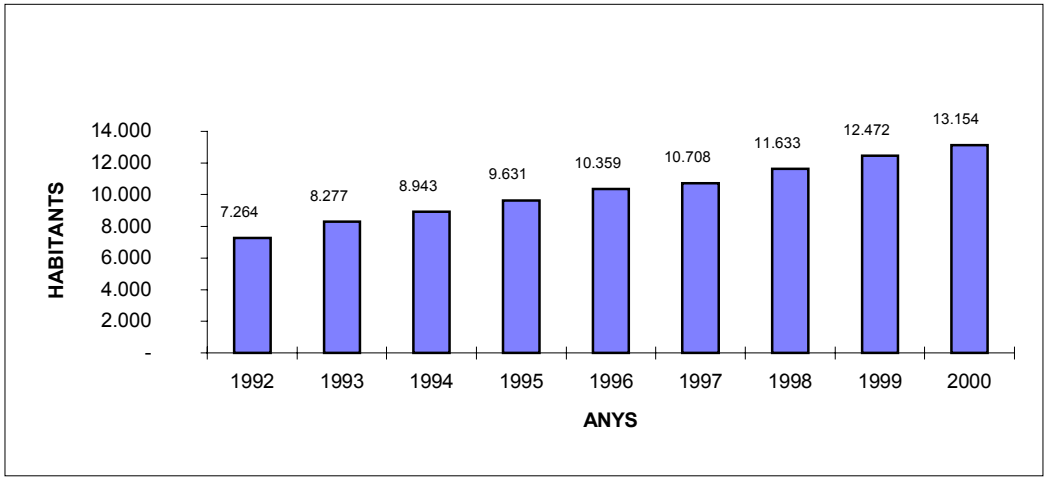
Les propostes de desenvolupament del Pla General-92 s'han vist concretades de la següent manera:

- S'ha tingut cura en el territori impedint actuacions disseminades i preservant aquest actiu de sòl per als desenvolupaments futurs.

- La nova oferta turística ha millorat substancialment la qualitat, durant aquests anys 1992-2000, s'han remodelat molts hotels, adequant-los a les noves demandes i millorant els serveis.
Dins l'oferta turística, i en base al que es deia que Salou havia de potenciar el paper capdavanter dins el sector turístic a Catalunya, avui es pot afirmar sense discussió que aquest municipi costaner que és Salou millora l'oferta turisticolúdica de Catalunya i, en part, de l'Estat.

- S'ha portat a terme una estructuració del model urbà, basat en la continuïtat del teixit urbà, s'han sectoritzat els nous assentaments, aconseguint un equilibri poblacional amb millor qualitat de vida tant per a la població resident com per a la temporal.

Aquestes actuacions, junt amb la consolidació de Salou com a municipi de residència permanent han contribuït al creixement de la població.



Gràfica de creixement

1.3. SISTEMA D'EQUIPAMENTS

Criteris del Pla General 1992

En matèria de dotacions, entre les propostes més significatives del Pla General-92 es proposava :

- El reequipament amb instal·lacions per al lleure, l'esport, la cultura i els equipaments de caràcter sanitari - assistencial i educatiu en l'àmbit municipal.

- L'obtenció de sòl per resoldre el problema de la manca d'equipaments i dotacions, es volia fer de la manera més àgil i econòmica possible en cadascun dels àmbits de futur creixement.

- Els equipaments de Cap Salou tenien per objecte preservar els espais naturals i la vegetació autòctona. Això es justificava pel model d'edificació a adoptar a la zona i per la transformació en espais lliures d'alguns penya-segats mitjançant la seva urbanització.
Es proposava que els equipaments dispersos s'unifiquessin en diferents zones en funció del seu ús. Així, la zona comercial avui existent en el Cap, prop dels hotels Cap Salou i Cala Font, es potenciava incrementant i diversificant els usos admissibles, mentre que en altres àrees com la zona Estival, les noves implantacions, tan sols es permetien els equipaments esportius i altres usos compatibles.
Era difícil plantejar la possibilitat d'implantació d'altres equipaments com podien ser l'escolar, cultural, sanitari, etc., donada la manca que es tenia en altres zones molt més consolidades.

- El sòl obtingut per cessió destinat a diferents usos, en molts casos es tipificava com equipament comunitari. Això era perquè superava amb escreix els 5 m² de verd per habitant, es deixava la porta oberta a les diferents utilitzacions d'aquests, tant per equipament o com a jardí públic.

Desenvolupament del Pla General 1992

S'ha produït una forta implantació de nous equipaments, amb la qual cosa s'han satisfet moltes de les demandes i necessitats ciutadanes.

En el camp de l'ensenyament s'ha construït un institut d'ensenyament secundari amb una capacitat per 690 alumnes. També s'està edificant l'escola municipal de música i centre d'entitats, que disposarà d'espais de docència i auditori.

En el tema sanitari s'ha construït el Centre d'Assistència Primària.

En el vessant d'esports, s'ha construït la nova piscina municipal i, posteriorment, s'ha cobert i s'ha dotat de climatització i vestidors.

A la vegada, i arran de la gestió urbanística, s'han obtingut sòls per a la implantació futura d'equipaments.
Destacant:
- En l'àmbit del PPR-7 s'han obtingut 22.177,69m² per a zona de dotació.
- Dins el pla parcial de la rambla del Parc s'han aconseguit 44.720m² .

- En l'àmbit del Peri-5 s'han destinat 14.052m² a dotacions públiques.
- Confrontant amb el Parc de Salou, i dins la unitat UAS-8, s'han obtingut 4.117m² .
-En l' àmbit del Peri -6 s' ha obtingut 25.992.74 m2 per a zona de dotació .

1.4. SISTEMA MEDIAMBIENTAL

Criteris del Pla General 1992

La recuperació del medi ambient i del paisatge litoral era un aspecte en el qual el Pla feia, entre altres, aquestes propostes:

- L'obtenció dels espais naturals de primera línia de mar, com podien ser la penya Tallada , la punta del Cavall o la punta Daurada. Aquests espais s'adscriurien al patrimoni municipal com a equipament comunitari o com a espais verds per a ús general.
L'adequació d'aquestes zones milloraria la conformació urbanística que, actualment, té el Cap de Salou.

- La proposta d'aquesta Revisió respecte l'important àrea de la Pedrera quedava supeditada a aquella que defineixin les directrius d'intervenció en el PEOP.
De totes maneres, en la revisió s' avançaven models de preproposta consistents en envoltar tot l'àmbit de port Pirata per un passeig que respectés el medi natural de bosc de pins mediterranis existents .

Quant a la plataforma de la Pedrera se li havia de donar un ús de lleure ,no es descartava la possibilitat d'estudiar la proposta del PEOP de la implantació d'un port esportiu. Les raons que ho justificaven eren : en primer lloc, el calat que existeix a la zona; i en segon, la dinàmica litoral existent que no afectaria a les modificacions de les platges. Aquest equipament possibilitaria la creació d'una nova àrea residencial vinculada al port esportiu.

- Les noves implantacions haurien de ser respectuoses amb l'arbrat i s' haurien d' integrar en el paisatge. Això conduiria a definir moltes zones de verd privat, algunes pel gran valor que tenen, i altres de nova creació per tal de definir un model morfològic en consonància amb el propi territori.

Desenvolupament del Pla General 1992

En aquest camp s'han donat aspectes tan positius com negatius.
Començant pels aspectes positius, s'ha de fer referència als nous espais obtinguts com a conseqüència de la gestió urbanística i que s'han d'incorporar al sistema d'espais verds.

A títol d'exemple, cal destacar els següents:
- En l'àmbit del PERI-6 s'han aconseguit 21.000 m², en els quals s'està urbanitzant un parc.
- En l'àmbit de PPR-7, s'ha previst una zona verda de 32.080 m².
- Dins el PPR-4 s'han obtingut 7.546,3m² de zona verda que s'incorporaran en el futur camí de Ronda.
- Al Cap Salou, l'àmbit conegut com la punta del Cavall de 1.984,92m² , ha pogut convertir-se en un sòl públic.

A més d'aquests espais, que una vegada urbanitzats passaran a constituir veritables pulmons verds, durant la vigència del Pla s'han adequat espais existents, destacant la rehabilitació del Parc de Salou l'enjardinament d'una superfície de 15.750 m².

No es poden obviar els aspectes negatius en l'aplicació del Pla. Aquest és el cas de l'àmbit del Cap Salou, on les propostes plantejades pel Pla no s'han arribat a fer realitat, ben al contrari; ja que han portat a terme una transformació del territori i del paisatge amb un fort impacte.

Tot això, sense voler buscar excuses, obeeix a diferents motius que esdevenen durant el procés de la vigència del Pla, on en certs moments (com ha estat durant els dos darrers anys 98-99), la forta pressió economicoinversora ha portat a terme una transformació total i concentrada, tant en temps com en lloc.
Caldrà preveure millorar les accions sobre l'àmbit, tot pensant la impossibilitat de recuperació de l'arbreda desapareguda, però si apostant fort per mantenir-ne l'existent.

2.- REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU, 2000-2010

ANTECEDENTS

El municipi de Salou té com a principal motor de creixement el sector turístic i les activitats que es generen al seu voltant.

És un municipi d'alta especialització, el que fa que la proposta de morfologia urbana respongui al model productiu al qual dóna suport.

Salou té una estructura urbana que es recolza en el passeig Marítim, com espai urbà més significatiu. I té, en la discontinuïtat provocada per l'actual via del ferrocarril, un dels problemes més importants.

La zona de més qualitat pel que fa als valors naturals és l'àmbit del Cap Salou. El model de creixement heretat dels anteriors planejaments havia consistit en un seguit d'ordenacions tancades amb un únic element connector que és la carretera de la Costa. Com ja s'ha dit a l'apartat 1.7, aquest àmbit ha estat molt malmès per les noves construccions que s'hi ha realitzat, i que han provocat la desaparició d' indrets naturals sota l'impacte d'unes edificacions inadequades amb relació al medi preexistent, tot i les previsions que es feien en el Pla General-92.

Les propostes de futur es sintetitzen en aquest Avanç del Pla i passen per reflectir la dinàmica de la ciutat i la seva relació amb el territori; tenir en consideració el motor econòmic de Salou; assumir els nous projectes d' infraestructures que afecten la zona i el canvi que aquestes introduiran en el concepte de ciutat; i finalment, preservar els valors paisatgístics que romanen.

Aquests fets no suposen la modificació dels criteris generals del Pla General-92 que es revisa, sinó que es pretén recollir les realitzacions urbanístiques ja executades i els nous factors que influeixen en la ciutat del 2000, així com redefinir de forma més acurada intervencions que per damunt de tot preservin el medi natural que encara es disposa, i en el seu cas redreçar algunes actuacions potencialment poc respectuoses, segons els criteris actuals.

CRITERIS , OBJECTIUS I SOL.LUCIONS DEL PLANEJAMENT

2.1. INFRAESTRUCTURES

En un primer nivell d'anàlisi s'ha de fer referència a les infraestructures que afecten el territori, ja que són elements de caire supramunicipal que condicionen no només el disseny de la ciutat, sinó també els seus vincles amb l'entorn.

2.1.1 EL FERROCARRIL

Un dels principals problemes de la xarxa urbana actual és, i ha estat, la impenetrabilitat provocada per la via del ferrocarril. Els escassos passos a nivell són barreres per la fluïdesa del trànsit, el que provoca congestions i el col·lapse de tota la trama, així com una

situació incomprensible per un correcte desenvolupament de la vida urbana en un municipi de les característiques de Salou.

Durant la vigència del Pla General s'han dut a terme un seguit d'actuacions que s'han descrit a l'apartat 1.1.1. d'aquesta memòria.

S'ha d'indicar que el passat mes de gener el Ministeri de Foment va desestimar la traça A-14 i va apuntar noves propostes del Corredor del Mediterrani, consistents en la definició d'un traçat que des de Cambrils aniria paral·lel a l'autopista fins a Vila-seca. Seria en aquest indret on la línia de València i de Madrid enllaçarien, a més també es comunicaria amb l'estació del TGV del Camp de Tarragona prevista a Perafort. Des d'aquest punt es preveu una "antena" que donaria servei a Salou, i que comptaria amb una estació baixador situat a la zona comercial davant de Port Aventura.

Aquesta darrera proposta suposa una nova concepció de l'espai territorial i les comunicacions, per la qual cosa la ciutat del futur ha d'adaptar-se a aquests nous plantejaments.

Aquests fets tenen molta incidència en el desenvolupament morfològic de la ciutat, tant pel que fa a l'alliberament de l'espai actualment destinat a aquesta infraestructura, com perquè s'evitarà la fractura del terme municipal i quedaran garantides les comunicacions.

Per tant, en un primer moment la Revisió del Pla General 2000 partirà d'un concepte de territori diferent del que es tenia l'any 1992, la qual cosa també incidirà en els nous models de creixement.

2.1.2 EL VIARI

La xarxa viària és un dels elements bàsics que contribueix a posar en tensió el territori i al voltant de la qual es va conformant el creixement de la ciutat.

Hem de distingir dos tipus de vies; les bàsiques, que creuen el terme municipal i comuniquen la ciutat amb l'entorn; i les locals, que conformen l'estructura de la trama urbana.

Tant les unes com les altres tindran un tractament urbà per tal que s'integrin amb els nous creixements i que no suposin una fractura en el territori.

Xarxa viària bàsica

En aquesta categoria el Pla preveu:
- La carretera entre Cambrils i Salou, amb projecte ja redactat
- Continuació d'aquest vial fins la rambla del Parc
- Connexió mitjançant un nou vial pels Emprius entre l'anterior i el *By-pass* plaça d' Europa.

Carretera Cambrils - Salou
Actualment, les comunicacions entre els nuclis costaners de Cambrils i Salou en períodes de màxima ocupació estan col·lapsades.

Per esmenar aquesta problemàtica ambdós municipis han impulsat davant la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya la realització d'un vial alternatiu, que seguint sensiblement l'actual camí de Barenys finalitza a l'autovia de Reus, i que ja era contemplat al Pla General-92.

Aquesta nova via suposarà l'alliberament del tràfec a la costa i una alternativa de comunicacions que permetrà enllaçar amb altres poblacions com Reus o Tarragona, tot millorant tant la permeabilitat est-oest.

Les conseqüències de la seva construcció seran: primer, la millora de les connexions a la costa, però en un segon ordre aquesta via incidirà en el creixement dels terrenys que travessa, posant en tensió els sòls compresos entre l'actual via del ferrocarril i aquest nou vial.

By-pass de la plaça d' Europa
Es proposa un traçat articulat mitjançant diferents rotondes que, partint del nus de connexió entre el nou vial de Cambrils i l'autovia de Reus, comuniqui amb l'autovia de Tarragona per sobre de la urbanització Covamar .

Aquest nou vial complementa l'anterior i és l'element que fa possible que es produeixin fluxos de circulació entre Tarragona - Salou - Cambrils.

Com a element generador de creixement posarà en tensió els sòls compresos fins l'autovia de Reus.

El seu traçat difereix del plantejat l'any 1992, ja que ara es proposa que coincideixi amb l'actual camí dels Emprius, per tal d'una millor adaptació amb les preexistències del territori.

Xarxa viària local
En aquesta categoria el Pla preveu:
- El passeig del ferrocarril
- El camí del Racó
- L' autovia Reus i Tarragona

El passeig del ferrocarril
Una primera conseqüència del trasllat de la via del tren és que la ciutat podrà donar continuïtat a la xarxa urbana. Els terrenys obtinguts per l'alliberament del sòl que es destinava al sistema ferroviari són de vital importància, ja que estant situats en el centre de la població .

Aquest espai lineal podrà ser un gran passeig que vertebri una bona part de la xarxa urbana de Salou i permeti crear a la zona de la Torre Vella nous espais públics que dotin de major dinamisme el nucli antic. Per això caldrà redactar, tal com preveu el Pla General-92, un Pla especial que ordeni tot l'àmbit.

Amb la construcció d'aquest passeig central i de la crta. Cambrils - Salou, el passeig Miramar s'alliberaria de bona part del trànsit que actualment el congestiona i podria pensar-se en el seu ús per a vianants, com a proposta d'intervenció per revitalitzar i dinamitzar els barris de Ponent.

Camí del Racó (trams 1 i 2)
Es tracta d'un element situat quasi totalment dintre de l'àmbit del CRT, i està format per dos trams:
- Camí del Racó 1, comprèn el tram entre l'autovia a Tarragona i la ctra. de la Costa
- Camí del Racó 2, comprèn el tram entre el camí del Racó i el c/ de Pompeu Fabra i segueix sensiblement la traça de l'antic camí del pla de Maset.

Aquest vial ja ve contemplat en el Pla General-92, no obstant, el traçat definitiu ha sofert diverses modificacions aprovades en diferents documents urbanístics.

Així, el camí del Racó tram 1, que discorre per la llinda amb Vila-seca, ha perfilat el seu traçat de manera que ha anat ajustant-se a l'antic camí existent. Actualment, el projecte es troba redactat i en tramitació, amb previsió que enllaci amb la ctra. de la Costa. Es pot afirmar que durant la vigència del nou Pla es podrà executar. Aquesta via és bàsica per a la integració de les urbanitzacions de Xalets de Salou i del Mirador de Salou, ja que a les dues s'hi accedeix exclusivament des del camí del Racó.

L'altre tram travessa terrenys del CRT i és l'àmbit que ha sofert més modificacions respecte el traçat previst en el Pla General-92,com s' explica al apartat 2.12 d' aquesta mateixa memòria.

Aquesta nova via permetrà la comunicació directa des del centre de Salou amb el nucli de la Pineda, i serà el nou eix a partir del qual s'enllaçarà la xarxa viària del Cap Salou dotant-la de major permeabilitat. És per això, que l'actual ctra. de la Costa passarà a tenir un paper d'eix intern convertint-se en un carrer totalment urbà.

Aquesta millora també es fa extensiva en l'increment del grau de connexió del Cap amb els eixos viaris bàsics i, per tant, per facilitar l'accés a les poblacions veïnes com Cambrils, Vila-seca o Tarragona. En aquest sentit, el Pla preveu la realització d'un vial que partint del nus de connexió entre el camí del Racó i el c/ de Pompeu Fabra enllaçaria amb l'autovia de Tarragona i posteriorment amb el vial dels Emprius, Autovia de Reus i ctra. de Cambrils. Amb aquesta proposta s'aconsegueix la connexió del Cap Salou amb el territori que l'envolta, i en definitiva, la seva integració a la ciutat.

Autovies de Reus i de Tarragona
Per últim, s'ha de fer referència als trams d'autovia que van des de la urb. Covamar fins a la plaça d' Europa, i des d'aquesta fins a la cruïlla amb el c. de la/ Ciutat de Reus.
Ambdues havien estat concebudes com elements de la xarxa bàsica, i ara d'acord amb les propostes que es realitzen, i arran de l'expansió de la ciutat, passen ha tenir un caràcter purament urbà.

2.1.3 EL SISTEMA PORTUARI

El Pla General -92 contemplava la possibilitat d'ampliació de l'actual port esportiu. L'Ajuntament va desestimar el projecte d' ampliació, per aquest motiu en aquesta Revisió no es contempla l'ampliació del Port.

Del Pla General-92 es manté la proposta de recuperar l'àrea de la Pedrera, dotant-la d'un equipament de caire nàutic vinculat a una ordenació conjunta de l'entorn.

2.1.4 INFRAESTRUCTURES TÈCNIQUES

Durant la vigència del Pla General-92 s'han executat moltes millores pel que fa a les infraestructures, no obstant, resta per resoldre un dels temes més importants referents al sanejament, i és el desviament del barranc de Barenys.

La proposta de la Revisió consisteix en la intervenció integral en tot el recorregut del barranc per dins el terme municipal. El primer tram s'integraria com a parc urbà dins la zona ludicoesportiva, mentre que la resta es canalitzaria i soterraria; per últim, el vessament es realitzaria amb les tècniques adients als efectes de no malmetre la platja.

Amb relació a la canalització, la Revisió reflexa el "Projecte de canalització del barranc de Barenys en el tram comprès entre la futura variant Salou-Cambrils i la platja de Ponent" aquest projecte l'ha impulsat l'Ajuntament, que el va aprovar inicialment, el 2 de febrer de 2000. La 1a. fase ja està en execució.

2.2. MODELS DE CREIXEMENT DE LES FUTURES ZONES D'EXPANSIÓ

2.2.1 TEIXIT URBÀ CONSOLIDAT

Dins els sòls consolidats, les directrius adoptades per la Revisió mantenen els criteris del Pla General del 92, consistents en intervencions puntuals de regeneració i reequipament dels barris.
Amb tot, actuacions com la supressió de la traça ferroviària i la construcció de la carretera de Cambrils a Salou permetran regenerar els barris consolidats de Ponent, en tres fronts concrets:

- Nucli antic
- Barri de la Salut
- Barri de la Torre Vella

El nucli antic es vol impulsar i potenciar, serà cabdal la vinculació i connexió amb el nou passeig, i la creació de nous equipaments que generin un flux d'atracció que permeti que el comerç i l'activitat arrelin en aquesta zona.

El barri de la Salut va iniciar el creixement a partir de l'any 1928, té per tant una estructura de barri amb una parcel·lació i edificació vinculats a uns estàndards actualment obsolets. Amb les noves infraestructures previstes, el passeig Miramar esdevindria alliberat de bona part del trànsit que actualment el congestiona, per la qual cosa es podria pensar en l'ús

per vianants com a proposta d'intervenció per revitalitzar i dinamitzar els barris de Ponent. Tot i així caldrà aportar mecanismes que possibilitin la regeneració i modernització del propi entorn.

El barri al voltant de la Torre Vella també va créixer a partir de l'any 1928, però per la seva ubicació, quasi bé "residual" dins el conjunt del municipi a causa de la barrera que suposava el tren, ha desenvolupat unes tipologies edificatòries discordants amb la realitat actual. La supressió de la via del tren suposa que aquest barri passa a tenir un caràcter de centralitat i projecció d'imatge que seran cabdals en la futura projecció de Salou. Per tant, aquesta Revisió vol recollir aquests aspectes i dotar al barri dels mecanismes urbanístics adients per tal de permetre la seva renovació.

2.2.2 NOUS CREIXEMENTS A PONENT

Les noves infraestructures i la seva ubicació permetran que la zona de Ponent, compresa des de l'actual traçat del ferrocarril fins la nova crta.de Salou a Cambrils, esdevindrà de forma immediata com el més important paquet de sòl de desenvolupament.

La definició del límit d'expansió del sòl urbanitzable que s'hi convertirà mitjançant el corresponent planejament parcial, serà definit pel nou vial que comunica amb Cambrils. Aquest sòl urbà serà principalment residencial, l'extrem meridional s'ubicarà una nova zona hotelera.

La necessitat de sòl residencial per consolidar el creixement de la residència permanent han dut l'Ajuntament a impulsar el desenvolupament del sector comprès entre el c/ de Barenys i el camí de la Torre, mitjançant la redacció d'un pla parcial que es troba en aquests moments en tramitació. En la Revisió es vol mantenir el caràcter de primera residència d'aquest sector i estendre'l fins la nova via entre Cambrils i Salou.

Un dels elements necessaris per a l'equilibri del territori és la creació d'una zona hotelera en el sector de Ponent. Tradicionalment, els usos hotelers s'han anat implantant a la zona que envolta el c. de/ Carles Buïgas. Aquest fet ha originat un fort desequilibri territorial entre llevant i ponent.

La present Revisió recull la proposta feta en el Pla General -92 d'implantació d'una zona hotelera, però a causa de a la nova traça del ferrocarril que no fracturarà aquesta zona, es proposa d'estendre la qualificació fins la nova ctra. de Cambrils creant una important bossa de sòl, en la qual es puguin consolidar hotels tipus *Resort*, més vinculats als actuals models de demanda turística.

2.2.3 ÀREA DELS EMPRIUS

Els nous creixements de Llevant es concentren en la zona coneguda com els Emprius, ja que la resta de terrenys o bé es troben desenvolupats o bé estan dins l'àmbit del CRT.
La configuració ve limitada al sud pel PPR-7 (ja desenvolupat), a més de pel nou vial dels Emprius i per l'autovia de Reus-Salou.
Es tracta d'una important peça de terreny situada en un indret ròtula entre la zona de residència permanent i l'àrea comercial del Parc. Per tant, el model de creixement ha de permetre usos predominantment turístics i ha de ser capaç d'incorporar zones de serveis i equipaments, necessaris per al funcionament del municipi.

2.2.4 ÀREA DEL CAP SALOU

Amb la nova proposta de xarxa viària, el Cap de Salou passarà a integrar-se en el nucli del municipi, formant amb ell una unitat.

En aquest sector l'únic espai que resta per desenvolupar és la zona compresa entre la ctra. del Far i la Pedrera, és a dir, els terrenys inclosos al PERI-3. La Revisió manté els criteris impulsats pel Pla General -92, el que significa que l'objectiu principal és la protecció del paisatge.

En la resta de teixit urbà s'impulsarà la preservació de l'arbrat i les noves construccions es projectaran tenint en compte aquest fi.

Quant a la vialitat, s'actuarà puntualment en indrets concrets als efectes de millorar les connexions existents entre les diferents urbanitzacions actualment disgregades.

2.2.5 CENTRE RECREATIU I TURÍSTIC

Durant la vigència del Pla General-92 s'ha executat el Parc temàtic i s'ha iniciat el desenvolupament de l'àrea comercial.

L'obertura d'aquest Parc Temàtic ha suposat un revulsiu econòmic i qualitatiu en el sector turístic i ha estat el factor que ha impulsat la renovació hotelera al municipi.

Amb la incorporació de la Universal Studios, el Parc ha de continuar sent un dels referents del municipi, i un dels motius econòmics més importants de la zona.

2.3. SISTEMA D'EQUIPAMENTS

Durant la vigència del Pla General-92 s'ha fet un gran esforç en el reequipament de la ciutat, i s'han executat dotacions tan importants com el cementiri, el centre d'ensenyament secundari, el centre d'entitats, i altres.

Amb tot, i independentment dels equipaments locals que corresponen a cada unitat residencial, les bones perspectives de creixement i de consolidació de Salou com un municipi de primer ordre, fan que siguin necessaris equipaments en una escala més ambiciosa, concordant amb el paper de Salou en el context turístic internacional.

En aquest sentit, es proposa com a peça més emblemàtica la creació d'una gran àrea d'esports que complementaria les instal·lacions actuals i a la vegada seria un atractiu de caràcter turístic. L'àmbit previst té unes 15 ha. i està situat entre la nova ctra. de Cambrils i el barranc de Barenys.

L'objectiu és de poder dotar Salou d'unes importants instal·lacions esportives i lúdiques que contribueixin a la seva projecció internacional. I que juntament amb el Centre Recreatiu, permetin allargar la temporada tot l'any, elevant la qualitat de l'oferta turística i consolidant el municipi com una zona de primera residència amb serveis de qualitat.
A més, es proposa la creació dels següents equipaments:

- Centre de convencions i auditori
- Estació d'autobusos
- Parc de bombers
- CEIP
- Centres d'assistència primària
- Centre- escola d'estudis turístics
- Escoles bressol
- Aparcaments públics

Un dels aspectes que cal potenciar és la creació d'àrees d'aparcament, tant en sòls de nou desenvolupament com en àrees consolidades.

2.4. SISTEMA MEDIAMBIENTAL

Un model de creixement respectuós amb l'entorn s'ha de basar en el just equilibri entre els espais edificats i els espais naturals que preserva. El criteri que presideix aquesta Revisió és que no es pot permetre continuar el deteriorament del patrimoni natural, ja que en cas contrari tindria conseqüències irreversibles per al futur.

En aquest sentit, es determinen tres línies d'intervenció:
- La recuperació del litoral
- La preservació de les zones de bosc
- Les zones agrícoles

2.4.1 RECUPERACIÓ DEL LITORAL

L'inici de la transformació de la façana marítima s'ha començat durant la vigència del Pla del 92 amb la remodelació del passeig de Miramar, del passeig de Jaume I, de la platja de Llevant, i ara s'està finalitzant la intervenció fins l'àrea dels *Acantilats*. Amb aquesta Revisió es proposa continuar treballant en aquesta línia i acabar de recuperar tots aquells espais situats a primera línia de mar fins arribar al límit del terme.

En aquest sentit l'Ajuntament ha redactat i aprovat inicialment, el 2 de febrer de 2000, el "Proyecto de recuperación ambiental del litoral del Cabo de Salou, mediante la realización de un camino de ronda" que ha estat informat favorablement per la Corporació . Aquest projecte es veurà reflectit en la Revisió com el document conductor de la recuperació medi-ambiental de la costa.

L'àmbit d'intervenció del projecte comença a l'extrem est del passeig marítim de la platja de Llevant en la cala Natzaret i finalitza a l'inici del passeig marítim de la Pineda, ja en el terme municipal de Vila-seca. Es tracta, doncs, de recuperar íntegrament tot el litoral i finalitzar els treballs de restauració paisatgística iniciats en els passeigs.

2.4.2 PRESERVACIÓ DE LES ZONES DE BOSC

Com ja s'ha dit en l'exposició del desenvolupament del Pla General-92 un dels aspectes que no s'han assolit és la preservació de les masses de pins existents, principalment, en la zona del Cap de Salou.

En aquesta Revisió es volen adoptar els mecanismes adients per tal que hi hagi racionalitat entre les noves construccions i les masses d'arbrat autòctones, tractant que es minimitzi l'impacte mediambiental de les noves construccions.

Per això, els boscos situats en les zones del Cap Salou, s'hauran d'integrar millor amb els teixits urbans de baixa densitat, per tal de protegir-los al màxim de les agressions que avui pateixen. I caldrà dotar-los d'uns usos en consonància amb les seves característiques i amb el seu possible paper en les zones de residència turística.

2.4.3 ZONES AGRÍCOLES

L'agricultura es duu a terme en bona part del sòl no urbanitzable, jugant un paper molt residual. Per això, en les àrees agrícoles on les explotacions són potencialment viables, es mantindran els criteris del Pla General - 92, és a dir, protegir els sòls d'ocupacions indiscriminades per altres usos que no siguin els derivats de l'activitat agrària.

3. RESUM DELS OBJECTIUS DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SALOU, 2000-2010

Resumint les solucions urbanístiques en què es basa la proposta de Revisió del Pla General cal destacar:

Infraestructures

Es vol potenciar la racionalitat del traçat de les infraestructures per tal que aquestes siguin veritables xarxes de connexió amb la resta de municipis que envolten Salou i, a la vegada, que siguin elements de referència del creixement de la ciutat.

- Supressió de l'actual traçat de la via de tren pel centre de la ciutat i realització d'una nova estació vinculada a la xarxa ferroviària primària.
- Realització de la via intermunicipal Cambrils - Salou i connexió mitjançant el *by-pas* de la plaça d' Europa amb l'aut. de Tarragona.
- Urbanització del passeig del ferrocarril.
- Tractament del barranc de Barenys en tot el seu pas pel terme municipal, mitjançant la transformació en parc urbà i la canalització.

Models de creixement

El Pla preveu la revitalització de les àrees consolidades i la incorporació de nou sòl que permeti el creixement de Salou.

<u>Àrees consolidades:</u>
- Es volen potenciar els valors del nucli antic, impulsant la seva renovació i dinamitzant les activitats comercials.
- Es proposa la revitalització del barri de la Salut aprofitant la impulsió que suposarà la supressió de la via de tren.

- Es dotaran dels mecanismes urbanístics adients per tal que el barri que envolta la Torre Vella renovi la seva imatge, i l'adeqüi al nou paper que aquest sector tindrà dins la ciutat.
- Adopció dels instruments que permetin racionalitzar el creixement del Cap de Salou de forma que s'estableixi l'equilibri entre construccions i espais verds.
- Acostament del Cap Salou al nucli urbà arran de la millora de la xarxa viària.
- Consolidació del CRT com a Parc Temàtic líder europeu.

<u>Àrees d'expansió:</u>

S'incrementa el sòl urbanitzable destinat a ús residencial, hoteler i de serveis terciaris, per tal d'afavorir el futur creixement de Salou i consolidar-lo com un municipi de residència permanent i capdavanter en el sector turístic.

Equipaments

- Es vol assolir un nombre de dotacions adequat al potencial qualitatiu de Salou.
- Realització d'una gran àrea ludicoesportiva.
- Creació de noves zones d'aparcament que permetin disminuir la problemàtica existent en les èpoques de màxima ocupació.

Sistema mediambiental

- Recuperació de tota la façana marítima.
- Preservació dels boscos existents al Cap Salou.

4.- QUADRE COMPARATIU DEL P.G.-92 I PROPOSTA DE REVISIÓ - 00

	PLA GENERAL 1992		REVISIÓ 2000	
SUPERFÍCIE DEL TERME	1.481,00 Ha	100 %	1.481,00 Ha	100 %
SUP. SÒL URBÀ	377,77 Ha	25 %	506,30 Ha	34,3 %
SUP. SÒL URBANITZABLE	105,43 Ha	7,1 %	153,56 Ha	10,4 %
SUP. SÒL NO URBANITZABLE	505,47 Ha	34,3 %	317,66 Ha	22,2 %
SUP. DEL C.R.T.	492,33 Ha	33,2 %	492,33 Ha	33,2 %
REVISIÓ DE POBLACIÓ	15.000 hab		22.500 hab	

SÒL URBANITZABLE

	PLA GENERAL – 92	REVISIÓ 2000	
ZONA D'EQUIPAMENT I SERVEIS	24,53 Ha	20,65 Ha	ZONA D'EQUIPAMENT I SERVEIS A1
ZONA HOTELERA	41,98 Ha	30,93 Ha	ZONA HOTELERA A2
ZONA RESIDENCIAL	53,54 Ha	37,32 Ha	ZONA RESIDENCIAL B
		8,63 Ha	ZONA RESIDENCIAL/ HOTELERA C
		56,01 Ha	ZONA RESIDENCIAL / HOTELERA D
ZONA DE SERVEIS	13,59 Ha	11,15 Ha	ZONA DE SERVEIS E

PLÀNOLS

PLÀ GENERAL DEL 1992 / 2000

P01- AMBIT TERRITORIAL

P02- ESTUDI CRONOLÒGIC

P03- PLÀ GENERAL 1992

P04- DESENVOLUPAMENT D' INFRAESTRUCTURES

P05- DESENVOLUPAMENT RESIDENCIAL

P06- DESENVOLUPAMENT TURÍSTIC

P07- DESENVOLUPAMENT EQUIPAMENTS

P08- REURBANITZACIÓZONES VERDES

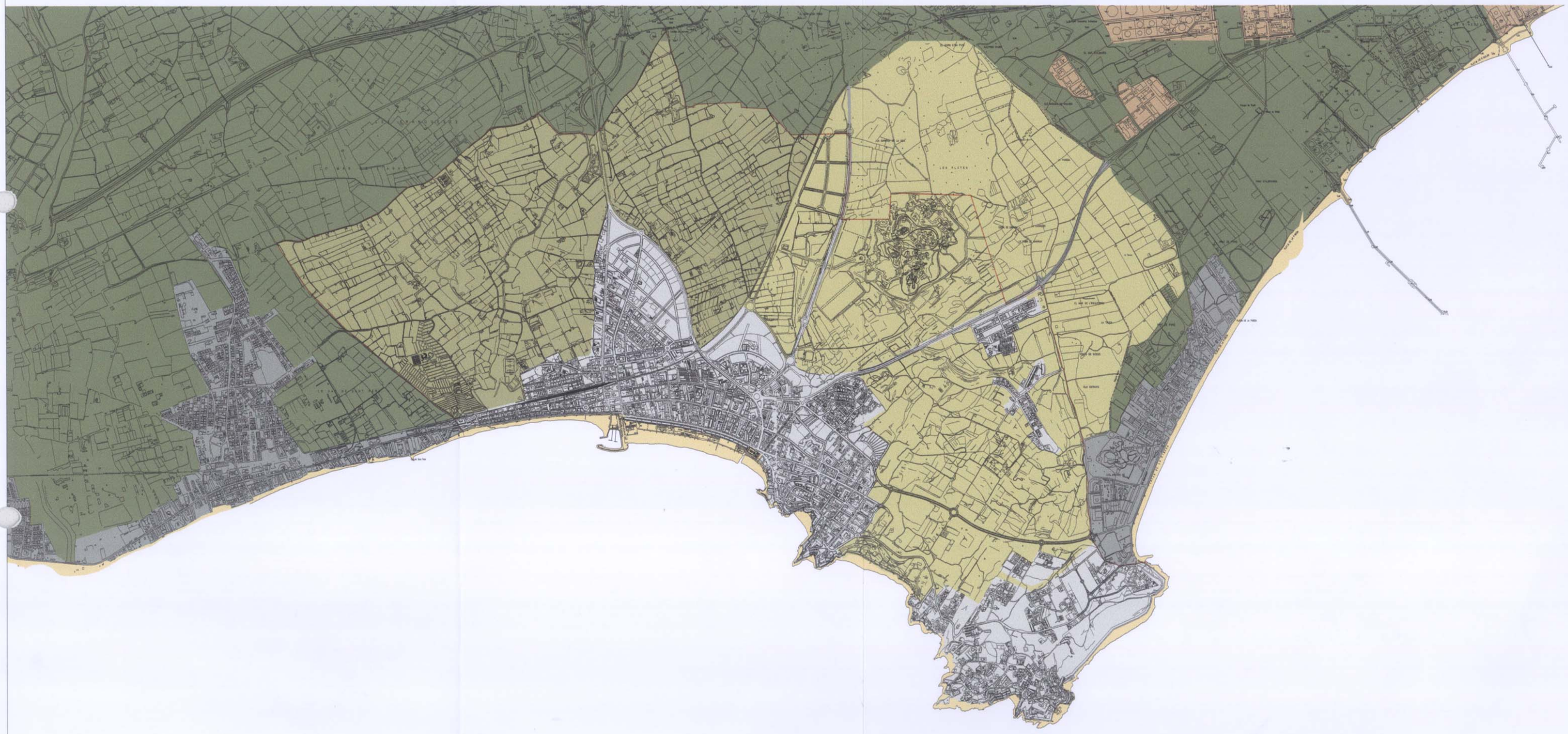
P09- REURBANITZACIÓ PLACES I CARRERS

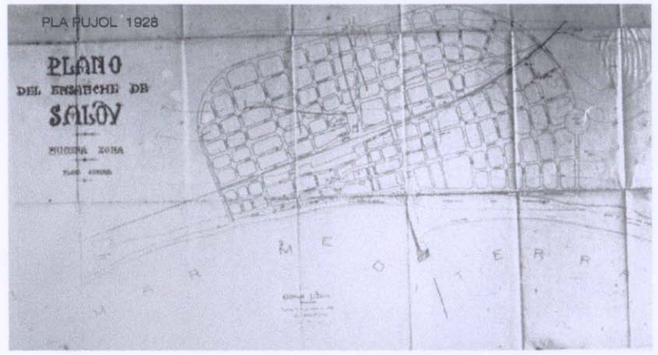
P10- NOVES AREES DE CREIXEMENT

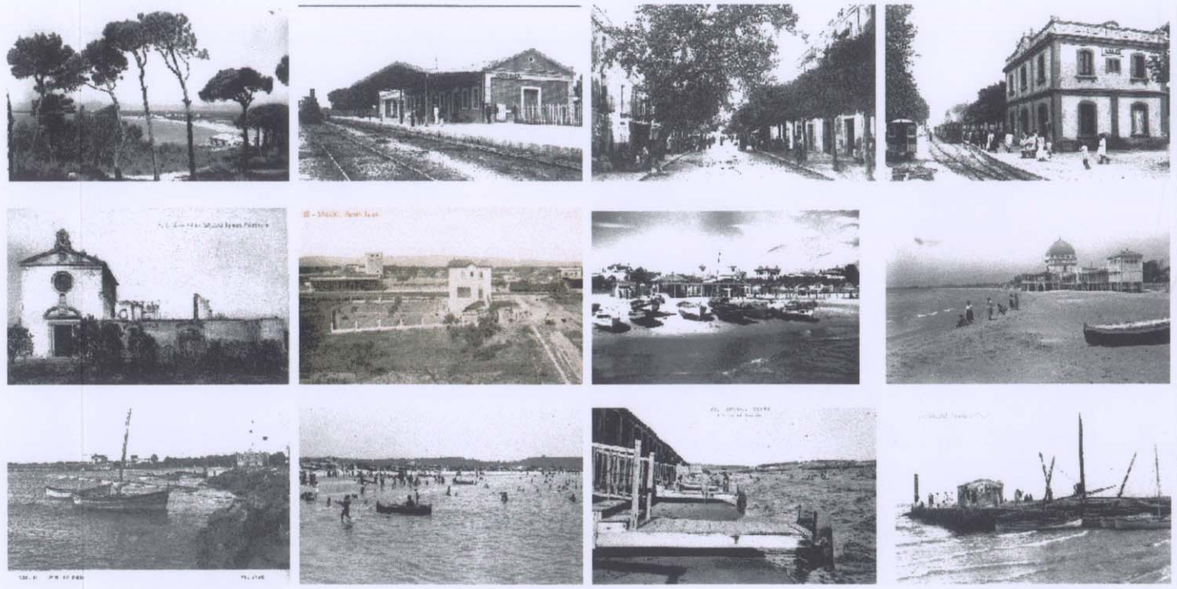
AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

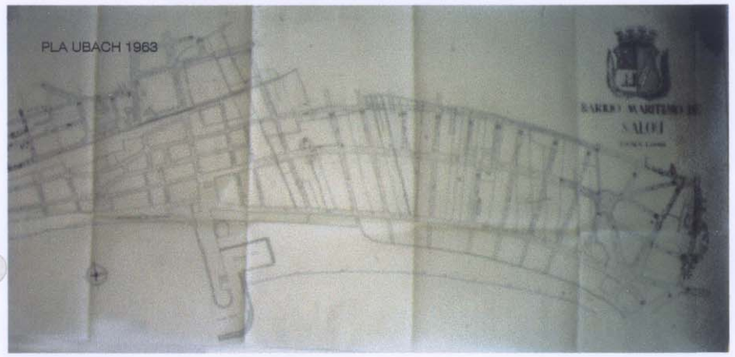
PLA GENERAL DEL 1992/2000
AMBIT TERRITORIAL
PLÀNOL 01 ABRIL 2000 1:10000







SALOU A PRINCIPIS DEL SEGLE XX



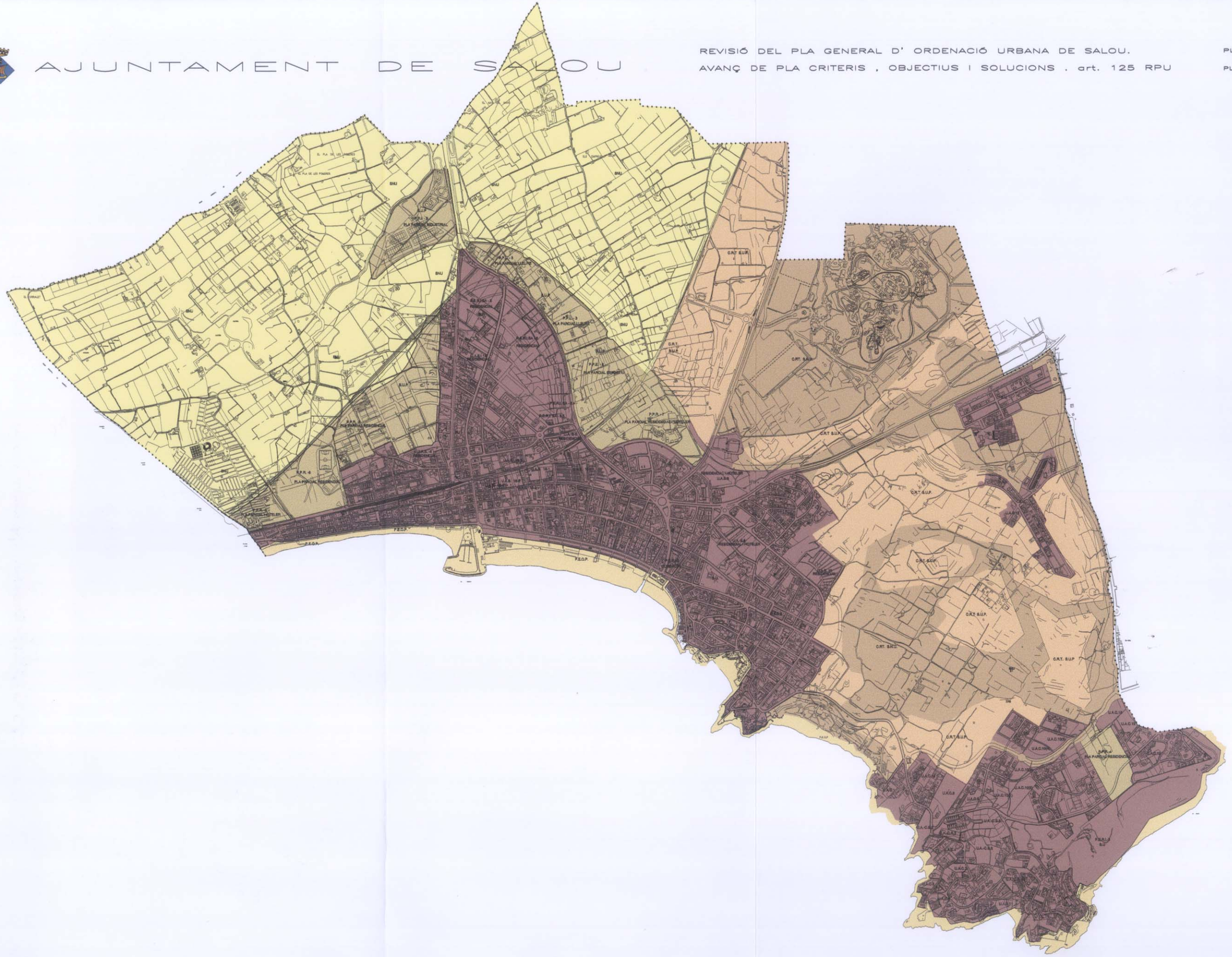
SALOU DES DE 1960 FINS AL 1970

SALOU ALS ANYS 1980 .

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
PLA GENERAL DE 1992
PLÀNOL 03 ABRIL 2000 1:5000



SUPERFÍCIE APROXIMADA DEL TERME 14.810.000 m2

SUPERFÍCIE SÒL URBÀ	
U.A. Salou	316.261 m2
U.A. Cap Salou	264.707 m2
Plans Especials	816.558 m2
Resta Urbà	2.480.212 m2
TOTAL	3.777.719 m2 25,5%

SUPERFÍCIE SÒL URBANITZABLE PROGRAMAT	
P.P. Salou	960.072 m2
P.P. Cap Salou	66.557 m2
O.R.T.	2.191.029 m2
TOTAL	3.245.449 m2 22%

SUPERFÍCIE SÒL NO URBANITZABLE	
TOTAL	7.786.839,1 m2 52,5%

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA: CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
DESENVOLUPAMENT D'INFRAESTRUCTURES
PLANOL 04 ABRIL 2000 1:5000

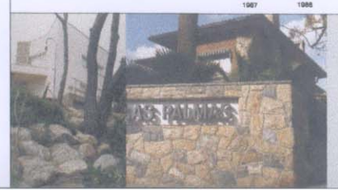
INVERSIONS REALITZADES DEL 1992 FINS AL 1999

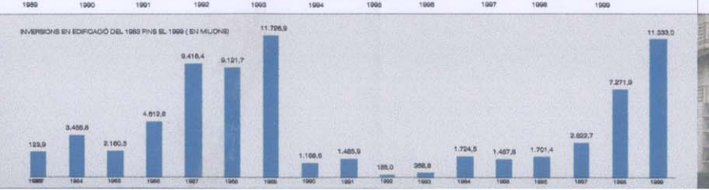
		INFRAESTRUCTURES	
1992	8.600.000 pts.	P.E.R.I.8	231.880.048 pts
1993	37.100.000 pts	P.P.R.7	343.780.038 pts
1994	168.800.000 pts	CARRETERA DE CAMBRILS	766.133.000 pts
1995	901.800.000 pts	P.E.R.I. SA- 5	925.600.000 pts
1996	1.368.600.000 pts	P.P.R.4	75.900.000 pts
1997	148.600.000 pts		
1998	196.000.000 pts		
1999	274.900.000 pts		
2000	790.000.000 pts		
INVERSIÓ TOTAL EN SERVEIS	3.127.600.000 pts		

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA. CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
DESENVOLUPAMENT RESIDENCIAL
PLANOL 05 ABRIL 2000 1:5000





AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA. CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
DESENVOLUPAMENT TURISTIC
PLANOL 06 ABRIL 2000 1:5000

INVERSIONS REALITZADES DURANT EL 1992 I EL 1999

1.- EN AMPLIACIONS D'HOTELS:		places noves	2.- EN HOTELS DE NOVA PLANTA:		places noves
1992 H. SALOU PRINCES	104.794.100 pts.	40 places noves	1994 APH. AVENIDA PARK	831.884.760 pts.	130 places noves
1995/96 H. SOL D'OR	209.303.502 pts.	154 places noves	1996/00 APH. CLUB DORADA PALACE	1.768.552.771 pts.	352 places noves
1996/97 H. SALOU PARK	369.940.976 pts.	110 places noves	1998 H. DYE	531.816.500 pts.	143 places noves
1998 H. PLAYA MARGARITA	118.773.564 pts.	40 places noves	1999/00 H. SALAURIS	1.555.776.597 pts.	500 places noves
1999 H.LA ROTONDA	43.556.600 pts	55 places noves	1999/00 H. REGINA	1.018.048.744 pts.	510 places noves
			H.PUNTA DORADA	537.555.000 pts.	100 places noves
TOTAL	846.467.182pts.	399 places noves	TOTAL	6.159.667.452 pts.	1990 places noves

INVERSIÓ TOTAL EN EL SECTOR HOTELER DURANT 1992/2000 ..... 7.007.134.844 pts. /2.389 places noves

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA. CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
DESENVOLUPAMENT D'EQUIPAMENTS
PLANOL 07 ABRIL 2000 1:5000

EQUIPAMENTS CULTURALS

1.- Torre vella
2.- Biblioteca
3.- Centre cívic
4.- Presidió
5B.- actual centre cívic

EQUIPAMENTS DE COMUNICACIONS

5.- Baixador de la Renfe
6.- Baixador d'autobusos
7.- Baixador Port Aventura
8B.- Baixador d'autobusos

EQUIPAMENTS ENSENYAMENT

8.- Escola de sta. Maria del Mar
9.- Col.legi Europa
10.- Institut
11.- Col.legi privat Elisabeth
12.- Antiga escola municipal de Música
13.- Nova escola municipal de Música

EQUIPAMENTS ESPORTIUS

14.- Club de Tennis privat
15.- Piscina municipal
16.- Camps de Futbol
17.- Area esportiva de la platja
18.- Rollesportiu
67.- Club nàutic

EQUIPAMENTS MUNICIPALS

19.- Patronat de Turisme
20.- Mercat municipal
60.- Guardia urbana
61.- Ajuntament
62.- Cementiri

EQUIPAMENTS RELIGIOSOS

21.- Sagrada de Sta. Maria del Mar
22.- Sagrada Sen Ramon
23.- Sagrada evangelista
24.- Sagrada cap Salou

EQUIPAMENTS SANITARIS

25.- C.A.P.
26.- Nova llar de jubilats
27.- Antiga llar de jubilats
28.- Centre mèdic privat
29.- Residència privada

EQUIPAMENT ESTATAL

59.- Guardia Civil

ZONES VERDES

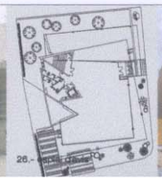
30.- Platja Vanus
31.- Platja de la pro-Mèndula
32.- Platja passeig Montseny-cala
33.- Parc de la Torre Vella
34.- Sàpiga
35.- Espai verd de l'hotel la terrassa
36.- Platja Bonet
37.- Passeig
38.- platja Llevant (tres fases)
39.- Passeig Miramar
40.- Font Surimnes
41.- Platja Catalunya
42.- Peatonalització del caso antic
43.- Passeig dos cantles
44.- Platja del mercat
45.- Platja d'Europa
46.- Platja de la sardana
47.- c/Baragalles
48.- Parc de Salou
49.- zona verda sense consolidar
50.- Platja Corona d'Aragó
51.- c/Bilbao
52.- Platja de la Pau
53.- Baixador de la platja dels Capellans
54.- Baixador cala Carnos, espai natural
55.- projecte zona verda de la platja llarga i cap Salou
56.- Platja Tamarites

EQUIPAMENT ANTERIOR AL 92
EQUIPAMENT REALITZAT ENTRE 92-99
EQUIPAMENT POSTERIOR AL 99
ZONA VERDA ANTERIOR AL 92
ZONA VERDA REALITZADA ENTRE 92-99
ZONA VERDA POSTERIOR AL 99

INVERSIONS REALITZADES DEL 1992 FINS EL 1999

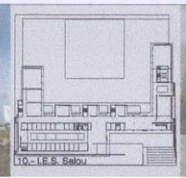
1.- EN EQUIPAMENTS:		2.- EN ZONES VERDES:	
1994 I.E.S DE SALOU	550.000.000 pts.	1995/96 PLATJA LLEVANT 1ª FASE	314.000.000 pts.
1999 PISCINA MUNICIPAL	195.000.000 pts.	1995/99 PLATJA DE LLEVANT 2ª FASE	459.000.000 pts.
1995/00 ESCOLA DE MÚSICA	185.000.000 pts.	1995/98 PASSEIG PLATJA DE PONENT	240.000.000 pts.
1995/00 CENTRE CÍVIC	145.000.000 pts.	1997 C/ COLON	308.000.000 pts.
1999 CASAL DINYS	162.000.000 pts.	1999 PARC MUNICIPAL DE SALOU	113.000.000 pts.
1999 C.A.P	185.000.000 pts.	1999 PLAÇA DE LA SARDANA	52.000.000 pts.
		1999 PLAÇA DE LA PAU	51.000.000 pts.
TOTAL	1.421.000.000 pts.	TOTAL	1.336.000.000 pts.

INVERSIÓ TOTAL EN EQUIPAMENTS I ZONES VERDES DURANT 1992/2000 ..... 2.969.000.000 pts.

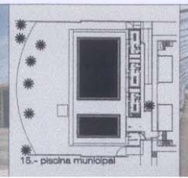


26.- CAP

3/13.- Escola de música i centre cívic



10.- I.E.S. Salou

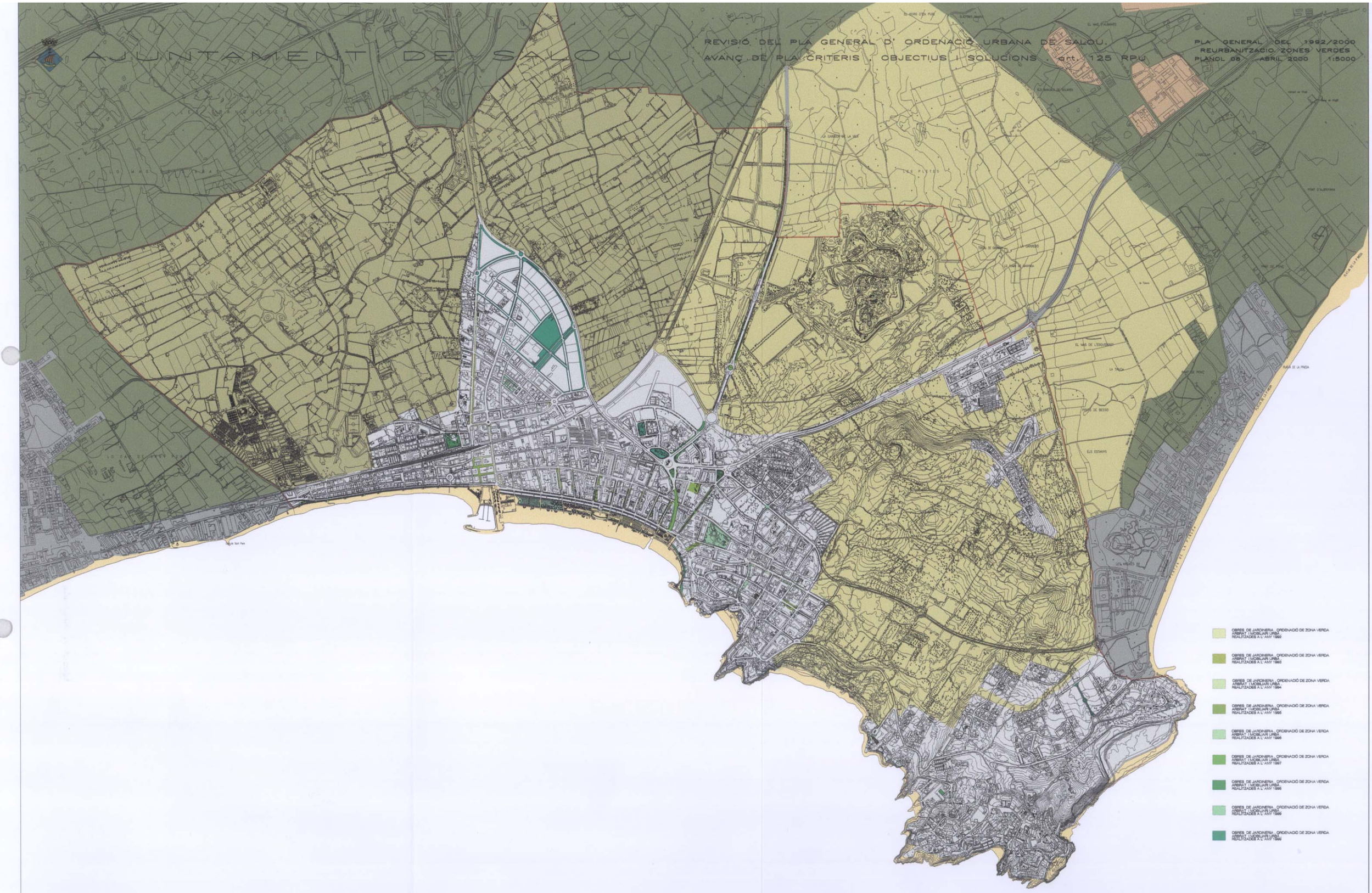


15.- piscina municipal

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA: CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
REURBANITZACIÓ ZONES VERDES
PLANOL 08 ABRIL 2000 1:5000



INVERSIONS REALITZADES DEL 1992 FINS AL 1999

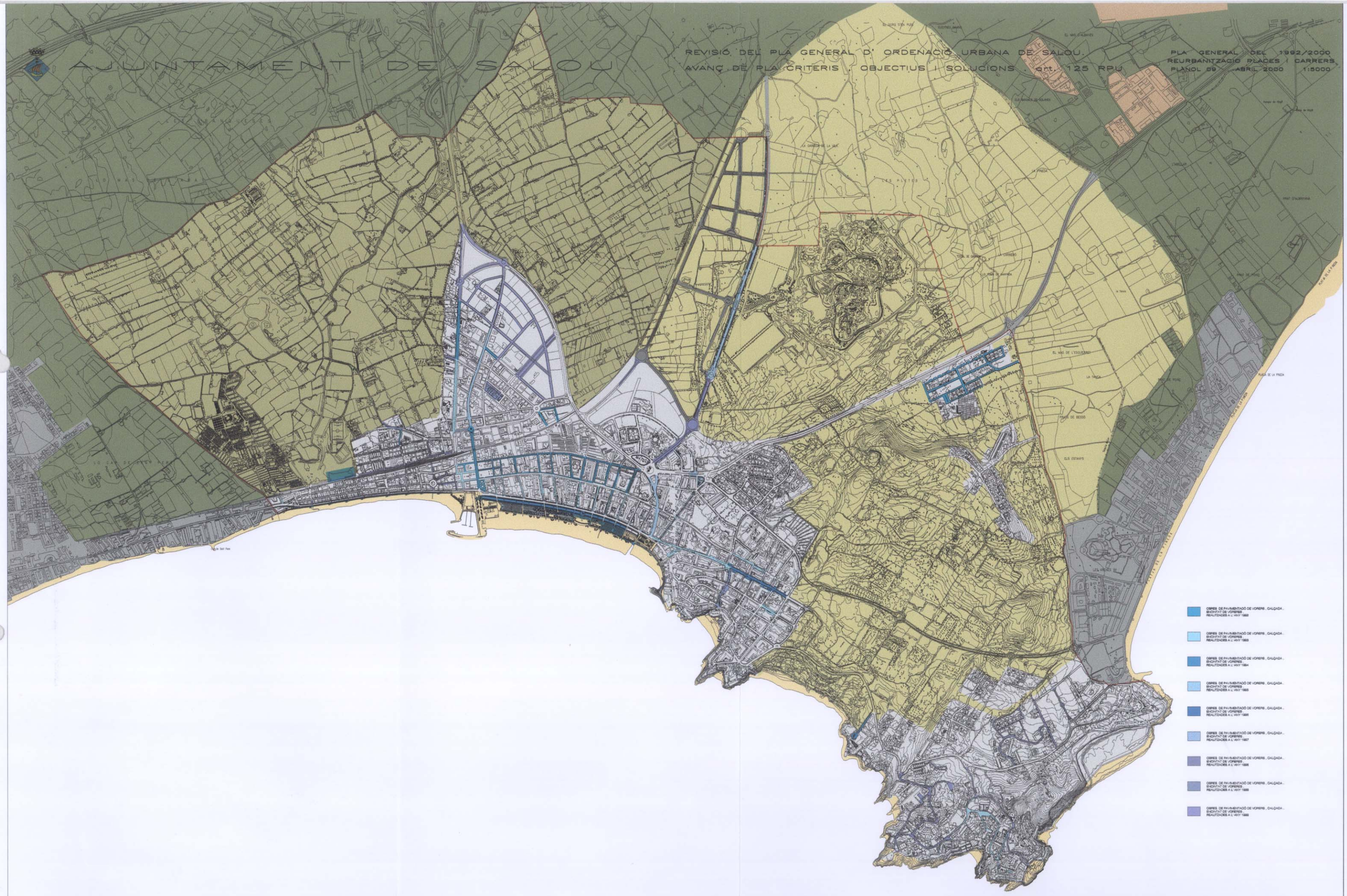
1.- EN AJARDINAMENT , MOBILIARI URBÀ I ORDENACIONS

1992	6.800.000 pts
1993	1.200.000 pts
1994	18.800.000 pts
1995	44.900.000 pts
1996	248.900.000 pts
1997	18.800.000 pts
1998	286.500.000 pts
1999	561.100.000 pts
2000	95.000.000 pts

AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU
AVANÇ DE PLA: CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
REURBANITZACIÓ PLACES I CARRERS
PLANOL 09 ABRIL 2000 1:5000

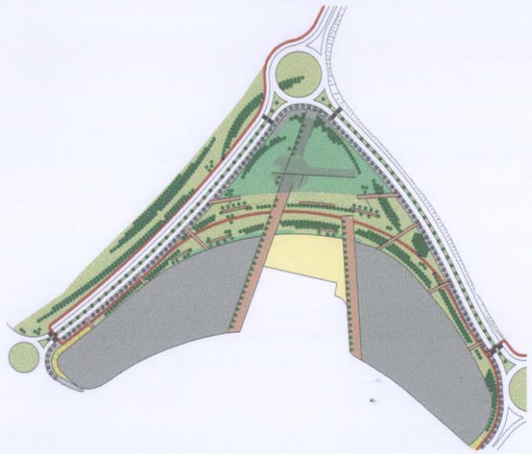


AJUNTAMENT DE SALOU

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D' ORDENACIÓ URBANA DE SALOU.
AVANÇ DE PLA CRITERIS , OBJECTIUS I SOLUCIONS . art. 125 RPU

PLA GENERAL DEL 1992/2000
NOVES ÀREES DE CREIXAMENT
PLANOL 10 ABRIL 2000 1/2000

PLA PARCIAL RESIDENCIAL P.P.R.7



SUPERFÍCIE DEL SECTOR	125.587,36m2	100%
SUPERFÍCIE CESSIÓ VIALS	13.953,46m2	11%
SUPERFÍCIE CESSIÓ DOTACIONS I US:	56.257,87m2	43%
Zones verdes	32.080,18m2	25%
Zones escolars: privada	5.529,57m2	7%
Zones esportives		
Pàrkings		
Altres	16.648,12m2	11%
EDIFICABILITAT NETA MÀXIMA	1.36m2/m2 zonaA i B	1.08m2/m2 zonaC
EDIFICABILITAT NETA MÀXIMA	0,60 m2/m2	
Nº. MÀXIM D'HABITAT./Ha	50 H/Ha	

SÒL PRIVAT EDIFICABLE
SÒL CEDIT PER EQUIPAMENT
SÒL CEDIT PER ZONA VERDA

ESCALA 1/2000

PLA ESPECIAL RESIDENCIAL PERI6

SUPERFÍCIE DEL SECTOR	180.934,48 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ VIALS	41.232,3 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ DOTACIONS I US:	49.726,25 m2	
Zones verdes	24.163,72 m2	
Zones escolars: privada	4.662,48 m2	
Zones esportives		
Pàrkings		
Altres	21.330,26 m2	
SUPERFÍCIE TOTAL DE CESSIÓ	91.388,74 m2	
EDIFICABILITAT NETA	1,44m2/m2 pol.1 i 1,5m2/m2 pol.2,3,i 4	
EDIFICABILITAT BRUTA	0,75 m2/m2	

SÒL PRIVAT EDIFICABLE
SÒL CEDIT PER EQUIPAMENT
SÒL CEDIT PER ZONA VERDA

ESCALA 1/2000

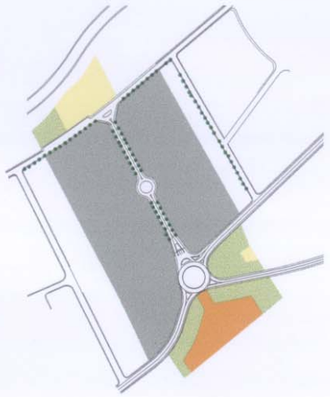
PLA ESPECIAL P.E.R.I.5

SUPERFÍCIE DEL SECTOR	76.590 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ VIALS	16.272 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ DOTACIONS I US:	14.894 m2	
Zones verdes		
Zones escolars: privada		
Zones esportives		
Pàrkings		
Altres	11.605 + 3.289 (TREN)	
EDIFICABILITAT NETA MÀXIMA	0.73 ZONA A 0,30 ZONA B	
Nº. MÀXIM D'HABITAT./Ha	13 H/Ha	
EDIFICABILITAT BRUTA	0,40 m2/m2	

SÒL PRIVAT EDIFICABLE
SÒL CEDIT PER EQUIPAMENT
SÒL CEDIT PER EQUIPAMENT PRIVAT

ESCALA 1/2000

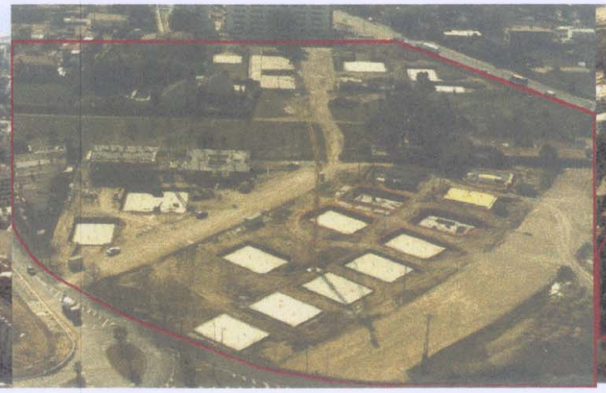
PLA PARCIAL RESIDENCIAL P.P.R.4.



SUPERFÍCIE DEL SECTOR	68.155,86 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ VIALS	7.028,92 m2	
SUPERFÍCIE CESSIÓ DOTACIONS I US:	14.894 m2	
Zones verdes públiques	8.860,26 m2	
Zones equipament	4.091,72 m2	
zones d' interès públic	5.015 m2	
SUPERFÍCIE TOTAL DE CESSIÓ	24.996,86 m2	
SUPERFÍCIE PRIVAT EDIFICABLE	43.159 m2	
EDIFICABILITAT NETA MÀXIMA	0,43 m2/m2	
EDIFICABILITAT BRUTA	0,30 m2/m2	
Nº. MÀXIM D'HABITAT./Ha	32 H/Ha	

SÒL PRIVAT EDIFICABLE
SÒL CEDIT PER EQUIPAMENT
SÒL CEDIT PER ZONA VERDA

ESCALA 1/2000



6.2.- Programa participació ciutadana en relació a l'art. 8

En data 21 de juny de 2002, com s'ha dit va entrar en vigor la llei 2/2002 d'Urbanisme.

Ja des de l'exposició de motius es fa important referència a la participació ciutadana en els processos urbanístics, entenent com a Principis Generals de l'actuació urbanística, Art. 8, la publicitat i participació ciutadana en el planejament i la gestió urbanística.

Tanmateix es reitera en l'art. 59.3 que la memòria ha d'integrar el programa de participació ciutadana en el procés de formulació i tramitació del Pla per a garantir l'efectivitat dels drets reconeguts en l'art. 8.

Com s'ha dit reiteradament en la memòria, durant la tramitació d'aquest Pla ha entrat en vigor una nova llei d'Urbanisme, la Llei 2/2002 de 14 de març, que ha comportat de forma voluntària (el Pla podia haver-se aprovat provisionalment abans l'entrada en vigor de la nova llei) l'adaptació del document a la nova llei, a l'objecte de disposar d'un pla normalitzat amb els nous plantejaments i voluntats dimanants de l'esmentada llei 2/2002.

Tot i així, ha calgut incorporar en aquest Document, noves prescripcions, a l'objecte de complimentar les exigències contingudes en la nova llei 2/002.

Pel que fa a l'anterior, s'ha confeccionat un **CATÀLEG DE BÉNS PROTEGITS**, tal com diu l'art. 59.d, en correspondència amb l'art. 69.

Com diu aquest Art. 69.1 *"Per a aconseguir l'efectivitat de les mesures urbanístiques de protecció de monuments, edificis, jardins, paisatges o béns culturals, les administracions competents han d'incloure en un catàleg els béns que calgui protegir. Els catàlegs, juntament amb les normes específiques, i d'acord amb les categories establertes per la legislació sectorial aplicable, són part integrant de la documentació imperativa del pla corresponent."*, el catàleg és una part integrant del Document del POUM normatiu i en conseqüència incideix directament respecte a tercers.

A l'objecte de complimentar els principis generals de la pròpia llei i concretament la publicitat i participació ciutadana en el Planejament es va redactar el CATÀLEG el qual va aprovar-se inicialment l'1 d'agost de 2002, publicant-se al DOG el 14 d'agost de 2002 i al BOP el 13 d'agost de 2002, i exposant-se públicament, a l'efecte d'efectuar les al.legacions oportunes des del 14 d'agost de 2002 a 14 de setembre de 2002.

Per tant en la data actual novembre del 2002, tant el document del Pla d'Ordenació, com el catàleg es troben en la mateixa situació de tràmit administratiu, fet que comporta que puguin seguir una tramitació conjunta a l'integrar-se el Catàleg en el Document del Pla tal com determina la Llei 2/2002.

Pel que fa a altres aspectes que determina la Llei 2/2002, i que s'han incorporat en el Pla, com poden ser estudis com el de **mobilitat** a l'efecte de determinar les mesures adoptades per una mobilitat sostenible, **l'agenda i avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar** (que tot i la nova definició es correspon pel contingut en l'anterior, **estudi econòmic i financer i Pla d'etapes)**, o la **documentació ambiental,** no s'ha efectuat una nova informació pública, ja que aquesta documentació no altera ni els

principis ni les determinacions bàsiques del Pla aprovat inicialment i exposat a informació pública.

Per tant la tramitació efectuada amb observància estricte de l'art. 8 de la Llei 2/2002 ha complimentat el principi de publicitat tal com determina la legalitat vigent que li és d'aplicació.

Així doncs en aquest apartat, s'incorporarà tota la documentació de la informació pública dels CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS que proposa la Revisió, segons acord del Ple de 26 d'abril de 2001 respecte la consulta prèvia,

Tanmateix, s'adjunta:
- Acord d'aprovació inicial de la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana
- Informació pública de l'aprovació Inicial
- Relació al.legacions

Acord de Ple de data 26 d'abril de 2001

Ajuntament de Salou

L'AJUNTAMENT EN PLE EN SESSIÓ ORDINARIA CELEBRADA EL DIA 26 D'ABRIL DE 2001, VA ADOPTAR, ENTRE D'ALTRES, EL SEGÜENT ACORD:

301.- PROPOSTA D'ACORD SOBRE LA CONSULTA PRÈVIA I EXPOSICIÓ PÚBLICA DEL DOCUMENT TITULAT "REVISIÓ DEL PLA GENERAL AVANÇ DE PLA ART. 125 R.P.U."

L'article 116 del Reglament de Planejament Urbanístic estableix que abans d'acordar l'elaboració de qualsevol Pla, l'administració urbanística actuant podrà obrir un termini d'informació pública per tal de recollir suggeriments o observacions sobre la necessitat, conveniència i altres circumstàncies d'ordenació. Aquest tràmit d'exposició pública dels treballs resulta preceptiu, per un termini de trenta dies, quan el pla objecte de tramitació sigui un Pla General (art. 56 DL 1/1990).

El contingut d'aquest tràmit està regulat en els articles 56 DL 1/1990 i 125 RPU. L'article 125 del RPU puntualitza el contingut del tràmit a l'indicar que en el moment en què els treballs d'elaboració del Pla General hagin adquirit un grau de desenvolupament que permeti formular criteris, objectius i solucions generals de planejament, la corporació i organismes que tinguin al seu càrrec la seva formulació hauran d'anunciar al BOP i en un dels diaris de major circulació de la província, l'exposició al públic dels treballs amb la finalitat que, durant el termini mínim de trenta dies, puguin formular-se suggeriments i si s'escau, alternatives al planejament per part de les corporacions, les associacions o els particulars.

Estudiades les al·legacions pels Serveis Tècnics Municipals, l'organisme o la corporació encarregada de la formulació acordarà el que s'estimi adient respecte als criteris i solucions, segons els quals s'hauran de culminar els treballs d'elaboració del Pla.

Atès que s'ha sotmès l'avantprojecte de la revisió del Pla General d'ordenació urbana a informació pública després de la seva aprovació inicial pel Ple de l'Ajuntament en sessió de 11.5.00.

Ajuntament de Salou

Vista la proposta de la Comissió Municipal d'Urbanisme, el Ple de l'Ajuntament ACORDA, per unanimitat, amb els vots dels 16 membres assistents, dels 17 que composa la Corporació, i per tant amb el vot favorable de la majoria absoluta del nombre legal de membres de la Corporació, per analogia amb el que disposen els articles 47.3.i) de la Llei 7/1985, de Bases del Règim Local, i 112.3.k) de la Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local de Catalunya, el següent:

PRIMER.- Respecte a les al.legacions del grup A) que plantegen assumptes d'interès particular, es tindran en compte els suggeriments i alternatives exposades, en allò que urbanísticament beneficiï la revisió del Pla General.

SEGON.- Respecte a les al.legacions del grup B) de caràcter informatiu, ja s'han tingut en compte.

TERCER.- Respecte a les al.legacions del grup C) que efectivament formulen suggeriments i alternatives generals de planejament, es tindran en compte les propostes continguedes als informes que al respecte ha emès l'Arquitecte Municipal, per tal que d'acord amb les mateixes es faci la redacció definitiva de la Revisió-Adaptació del Pla General d'Ordenació Urbana.

Cosa que us comunico per al vostre coneixement i efectes oportuns.
Atentament,

EL SECRETARI GENERAL,
Salou, 26 d'abril de 2001

Atès que a resultes de la informació pública, s'han formulat 19 al·legacions al document inicialment aprovat, les quals han estat informades per l'arquitecte municipal, en 8 informes emesos.

Vistes les al·legacions esmentades, així com els informes emesos per la seva valoració, cal distingir tres tipus ben diferenciats: al·legacions que plantegen assumptes d'interès particular, al·legacions de caràcter informatiu i finalment, al·legacions que efectivament formulen suggeriments i alternatives generals de planejament, que caldrà valorar, d'acord amb el que disposa l'article 125 del RPU, per tal de culminar els treballs d'elaboració del Pla.

A) Al·legacions que plantegen assumptes d'interès particular:

1) La Sra. M. JOSÉ CHECCHIN, que actua en representació del conjunt de propietaris que integren la UACS-2, en data 14 de juny de 2000 sol.liciten informació al respecte de la revisió del Pla General.
2) La Sra. LOURDES RÀFOLS SALTÓ, en representació del COL.LEGI ELISABETH, en data 12-6-00 sol·licita requalificar els seus terrenys per tal d'equiparar-los als solars colindants.
3) El Sr. CARLOS MUÑOZ FOLCH en data 7.7.00, que actua en nom i representació de la societat CARMUVEN SL, manifesta ser propietària de solar situat al carrer Cala de la Font núm. 16, sol·licita que es mantingui la qualificació urbanística vigent actualment, tot eliminant la suspensió de llicències en la finca de la seva propietat.
4) El Sr. RICARD FONT DE RUBINAT GARCIA en data 30 de juny de 2000, manifesta ser propietari de parcel·la no edificada al carrer Cala de la Font núm. 11, i s'oposa a l'ampliació de la zona verda del carrer punta de cavall que afecta la seva propietat.
5) El Sr. MIQUEL ANTONI MERCER CAMPINS, en data 30 de juny de 2000, manifesta ser propietari d'habitatge situada al polígon 33, parcel·la 197, d'aquest terme municipal, la qual queda parcialment afectada per un parc, a la qual cosa s'oposa.
6) El Sr. ANTONI PEYRI MACIÀ, que actua en nom i representació de la societat NURIA PARK SA, en data 5 de juliol de 2000, manifesta el perjudici suposadament causat a la propietat per l'ampliació de la zona verda situada al carrer Punta del Cavall (al Cap Salou), tot sol·licitant major edificabilitat i canvi d'ús de la finca de comercial a residencial.
7) El Sr. VICENTE DOMINGO BATTINI POLETTU, que actua en repr. de FLASH-BACK, S.A. formula proposta tendint a possibilitar la construcció d'un hotel de 4 estrelles on quedaria integrada l'actual discoteca.
8) El Sr. MARTÍ CAPDEVILA FONTGIBELL, en repr. de VACACIONES SALOU, S.L., en data 11 de juliol de 2000, formula proposta tendint a la construcció d'un "Hotel-Resort" que constaria d'una sèrie d'edificis tipus

bungalou, al carrer Pompeu Fabra (al costat del Camping "La Unión" Urb. Covamar).

9) El Sr. FERNANDO LLAURADÓ SANDALINAS, en data 26.6.00, manifesta ser propietari de la finca situada al Passeig Jaume I núm. 7, sotmesa a catalogació històrico-artística, i sol·licita la flexibilització dels usos autoritzats, permetent la instal·lació d'activitats comercials en planta baixa.

10) El Sr. ENRIQUE MOLINA OLIVARES, que actua en nom i representació de l'ASSOCIACIÓ BARENYS PLATJA PONENT, en data 13.6.00, manifesta la seva oposició a la construcció de vuit hotels tipus resort a la zona.

11) L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS DE L'URB. COVAMAR, en data 30.6.00, manifesten la seva oposició a la construcció d'un hotel als terrenys llindants (carrer Pompeu Fabra i Camping la Unió).

12) El Sr. VICENTE SALGADO, en repr. de FUERSAL, S.A. en data 18.8.00 nº RE 7307, manifesta que es propietari de finca situada al carrer Brussel·les núm. 66 de Salou, on està ubicada habitatge unifamiliar. Tot aportant proposta d'ordenació de la parcel·la de referència, que possibiliti la construcció de 8 habitatges unifamiliars.

13) La Sra. URSULA RENATE SHAIRER, en data 25.9.00, nº RE 8182, manifesta ser propietària de parcel·les situades a l'àmbit P.P. Zona Estival, i sol·licita que es plantegi a nivell de l'àmbit corresponent i a través de la junta de compensació, la reparcel·lació o compensació dels propietaris que resulten afectats per les previsions fetes del PGOU sobre el PP de referència.

Aquestes al·legacions han estat informades conjunta o individualment pels Serveis Tècnics Municipals, essent la proposta general el tenir en compte els suggeriments i alternatives exposades, en allò que urbanísticament beneficiï la revisió del Pla General, i que la corporació consideri oportuns.

B) Al·legacions de caràcter informatiu:

1) La SECCIÓ DEL PATRIMONI DE L'ESTAT, de la Delegació Provincial d'Economía i Hisenda de Tarragona, en data 30 de juny de 2000, demanen si a l'aprovació Inicial de l'Avanç de Pla, afecta algun bé patrimonial o demanial de l'Estat. L'arquitecte municipal, en data 5 de setembre de 2000, informa que: "*L'Avanç de Pla respon a l'especificat en l'art. 125 del Reglament de Planejament, segons el qual, donat que els estudis de Pla General han adquirit suficient grau de desenvolupament, s'exposen els criteris, objectius i solucions generals del Planejament, tot això per tal d'afavorir la participació ciutadana per definir el model de desenvolupament urbanístic de Salou.Així, l'esmentat Avanç de Pla no qualifica el territori, essent merament informatiu i per tant, no altera ni*

afecta cap bé patrimonial de l'Estat". La qual cosa va ser comunicada a l'interessat en data 29.9.00.

2) L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS DE LA URBANITZACIÓ NÚRIA, DE CAP SALOU, en data 2 d'agost de 2000, demanen informació respecte del planejament al seu àmbit. L'Arquitecte Municipal, en data 4 de setembre de 2000 informa que: *"Pel que fa al planejament d'aquesta zona, es troba aprovat Inicialment el document de "Modificació Puntual de Pla General referent a la reordenació de l'àmbit de Cap Salou, delimitat per l'acord de Ple de data 29 de juliol de 1.999 de suspensió cautelar de llicències", exposició del qual ha finalitzat, en data 21 d'agost de 2.000. Per altra banda, s'està treballant també amb la Revisió del Pla General de Salou, estant aprovat l'Avanç de Pla, on s'han exposat els treballs previs a la redacció del Pla, amb els nous condicionants incidents en el planejament, per tal d'afavorir la participació ciutadana per definir el model de desenvolupament urbanístic de Salou.La previsió és que l'esmentada Revisió de Pla General s'aprovi Inicialment a finals de l'any 2.000, o bé principis de 2.001, i que, pel que fa a l'àmbit de Cap Salou, s'hi incorpori el document mencionat de Modificació Puntual.Així, hi haurà en el seu moment, una vegada aprovada Incialment la Revisió del Pla General, la corresponent exposició pública, i el conseqüent termini d'al.legacions.Pel que fa a la resta de punts que fan referència a l'estat de la urbanització, neteja de carreres, i solars, privats i públics, no correspondrien al nostre departament."* La qual cosa va ser comunicada a l'interessat en data 25.9.00.

3) La Sra. ROSA DOMIGO SOLÉ, aporta diferent documentació cadastral i sol·licita que aquesta sigui tinguda en compte en la revisió del PGOU. El Sr. Arquitecte municipal, en data 12 de gener de 2001, emet informe conjunt respecte dels escrits de referència, al qual manifesta que: "... *Respecte a l'escrit de Rosa Domingo Solé, nº RE 7517, en el que s'aporta resolució de la "Gerencia Territorial del Catastro" exp. 67120.9/99 cal manifestar que caldria traslladar-lo al Departament d'Urbana, ja que afecta a l'esmentat departament, al modificar-se el Padró d'Urbana, no tenint incidència en el tràmit actual de l'avanç de Pla General."* Per la qual cosa aquest últim escrit ha estat tramés al Departament d'Urbana en data 31.1.01.

C) Al·legacions que efectivament formulen suggeriments i alternatives generals de planejament, que caldrà valorar, d'acord amb el que disposa l'article 125 del RPU, per tal de culminar els treballs d'elaboració del Pla.

1) El Sr. ISIDRE PLADEVALL JANÉ, en data 21 de desembre de 1999 i per tant prèviament a l'exposició pública de l'avantprojecte de la revisió del PGOU, va sol·licitar una normativa més realista respecte de la edificabilitat de parcel·les de superfície mínima inferior a la prevista al Pla General, que no poden normalitzar-se per consolidació edificatòria dels solars veïns. L'arquitecta municipal, en data 9 de maig de 2000, va informar en el sentit

que la corporació hauria de manifestar-se al respecte a la revisió del Pla General, la qual cosa es va comunicar a l'interessat en data 3 d'agost de 2000. Aquesta petició va ser reiterada en data 17.7.00 nº RE 6408, i va ser novament informada pels S.T.M. en data 17 de gener de 2001, en el sentit que:"*...si que es pot dir que és voluntat de la Corporació de solucionar les problemàtiques generades sobre els solars inferiors a la superfície mínima per tant es tindrà en compte en l'aprovació inicial.*"

2) El Sr. GREGORY MILLER, en repr. de PORT AVENTURA, S.A. i JOAN J. LA MIRÓ, en repr. de G.P. RESORT, S.A. i GRAND P. COMERCIAL, S.A., en data 6.7.00 formulen diferents suggeriments i alternatives als criteris d'ordenació continguts als treballs d'elaboració del Pla General en el sentit que la proposta no limiti les seves facultats d'ordenar l'àmbit del CRT.
- L'Arquitecte Municipal, en informe conjunt emès en data 14 de desembre de 2000 diu que: *"Port Aventura formula una sèrie de remarques a l'avanç de Pla, en el sentit que la proposta no limiti les seves facultats d'ordenar l'àmbit del CRT, ja que aquesta facultat, regulada en la llei 2/1989 sobre Centres Recreatius i Turístics i el Decret 152/1989, pel qual s'aprova la instal·lació d'un CRT a Vila-seca - Salou, és de l'adjudicatari pel que fa al recinte del CRT. I en concret, fa referència a punts com són el bypass de la plaça d'Europa i rotonda de l'autovia Salou-Tarragona, vial de connexió entre AP-1 i Pompeu Fabra, Camí del Racó tram 2, recuperació del litoral, zona verda Bosc Gran, zona residencial hotelera D, zona de serveis E. Pel que fa als tres primers punts sobre sistemes viaris, cal dir que aquests es proposen per tal de donar resposta a futures necessitats de la xarxa viària, però que cal entendre'ls com a indicatius pel que fa al traçat. Respecte al tema de la franja del litoral, cal dir que l'Ajuntament va aprovar un avanç projecte d'ordenació d'aquesta zona i, per tant, la proposta recull aquest avanç, que en el fons marca les pautes de les futures intervencions en aquest àmbit. Pel que fa a altres punts en què el Planejament proposat no pot tenir incidència directa com s'ha dit en apartats anteriors, cal dir que les propostes de l'avanç de Pla s'han d'entendre com a voluntats i no com a temes ja concrets. Respecte al nou model hoteler i zona de serveis que s'anuncia en l'avanç, cal dir que es pren nota dels suggeriments realitzats.*

3) L'AJUNTAMENT DE CAMBRILS, en data 22.8.00, manifesta que caldria incorporar el sistema viari existent avui en el Pla General vigent entre els dos termes municipals.
- L'Arquitecte Municipal, en informe conjunt de data 14 de desembre de 2000 diu que: *" L'Ajuntament de Cambrils ha presentat un escrit on diu que caldria incorporar el sistema viari existent avui en el Pla General vigent entre els dos termes municipals. Efectivament, aquest viari és important de mantenir per possibilitar un correcte desenvolupament urbanístic de l'àmbit, per tant, es proposa incorporar-lo en la revisió del Pla General."*

Acord d'Aprovació Inicial i Informació Pública

P646A-G01

Ajuntament de Salou

S.T.M.
☐ PLANEJAMENT
☐ LLICÈNCIES
☐ INSPECCIÓ
03 JUL 2001
ENTRADA
NÚM. ARXIU
SORTIDA

SAU/re

A L'ATENCIÓ DE S.T.M. ARQUITECTURA –SR. SERRA-

L'AJUNTAMENT EN PLE EN SESSIÓ ORDINARIA CELEBRADA EL DIA 28 DE JUNY DE 2001, VA ADOPTAR, ENTRE D'ALTRES, EL SEGÜENT ACORD:

302.-APROVACIÓ INICIAL, SI S'ESCAU, DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

Havent vist l'acord del Ple de l'Ajuntament de data 11 de maig de 2000, pel qual es va aprovar inicialment l'Avanç de la revisió del Pla general d'ordenació urbana i es va sotmetre a informació pública, d'acord amb el que disposa l'article 125 del Reglament de Planejament Urbanístic, en relació amb l'article 56 del Decret Legislatiu 1/1990.

Atès que durant el termini d'exposició al públic de l'Avanç de Revisió del Pla general d'ordenació urbana, es van formular suggeriments i altres alternatives de planejament, les quals van ésser valorades per l'acord del Ple de l'Ajuntament de data 26 d'abril de 2001.

Vist el projecte redactat, acabada la fase de la formulació, procedeix tramitar l'aprovació de la Revisió del PGOU, a l'empara dels articles 77 en relació als 55, 57, 58 i 59 del Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística, i 41 i 42, apartats 3, 4 i 5, del mateix text legal i 126 i següents del Reglament de Planejament, essent les fites procedimentals bàsiques:

- aprovació inicial
- informació pública durant un mes
- aprovació provisional
- elevació a la Generalitat de Catalunya als efectes de l'aprovació definitiva

Atès no obstant que és interès de la Corporació el promoure la màxima difusió i concurrència dels interessats, es preveu un termini d'informació pública de dos mesos.

Atès allò estipulat a l'art. 40 i 41 del texto refòs en matèria urbanística per Catalunya, de 12 de juliol de 1990, i l'art. 120 del Reglament de planejament urbanístic, queda suspès l'atorgament de noves llicències per aquelles àrees

del territori, les determinacions de les quals suposin una modificació del règim urbanístic actual. No obstant, podran concedir-se llicències basades en el règim vigent, sempre que es respectin les determinacions del nou planejament.

Atès que l'òrgan competent per a l'adopció dels acords d'aprovació inicial i provisional és el Ple de l'Ajuntament, de conformitat amb l'article 50.2.c) de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, Municipal i de Règim Local de Catalunya i 22.2.c) de la llei 7/1985, pel qual s'aprova la llei de bases de règim local, en relació amb l'article 55 de la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística.

Vistos els informes tècnics i jurídics emesos, i l'informe de la Comissió Municipal d'Urbanisme, el Ple de l'Ajuntament, per 13 vots a favor i 3 vots en contra del Grup municipal Socialista, dels 16 Regidors assistents, dels 17 que composen la Corporació, i per tant amb el vot favorable de la majoria absoluta del nombre legal de membres de la corporació que exigeixen els articles 47.3.i) de la Llei 7/1985, de Bases de Règim Local, i 112.3.k) de la Llei 8/1987, Municipal i de Règim Local de Catalunya, el següent:

PRIMER.- Aprovar inicialment la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Salou.

SEGON.-Sotmetre aquest projecte de Revisió del Pla general d'Ordenació Urbana a informació pública durant el termini de dos mesos, durant el qual l'expedient quedarà a disposició de qui el vulgui examinar i vulgui adduir les al·legacions pertinents.

TERCER.- Atès allò estipulat a l'art. 40 i 41 del texto refòs en matèria urbanística per Catalunya, de 12 de juliol de 1990, i l'art. 120 del Reglament de planejament urbanístic, queda suspès l'atorgament de noves llicències per aquelles àrees del territori, les determinacions de les quals suposin una modificació del règim urbanístic actual. No obstant, podran concedir-se llicències basades en el règim vigent, sempre que es respectin les determinacions del nou planejament.

QUART.- Demanar informe als organismes que assenyala l'article 57 i 58 del Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, i comunicar el present acord a les Corporacions Locals confrontants.

Cosa que us comunico per al vostre coneixement i efectes oportuns.
Atentament,

EL SECRETARI GENERAL,
Salou, 28 de juny de 2001

[illegible] en el termini d'un mes comptat a partir del dia següent al de la seva publicació, segons allò que disposa l'article 14.2. a) de la Llei 39/88, de 28 de desembre, reguladora de les hisendes locals i conforme a l'establert a l'article 108 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, en la nova redacció donada per l'art. 24.1 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

Amb no obstant, es podrà utilitzar, d'acord amb el que preceptua l'article 58.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, qualsevol [illegible] que estimi procedent.

En compliment de l'article 124.3 de la Llei general tributària, aquest edicte es publica per tal d'advertir que els rebuts pels tributs i exaccions referenciats es notifiquen col·lectivament, quedant realitzades les notificacions el dia en què finalitzi l'exposició pública del padró.

S'adverteix que la interposició del recurs no atura l'acció administrativa per al cobrament, llevat que se sol·liciti en el termini d'interposició del recurs de reposició la suspensió de l'execució de l'acte adjuntant alguna de les garanties que s'assenyalen a les lletra a), b) o c) de l'article 75.6 del Reial Decret 391/1996, d1 de març, d'aprovació del reglament de procediment en les reclamacions econòmiques administratives.

Cambrils, 19 de juny de 2001.— L'alcalde, *Joan Serra i Sabaté.*

2001/7582-U - AJUNTAMENT DE REUS

Serveis Territorials - Gestió Urbanística

Edicte

La Comissió de Govern d'aquest Ajuntament, en sessió realitzada el dia 22 de juny de 2001, a l'empara de l'article 64 del Decret legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística, en relació a l'article 5 del DL 16/1994, de 26 de juliol, i en ús de les atribucions delegades per l'alcalde, per decret de data 7 de juliol de 1999, va acordar aprovar inicialment el Projecte d'urbanització del pla parcial del subsector 1 del sector F.2 Camí dels Morts, promogut per la Junta de Compensació, condicionat a les determinacions que resultin dels informes emesos pels Serveis Tècnics Municipals.

Així mateix va acordar exposar-ho al públic durant un termini de 20 dies perquè s'hi puguin formular les al·legacions que s'estimin pertinents i sol·licitar del Servei Territorial d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya l'informe previ a què fa referència l'apartat c) de l'article 64 del DL 1/1990, de 12 de juliol.

Reus, 25 de juny de 2001. — El secretari general, *Fernando Gínjaques Cabre.*

2001/7463 - AJUNTAMENT DE SALOU

Anunci de citació per compareixença

No havent-se pogut practicar directament la notificació personal als contribuents que a continuació es relacionen, tot i haver-se intentat formalment dues vegades, i d'acord amb l'article 105 de la Llei general tributària, segons modificació introduïda per la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, cito aquests o els seus representants mitjançant aquest anunci, perquè compareguin per ser notificats en aquest Negociat d'Urbana de l'Ajuntament de Salou, situat al carrer de Llobregat, 1-3, planta baixa, de Salou, de dilluns a divendres, de 9.00 a 13.30 hores, en el termini de 10 dies comptats des del següent al de la publicació d'aquest anunci en el Butlletí Oficial de la Província de Tarragona, amb l'advertiment que en cas de no compareixer durant el termini assenyalat es considerarà notificat a tots els efectes.

Acte a notificar

Requeriment autoliquidació impost sobre l'increment del valor dels terrenys de naturalesa urbana.

SUBJECTE PASSIU	*NIF*	*NÚM.EXP.*
CHARLOTTE VICTORINE PAGNY	—	3925/98,3924/98 I 3245/97
ALESSANDRA TASCHIERI GYSIN	46228326M	3932/1998
HERENCIA JACENT MARIA TORRELL MASSO	—	3721/1999
GERARDO BLANCO FERNANDEZ	37017658D	3725/1999
TRULLOCI SL	B43529312	3750/1999
MANUEL MIR MUR	18103333X	0773/2000
SALOU MAR MEDITERRANEO SA	A43068865	0906/2000
SALOU MAR MEDITERRANEO SA	A43068865	1080/2000
SALOU MAR MEDITERRANEO SA	A43068865	1330/2000
ANTONIO FIGUEROA MOYA	39829474Y	2712/2000
ALFONSO CAÑABATE MASEDA	46002741G	2716/2000
JOSE CORDOBA CAMACHO	18949707F	2747/2000
ROBERT FERRER ROVIRA	39684206Y	2818/2000
M.DE FATIMA DA SILVA	X1777194F	2821/2000
OLEGARIO FERNANDEZ PEON	39309826C	2834/2000
JOHN DUNLOP PAXTON	—	3141/2000 I 3142/2000
ANTONIO LORT MORENO	36543571K	3377/2000
JOSE EMILIO RICARTE LAMAS	33402364Q	3390/2000
ALJUFA CAMBRILS SL	B43530146	3665/2000
KATHRYN ANN FAULKENER	15163982J	3693/2000 I 3694/2000
JUAN BAUTISTA BALAÑA ESTEVE	39813255W	3951/2000
MARIA EVA GARCIA MORENO	13900556T	3952/2000 I 3953/2000
ANTONIO CARRASCO NAVARRETE	39813850E	3955/2000
SARA RUIZ SAN MARTIN	32822299B	3970/2000
RAYMOND GASTON LAFON	X3393126M	3996/2000
JOSE MANUEL CATENA GARCIA	39659166J	4135/2000

Salou, 21 de juny de 2001.— El cap del Negociat d'Urbana, *Josep Torres i Moreno.*

2001/7603-U - AJUNTAMENT DE SALOU

Anunci

L'Ajuntament en Ple, en sessió ordinària realitzada el dia 28 de juny de 2001, va adoptar, entre d'altres, l'acord d'aprovar inicialment la revisió del Pla general d'ordenació urbana de Salou.

El projecte es troba exposat al públic a les dependències municipal del Centre Cívic, situat al carrer Advocat Gallego, en hores de 10 a 13, durant el termini de dos mesos a partir de la publicació del present anunci al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona o al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, prenent com a referència la darrera d'aquestes publicacions, per tal que es puguin formular les al·legacions que es tinguin per convenients, de conformitat amb l'article 59.1 del Decret legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística.

Salou, 29 de juny de 2001. — L'alcalde, *Esteve Ferran Ribera.*

2001/7251 - AJUNTAMENT DE TARRAGONA

Exaccions sobre Activitats Econòmiques

Anunci

No havent estat possible realitzar les notificacions als interessats o als seus representants, per causes no imputables a aquesta Administració, i després de deixar constància a l'expedient de les circumstàncies d'haver intentat realitzar-les en dues ocasions, en compliment del que disposa l'article 105.6 de la Llei general tributària (segons redacció aprovada per l'article 28 de la Llei 66/1997 de 30 de desembre), se citen els contribuents més avall

Diari
DE TARRAGONA

3-07-2001

Ajuntament de SALOU

ANUNCI

L'Ajuntament en Ple, en sessió ordinària celebrada el dia 28 de juny de 2001, va adoptar, entre d'altres, l'acord d'aprovar inicialment la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Salou.

El Projecte es troba exposat al públic a les dependències Municipals del Centre Cívic, situat al carrer Advocat Gallego, en hores de 10 a 13, durant el termini de dos mesos a partir de la publicació del present anunci al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona o al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, prenent com a referència la darrera d'aquestes publicacions, per tal que es puguin formular les al·legacions que es tinguin per convenients, de conformitat amb l'article 59.1 del Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística.

Salou, 29 de juny de 2001
L'ALCALDE
Signat: Esteve Ferran Ribera

SALOU

La Guardia Civil detiene a un ciudadano egipcio tras golpear a un turista para robarle

Una pareja de agentes de la Guardia Civil de Salou detuvo el pasado sábado, a las 05.20 horas, a Rachid Ch., un ciudadano egipcio indocumentado y de 23 años de edad, con domicilio en Mont-roig del Camp, tras golpear a un turista holandés en las inmediaciones de la Font Lluminosa. Presuntamente, el detenido mostraba intenciones de robarle, pero los agentes lo impidieron.

PG46A001

4.- *Adjudicació:*
a) Data: 04.06.2001.
b) Adjudicatari: Construccions Parra 1951 SL
c) Nacionalitat: Espanyola.
d) Import adjudicació: 34.378.683,-pta

Palau-saverdera, 6 de juny de 2001

NARCÍS DEUSEDAS I BERTA
Alcalde president

PG-3846 G (01.177.064)

PALAU-SAVERDERA

ANUNCI
de l'Ajuntament de Palau-saverdera, sobre adjudicació d'un contracte de servei.

De l'Ajuntament de Palau-saverdera sobre l'adjudicació de la concessió de la prestació de servei de menjador escolar en el centre docent públic CEIP Martí Inglès de Palau-saverdera.

1.- *Entitat adjudicadora:* Ajuntament de Palau-saverdera.
a) Organisme: Ajuntament de Palau-saverdera.
b) Dependència que tramita l'expedient: Secretaria.
c) Núm.exp.: 9/01

2.- *Objecte del contracte:*
a) Tipus de contracte: contracte de gestió de serveis.
b) Descripció del projecte: concessió per a la prestació de servei de menjador escolar al CEIP Martí Inglès.

3.- *Tramitació i procediment d'adjudicació:*
a) Tramitació: ordinària.
b) Procediment: procediment negociat.

4.- *Adjudicació:*
a) Data: 04.06.2001.
b) Adjudicatari: E2 Promoció del Lleure i Esport S.L.
c) Nacionalitat : Espanyola.
d) Import adjudicació: 50.000,-pta mensuals

Palau-saverdera, 6 de juny del 2001

NARCÍS DEUSEDAS I BERTA
Alcalde president

PG-3847 G (01.177.062)

SABADELL

EDICTE
l'Ajuntament de Sabadell, sobre atorgament de subvencions.

Transcorregut el termini d'informació pública dels acords del Ple de l'Ajuntament de Sabadell de data 26 de febrer del 2001, en què s'aprovaven inicialment les bases per a l'atorgament de subvencions a intervencions arqueològiques en l'àmbit privat, no s'han produït al·legacions; per tant, d'ons el que disposa el punt tercer dels esmentats acords, les bases han quedat aprovades automàticament de forma definitiva. El text íntegre de les bases va ser publicat al número 80 del BUTLLETÍ OFICIAL DE LA PROVÍNCIA DE BARCELONA de data 3 d'abril del 2001.

Sabadell, 19 de juny del 2001

Tinent alcalde de Medi Ambient i Sostenibilitat, signatura il·legible

(01.183.012)

SALOU

ANUNCI
de l'Ajuntament de Salou, sobre aprovació d'un pla urbanístic.

L'Ajuntament en Ple, en sessió ordinària celebrada el dia 28 de juny de 2001, va adoptar, entre d'altres, l'acord d'aprovar inicialment la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Salou.

El Projecte es troba exposat al públic a les dependències Municipals del Centre Cívic, situat al carrer Advocat Gallego, en hores de 10 a 13, durant el termini de dos mesos a partir de la publicació del present anunci al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona o al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, prenent com a referència la darrera d'aquestes publicacions, per tal que es puguin formular les al·legacions que es tinguin per convenients, de conformitat amb l'article 59.1 del Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística.

Salou, 29 de juny de 2001

ESTEVE FERRAN RIBERA
Alcalde

PG-1633 T (01.183.005)

SANT FELIU DE GUÍXOLS

ANUNCI
de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, sobre modificació d'un reglament.

Aprovat inicialment pel Ple de l'Ajuntament, en la sessió del dia 31 de maig de 2001, la modificació de l'article 119.B) del Reglament Municipal de la Policia Local, relatiu a l'edat màxima per a participar a les proves selectives d'aquest cos, es sotmet a informació pública per presentar possibles reclamacions en el termini de 30 dies, a comptar des de l'última publicació al BOP de Girona o al DOGC.

L'esmentada modificació quedarà definitivament aprovada en cas de no formular-se al·legacions, d'acord amb l'article 65 del Decret 179/95, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals.

Sant Feliu de Guíxols, 12 de juny de 2001

JOAN ALFONS ALBÓ I ALBERTÍ
Alcalde

PG-3855 G (01.176.110)

SANT JOAN DE LES ABADESSES

ANUNCI
de l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, sobre contractació d'obres.

La Comissió de Govern de l'Ajuntament ha aprovat el plec de clàusules administratives particulars per a la contractació de les obres compreses en la 2ª Fase de l'enllumenat de la Vila Vella de Sant Joan de les Abadesses i simultàniament ha convocat la licitació de l'esmentada obra. Per tant, de conformitat amb el que estableix l'article 270.1 de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya, i l'article 86.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, s'exposa al públic per un termini de vint dies hàbils, a comptar de l'endemà de l'última de les publicacions d'aquest anunci en el BOP, perquè es puguin presentar reclamacions.

Sant Joan de les Abadesses, 26 de juny de 2001

CARLES BASSAGANYA I SERRA
Alcalde president

PG-3808 G (01.176.094)

SANT PAU DE SEGÚRIES

ANUNCI
de l'Ajuntament de Sant Pau de Segúries, sobre licitació d'obres.

Comarca: el Ripollès
Corporació local: ajuntament de Sant Pau de Segúries

Aprovat pel Ple de la Corporació en sessió ordinària celebrada el proppassat 25 de maig de 2001, el plec de clàusules administratives particulars que ha de regir el concurs públic per a la contractació de l'obra que es detallarà a continuació inclosa en el Pla d'Obres i Serveis de Catalunya any 2001 i atès l'article 270 de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, s'exposa al públic pel termini de vint (20) dies hàbils, a l'efecte de presentació de possibles reclamacions.

Simultàniament, s'anuncia el concurs públic si bé condicionat al que disposa el Reial Decret 2/200, de 16 de juny, del text refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

1.- *Entitat adjudicatària*
a) ajuntament de Sant Pau de Segúries
b) Dependència que tramita l'expedient: Secretaria
c) Número de l'obra: PG-201/365-PG

2.- *Objecte del contracte.*
a) Condicionament de la Casa de la Vila
b) Divisió per lots i números: No procedeix
c) Lloc d'execució: ajuntament de Sant Pau de Segúries.
d) Termini d'execució: 6 mesos

3.- *Tramitació, procediment i forma d'adjudicació*
a) Tramitació: ordinari
b) Procediment: obert
c) Forma: concurs

Relació al.legacions

RELACIÓ AL.LEGACIONS:

1 EMERIO I MARIA GONZALEZ
2 EMERIO I MARIA GONZALEZ
3 FAMÍLIA SCHARR, BETTINA, MARTINA UND ERNST
4 PEDRO VILALTA VILALTA, EN REPR. DE LUVIRR, S.A.
5 H. BALSSA
6 JOSEP TORRES MORENO
7 GERMAN FILLAT PRIOR I LEE-JOHN STAPLETON, EN REPR. DE CRASI 2000, S.L.
8 DEPARTAMENT DE CULTURA GENERALITAT
9 MARTIN GUASCH EN REPR. DE MONTESUMO RC, S.L.
10 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
11 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
12 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
13 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
14 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
15 FELIX DAZA ECHEBARRÍA, EN REPR. DE EXPLOTACIONES TURÍSTICAS COSTA DORADA
16 ANNEMIEK VONK, EN REPR. DE BLATECA, S.A.
17 JOAN ANTONI PADRÓ DALMAU, EN REPR. DE CALA FONT, S.L.
18 JOAN ANTONI PADRÓ DALMAU, EN REPR. DE CALA FONT, S.L.
19 AMALIA ALTADILL FRANCIN
20 CATERINA GRIFOLL OLIVAº
21 RICARD MONTAGUT PRATS, EN REPR. D'EMERIO M. GONZALEZ I MARIA C. GONZALEZ
22 MISERICORDIA PALAU SOLÉ
23 GREGORI SANTAMARIA COCA, AQUESTA AL.LEGACIÓ ÉS SIGNADA PER LES SEGÜENTS PERSONES:
-ANNA CORMENZANA PLANAS
- CHARLES MARQUET
- CARMEN VICENTE MARÍN
- GREGORI SANTAMARÍA COCA
- CAREMEN CRUZ PINA PUEYO
- NOM IL.LEGIBLE
24 ROSA MARINÉ I FERRÉ
25 TEODORO MAESTRE BERMEJO
26 MARTIN GUASCH, EN REPR. DE UNIÓN BIG 2000, S.A.
27 ALFONSO PRÓSPERO NASARRE I RUBIO MORALES Y MILLAN, S.L.
28 ALBERTO GODÓ TALLO, EN REPR. DE LIRODE, S.A.
29 JUAN JOSÉ SUBIRATS VALLDEPÉREZ, EN REPR. DE CAVALL MARÍ, S.L.
30 JUAN JOSÉ SUBIRATS VALLDEPEREZ, EN REPR. DE KURSOR DE MEDIOS URBANOS, S.L.
31 JUAN JOSÉ SUBIRATS VALLDEPEREZ, EN REPR. DE ZUTPHEN, S.L.
32 FERNANDO SIERRA EZPELETA
33 JOSEFINA QUEROL MARTÍ
34 IGNASI MESTRES EN REPR. DE ANA CORMENZANA PLANAS
35 SAÜL GARRETA PUIG
36 RAFAEL LUQUE CASTRO
37 PASCUAL CHERTA LOBIENTE
38 JUAN ANTONIO GALÁN GUERRERO I MARIA ISABEL GONZÁLEZ LOPEZ
39 AL.LEGACIÓ SIGNADA PELS SEGÜENTS 41 AFECTATS:
- PAULA BLANCH FONOLL
- RAFAEL LUQUE CASTRO
- RAMIRA LARDIES EMPERADOR
- PAQUITA URGEL GORNE
- CARMEN LÓPEZ POLAINA
- VICENTE MARTÍNEZ GABIRA
- CAREMNE MATEIOS OLERT
- PASCUAL CHERTA LORIENTE
- CARMEN FALGUERA SANTIS
- JOSEP GASSÓ CASSADES
- JOSEFINA BONCOMPTE JOVÉ

- MERCEDES BALL FARRE
- ULA VAN DER LAKE
- BASILISA DE ANDRES AURIA
- MARIA ELENA FIBLA GISMERO
- VICTOR ARRUE TOST
- BRITA SUNDQVIST
- DAMIAN SAENZ
- GUADALUPE PASCUAL
- JOSE FLORES ALBAN
- MIRIAM ARNOLD
- MANUELA DIESTRO GUISADO
- JOSE LUIS MADERO PÉREZ
- GENOVEVA GELI
- ALONSO GOMEZ MARTIN
- CHRISTIAN ROUQUET GEORGES
- Mª LUISA ROS BERENGUER
- GERTRUDI LION
- JUAN ANTONIO GALAN GUERRERO
- MARIBEL GONZALEZ LOPEZ
- ADORACIÓN GARCIA TENA
- MARÍA BORRAS TORNE
- KNOFF
- JOSÉ MIGUEL SUÑÉ GRACIA
- ANGEL ESGUEVA
- MARIA ROS
- DERK SNIJDERS
- HEDE ANKERSMIT DE SNIJDERS
- MAGDA SALVADÓ VALMAÑA
- MONTSERRAT CORTASA PEREZ
- SUSANA VAN ICKELS

40 ADORACIÓN GARCÍA TENA
41 DAMIÁN SAEZ GONZALEZ
42 JOSÉ GASSO CASADES I JOSEFINA BONCOMPTE JOVÉ
43 PAULA BLANCH FONOLL I FRANCESCA VILLALTA BLANC
44 ANDREA LÓPEZ GOMEZ
45 MARÍA ELENA FIBLA
46 MARÍA ROS VILLAGRASA
47 JOSÉ LUIS MADERO PEREZ I MANUELA DIESTRO GUISADO
48 MERCEDES BALL FARRE
49 MONTSERRAT CORTASA PÉREZ
50 JOSÉ MIGUEL SUÑÉ GRACIA
51 BRITA SUNDQVIST DE LOBEL
52 CARMEN FALGUERA SENTIS
53 ANDRÉS ROEMO MUNILLA
54 MARIA VIÑES TRULLAS I LOURDES ESTAPER PLANAS
55 Mª LLUISA I ANTONIO PLANAS RUIZ
56 HIDALGO FERNANDEZ, FRANCISCO
57 GONZALEZ ALVAREZ, ELISA
58 JUAN SOLE TOMAS, EN REPR. DE PROLLEISOL, S.L.
59 ARNOLD LLAO, MIRIAM
60 BRITA ELEONORA SUNDQVIST
61 JOSEP M. ESCODA REBULL
62 EMILIO SANROMA SEDÓ
63 MANUEL MALDONADO LOSADA EN REPR. DE PROMOCIONES COSTA CONFORT, S.L.
64 JOSEFINA I FRANCESC RECASENS BAXARIAS
65 BASILIA ANDRESA DE ANDRES AURIA
66 VICENTE SALGADO VILLEGAS, EN REPR. DE FUERSAL, S..A
67 PERE SUBIRATS ARBOLÍ
68 ESTEVE FERRÉ PORQUERAS
69 Mª JOSEPA SALVADÓ FILLOL
70 C.P. URB. WIKINGS

71 EDUARDO GARCIA PATRICIO
72 HEDE ANKERSMIT
73 RICARDO FONT DE RUBINAT GARCIA
74 CARME FERRANDO TOUS
75 ANDRES CASADO TARANCON
76 JORGE ORTIZ RODRIGUEZ
77 FRANCISCA PAGA SANJOSE
78 DIONISIO JUDEZ IBAÑEZ
79 JESUS ROMERO CRISTOBAL
80 JOSE M. POSADA FANDOS
81 ISMAEL ALMENARA SARRIA
82 MIQUEL MONIENTE VERA
83 ENRIQUETA COROMINAS AMILLS
84 JOSEFINA ESQUIVEL BERRUEZO
85 JAUME MAS FOLGUERA
86 PAULA GARCIA GONZALEZ
87 MARIANO BENITO MAS
88 JOSEP CERVERO ROCAMORA
89 MONTSERRAT SANCHEZ
90 JOSE LUIS DE MARCOS PLAZA
91 RAMON CALABUIG CARDONA
92 HOTEL SALOU PARK
93 CONCEPCIONS BIENVENIDO BOU
94 LLUISA M. QUEROL MARTÍ
95 M. LLUISA CAPDEVILA VALLVERDU
96 JOSE LUIS GOMEZ SALVATIERRA
97 ANTONIO GARCIA TEIJIDO
98 C.P. PALAFOX
99 JOSE MIGUEL VERA BELLO
100 M. ANTONIA OZAETA GALVEZ
101 M. ANTONIA OZAETA GALVEZ
102 MANUEL DE MIGUEL
103 JOSEFA M. GOMEZ
104 M. JOSEPA SALTÓ MORELL
105 FERNANDO ANTONA DE PABLOS
106 JOSE M. ESTEVE BLASCO
107 Mª PINEDA MALAPEIRA ROIGES, EN REPR. DE C.P. COSTA DORADA
108 Mª PINEDA MALAPEIRA ROIGES, EN REPR. DE C.P. CORINTO
109 SUSANA VAN EICKELS
110 MAGDA SALVADO VALMAÑA
111 MARIA BORRAS TORNE
112 MANUEL CATALAN LAZARO
113 ANTONIO GARRIDO RAMIREZ
114 ANA MARIA SCHNEIDER MENA
115 VICTOR TRUEBANO GONZALEZ
116 CARMEN LOPEZ JAVIERRE
117 JOSEP SALVADO FOLCH
118 MIQUEL ANTONI MERCER CAMPINS
119 INDALECI SALAS GRASET, EN REPR. DE SALOU GOLDEN, S.A.
120 ROSA M. SANS MORELL
121 NATALIA SALTÓ MORELL
122 FERNANDO LOZANO CAITERAO
123 ANTONIO ESPADA FORCADA
124 FRANCESC XAVIER BERTRAN SERRA
125 ALONSO GOMEZ MARTIN
126 M. CINTA BORJA ROIG
127 JAIME RIBERA ROSELL
128 RAMON PASCUAL CORNADO
129 MARIA GRIFOLL TAVERNA
130 CELIA LAHUERTA BLASCO
131 MONTSERRAT VAQUE GIRONES

132 M. MONTSERRAT SANS FERRE
133 ROSA CARMEN BALAGUER CAMPANALES
134 HERMINIA PERDEGAZ VILLAROYA
135 JESUS GALAN LIMON
136 M. TERESSA RODRIGUEZ PERDEGAZ
137 PRONOU XX, S.A.
138 ESTEVE VALLVE CLOTETE
139 ISABEL GARCIA MONZON
140 JOSE LUIS ALONSO PANDO
141 RESTITUTO MINGUEZ MATEO
142 MANUEL RODRIGUEZ RUIZ
143 FERNANDO SIERA EZPELETA
144 LUIS M. FERNANDEZ JIMENEZ
145 MARCELINO CHUECA GIL
146 JULIO BLAZQUEZ BLAZQUEZ
147 ROSA CABRE MURTRA
148 JOAN BASEDA JOANPERE
149 JOSE LUIS SANCHEZ ARCEIZ
150 MIQUEL MUNTE BARO
151 FERNANDO ANTONIA DE PABLOS
152 NURIA PARK, S.A.
153 OFIOM CATALUÑA, S.A. I BAY BEACH, S.A.
154 JERONIMO ARANDA BORREGUERO
155 GESDIP, S.A.
156 JUDIT ALBERICH DAROCA, EN REPR. DE PRONOU XX, S.A.
157 JUAN HIDALGO CERVERA
158 M. CONCEPCIÓN LLORENS FUENTES-BUSTILLO
159 ITZIAR ARTIÑANO LLORENS
160 M. BEGOÑA ARTIÑANO LLORENS
161 OLGA CORROCHANO ESCORIHUELA
162 MARTA ARPIO SANTACRUZ
163 COL.LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA
164 M. LUISA ROS BERENGUER
165 REDIFINCAS, S.A. (DOCUMENTACIÓ A-53)
166 EDUARDO SOLE FORCADA
167 EVA MOSHACK BACH
168 SALOU MARINA, S.L.
169 EDIL MARINA, S.L.
170 FERNANDO LLAURADÓ SANDALINAS
171 CARLOS ALVAREZ LOPEZ
172 ALDRED ROJA
173 HEIDE KIEPSLING
174 ANTONI ALASA SOLE
175 JOSE TORRES MORENO
176 A. JIMÉNEZ-BLANCO CARRILLO DE ALBORNOZ, EN REPR. D'LUSTRE COLEGIO ABOGADOS DE MADRID
177 HANS GEORG NOLLERT, EN REPR. DE URSULA RENATE SCHAIRER
178 ANTONIO DELGADO GARCIA
179 ALICIA GABAS CRIADO, EN REPR. LA CAGE DE MEDRANO, S.A.
180 ANDRES FERNANDEZ CABALLERO
181 SANTIAGO ROYO CALLEJA
182 GEASA
183 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
184 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
185 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
186 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
187 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
188 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
189 A.V. I C. BARENYS-PLATJA PONENT
190 JORDI SALUDES CASA
191 GRUP MUNICIPAL SOCIALISTA AJUNTAMENT SALOU

192 ANGELES GALTES VIGO
193 JORDI MARINE FERRE
194 ROGELIO CUIRAN NAYA
195 AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA
196 JOSEFA CONDE RUCIO
197 ROLF OTTO GALL
198 LLUIS TOUS ESTEVEZ
199 SALOU MAR MEDITERRANEO, S.A.
200 PORT AVENTURA,S .A.
201 CORPORACIÓ AVILA GROUP
202 GRAIP, S.A.
203 JOSE LUIS SANCHEZ ARCEIZ
204 GRUP MUNICIPAL SOCIALISTA AJUNTAMENT SALOU
205 MARIA ANTONIA PIFARRE COLL
206 JAUME CAPDEVILA VERNIS
207 PARRÒQUIA DE SANT RAMON
208 PARRÒQUIA DE SANT RAMON
209 PARRÒQUIA DE SANT RAMON
210 C.P. SANTA MARGARITA
211 C.P. REUS, CAMP I MAR
212 C.P. ACANTILATS-B
213 ROBERT CLOUP
214 MARIA CASTRO ORDOÑEZ
215 C.P. ACANTILATS-C
216 ANTONIO SEGARRA CUBELLES
217 LEONARDO ICART CAÑELLAS
218 CATALINA GRIFOLL OLIVA
219 ERNESTO DOMINGUEZ HERNANDEZ
220 CONCHITA ROMERO HERNANDEZ
221 JOAN ALBERT SUBIRA
222 LUISA HERVAS CALBÓ
223 MARIAN RAFFAEL
224 RUH ALLERODER
225 NIETMAMMER, S.L.
226 TARRACO, S.L. (ISIDRE PLADEVALL)
227 DOLORES QUILES CAÑAS
228 JUAN AVELIN CARRICONDO VINADE
229 DOLORES QUILES CAÑAS
230 DOLORES QUILES CAÑAS
231 DOLORES QUILES CAÑAS
232 TERESA MARTORELL MERCADÉ
233 JOSÉ ANTONIO MAS FLORES
234 SEP TARRACO, SL. (RAMON JOANÓS LAMAGRANDE)
235 RAMON JUANÓS LAMAGRANDE
236 ENRIQUE PAÑELLAS FONT
237 ASSOCIACIÓ HOTELERA DE SALOU
238 LUIS I ANGUEL PERERA SAUNÉ
239 JORDI I JOSEP GAYA PUIG
240 M. MONTSERRAT SOLANES GIRALT
241 DE RIBOT TARGARONA
242 M. PILAR LLISTERRI BRUMOS
243 M. PILAR BANUS FERNANDEZ
244 M. PILAR BANUS FERNANDEZ
245 ALBERTO NAVARRO MARTINEZ I 2 MÉS
246 JOSÉ FUENTES AYNAT
247 JOAN FERRAN RIBAS, C.P. C/VALENCIA, 63
248 MAGDALENA PIFARRE COLL
249 PILAR BANÚS

A l'efecte de complimentar l'acord de la C.T.U.T, el Ple de l'Ajuntament de Salou en sessió de data 10 de juliol de 2003 va acordar sotmetre el Pla a una nova informació pública exclusivament pel que fa a aquells aspectes que el Pla ha modificat amb motiu de l'adequació a la llei 2/2002.

L'acord de la nova informació es va publicar al B.O.P. de data 17 de juliol de 2003, finalitzant el termini d'un mes, en data 18 d'agost de 2003.

De la nova informació pública s'han produït 15 al.legacions les quals han estat examinades i informades, incorporant-se en aquest document de Text Refòs tot allò que de les anteriors al.legacions s'ha estimat.

RELACIÓ AL.LEGACIONS:

1 MARIA LLUÏSA RODON I GUINJOAN
2 FRANCISCO-CARLOS JULIÀ URGELL I MARIA TERESA URGELL PASCUAL
3 FERNANDO THOMAS VILAFRANCA
4 RAMÓN JOANÓS LAMAGRANDE
5 CONSTRUCCIONES RIERA GESTIÓ, S.L. REPRESENTADA PER PLÀCID CASAS
6 EMILIO SANROMÀ SEDÓ
7 EMERIO MIGUEL GONZÁLEZ GUTIÉRREZ
8 AMSAMAR, S.A. REPRESENTADA PER JAUME SARDÀ ARASA
9 BOSC TAURANA, S.L. REPRESENTADA PER JOSÉ LUIS ALONSO PANDO
10 SERVEIS NÀUTICS I MARÍTIMS, S.L. REPRESENTADA PER FRANCISCO GARCÍA
11 PERE SERRET ESTALELLA
12 CARME MESTRE CAVALLÉ
13 NILO ALSINA GIMENEZ
14 MARIA LLUÏSA RODÓN I GUINJOAN
15 PAULA GARCÍA GONZÁLEZ

6.3.- Justificació del desenvolupament urbanístic sostenible en relació als art. 3 i 9

La nova Llei 2/2002 de 14 de març d'urbanisme, ja en la seva exposició de motius manifesta, que es pronuncia clarament a favor d'un desenvolupament urbanístic sostenible, sobre la base de la utilització racional del territori, per a compatibilitzar el creixement i el dinamisme econòmics necessaris amb cohesió social, el respecte al medi ambient i la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

Seguint en la línea plantejada es diu que el primer objectiu de la Llei és impregnar les polítiques urbanístiques de l'exigència de conjugar les necessitats de creixement amb els imperatius del desenvolupament sostenible, de manera que es tradueixin en la utilització racional del territori.

L'art. 3. *Concepte del desenvolupament urbanístic sostenible,* manifesta que un desenvolupament sostenible necessita d'un equilibri entre la utilització del bé escàs que és el territori, i el medi ambient, i els creixements que per necessitat s'han d'implantar, així com amb el consum de recursos naturals que aquest fet comporta.

Per tant de l'anterior es despren que per fer efectiu l'equilibri, cal adoptar models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, a la vegada que afavoreixin la cohesió social.

Tanmateix l'art. 9. *Directrius per al planejament urbanístic*, 1 diu que les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qaulitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscs naturals i tecnològics.

El POUM, que es proposa en aquest document que a la vegada revisa el PG-92, ha pres consciència de l'anterior, adoptant totes les premises plantejades pel que fa al desenvolupament sostenible.

Salou com s'ha dit reiteradament en aquesta memòria, és producte d'un procés urbanístic esdevingut des dels anys seixanta, realitzat en cada moment en funció de les tendències del moment, bàsicament especulatives i, poc respectuoses amb el propi territori.

Les transformacions tant ràpides en períodes de temps tant curts, responen més a activitats estricta i purament econòmiques que altres com podrien ser la construcció i formació continuada de ciutat.

Donat que ja s'han fet en altres apartats les valoracions del tema del procés de desenvolupament sofert, cal doncs que en aquest apartat en donin les dades suficients que justifiquin l'equilibri entre el desenvolupament previst i el sòl i recursos necessaris per fer efectiu aquest desenvolupament.

El creixement demogràfic analitzat en altres apartats i especialment en el punt E.2.2. d'aquest document, és prou contundent per afirmar que les hipòtesis plantejades són totalment assumibles.

Dades a efectes comparatius per la JUSTIFICACIÓ DE SOSTENIBILITAT:

POBLACIÓ

1980	6.323 habitants
1992	8.277 habitants
2002	15.366 habitants
2010	24.731 habitants

Nous habitatges previstos pel POUM:
Permanents …… 3.145
Turístics …….. 1.900

Noves places hoteleres previstes pel POUM ……. 12.200

SÒL QUE ES TRANSFORMA:
Sòl que actualment és NO URBANITZABLE i que es classifica d'URBANITZABLE (127,44 Ha) i part del sòl URBANITZABLE del PG-92 que no s'ha desenvolupat, unes 60 Ha les quals estan incorporades dins el SÒL URBANITZABLE.

TOTAL SÒL URBANITZABLE …… 187,44 Ha
US PRINCIPAL: …… RESIDENCIAL – Habitatges
TURÍSTIC - Hoteler

DISTRIBUCIÓ DEL SÒL:
Sòl Públic …….. 55 %
Sòl Privat ……45 %

Donades les dades anteriors, contingudes en diferents apartats, així com les especificacions dels recursos necessaris per absorvir la població prevista, i on es justifica la suficiència del subministrament dels mateixos, així com els continguts del document ambiental i de mobilitat, cal entendre i concloure que el POUM proposa uns creixements totalment sostenibles i en equilibri en el medi on s'ubiquen.

6.4.- Mesures adoptades per una mobilitat sostenible. Estudi de mobilitat

La documentació que conforma el present POUM en compliment d'allò que determina l'art. 59.3.c incorpora un estudi de mobilitat del municipi de Salou en funció de l'estat actual i la transformació que comportarà l'aplicació i gestió del POUM.

Com podrà observar-se més que fixar unes mesures per facilitar una mobilitat sostenible, el que s'ha pretès és realitzar un estudi real i el més acurat possible dins les dades de que es disposaven o s'han tingut accés, de la realitat actual pel que fa a la mobilitat i les alteracions que produirà el desenvolupament del Planejament.

En base a l'anàlisi s'han tret una sèrie de conclusions que han comportat prendre decisions i/o alterar les previsions inicials, així com en alguns casos prendre les mesures correctores necessàries per minimitzar les problemàtiques lògiques que es podrien produir.

Resultat d'això és la proposta de transport públic urbà (inexistent en la data actual a Salou), propostes de circulació viaria, propostes d'ubicació d'equipaments al servei viari com poden ser estació d'autobusos, pàrquing, etc,….

També es proposa millorar la qualitat de la trama urbana, el disseny dels seus carrers i els circuits de vianants, tenint en consideració dues modalitats més de transport que afavoreixen la mobilitat sostenible d'una ciutat, la bicicleta i el transport públic, la minimització del soroll ambiental, de la contaminació atmosfèrica urbana i el risc d'accidentalitat, el reforçament de l'actual coexistència i integració d'activitats i serveis existents a les diverses parts de l'estructura urbana de Salou.

L'objectiu és avançar cap a un model de gestió urbana i municipal sostenible que passejar sigui una possibilitat prioritària i el carrer ha de ser un lloc privilegiat de contacte, lleure i relació interpersonal, tornant a les arrels de la civilitat mediterrània d'ús de l'espai públic en un marc, però de modernitat i competivitat turística i de consciència i compromís ambiental, fer de Salou, un lloc de referència en els catàlegs de bones pràctiques de sostenibilitat a nivell internacional.

Per tant, cal implantar a curt termini un Model de Mobilitat Urbana Sostenible, per tal de disposar d'un Pla de gestió de la mobilitat durant els anys d'aplicació de la Revisió del Pla.

Tot l'anterior ha comportat una redefinició del Planejament molt més ajustada i molt més equilibrada pel que fa a l'assoliment d'una mobilitat sostenible del municipi de Salou.

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU

UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Universitat Rovira i Virgili
Tarragona, juny 2002

ÍNDEX MEMÒRIA

OBJECTIUS I METODOLOGIA DE L'ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU ..... pàgina 121

CAPÍTOL 1:

ANÀLISI ACTUAL DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU

Primera Part: caracterització i anàlisi de la situació actual d'aquells indicadors socioeconòmics que intervenen directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou ..... pàgina 122

Segona Part: valoració de la conflictivitat de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part ..... pàgina 153

CAPÍTOL 2:

ANÀLISI DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU PER AL PERÍODE (2002-2010) SEGONS REVISIÓ DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

Primera Part: caracterització i anàlisi d'aquells indicadors socioeconòmics que intervindran directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou per al període (2002-2010) i en base als criteris de la Revisió del POUM..... pàgina 160

Segona Part: valoració de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part ..... pàgina 172

CAPÍTOL 3:

RELACIÓ DE PROPOSTES..... pàgina 173

CONCLUSIONS FINALS ..... pàgina 180

ANNEX: Relació de Plànols ..... pàgina 183

OBJECTIUS I METODOLOGIA DE L'ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU

Objectiu general de l'Estudi:

Anàlisi de la mobilitat urbana de Salou en la situació actual i per al període 2002-2010 segons Revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del l'Ajuntament de Salou.

Objectius específics:

- Realitzar una caracterització i valoració dels indicadors socioecònomics que intervenen en la mobilitat urbana de la ciutat en la situació actual i per al període 2002-2010 segons Revisió del POUM.

- Realitzar una valoració qualitativa de la conflictivitat de la mobilitat urbana de la ciutat en la situació actual i per al període 2002-2010 segons Revisió del POUM.

- Realitzar una relació de propostes per la millora de la mobilitat urbana en base a criteris de sostenibilitat.

Metodologia:

Les caracteritzacions i valoracions dels indicadors i de la mobilitat urbana de la ciutat de Salou s'han realitzat a partir del tractament de la documentació recopilada de les diverses fonts, del treball de camp i de les reunions de treball mantingudes principalment amb el personal tècnic dels Serveis Tècnics Municipals d'Urbanisme, del Servei de Promoció Econòmica i del Servei de Medi Ambient de l'Ajuntament de Salou, així com amb la Policia Local d'aquesta ciutat.

La informació s'ha tractat en base a tècniques d'anàlisi quantitativa i qualitativa, per tal d'obtenir els suficients valors per la caracterització i valoració del indicadors. En cada apartat de l'estudi es fa referència al mètode emprat per l'obtenció dels valors i la seva valoració.

La manca de documentació i informació a nivell de mobilitat, com per exemple valors d'Intensitat Mitjana Diària de vehicles en la xarxa viària urbana i interurbana de la ciutat, valors d'Intensitat Mitjana de Vianants per carrers i, enquestes de mobilitat a la població empadronada i flotant han dificultat l'elaboració de l'estudi, el qual s'ha estructurat més en un tractament qualitatiu de la informació i la documentació. Amb tot els resultats obtinguts permeten una valoració de la conflictivitat de la mobilitat urbana actual així com una aproximació a les característiques d'aquesta mobilitat per al període 2002-2010.

Per una millor interpretació i comprensió dels resultats obtinguts en aquest estudi de mobilitat, s'han confeccionat un total 18 plànols que acompanyen la memòria explicativa.

CAPÍTOL 1:

ANÀLISI ACTUAL DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU

Aquesta anàlisi s'estructura en les següent parts:

- Primera Part: caracterització i anàlisi de la situació actual d'aquells indicadors socioeconòmics que intervenen directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou.

- Segona Part: valoració de la conflictivitat de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part.

PRIMERA PART

Caracterització i anàlisi de la situació actual d'aquells indicadors socioeconòmics que intervenen directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou.

1.- Indicador 1: Població i habitatge

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou

Objectiu específic: Caracterització de la població empadronada, de la població total (empadronada + flotant) i de l'habitatge, com indicadors de mobilitat de la ciutat.

Anàlisi: Localització i densitat de població per seccions censals (segons Padró d'habitants de l'Ajuntament). Concentració de la població empadronada per carrers (habitants per cada 100 metres lineals de carrer).

1.1. La Població empadronada

La població empadronada és un indicador de mobilitat de la ciutat. La seva distribució, densitats i concentració en la trama urbana, és causa de tot tipus de desplaçaments motoritzats i/o a peu per motius diversos i constants durant tot l'any.

Salou és una ciutat que en 10 anys (veure taula 1.1) ha doblat gairebé la seva població empadronada. Per tant la presència de població estable en la ciutat és cada cop més important i alhora intervé més directament en l'augment de la mobilitat interna i externa de la ciutat durant tot l'any.

Taula 1.1. Evolució de la població empadronada de Salou

Any	Data de control de dades	Habitants	Diferència	Taxa %
1991	01/03/1991	7.264	--	--
1992	01/01/1992	8.277	1.013	13,95
1993	01/01/1993	8.943	666	8,05
1994	01/01/1994	9.631	688	7,69
1995	01/01/1995	10.359	728	7,56
1996	01/05/1996	10.708	349	3,37
1997	10/04/1997	11.042	334	3,12
1998	01/01/1998	11.618	576	5,22
1999	01/01/1999	12.472	854	7,35
2000	01/01/2000	13.059	587	4,71
2001	01/01/2001	13.952	893	6,84
2002	01/01/2002	15.366	1.414	10,13

Font: Ajuntament de Salou

La població empadronada a data 08/05/2002 a efectes del padró d'habitants de l'Ajuntament de Salou era de 16.080 habitants. Aquesta dada és la que s'ha utilitzat per realitzar l'anàlisi de la situació actual d'aquest indicador.

1.1.1. La distribució espacial de la població empadronada

La població empadronada s'agrupa, a efectes del padró d'habitants, en un Districte que té 9 seccions censals les quals cobreixen tota la superfície municipal. La seva distribució per seccions censals és la següent:

Taula 1.1.1. Padró d'habitants per Districte i Secció censal (a data 08/05/2002)

Districte / Secció	Habitants empadronats	Percentatge
Districte 1 / 001	1.477	9,185
Districte 1 / 002	1.880	11,692
Districte 1 / 003	1.467	9,123
Districte 1 / 004	1.298	8,072
Districte 1 / 005	1.332	8,284
Districte 1 / 006	2.563	15,939
Districte 1 / 007	1.987	12,357
Districte 1 / 008	2.780	17,289
Districte 1 / 009	1.296	8,060
Total	**16.080**	**100,000**

Font: Ajuntament de Salou

1.1.2. La densitat i concentració de la població empadronada (veure Plànol 1)

La densitat de població per secció censal s'ha calculat en base a la superfície urbanitzada per cadascuna de les 9 seccions. El motiu d'aquesta consideració en el càlcul de les densitats és per una raó en concret: la mobilitat de la població empadronada es realitza principalment en l'entorn urbanitzat de la ciutat ja sigui en la seva pròpia secció censal o en d'altres. Els resultats obtinguts es detallen en la següent taula:

Taula 1.1.2. Densitat població empadronada per Districte/Secció (hab./ha. urbanitzada)

Districte / Secció	Habitants empadronats	Hectàrees	Densitat
Districte 1 / 001	1.477	152,75	9,67
Districte 1 / 002	1.880	98,81	19,03
Districte 1 / 003	1.467	6,18	237,38
Districte 1 / 004	1.298	23,94	54,22
Districte 1 / 005	1.332	1,02	1.305,88
Districte 1 / 006	2.563	95,56	26,82
Districte 1 / 007	1.987	17,80	111,63
Districte 1 / 008	2.780	38,27	72,64
Districte 1 / 009	1.296	5,87	220,78

Font: Elaboració pròpia

La concentració de la població empadronada, s'ha calculat en relació al nombre d'habitats empadronats per cadascun dels carrers i la longitud total dels carrers en metres lineals, per tal d'obtenir la concentració d'habitants per cada 100 metres lineals de carrer (la distància de 100 metres permet realitzar una mostra generalitzada de la concentració de la població empadronada envers tots els carrers de la ciutat).
En la taula següent apareixen aquells carrers amb una concentració igual o superior a 50 habitants per cada 100 metres. Per tant, són els carrers que presenten una major concentració de població empadronada.

Taula 1.1.2.1 Concentració població empadronada per carrers (hab. cada 100 m)

Nom carrer	Habitants empadronats	Concentració (hab. cada 100 m)
SANT JORDI (DE) (PL)	142	50
AMETLLA DE MAR (DE L')	183	51
TARRAGONA	396	51
CASP (DE)	40	53
CAMI DE LA TORRE (DEL)	54	53
VALLS (DE)	149	60
PERE MARTELL (DE)	132	64
MAR (DEL)	180	65

AUGUSTA	352	76
CIUTAT DE REUS (DE LA)	887	76
GUILLEM DE MONTCADA (DE)	340	76
PARELLADES (DE LES)	56	77
CÈSAR (DEL)	115	78
BERENGUER DE PALOU (DE)	334	83
AURELIA	441	83
ARAGÓ (D')	93	85
CAMBRILS (DE)	395	89
FRANCOLI (DEL)	255	100
ESCALADEI (D')	79	101
CAMI REIAL (DEL)	200	108
CARRILET (DEL)	302	111
BARCELONA (DE)	1.727	133
ROMA	999	148
BRUSSEL.LES (DE)	238	162
SINIES (DE LES)	510	278
SALAURIS (DE)	319	330

Font: Elaboració pròpia

Les seccions 003, 005 i 009 configuren, en la trama urbana de la ciutat, una primera àrea central de densitat de població alta. Entorn aquesta àrea central i formant un semicercle les seccions 004, 007 i 008 configuren una segona àrea de densitat de població mitjana. La localització de la major part dels habitatges plurifamiliars de la ciutat en aquestes dues àrees és una de les causes d'aquestes importants densitats, les quals donen també com a resultat, l'existència d'aquells carrers amb més concentració de població empadronada.

Les seccions 001, 002 i 006 configuren una tercera àrea de densitat de població més baixa. La major presència d'habitatges plurifamiliars i unifamiliars de segona residència envers els de primera residència, és una de les causes d'aquesta disminució de la densitat de la població empadronada.

El total de la població de les àrees de densitat alta i mitjana és de 10.160 habitants, que representa el 63,18% del total de la població empadronada. En l'àrea on la densitat és més baixa la població és de 5.920 habitants, que representa el 36,82% del total.

1.2. La població total

La població total és la suma dels col·lectius següents: empadronats, residents nets (empadronats residents més no empadronats residents) i població flotant. Només es disposa de dades oficials del primer col·lectiu (empadronats) la resta de col·lectius han d'estimar-se mitjançant models demogràfics basats en indicadors (consum d'aigua, generació de brossa, etc.) els resultats d'aquests models mai compten amb un consens unànime però el seu ús és imprescindible (Font: Ajuntament de Salou)

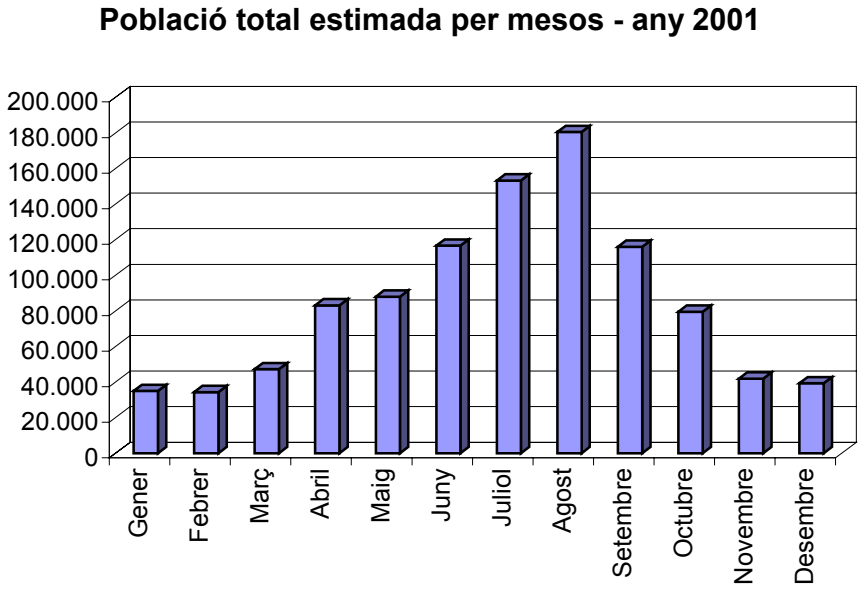
En la taula i gràfic següents s'observa la distribució per mesos de la població total de Salou durant l'any 2001.

Taula 1.2. Total població estimada per mesos (any 2001)

Mesos	Població
Gener	35.000
Febrer	34.400
Març	47.200
Abril	83.100
Maig	87.900
Juny	116.600
Juliol	153.200
Agost	180.500
Setembre	116.000
Octubre	79.500
Novembre	41.900
Desembre	39.300

Font: Ajuntament de Salou

Gràfic 1.2. Població total estimada per mesos – any 2001



Font: Ajuntament de Salou

La mitjana de la població total estimada per mesos és de 84.550 persones. Això suposa una mitjana alta. La major part d'aquesta població total és població flotant i no resident,

relacionada molt directament amb l'activitat turística. Aquesta població flotant i no resident ocupa els establiments d'allotjament turístic així com les segones residències. Les màximes es produeixen durant la setmana santa i els mesos de juliol i agost. I les mínimes durant els mesos de desembre, gener i febrer.

1.3.- L'habitatge

La trama urbana de la ciutat de Salou, presenta una morfologia edificada on clarament hi predomina l'habitatge de tipus plurifamiliar, tant el de 1ª residència com el de 2ª residència. En la majoria de les seccions censals de la ciutat, excepte les seccions 001 i 006, presenten una morfologia edificada molt densa, amb un domini generalitzat de l'habitatge plurifamiliar.

En les seccions 001 i 006, ja en l'àmbit del Cap de Salou, aquesta morfologia edificada disminueix en densitat i la presència d'habitatge unifamiliar hi és més present. La tipologia dels habitatges així com la seva disposició i distribució en la trama urbana, influeixen en la mobilitat de la ciutat.

Les àrees més denses on a més hi ha manca d'estacionament propi en els habitatges, la majoria d'ells de tipus plurifamiliars, i una alta concentració d'establiments comercials, de restauració i serveis provoca una determinada conflictivitat de la mobilitat motoritzada i dels vianants. També, però, en les àrees on hi predomina l'habitatge unifamiliar, un altre tipus de conflictivitat de la mobilitat motoritzada i de vianants hi és present a causa de un cert aïllament o distància envers les àrees més dinàmiques de la ciutat, per manca d'establiments comercials i de serveis, etc.
La següent taula mostra l'evolució del tipus d'habitatge construït anualment a la ciutat de Salou des del 1990.

Taula 1.3. Evolució i tipologia dels habitatges construïts a Salou

Any	Habitatges plurifamiliars	Habitatges unifamiliars	Total habitatges
1990	140	3	143
1991	331	2	333
1992	20	2	22
1993	54	5	59
1994	181	13	194
1995	217	26	243
1996	166	19	185
1997	422	22	444
1998	819	25	844
1999	1.253	209	1.462
2000	998	9	1.007
2001	1.310	12	1.322
Total	**5.911**	**347**	**6.258**

Font: Ajuntament de Salou

En els últims 3 anys s'ha construït el 60,58% del total d'habitatges d'aquest període 1990-2001.

2.- Indicador 2: Establiments d'allotjament turístic

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou, Patronat de turisme de Salou, Observatori de la Fundació d'Estudis Turístics Costa Daurada.

Objectiu específic: Caracterització dels establiments d'allotjament turístic com indicadors de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Localització dels establiments i densitat de places turístiques per seccions censals per tal d'observar la seva distribució en la trama urbana.

2.1.- Tipus d'establiments d'allotjament turístic

La ciutat de Salou, com a ciutat turística, presenta un nombre considerable d'establiments d'allotjament turístic així com d'una variada tipologia. En aquesta anàlisi, s'han caracteritzat els següents establiments d'allotjament turístic: Hotels, Aparthotels, Establiments d'allotjament turístic amb serveis d'Aparthotel, Hostals i Càmpings. L'establiment d'allotjament turístic del tipus Apartament turístic i/o privat, per no disposar de dades prou actualitzades i contrastades s'ha optat per la seva exclusió, tot hi ser un dels indicador importants ja que suposa un tipus d'establiment molt freqüent en la trama urbana de Salou i molt utilitzat per la població flotant.

La relació d'establiments d'allotjament turístic i el seu nombre de places és la següent:

Taula 2.1. Nombre d'establiments d'allotjament turístic i places turístiques (any 2001)

Tipus d'establiment	Núm. d'establiments	Places turístiques
Hotels	50	28.613
Apartahotels	10	4.558
Establiments d'allotjament turístic amb serveis d'Aparthotel	8	4.411
Hostals	12	724
Càmpings	3	8.216
Total	**83**	**46.522**

Font: Elaboració pròpia

2.2.- Densitat de places turístiques (veure Plànol 2)

Taula 2.2. Densitat de places turístiques per Districte/Secció Censal (places/ha urbanitzada)

Districte / Secció	Places turístiques	Hectàrees	Densitat
Districte 1 / 001	6.793	152,75	44,47
Districte 1 / 002	13.270	98,81	134,30
Districte 1 / 003	213	6,18	34,47
Districte 1 / 004	812	23,94	33,92
Districte 1 / 005	0	1,02	0
Districte 1 / 006	16.701	95,56	174,77
Districte 1 / 007	680	17,80	38,30
Districte 1 / 008	401	38,27	10,48
Districte 1 / 009	0	5,87	0

Font: Elaboració pròpia

La densitat de places turístiques per secció censal s'ha calculat en relació a la superfície urbanitzada per cadascuna de les seccions. En aquest càlcul no s'han inclòs el nombre de places turístiques dels Hotels El Paso i Port Aventura, ja que es localitzen dintre la superfície urbanitzada del CRT. Les places i la superfície del càmping Sangulí, situat en la secció censal 007, tampoc s'han inclòs en aquest càlcul, malgrat formar part d'aquesta secció censal. La seva inclusió distorsiona la realitat d'aquesta secció censal la qual no presenta una localització important d'establiments d'allotjament turístic i la inclusió del nombre elevat de places turístiques del càmping Sangulí la situarien com a la secció de més densitat de places turístiques.

Les seccions censals 002 i 006 conformen l'àrea de densitat alta (101-180) en quant a places d'allotjament turístic. En elles s'hi localitzen 33 hotels, 8 Aparthotels, 6 Establiments d'allotjament turístics amb serveis d'Aparthotel, 3 hostals i 2 càmpings. Les dues seccions representen el 77,11% del total de places turístiques de la ciutat.

Les seccions censals 001, 003, 004, i 007 configuren un àrea de densitat mitjana (31-100) en quant a places d'allotjament turístic. En elles s'hi localitzen 16 hotels, 2 Aparthotels, 2 establiments d'allotjament turístic amb serveis d'Aparthotel, 9 hostals i 1 càmping. Les quatre seccions representen el 21,86% del total de places turístiques de la ciutat.

Finalment la secció 008, configura una àrea de densitat baixa (10-30) en quant a places d'allotjament turístic. En ella s'hi localitza tant sols 1 hotel i representa el 1,03% del total de places turístiques de la ciutat.

3.- Indicador 3: Establiments comercials i de serveis

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou.

Objectiu específic: Caracterització dels establiments comercials, de restauració i serveis com indicadors de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Localització i concentració dels establiments registrats per carrers (establiments per cada 100 metres lineals de carrer).

3.1.- Tipus d'establiments

Els establiments comercials, de restauració i serveis són juntament amb els equipaments i serveis públics, uns indicadors importants alhora de caracteritzar la mobilitat urbana d'una ciutat ja que actuen com a catalitzadors de desplaçaments en tota la trama urbana. El nombre d'establiments amb activitat comercial, de restauració i de serveis que disposava la ciutat de Salou en l'any 2001 era el següent:

Taula 3.1. Nombre i tipus d'establiments (any 2001)

Establiments	Nombre
Restauració	478
Comerç	601
Serveis	427
Total	**1.506**

Font: Ajuntament de Salou

3.2.- Concentració d'establiments per carrers (veure Plànol 3)

La concentració d'establiments amb activitat comercial, de restauració i de serveis, s'ha calculat en base el nombre d'establiments registrats en cada carrer i la longitud total del carrer en metres lineals, per tal d'obtenir la concentració d'establiments per cada 100 metres lineals de carrer.

Taula 3.2. Concentració d'establiments per carrers (establiments cada 100 m)

Nom carrers	Núm. d'establiments	Concentració (establiments cada 100 m)
NORD (DEL)	10	1
PUNTA DEL CAVALL(DE LA)	17	1
MURILLO (DE)	20	2
FALSET (DE)	17	2

PENEDES (DEL)	11	2
AURELIA	15	3
BARBASTRE (DE)	16	3
MONTBLANC (DE)	11	3
COLON (DE)	13	4
CIUTAT DE REUS (DE LA)	42	4
MIRAMAR (DE)	45	4
VALENCIA (DE)	41	4
EUROPA (D')	21	4
JOSEP CARNER (DE)	14	5
PONENT (DE)	14	6
MADRID (DE)	17	6
FRANCOLI (DEL)	15	6
BERENGUER DE PALOU (DE)	25	6
NAVARRA (DE)	14	6
SALAURIS (DE)	6	6
VALLS (DE)	16	6
VERGE DEL PILAR (DE LA)	10	7
MAJOR	71	7
ESGLESIA (DE L')	16	7
GIRONA (DE)	10	7
JAUME I (DE)	71	7
RAMON BERENGUER IV (DE)	9	7
VENDRELL (DE)	35	8
VENUS (DE) (PL)	13	8
AUGUSTA	37	8
AMPOSTA (D')	20	9
CARLES BUÏGAS (DE)	105	10
BARCELONA (DE)	149	12
BILBAO (DE)	18	13
ROMA	104	15
SARAGOSSA (DE)	62	16
BRUSSEL.LES (DE)	27	18
PRINCIPAT D'ANDORRA (DEL)	61	20

Font: Elaboració pròpia

La localització i concentració de l'activitat comercial mostra una distribució més regular en tota la trama urbana.

La localització d'equipaments i serveis públics mostra una concentració important, en quant a nombre d'establiments, en les seccions censals 003, 005 i 008, seccions on també hi ha les densitats més altes de població empadronada.

4.- Indicador 4: Parc mòbil

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Objectiu específic: Caracterització del parc mòbil com indicador de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Localització i concentració dels vehicles registrats per carrers (vehicles per cada 100 metres lineals de carrer).

4.1.- Nombre i tipus de vehicles del parc mòbil

El parc mòbil és l'indicador que caracteritza la mobilitat motoritzada de la població empadronada. El creixement del parc mòbil denota en molts casos un creixement de la població empadronada i alhora un major nombre de vehicles per família.

Taula 4.1. Evolució del parc mòbil per tipus de vehicles de Salou

Tipus de vehicles	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Turismes			3.942	4.226	4.725	5.642	5.948
Ciclomotors			745	753	804	999	813
Motocicletes			478	542	572	586	989
Camions /furgonetes			395	490	569	665	730
Autobusos			3	5	4	2	4
Tractors			14	27	46	60	80
Remolcs-semiremolcs			38	40	20	32	40
Agrícoles			0	0	0	0	0
TOTALS	**5.096**	**5.615**	**6.083**	**6.740**	**7.986**	**8.604**	**8.923**

Increment net		**519**	**468**	**657**	**1.246**	**618**	**319**

Font: Ajuntament de Salou

La taxa de motorització es calcula en relació al nombre total de vehicles registrats en el municipi i la població empadronada (vehicles per 1.000 habitants empadronats).
El total de vehicles registrats a la ciutat de Salou a data 01-01-2002 era de 8.923 i la població empadronada de 15.366 habitants. La taxa de motorització a 01-01-2002 era de 581 vehicles per cada 1.000 habitants. La taxa de motorització del Camp de Tarragona (2001) era de 673 vehicles per cada 1.000 habitants i la taxa de motorització de Catalunya (2001) era de 647 vehicles per cada 1.000 habitants.

4.2.- Concentració del parc mòbil per carrers (veure Plànol 4)

La concentració de vehicles, s'ha calculat en base al nombre de vehicles registrats en cada carrer i la longitud total lineal d'aquest, per tal d'obtenir la concentració de vehicles per cada 100 metres lineals de carrer.

Taula 4.2. Concentració de vehicles per carrers (vehicles cada 100 m)

Nom carrers	Núm. de vehicles	Concentració (vehicles cada 100 m)
AMPOSTA (D')	42	20
ARQUITECTE UBACH (DE L')	126	20
CASP (DE)	14	20
ARQUEBISBE PERE DE CARDONA (DE L')	37	20
VELAZQUEZ (DE)	41	20
ESGLESIA (DE L')	47	20
CAMI DE LA TORRE (DEL)	20	20
CARRIL (DEL)	20	20
PRIORAT (DEL)	52	20
MONTSANT (DEL)	14	21
TARRAGONA	171	22
MAR (DEL)	62	22
RODRIGUEZ POMATTA (DE)	34	23
VALLS (DE)	58	23
EBRE (DE L')	59	24
AMETLLA DE MAR (DE L')	91	26
GAVINA (DE LA)	29	26
PERE MARTELL (DE)	65	32
GUILLEM DE MONTCADA (DE)	150	34
CIUTAT DE REUS (DE LA)	406	35
AUGUSTA	168	36
AURELIA	199	37
CAMBRILS (DE)	172	39
VERGE DEL PILAR (DE LA)	63	42
CESAR (DEL)	65	44
CARRILET (DEL)	126	46
CAMI REIAL (DEL)	89	48
FRANCOLI (DEL)	125	49
ARAGO (D')	54	49
BERENGUER DE PALOU (DE)	206	51
PARELLADES (DE LES)	38	52
LLOBREGAT	30	62
ESCALADEI (D')	48	62
E	11	65
BARCELONA (DE)	851	66
ROMA	559	83
BRUSSEL.LES (DE)	127	86

SALAURIS (DE)	127	32
SINIES (DE LES)	255	39

Font: Elaboració pròpia

La concentració de vehicles i la concentració de població empadronada per cada 100 metres de carrers tenen una concordança lògica, ja que en aquells carrers on hi ha més concentració de població empadronada també es dona el cas de ser els que tenen una major concentració de vehicles registrats.

5.- Indicador 5: Estacionament (veure Plànol 5)

Font consultada: Ajuntament de Salou.

Objectiu específic: Caracterització de l'estacionament de vehicles com indicador de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Localització i descripció dels tipus d'estacionaments existents en la trama urbana de la ciutat.

Actualment la ciutat de Salou disposa de les següents modalitats d'estacionament:

- Estacionament en règim de concessió municipal: carrers amb zona blava i 2 pàrkings
- Estacionament privat: 3 pàrkings (Pl. Corona d'Aragó, carrer de les Illes Balears i carrer Major)
- Estacionament municipal públic: en la via pública -zona blanca-, 1 pàrking (carrer dels Pins) i àrees habilitades com a estacionaments (carrer Carles Roig i, entre el carrer Paris i el carrer Berlín)
- Estacionament d'autocars privats i camions (pàrking situat al carrer de les Pascuales)
- Estacionament reservat a càrrega i descàrrega (en la majoria dels carrers)

5.1.- Característiques de l'estacionament en règim de concessió municipal (carrers zona blava i els 2 pàrkings de la Platja de Llevant)

L'empresa Dornier és la que té la concessió municipal per l'explotació d'aquesta modalitat d'estacionament.

El total de places en els carrers de zona blava és de 1.012 places i el cost de l'estacionament és el següent:

15 minuts = 0,20 €
1 hora = 0,75 €
2 hores = 1,50 €
Anul·lació denuncia = 3 €

Els 2 pàrkings de la Platja de Llevant tenen un total de 545 places (278+267) i el cost de l'estacionament és el següent:

1a a 3a hora = 1,40 €
3a a 8a hora = 1,20 €
9a a 24 hores = gratuït
Dia complert = 9,00 €

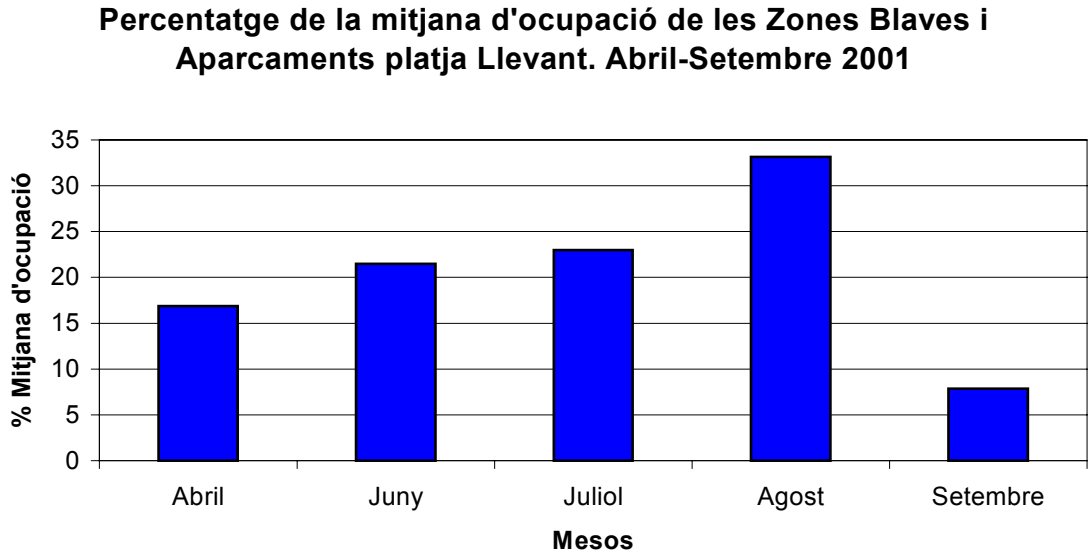
La ocupació mitjana en els mesos de màxima utilització és la següent:

Taula 5.1. Percentatge ocupació mitjana per mesos. 2001

Mes	% Ocupació
Abril	16,86
Juny	21,47
Juliol	22,98
Agost	33,15
Setembre	7,87
Ocupació mitja	**20,20**

Font: Ajuntament de Salou

Gràfic 5.1. Percentatge de la mitjana d'ocupació de les Zones Blaves i Aparcaments



platja Llevant. Abril-setembre 2001
Font: Elaboració pròpia

S'observa que els nivells d'ocupació mitjana per mes no són molt alts, això significa que no es fa un ús generalitzat de les zones blaves i dels pàrkings de la platja de Llevant.

6.- Indicador 6: Modals de transport públic (veure Plànol 6)

Font consultada: Ajuntament de Salou, Patronat de Turisme de Salou, c.r.a la hispania, RENFE.

Objectiu específic: Caracterització dels modals de transport públic com indicador de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Localització i descripció dels tipus de modals de transport públic existents a la ciutat.

6.1.- Tipologia modal de transport públic

El transport públic que actualment ofereix els seus serveis a la ciutat de Salou és de característiques molt diverses:

6.1.1.- El modal d'autobús:

El servei d'autobús s'engloba en un marc de col·laboració entre empreses prestadores de serveis de transport interurbà i l'ens municipal. Això suposa que el servei esta més orientat a la demanda de transport interurbà que al pròpiament urbà. És doncs un transport públic que malgrat realitzar un servei discrecional en l'interior de la ciutat, té com a principal objectiu per part de les empreses prestadores, el de transport de passatgers entre municipis del Camp de Tarragona i/o més allunyats d'aquesta àrea geogràfica.

Aquesta característica fa doncs que el servei d'autobús urbà no existeixi encara avui dia a la ciutat de Salou. L' autobús urbà ha d'oferir un servei adequat a la demanda interna, amb unes tarifes en funció dels itineraris interns de la ciutat, una localització i adequació funcional i òptima de les parades, i vehicles adequats al servei urbà:

- Amb mesures que facilitin l'accés a persones de la 3a edat i amb mobilitat reduïda.
- Amb mesures de seguretat i confort als passatgers
- Amb mesures d'ús de combustibles renovables menys contaminants

Les dades fan referència a una de les empreses que presta aquest servei a la ciutat de Salou, malgrat no disposar de les dades d'altres empreses (entre elles Plana), l'autobús és el mitja de transport públic que mobilitza més passatgers en un any a la ciutat de Salou. En el cas de l'empresa c.r.a. La hispania va ser de 829.637 passatgers en el 2001.

Actualment, i en període de prova, aquesta empresa ofereix un servei nocturn, és la Línia NT2: Reus-Salou. Entre els mesos de maig i juny, dóna servei els divendres, dissabtes i festius, i durant els mesos de juliol i agost totes les nits. La previsió és de regularitzar aquest servei durant tot l'any en funció dels resultats obtinguts al finalitzar aquest període de prova.

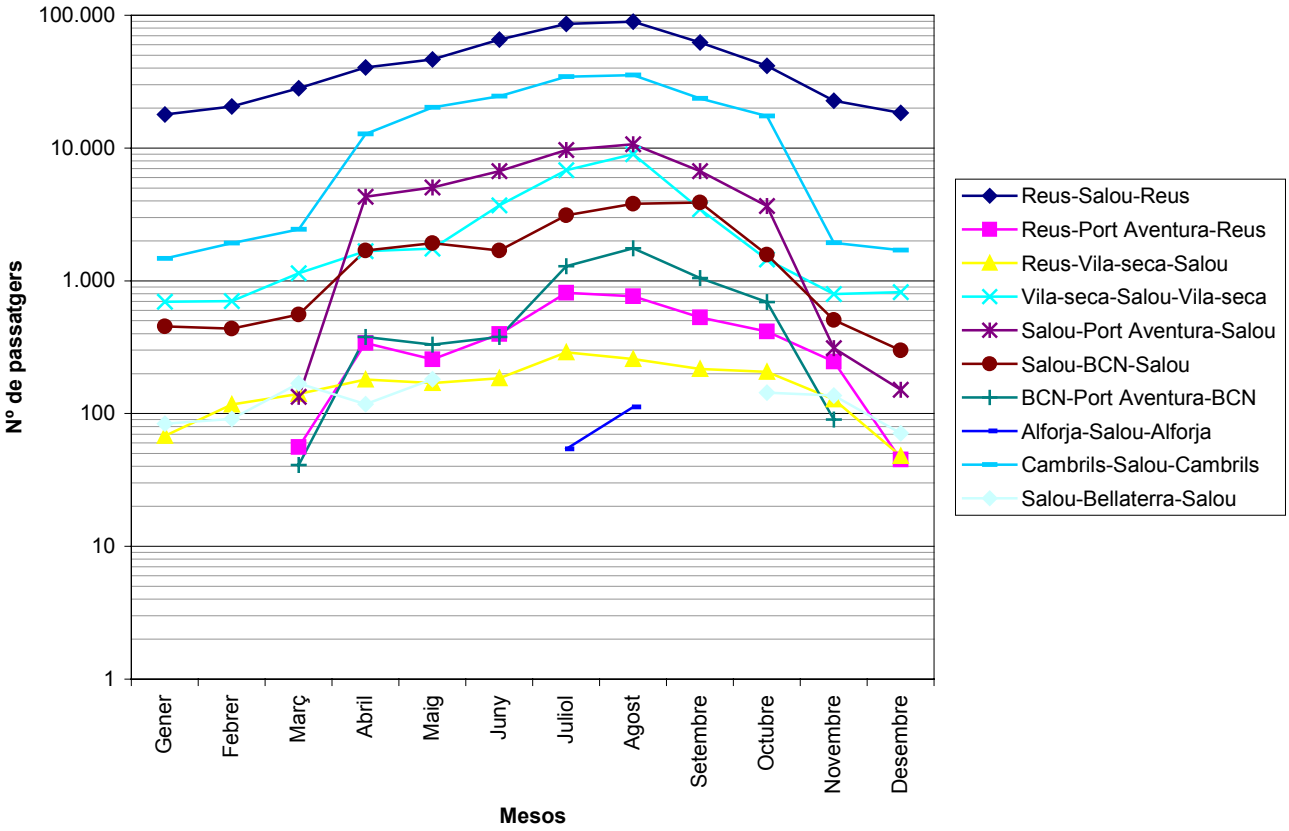
Taula 6.1.1. Nombre de passatgers per tipus de línia. 2001

Línies	Nombre de passatgers
Reus-Salou-Reus	539.685
Reus-Port Aventura-Reus	3.860
Reus-Vila-seca-Salou	2.009
Vila-seca-Salou-Vila-seca	32.011
Salou-Port Aventura-Salou	47.336
Salou-BCN-Salou	19.907
BCN-Port Aventura-BCN	5.997
Alforja-Salou-Alforja	166
Cambrils-Salou-Cambrils	177.670
Salou-Bellaterra-Salou	996
Total	**829.637**

Font: Ajuntament de Salou

Gràfic 1.6.1. Total de passatgers per línia i mes. 2001

AUTOBÚS (c.r.a. La hispania, s.a.). Total passatgers per línia i mes. 2001



Font: Elaboració pròpia

6.1.2.- El modal de Tren turístic

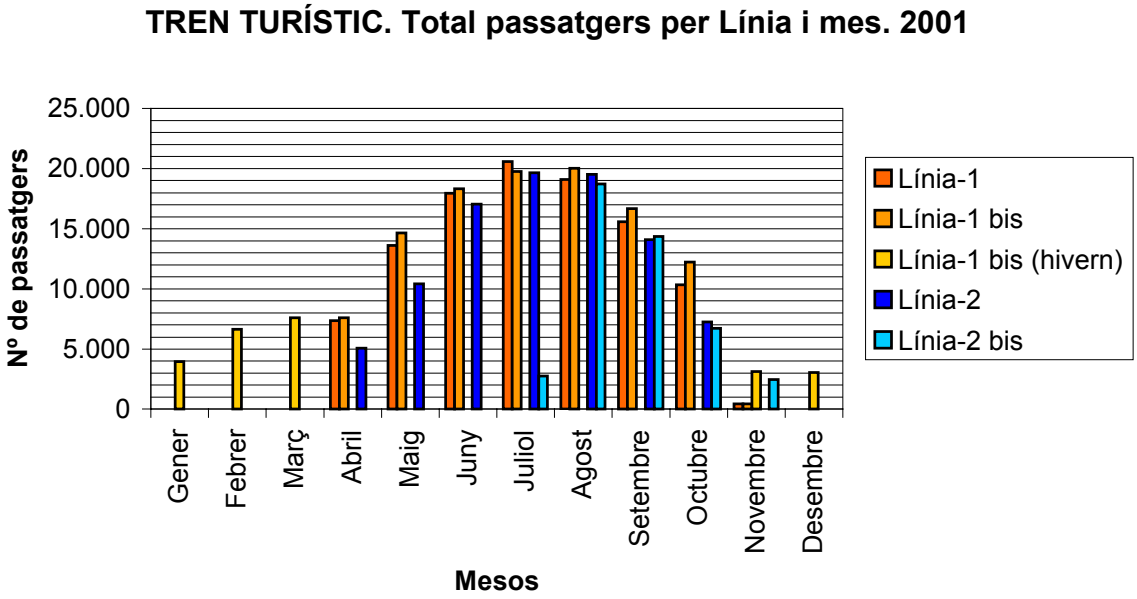
El servei de transport públic del Tren turístic, és un servei que ofereix el Patronat de Turisme de Salou. Neix amb la voluntat de ser un mitjà de transport alternatiu i complementari relacionat molt directament amb l'oci i el turisme, per tant les característiques del seu servei estan directament relacionades amb aquestes activitats i no tant amb les característiques d'un servei de transport públic urbà. Amb tot, actualment és l'únic modal de transport públic intern de la ciutat que permet la quasi total connexió de la trama urbana mitjançant la seva oferta diversificada de línies i una correcta distribució de parades. És un modal de transport públic utilitzat tant per la població resident com per la flotant. Durant l'any 2001 el total de passatgers transportats va ser de 377.175.

Taula 6.1.2. Nombre de passatgers per tipus de línia. 2001

Línies	Nombre de passatgers
L1	104.987
L1 bis	109.712
L1 bis (hivern)	24.387
L2	93.048
L2 bis	45.041
Total	**377.175**

Font: Patronat de Turisme de Salou

Gràfic 6.1.2. Total passatgers per línia i mes. 2001



Font: Elaboració pròpia

6.1.3.- El modal de Ferrocarril:

El Ferrocarril és un servei de transport públic utilitzat per tot tipus de desplaçaments (intercomarcal, nacional i internacional) relacionats amb el treball, l'estudi, l'oci, el turisme, etc. Salou disposa de dos parades de Ferrocarril, una situada al CRT i l'altra en el centre de la ciutat. La tipologia de trens que hi fan parada és la de categoria Regional i la de Grans Línies. El total de passatgers durant l'any 2001 va ser el següent:

- Grans Línies: 53.812
- Regionals: 478.435

Total: 532.247 (2001)

El total de passatgers dels tres modals del transport públic durant l'any 2001 va ser de 1.739.059 passatgers.

7.- Indicador 7: Xarxa viària interurbana i urbana

Font consultada: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Document: *"La planificació territorial. Les infrastructures de transport. Mobilitat i transport públic"*. Jornades Territori i Infrastructures al Camp de Tarragona. Consell Comarcal del Tarragonès, octubre 2000.

Objectiu específic: Caracterització de la xarxa viària interurbana i urbana com indicadors de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Descripció de les característiques de la xarxa interurbana bàsica, comarcal i local i la seva Intensitat Mitjana Diària (IMD). Descripció de les característiques de la xarxa viària urbana.

7.1. La xarxa bàsica, comarcal i local de carreteres que configuren els principals vials de caràcter interurbà de la ciutat de Salou (veure Plànols 7 i 8)

El document citat anteriorment en la fitxa tècnica de l'indicador en qüestió ha permès realitzar una descripció de la xarxa bàsica, comarcal i local que afecten a la mobilitat motoritzada de la ciutat de Salou. Amb tot, les dades d'Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) són les que contempla aquesta font documental, per tant, al no estar actualitzades al dia d'avui són una aproximació de la situació existent actualment.

Com a noves aportacions a la informació d'aquesta font documental, s'afegeix la caracterització de nous vials així com de noves propostes de connexió entre vials:

- Vial de Cavet, entre Salou i Cambrils, actualment en fase d'execució.
- Vial Camí del Pla del Maset, entre Salou i la Pineda.
- Noves propostes de connexió entre el vial de Cavet i l'Avinguda del Batlle Pere Molas amb la TV-3148 i C-31B, i també amb la N-340.

Autopista A-7 (la Jonquera-Alacant)

Autopista de peatge de competència estatal amb una secció de dos carrils en cada sentit. Comunicació i moviment internacional i nacional de passatgers i mercaderies. Actualment, en l'àmbit del Camp de Tarragona és lliure de peatge entre Torredembarra i Vila-seca.

El volum de trànsit, mesurat en Intensitat Mitjana Diària (IMD), és 33.000 vehicles, quantitat que en els mesos d'estiu és molt superior. Entre el peatge de Tarragona a Salou, amb una longitud de 23 quilòmetres, la IMD és de 16.100 vehicles diaris.

N-340 (la Jonquera-Cadis)

Carretera nacional de competència estatal que transcorre paral·lela a la costa, amb una secció de dos carrils, llevat de les variants de Tarragona i Vila-seca on té dos carrils en cada sentit. En el tram Cambrils-Tarragona la IMD és de 19.843 vehicles.

C-31B (AP-1) (Autovia Tarragona-Salou)

Autovia provincial de competència de la Diputació Provincial de Tarragona, amb una secció de dos carrils en cada sentit. En el tram més proper a Salou la IMD és de 20.120 vehicles.

C-14 (AP-2) (Salou-Tàrrega).

Carretera comarcal de competència de la Generalitat de Catalunya, utilitzada per accedir a la costa des de l'A-2, A-7, N-340 i N-240. Amb una secció de dos carrils en cada sentit entre Salou i Reus i de dos carrils en la resta. En el tram que va de la connexió entre la C-14 i la C-31B en direcció a Reus, la IMD és de 19.480 vehicles. En el tram que va de la Plaça Europa a l'Avinguda Roma la IMD és de 26.478 vehicles.

TV-3146 (Salou-La Pineda)

Carretera local de competència de la Diputació Provincial de Tarragona, que uneix Salou i La Pineda amb una secció de dos carrils. Connexió amb C-31 (AP-1) i la TV-3148. La IMD és de 5.789 vehicles. El vial Camí del Pla del Maset actua com a variant d'aquesta carretera entre Salou i la Pineda, amb una secció de dos carrils en cada sentit.

TV-3147 (Salou-Cambrils)

Carretera local de competència de la Diputació Provincial de Tarragona, que uneix aquests dos municipis, amb una secció de dos carrils. La IMD és de 12.000 vehicles. El seu traçat té un caràcter pràcticament urbà, on la densitat major del trànsit es produeix durant els períodes de vacances i l'estiu, degut a que travessa una àrea de forta presència d'establiments de caràcter turístic (hotels, càmpings, etc.), de caràcter residencial (urbanitzacions) i com a vial d'accés a les platges. Aquesta carretera actua també com alternativa del trànsit que circula per l'N-340.

El nou vial entre Salou i Cambrils (vial de Cavet), carretera comarcal de competència de la Generalitat de Catalunya, i actualment en fase d'execució, amb una secció de dos carrils en cada sentit, suposarà una descongestió del trànsit de la carretera TV-3147. Les connexions amb la C-14 (AP-2), amb el vial que uneix Salou i Vila-seca (Avinguda del Batlle Pere Molas) i amb la proposta de connexió amb la TV-3148 i C-31B permetrà que aquesta carretera actuï com a vial de circumval·lació de la ciutat de Salou del trànsit interurbà i també de l'urbà.

TV-3148 (Vila-seca-La Pineda)

Carretera local de competència de la Diputació Provincial de Tarragona, que uneix Vila-seca i La Pineda amb una secció de dos carrils. La IMD és de 9.500 vehicles.

7.2. Xarxa viària urbana (veure Plànol 9)

En la plana litoral la xarxa viària de caràcter urbà és configurada per un sèrie de vials transversals que estan enllaçats amb vials longitudinals paral·lels a la línia de costa.

Principals carrers longitudinals: Passeig Jaume I, Passeig de Miramar, carrer Carles Buïgas, carrer Major, carrer Nord
Principals cerres transversals: carrer Ciutat de Reus, carrer Barcelona, Avinguda Andorra

En aquesta àrea de la trama urbana de la ciutat, la via del Ferrocarril suposa sens dubte un obstacle respecte la mobilitat motoritzada i/o de vianants sobretot en el sentit transversal per tal de connectar l'àrea més central amb la més propera al mar. Quatre passos a nivell permeten realitzar, en part, aquesta mobilitat transversal. La situació actual de la via del Ferrocarril és un dels elements més negatius que existeixen en la xarxa viària urbana de la ciutat, així com un element afegit al risc d'accidentalitat.

En l'àrea del Cap de Salou, el vial longitudinal més dinàmic i vertebrador de la xarxa viària d'aquesta àrea de topografia abrupta és la carretera de la costa ja que és el principal vial de connexió amb la xarxa viària de la plana litoral de la ciutat, a més de ser la continuació la carretera TV-3146.

La ciutat disposa d'una àrea de vianants i de carrers de vianants (peatonals). L'àrea de vianants esta conformada pels carrers de Ponent, de l'Església, de Rafael de Casanovas i dels Pins. Els carrers de vianants són el carrer de Saragossa, carrer de Bilbao, carrer de Colón, Passeig Jaume I i Passeig de Miramar.

La majoria dels carrers de la plana litoral són d'una sola direcció i els més propers al front marítim d'una amplada força reduïda (principalment en les seccions censals 002, 003, 004, 005, 007 i 009). L'àrea que configuren aquestes seccions correspon principalment a l'àmbit urbà més antic de la ciutat.

En aquests carrers més propers al front marítim, la dificultat de la mobilitat motoritzada i no motoritzada és conflictiva principalment durant l'època estiuenca. Són carrers estrets, on si permet l'estacionament de vehicles ja que molts del habitatges existents no disposen d'estacionament propi i, a més, les voreres no són gaire amples. Aquestes particularitats dificulten trànsit dels vehicles i persones en els períodes de màxima intensitat.

8.- Indicador 8: Mobilitat Obligada

Font consultada: Institut d'Estadística de la Generalitat de Catalunya (IDESCAT)

Objectiu específic: Caracterització de la mobilitat obligada com indicador de la mobilitat urbana de la ciutat.

Anàlisi: Comparativa de la mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball per mitjà de transport i per municipis. L'ús de la xarxa viària interurbana i urbana per la mobilitat obligada.

8.1. Mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball. Distribució per mitjà de transport. EP/96 (veure Plànol 10)

Per aquest estudi de mobilitat s'han analitzat els desplaçaments diaris residència-treball ja que tenen una continuïtat durant tot l'any i presenten un major nombre de viatges. Les dades corresponen a l'any 1996 últim any de referència disponible actualment.

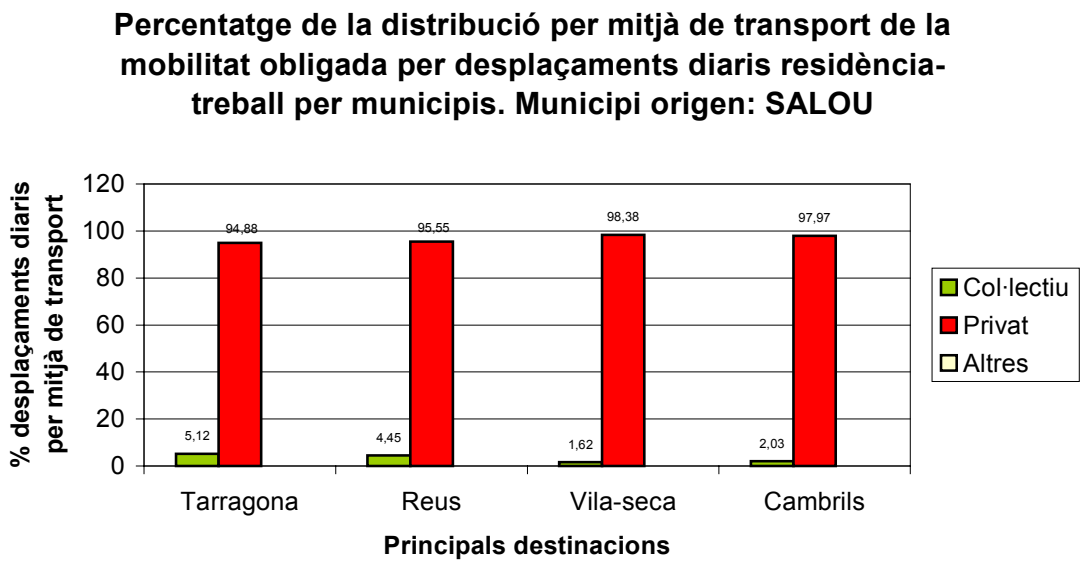
La següent taula i gràfic, mostren les "Sortides" de població ocupada que per motius de residència-treball surt de la ciutat de Salou per tal d'anar al lloc de treball situat fora del propi municipi (tant sols s'indiquen les principals destinacions).

Taula 8.1.1. Principals destinacions per mitjà de transport

Principals destinacions	Col·lectiu	Privat	Altres	Total
Tarragona	30	556	0	586
Reus	13	279	0	292
Vila-seca	4	243	0	247
Cambrils	3	145	0	148

Font: Elaboració pròpia

Gràfic 8.1.1. Percentatge de la distribució per mitjà de transport



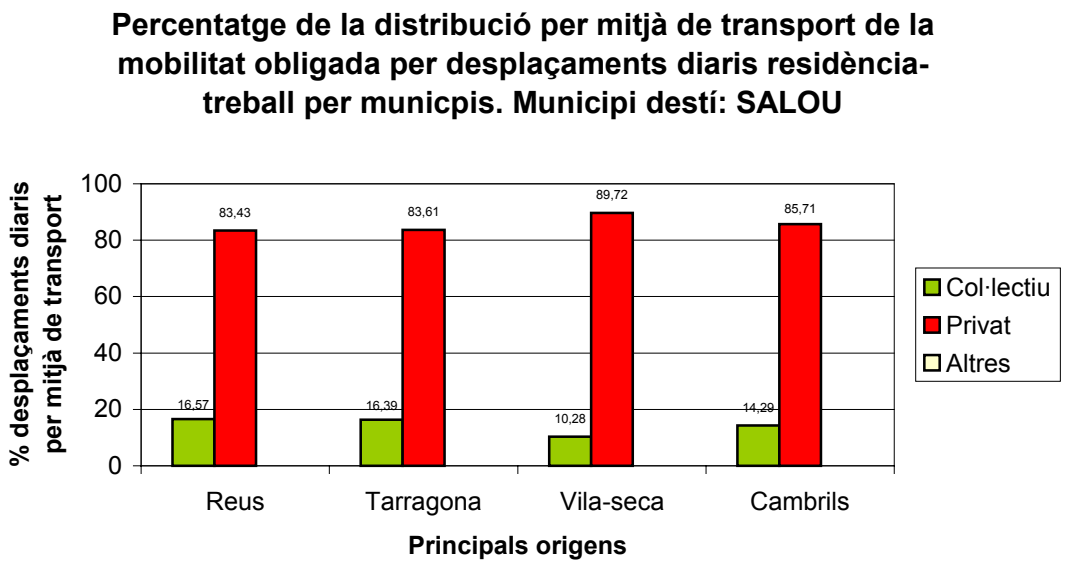
La següent taula i gràfic, mostren les "Entrades" de població ocupada provinent d'altres municipis que per motius de residència-treball entra a la ciutat de Salou per tenir-hi el seu lloc de treball (tant sols s'indiquen els principals orígens).

Taula 8.1.2. Principals orígens per mitjà de transport

Principals orígens	Col·lectiu	Privat	Altres	Total
Reus	223	1123	0	1346
Tarragona	138	704	0	842
Vila-seca	73	637	0	710
Cambrils	49	294	0	343

Font: Elaboració pròpia

Gràfic 8.1.2. Percentatge de la distribució per mitjà de transport



Font: Elaboració pròpia

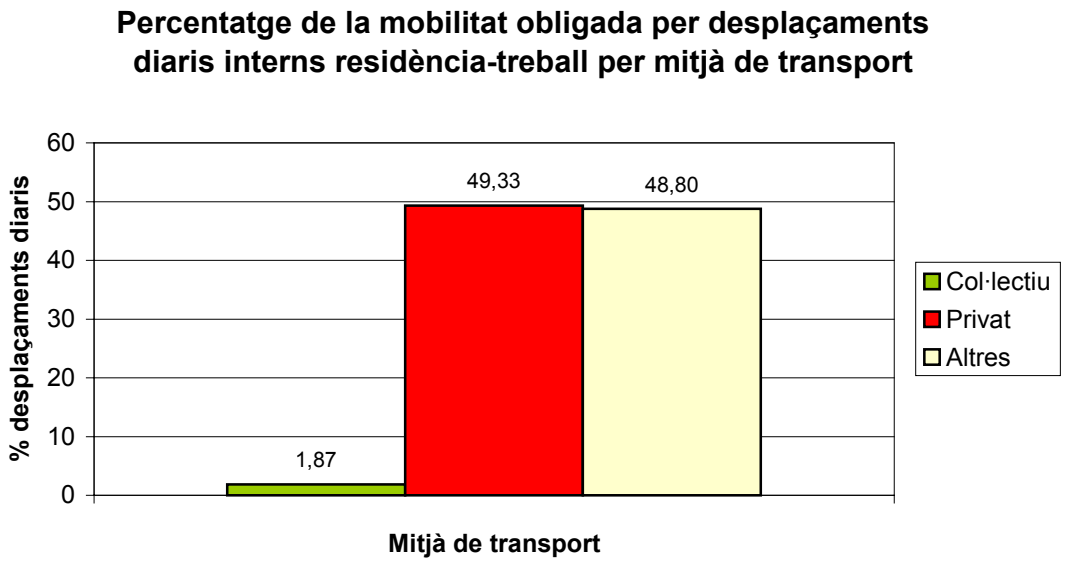
La següent taula i gràfic mostren els desplaçaments interns que per motius de residència-treball originen els desplaçaments dintre de la pròpia ciutat ja que el lloc de treball i la residència és troben situats en la mateixa ciutat.

Taula 8.1.3. Desplaçaments interns per mitjà de transport

Desplaçaments interns	Col·lectiu	Privat	Altres	Total
Salou-Salou	56	1476	1460	2992

Font: Elaboració pròpia

Gràfic 8.1.3. Percentatge per mitjà de transport dels desplaçaments interns



Font: Elaboració pròpia

La comparativa dels tipus de desplaçaments entre el municipi de Salou i aquells municipis amb una relació directa per motius de mobilitat obligada és la següent:

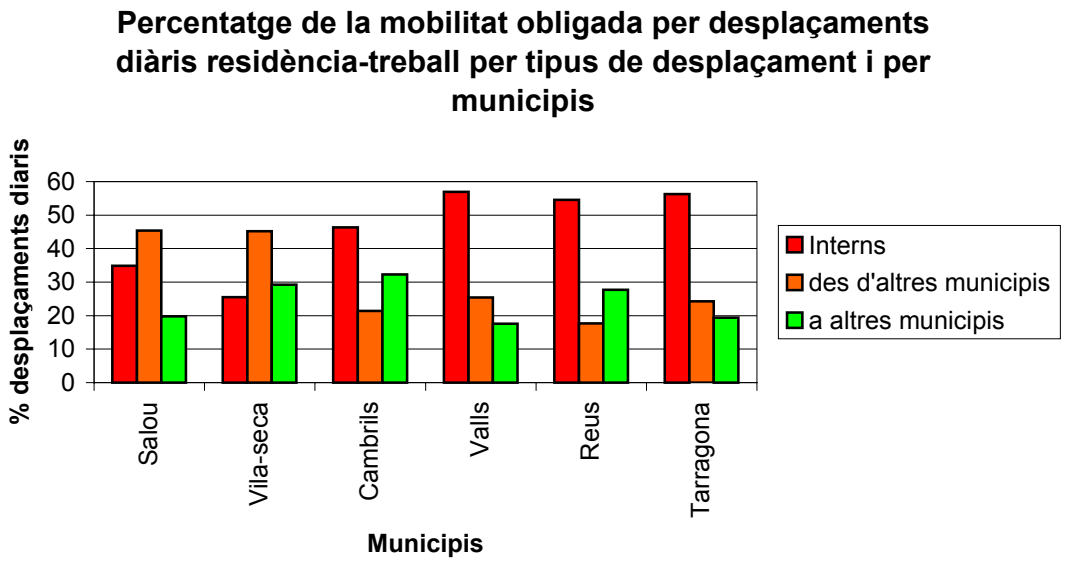
Taula 8.1.4. Tipus de desplaçaments per municipis

Tipus desplaçament	Salou	Vila-seca	Cambrils	Reus	Tarragona
Interns	2.992	2.127	3.990	21.017	29.790
Des d'altres municipis*	3.900	3.765	1.841	6.812	12.874
A altres municipis**	1.699	2.432	2.785	10.668	10.288
Total	8.591	8.324	8.616	38.497	52.952

*Total orígens (30 orígens), ** Total destinacions (30 destinacions)

Font: Elaboració pròpia

Gràfic 8.1.4. Percentatge tipus desplaçaments per municipi



Font: Elaboració pròpia

El municipi de Salou ha experimentat un augment molt important en mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball des de 1991 a 1996. Dels municipis anteriorment comparats Salou és el que va experimentar uns augments més importants en els tres tipus de desplaçaments (interns, des d'altres municipis i a altres municipis)

Salou	**1991**	**1996**	**% augment 1991-96**	**% augment interanual**
Interns	1.652	2.992	81,11	16,20
Des d'altres municipis	2.226	3.900	75,20	15,00
A altres municipis	1.047	1.699	62,27	12,40

Vila-seca				
Interns	1.953	2.127	8,91	1,80
Des d'altres municipis	2.223	3.765	69,36	13,80
A altres municipis	2.024	2.432	20,16	4,00
Cambrils				
Interns	3.556	3.990	12,20	2,40
Des d'altres municipis	1.265	1.841	45,53	9,00
A altres municipis	1.742	2.785	59,87	12,00
Valls				
Interns	6.509	5.659	-13,06	-2,60
Des d'altres municipis	2.388	2.528	5,86	1,20
A altres municipis	1.185	1.747	47,43	9,40
Reus				
Interns	22.479	21.017	-6,50	-1,20
Des d'altres municipis	5.581	6.812	22,06	4,40
A altres municipis	8.336	10.668	27,97	5,60

Tarragona				
Interns	32.425	29.790	-8,13	-1,60
Des d'altres municipis	10.502	12.874	22,59	4,40
A altres municipis	7.620	10.288	35,01	7,00

Font: Elaboració pròpia

8.2.- L'ús de la xarxa viària per a la mobilitat obligada:

Els vials interurbans més utilitzats per la mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball entre Salou i els municipis relacionats anteriorment són:

Desplaçaments Salou-Reus-Salou: **C-14 (AP-2)**

Desplaçaments Salou-Tarragona-Salou: **C-31B (AP-1)**

Desplaçaments Salou-Cambrils-Salou: **TV-3147**

Desplaçaments Salou-Vila-seca-Salou: **Avinguda del Batlle Pere Molas**

Desplaçaments Salou-La Pineda-Vila-seca-Tarragona-Salou: **TV-3146 i Camí del Pla de Maset**

Els vials urbans més utilitzats, entre d'altres, per la mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball amb distribució per mitja de transport privat i col·lectiu són:

Plaça Europa
Carrer Ciutat de Reus
Via Roma
Carrer Barcelona
Passeig de la Segregació
Passeig Miramar
Passeig Jaume I
Principat d'Andorra
Carrer Major
Carrer Nord
Carrer Carles Buïgas
Carrer Pompeu Fabra

9.- El Centre Recreatiu i Turístic (CRT) Universal Port Aventura

La presencia del CRT en el municipi de Salou, és sens dubte un indicador molt important a l'hora d'avaluar la mobilitat de la ciutat, ja que la seva activitat (ara ja gairebé durant tot l'any) influeix en la dinàmica i el comportament de certs indicadors anteriorment analitzats, principalment en els següents:

- La mobilitat obligada per desplaçaments diaris rèsidencia-treball (externs i interns)
- La mobilitat per desplaçaments relacionats amb l'oci i el turisme.
- L'ús de la xarxa viària interurbana i urbana.
- L'ús dels modals de transport públic.
- L'ocupació dels establiments d'allotjament turístic
- L'activitat dels establiments comercials, de restauració i de serveis.

La futura consolidació dintre del CRT de noves activitats lúdiques, així com la construcció de nous establiments d'allotjament turístic i d'habitatges residencials, suposarà, encara més, una influència en la dinàmica i comportament d'aquests i d'altres indicadors de mobilitat de la ciutat de Salou.

SEGONA PART

Valoració de la conflictivitat de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part (veure Plànol 11)

Per la caracterització d'aquesta conflictivitat s'ha optat per una valoració qualitativa en base al resultats obtinguts de l'anàlisi del indicadors realitzat en la primera part, de les converses mantingudes amb el personal tècnic de l'Ajuntament de Salou i amb la Policia Local d'aquesta ciutat.

Aquesta valoració qualitativa defineix tres graus de conflictivitat de la mobilitat urbana:

- Conflictivitat moderada
- Conflictivitat moderada-alta
- Conflictivitat alta

Per una millor interpretació d'aquesta valoració també s'han definit dos escenaris temporals, l'escenari d'hivern que agrupa els mesos de novembre, desembre, gener, febrer i març, i l'escenari d'estiu que agrupa els mesos de abril, maig, juny, juliol, agost, setembre i octubre. Molts dels indicadors analitzats en la primera part, mostren un canvi a nivell quantitatiu i qualitatiu justament en aquests períodes estacionals.

Aquesta valoració qualitativa es mostra a continuació mitjançant dues taules resum, una per cadascun dels escenari definits. En elles s'identifica, de forma qualitativa, la participació que té cadascun del indicadors analitzats en la primera part, envers el grau de conflictivitat de la mobilitat urbana.

Taula resum escenari HIVERN:

Indicadors	Moderada	Moderada-Alta	Alta
Indicador 1: Població			
Empadronada			X
Temporal	X		
Ocupació habitatges permanents			X
Ocupació habitatges temporals	X		
Indicador 2: Establiments d'allotjament turístic			
Ocupació establiments	X	X	
Indicador 3: Establiments comercials i de serveis			
Activitat establiments	X		
Activitat equipaments i serveis públics	X		
Indicador 4: El Parc mòbil			
Ús del vehicle		X	

Indicador 5: Estacionaments			
Ocupació zona blava i pàrkings platja (de pagament)	X		
Ocupació estacionament municipal públic (gratuït)	X		
Ocupació estacionament privat (de pagament)	X		
Indicador 6: Modals de transport públic			
Autobús	X		
Tren turístic	X		
Ferrocarril	X		
Indicador 7: Xarxa viària interurbana i urbana			
Ús de la xarxa interurbana		X	X
Ús de la xarxa urbana		X	X
Indicador 8: Mobilitat obligada treball / estudi			
Desplaçaments des d'altres municipis			X
Desplaçaments a altres municipis		X	
Desplaçaments interns			X
Mobilitat per turisme i oci			
Desplaçaments externs		X	
Desplaçaments interns	X		
Indicador 9: CRT			
Mobilitat en el CRT	X	X	

Taula resum escenari ESTIU:

Indicadors	Moderada	Moderada-Alta	Alta
Indicador 1: Població			
Empadronada			X
Temporal		X	X
Ocupació habitatges permanents			X
Ocupació habitatges temporals		X	X
Indicador 2: Establiments d'allotjament turístic			
Ocupació establiments		X	X
Indicador 3: Establiments comercials i de serveis			
Activitat establiments		X	X
Activitat equipaments i serveis públics		X	X
Indicador 4: El Parc mòbil			
Ús del vehicle		X	

Indicador 5: Estacionaments			
Ocupació zona blava i pàrkings platja (de pagament)		X	
Ocupació estacionament municipal públic (gratuït)			X
Ocupació estacionament privat (de pagament)		X	
Indicador 6: Modals de transport públic			
Autobús			X
Tren turístic			X
Ferrocarril			X
Indicador 7: Xarxa viària interurbana i urbana			
Ús de la xarxa interurbana			X
Ús de la xarxa urbana			X
Indicador 8: Mobilitat obligada treball / estudi			
Desplaçaments des d'altres municipis			X
Desplaçaments a altres municipis		X	
Desplaçaments interns			X
Mobilitat per turisme i oci			
Desplaçaments externs			X
Desplaçaments interns		X	X
Indicador 9: CRT			
Mobilitat en el CRT			X

Comentari de les taules:

Salou com a ciutat turística que és, presenta actualment dos escenaris temporals nítidament diferenciats en quant a la conflictivitat de la mobilitat urbana: El "normal" i l'extraordinari".

El "normal" seria un escenari d'hivern: tardor-hivern-primavera (novembre, desembre, gener, febrer, març) amb una conflictivitat de la mobilitat moderada-alta. La mitjana de la població total estimada per mesos durant aquest període estacional és de 39.560 persones/mes

La dinàmica i comportament dels principals indicadors és el següent:

La mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball i residència-estudi, externs i interns, és la que té un major protagonisme durant els dies feiners, a més s'han de tenir present els desplaçaments relacionats amb el subministrament de producte i mercaderies als establiments d'allotjament turístic, comercials, de restauració i serveis. Aquesta mobilitat és alta durant el dia, principalment en el següent horari:

7:30-9:00h.
13:00-15:00h.
16:00-20:00h.

Els desplaçaments interns per motius de treball i estudi, es realitzen en un 49,33% en transport privat (cotxe, moto o bicicleta), el 48,80% a peu i el 1,87% restant en transport col·lectiu (autobús). És significatiu l'alt percentatge de la mobilitat a peu, això significa que la majoria dels trajectes a recórrer són de curta distància i l'opció de realitzar-los a peu és la més utilitzada. Amb tot, gairebé el 50% d'aquests desplaçaments es realitza en transport privat.

L'ús de la xarxa viària interurbana i urbana està molt relacionat amb aquest tipus de desplaçaments i mostra una forta mobilitat en els horaris anteriorment citats.

Durant el cap de setmana disminueix la mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball i s'incrementa la mobilitat per desplaçaments, externs i interns, relacionats amb l'oci i el turisme, produint-se un augment de la conflictivitat de la mobilitat urbana durant el dia i principalment durant les nits de divendres i dissabte. L'obertura del CRT durant aquest període estacional és sens dubte un dinamitzador més d'aquests desplaçaments durant el cap de setmana i períodes festius.

L'"extraordinari" seria un escenari d'estiu: primavera-estiu-tardor (abril, maig, juny, juliol, agost, setembre, octubre), amb una mobilitat alta. La mitjana de la població total estimada per mesos durant aquest període estacional és de 116.686 persones/mes.

A més de la mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball, en aquest període "extraordinari" es suma la mobilitat per desplaçaments, externs i interns, relacionats amb el turisme i l'oci, que es produeixen durant tota la setmana i s'incrementen durant els caps de setmana. Aquest període és també el de màxim dinamisme en el CRT, per tant és el període per excel·lència d'aquest tipus de mobilitat.

En aquest període és interessant descriure el comportament que tenen certs indicadors socioeconòmics que intervenen en la mobilitat de la ciutat.

La població empadronada: el seu comportament a nivell de mobilitat és igual que en l'escenari d'hivern. Amb tot, és més probable que els desplaçaments a peu augmentin per la dificultat de trobar un estacionament lliure en el cas d'utilitzat el transport privat.

La població temporal de 2ª residència: la seva arribada incrementa de forma notòria els nombre de persones residents, durant aquest període, a la ciutat. Mostra dos màxims, el primer durant la setmana santa (setmana que té una durada aproximada de 15 a 20 dies per sumar-s'hi el període de vacances de la setmana santa navarra i basca principalment, ja que molta de la població temporal de 2ª residència prové d'aquestes comunitats autònomes). El segon màxim es produeix durant els mesos de juliol i agost.

Els establiments d'allotjament turístic: la majoria d'establiments d'allotjament turístic de la categoria d'hotel i aparthotel treballen amb "tour-operator", tant a nivell nacional com internacional, que ofereixen als seus clients paquets tancats d'una setmana d'estada en els seus establiments. Això comporta un rotació de turistes cada setmana (dies de canvi: dimarts i dissabtes) augmentant la conflictivitat de la mobilitat per desplaçaments del

transport d'autobús privat principalment entre l'aeroport de Reus i aquests establiments (segons la Policia Local de Salou, poder arribar a entrar 100 autocars). La majoria d'aquests establiments disposen d'estacionament propi, per aquest transport privat d'autobús. A més també s'incrementa la freqüència del servei de subministrament de producte i mercaderies a aquests establiments.

Els establiments comercials, de restauració i de serveis: la transformació d'aquests indicadors és molt significativa a nivell de mobilitat durant aquest període. Els establiments comercials i de restauració són els que mostren un major dinamisme i són causa de molts desplaçaments interns i també externs que es produeixen durant el dia i la nit.

El transport públic: és en aquest període quan es produeix la màxima mobilitat de passatgers per el modal de l'autobús, del tren turístic, i del ferrocarril (malgrat que no es tenen dades mensuals). És en aquest període quan aquests serveis de transport públic reforcen la seva flota en més unitats i amplien l'horari de servei.

Els no residents (visitants): l'atractiu principal dels visitants diaris que arriben a la ciutat des d'altres municipis, més o menys propers, és l'àmbit d'influència de la platja. El motiu d'estacionar els seus vehicles el més a prop possible a aquesta àrea comporta, a determinades hores, un alt nombre de viatges: per una part els que accedeixen a aquesta àrea i per l'altre els que continuen buscant una plaça d'estacionament. Es produeix, aleshores, una saturació de la xarxa viària urbana més propera a aquest àmbit la qual té repercussions en la resta de la xarxa viària urbana i també en la interurbana .
La representació gràfica d'aquesta conflictivitat, veure el Plànol 11, s'ha realitzat en base a la caracterització d'aquells carrers que apareixen més en els resultats obtinguts de l'anàlisi dels indicadors de mobilitat. Són els carrers que presenten, teòricament, més conflictivitat respecte a la resta de carrers de la trama urbana de la ciutat. Tots ells apareixen en els següents indicadors amb valors alts de concentració i també per la localització puntual o lineal d'indicadors:

Concentració d'habitants empadronats per carrer (habitants cada 100 m)
Concentració d'establiments comercials, de restauració i serveis per carrer (establiments cada 100 m)
Concentració de vehicles registrats per carrer (vehicles cada 100 m)
Localització d'establiments d'allotjament turístic
Circulació de l'autobús
Circulació del tren turístic
Pas a nivell línia Ferrocarril
Amb presència d'estacionament de zona blava (de pagament)
Amb presència d'estacionament de zona blanca (gratuït)

Relació dels carrers:

AMETLLA DE MAR (DE L')
AMPOSTA (D')
ARAGO (D')
AUGUSTA (D')
AURELIA (D')
AUTOVIA SALOU A REUS
AUTOVIA SALOU A TARRAGONA

BARCELONA (DE)
BATLLE PARE MOLAS (DEL)
BERENGUER DE PALOU (DE)
BILBAO (DE)
BRUSEL·LES (DE)
CAMBRILS (DE)
CAMI DE LA TORRE (DEL)
CAMÍ DEL PLA DEL MASET
CAMI REIAL (DEL)
CARLES BUÏGAS (DE)
CARRETERA DE LA COSTA
CARRIL (DEL)
CARRILET (DEL)
CASP (DE)
CESAR (DEL)
CIUTAT DE REUS (DE LA)
DUNES (DE LES)
EBRE (DE L')
ESCALADEI (D')
ESGLESIA (DE L')
FRANCOLI (DEL)
GANDESA
GAVINA (DE LA)
GIRONA (DE)
GUILLEM DE MONTCADA (DE)
GUILLEM DE CLARAMUNT (DE)
JAUME I (DE)
LLOBREGAT (DEL)
MADRID (DE)
MAJOR
MAR (DE)
MIRAMAR (DE)
MONTSANT (DEL)
NAVARRA (DE)
PARELLADES (DE LES)
PERE MARTELL (DE)
PLAÇA EUROPA
PONENT (DE)
PRAT D'EN CARBO (DEL)
PRINCIPAT D'ANDORRA (DEL)
RAFEL DE CASANOVAS (DE)
RAMON BERENGUER IV (DE)
RODRIGUEZ POMATTA (DE)
ROMA (DE)
SALAURIS (DE)
SANT JORDI (DE) (PL)
SARAGOSSA (DE)
SINIES (DE LES)
TARRAGONA (DE)
VALLS (DE)

VENDRELL (DEL)
VENUS (DE) (PL)
VERGE DEL PILAR (DE LA)

CAPÍTOL 2:

ANÀLISI DE LA MOBILITAT URBANA DE SALOU PER AL PERÍODE (2002-2010) SEGONS REVISIÓ DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

Aquesta anàlisi s'estructura en les següent parts:

- Primera Part: caracterització i anàlisi d'aquells indicadors socioeconòmics que intervindran directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou per al període (2002-2010) i en base als criteris de la Revisió del POUM.

- Segona Part: valoració de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part.

PRIMERA PART

Caracterització i anàlisi d'aquells indicadors socioeconòmics que intervindran directament en la mobilitat motoritzada i de vianants de la ciutat de Salou per al període (2002-2010) i en base als criteris de la Revisió del POUM.

1.- Indicador 1: Població i habitatge (veure Plànol 12)

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou

Objectiu específic: Caracterització de la població empadronada i de l'habitatge, com indicadors de mobilitat de la ciutat, segons Revisió del POUM.

Anàlisi: Localització i densitat de població per seccions censals

En quant a l'estimació dels nous efectius demogràfics, s'ha utilitzat en aquest estudi de mobilitat, l'Escenari 1 dels plantejaments d'hipòtesi de creixement demogràfic de Salou per el període 2002-2010, plantejats per l'Ajuntament de Salou per la Revisió del POUM.

Aquest escenari té les següents premises:

Escenari 1: Hipòtesi intermitja (veure taula 1.1)

- Creixement inicial del 7% (2002-2005) i posterior del 3,5% (2006-2010)
- Població final del període 2010: 24.731 habitants

Taula 1.1. Mostra del creixement interanual contemplat en l'escenari1: hipòtesi intermitja

Període	Habitants	Increment
01/01/2002	15.366	--
01/01/2003	16.442	1.076
01/01/2004	17.593	1.151
01/01/2005	18.824	1.231
01/01/2006	20.142	1.318
01/01/2007	21.552	1.410
01/01/2008	22.306	754
01/01/2009	23.087	781
01/01/2010	23.731	808
31/12/2010	24.731	836

Font: Ajuntament de Salou

- Creixement inicial (2002-2005) del 7%
- Creixement posterior (2006-2010) del 3,5%
- Creixement absolut 9.365 habitants (nous residents)
- Creixement mitjà any 1.041 habitants
- Total Població final del període (31/12/2010) 24.731 habitants
- Total Població final del període (31/12/2010) 24.731 habitants
- Creixement absolut 9.365 habitants (nous residents)
- Habitatges necessaris pels nous residents (ratio 2,5): 3.687
- Habitatges necessaris pels nous residents (ratio 3,0): 3.122

La xifra que sembla més probable és la de 3.122 habitatges ocupats per noves famílies que escolliran Salou com a primera residència, durant el període 2002-2010. A la magnitud obtinguda cal restar les noves famílies, que ja han vingut i ocupat habitatges durant el primer trimestre del 2002 (210 famílies aproximadament). Ponderant aquest resultat es podria establir una necessitat real d'uns 2.500 a 2.900 habitatges

En quant als emplaçaments dels nous residents, i en base a les noves zones residencials a desenvolupar-se en la Revisió del POUM, seran els següents:

Pla Parcial Residencial-1 (en fase d'execució. Segons PGOU anterior): 1.220 nous habitatges destinats als nous efectius de població permanent.

Sector 01 Barenys (nou sector segons Revisió del POUM): 658 nous habitatges destinats als nous efectius de població permanent.

Sector 04 Emprius Nord (nou sector segons Revisió del POUM): 468 nous habitatges destinats als nous efectius de població permanent.

Sector 05 Emprius Sud (nou sector segons Revisió del POUM): 328 nous habitatges destinats als nous efectius de població permanent.

Total habitatges destinats a nous residents: 2.674
Amb l'aplicació d'un ratio de 3 els 2.674 habitatges donaran cabuda a 8.022 nous residents de 1ª residència, la futura població empadronada de la ciutat.
L'estimació de densitat de població empadronada per secció censal (suma dels ja existents més la incorporació dels nous efectius en aquelles seccions censals on s'incorporaran –secció 007 i 008), és la següent:

Taula 1.1.2. Estimació de la densitat de població empadronada per Districte/Secció (hab./ha. urbanitzada)

Districte / Secció	Habitants 1ª residència	Hectàrees	Densitat
Districte 1 / 001	1.477	152,75	9,67
Districte 1 / 002	1.880	98,81	19,03
Districte 1 / 003	1.467	6,18	237,38
Districte 1 / 004	1.298	23,94	54,22
Districte 1 / 005	1.332	1,02	1.305,88
Districte 1 / 006	2.563	95,56	26,82
Districte 1 / 007	7.561	122,68	61,63
Districte 1 / 008	3.764	113,31	33,22
Districte 1 / 009	1.296	5,87	220,78

Font: Elaboració pròpia

Aquesta estimació, s'ha calculat en relació a la superfície urbanitzada per cadascuna de les seccions censals. En el cas de la seccions 007 la superfície utilitzada correspon a l'àmbit urbanitzat edificat total (és a dir: el ja existent, el del PPR-1 i el Sector 03 Hoteler, excepte la superfície destinada als usos de serveis i equipaments d'aquest sector)

Les seccions 003, 005 i 009 continuaran configurant, en la trama urbana de la ciutat del 2010, una primera àrea central de densitat de població alta. Entorn aquesta àrea central i formant un semicercle les seccions 004, 007 i 008 encara configuraran una segona àrea de densitat de població mitjana. En aquestes seccions és on la població tindrà una concentració d'habitants per carrer més alta.
Les seccions 001, 002 i 006 també configuraran encara una tercera àrea de densitat de població més baixa.

El total de la població de les àrees de densitat alta i mitjana serà de 16.718 habitants, que representa el 73,85% del total de la població empadronada. En l'àrea on la densitat és més baixa la població serà de 5.920 habitants, que representa el 26,15% del total.

2.- Indicador 2: Establiments d'allotjament turístic (veure Plànol 13)

Fitxa tècnica de l'indicador:

Font consultada: Ajuntament de Salou

Objectiu específic: Caracterització del nombre de places dels establiments d'allotjament turístic com indicadors de la mobilitat urbana de la ciutat, segons Revisió del POUM

Anàlisi: Densitat de places turístiques per seccions censals per tal d'observar la seva distribució en la trama urbana.

2.1. Densitat de places turístiques

La relació de l'oferta de noves habitacions en establiments d'allotjament turístic tipus hoteler per al període 2002-2010, segons Revisió del POUM, és la següent:

Sector 03 Hoteler: 5.005 noves habitacions

Sector 04 Emprius Nord: 1.010 noves habitacions

Sector 05 Emprius Sud: 710 noves habitacions

Amb l'aplicació d'un ratio de 2,1 per núm. d'habitacions

Sector 03 Hoteler: 10.511 noves places turístiques

Sector 04 Emprius Nord: 2.121 noves places turístiques

Sector 05 Emprius Sud: 1.491 noves places turístiques

El total de noves places turístiques en el període 2002-2010 serà de 14.123 places.

L'estimació de la densitat de places turístiques per seccions censals (suma de les places ja existents més les noves places en aquelles seccions censals on es crearan –seccions 007 i 008 - per hectàrea urbanitzada), és la següent:

Taula 2.1. Estimació de la densitat de places turístiques per Districte/Secció Censal (places/ha. urbanitzada)

Districte / Secció	Places turístiques	Hectàrees	Densitat
Districte 1 / 001	6.793	152,75	44,47
Districte 1 / 002	13.270	98,81	134,30
Districte 1 / 003	213	6,18	34,47
Districte 1 / 004	812	23,94	33,92
Districte 1 / 005	0	1,02	0

Districte 1 / 006	16.701	95,56	174,77
Districte 1 / 007	15.991	132,45	120,73
Districte 1 / 008	4.013	113,31	35,42
Districte 1 / 009	0	5,87	0

Font: Elaboració pròpia

Aquesta estimació, s'ha calculat en relació a la superfície urbanitzada per cadascuna de les seccions censals. En el cas de la seccions 007 la superfície utilitzada correspon a l'àmbit urbanitzat edificat total (és a dir: el ja existent, el del PPR-1 i el Sector 03 Hoteler, excepte la superfície destinada als usos de serveis i equipaments d'aquest sector). També cal tenir present que en aquesta estimació no s'han inclòs el nombre de places turístiques dels Hotels El Paso i Port Aventura, ja que es localitzen dintre la superfície urbanitzada del CRT.

Les seccions censals 002, 006 i 007 (101-180) conformaran en la ciutat del 2010 l'àrea de densitat alta en places d'allotjament turístic. Les seccions censals 001, 003, 004, i 008 configuraran un àrea de densitat mitjana (31-100) en places d'allotjament turístic.

3.- Indicador 3: Establiments comercials i de serveis

En els nous sectors a urbanitzar durant aquest període 2002-2010, i sobre tot en aquells on la presència de nova població resident serà important, promourà la implantació de noves activitats comercials, de restauració i serveis, així com d'equipaments i serveis públics per tal de consolidar un model de ciutat més compacta afavorint la presència d'aquests establiments i equipaments en tota la trama urbana per tal de no crear desequilibris i una mobilitat motoritzada i de vianants innecessària.

4.- Indicador 4: Parc mòbil

La taxa de motorització continuarà en augment. Les característiques demogràfiques denoten un creixement de la població jove (0 a14 anys) i adulta-jove (15 a 44 anys), població avui dia encara molt subjecte a l'ús del vehicle privat.

Els nous habitatges destinats a la població resident ja comptaran amb pàrkings subterranis, aspecte que afavorirà la problemàtica actual de l'estacionament. A més els nous sectors residencials disposen de nous vials molt més amples on l'estacionament a la via pública es podrà realitzar, a priori, de forma més còmoda.

En les seccions censals 007 i 008 és on s'incrementarà més el parc mòbil, ja que la ubicació dels nous efectius de població resident en aquestes seccions durà un increment de nombre de vehicles registrats. Alhora la concentració de vehicles per carrer també augmentarà en aquestes dues seccions censals.

5.- Indicador 5: Estacionament (veure Plànol 14)

Font consultada: Ajuntament de Salou

En quant a nous estacionaments la Revisió del POUM contempla tres nous emplaçaments:

- Carrer de Logroño (300 places)
- Al Mercat (200 places)
- Al llarg dels terrenys que ocupa la via fèrria (1.500 places, distribuïdes en 3 zones)

Total noves places estacionament: 2.000

Les places d'estacionament al llarg dels terrenys que ocupa la via fèrria, estan subjectes a la realització d'un projecte de construcció d'un pàrking subterrani, en el moment que aquesta via fèrria sigui substituïda per un nou vial urbà o per l'emplaçament del traçat d'un tramvia o tren lleuger.

6.- Indicador 6: Modals de transport públic

Font consultada: Ajuntament de Salou

El nou traçat de la línia del Ferrocarril, farà que la ciutat de Salou disposi tan sols d'un ramal fins a l'actual estació del CRT. La supressió de l'actual tram interior així com de l'estació de Salou és objecte d'implementació de noves propostes. Una d'elles suposa la substitució de l'actual traçat de la via del Ferrocarril per un traçat de via de tramvia o tren lleuger que unirà algunes poblacions del Camp de Tarragona amb parades al CRT i Salou. Aquesta proposta s'inclou dintre del Pla d'Acció Territorial i de la futura Autoritat Metropolitana de Transport (AMT), par tal d'aprofitat les possibilitats que aporten les plataformes ferroviàries desmantellades.

Manteniment dels serveis amb els operadors interurbans (empreses) fins el moment de poder dotar-se d'un servei de transport urbà propi o nivell Metropolità.

7.- Indicador 7: Xarxa viària interurbana i urbana (veure Plànols 7 i 14)

Font consultada: Ajuntament de Salou

El nou vial entre Salou i Cambrils (vial de Cavet), carretera comarcal de competència de la Generalitat de Catalunya, i actualment en fase d'execució, amb una secció de dos carrils en cada sentit, suposarà una descongestió del trànsit de la carretera TV-3147. Les connexions amb la C-14 (AP-2), amb el vial que uneix Salou i Vila-seca (Avinguda del Batlle Pere Molas) i amb la proposta de connexió amb la TV-3148 i C-31B, en l'àmbit municipal de Vila-seca, permetrà que aquesta carretera actuï com a vial de circumval·lació de la ciutat de Salou del trànsit interurbà i també de l'urbà.

Altres propostes de connexions són les següents:

- Connexió dels vials Avinguda del Batlle Pere Molas i vial de Cavet, amb els ramals d'accés al CRT i amb la N-340, en l'àmbit municipal de Vila-seca.

- Connexió entre el vial situat en el sector 003 (zona equipaments i serveis) amb la N-340, en l'àmbit municipal de Vila-seca, per tal de disposar d'una nova via d'accés i sortida de la ciutat.

- Connexió, en forma de "By-Pass", entre els vials Avinguda Països Catalans, Avinguda Batlle Pere Molas, Autovia Salou-Tarragona C-31B (AP-1), Camí del Pla de Maset i la Carretera de la costa. Aquesta connexió que transcorrerà per l'interior del CRT, actuarà com a vial de circumval·lació del trànsit interurbà i urbà.

La nova xarxa viària urbana a desenvolupar-se en els nous sector a urbanitzar, situats en les seccions censals 007 i 008 respectivament, permetran una bona connexió amb la xarxa urbana existent actualment. La seva amplada permetrà la circulació en ambdós sentits de la marxa, així com l'estacionament de vehicles a banda i banda.

8.- Indicador 8: Mobilitat Obligada

Malgrat no disposar de dades actualitzades de la mobilitat obligada per desplaçaments diaris residència-treball (les dades disponibles són les que s'han utilitzat en aquest estudi de mobilitat. IDESCAT 1996). La previsió o estimació d'aquesta mobilitat obligada, és la de incrementar-se en els tres tipus de desplaçaments (des d'altres municipis, a altres municipis i interns) degut, entre altres, als següents criteris socioeconòmics de futur amb probabilitat de dinamització del món laboral tan en el propi municipi com en d'altres de l'entorn més proper o més allunyat.

- Creixement significatiu de l'estructura productiva Salouenca basada en el sector turístic, en l'oci i en el desenvolupament del CRT.
- Creació/ampliació d'infrastructures a diferents nivells (local, comarcal, nacional i internacional).
- Creixement econòmic i demogràfic del Camp de Tarragona i de la capacitat turística de la Costa Daurada.

La ciutat de Salou ha de estar doncs preparada per aquesta dinàmica en la mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball així com dels desplaçaments residència-estudi. El creixement de la població Salouenca en els grups d'edat jove (0-14 anys) i jove-adulta (15-44 anys) així ho fa preveure.

9.- Indicador 9: el Centre Recreatiu i Turístic (CRT) Universal Port Aventura

Totes les previsions indiquen un dinamisme del CRT en els propers anys, la construcció de nous establiments d'allotjament turístic, d'habitatges residencials, i d'instal·lacions relacionades amb l'oci, seran els nous elements dinamitzadors.

Per tant, durant el període 2002-2010, la participació d'aquest indicador en la mobilitat de la ciutat de Salou s'ha de tenir molt present. La implementació d'estratègies comuns i consensuades, entre l'Ajuntament de Salou i el CRT a nivell de mobilitat, són necessàries per tal de assolir millores de mobilitat dintre del municipi i poder així optimitzar millor la xarxa viària urbana.

SEGONA PART

Valoració general de la conflictivitat de la mobilitat urbana en relació a la caracterització i anàlisi dels indicadors relacionats en la primera part. (veure Plànol 11)

El nou mapa de la ciutat de Salou a nivell de la mobilitat urbana, suposa un canvi respecte a l'actual. La ciutat tindrà un creixement de sòl urbà envers l'àmbit de ponent, principalment en les seccions censals 007 i 008. Aquestes dues seccions són les que experimentaran els canvis més significatius, en primer lloc a nivell intern i en segon lloc envers tota la trama urbana de la ciutat.

El creixement per al període 2002-2010 dels indicadors de població permanent i temporal i del nombre de places turístiques, mitjançant la urbanització de més sòl i la construcció de nous habitatges i establiments d'allotjament turístic, donarà com a resultat una nova distribució i concentració dels valors d'aquests indicadors en les seccions censals de la ciutat. Alhora la població permanent farà incrementar el parc mòbil registrat de la ciutat.

La nova urbanització també comportarà el traçat de nous i més vials urbans, incrementat la xarxa viària urbana actual. La demanda de transport públic s'incrementarà en aquelles noves àrees de creixement urbà i la localització de nous establiments comercials, de restauració i serveis voldran cobrir la demanda generada en aquestes noves àrees urbanes. També és produirà una demanda d'estacionament en la trama urbana, tot i que els nous habitatges i establiments d'allotjament turístic disposin de pàrkings propis.

La realització de nous vials, connexions i millores en la xarxa viària interurbana, han de permetre una major fluïdesa del trànsit intern i el de pas, ja que mitjançant els nous circuits de circumval·lació ambdós tipus de trànsit disposaran de la possibilitat de no circular per l'interior de la ciutat. La plaça Europa, entre altres, serà un dels punts que notarà més aquesta disminució de la intensitat de trànsit. Per tant, aquesta millora de la xarxa viària interurbana ha de servir també per absorbir l'increment que la mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball, residència-estudi i per motius relacionats amb l'oci i el turisme produirà durant aquest període 2002-2010 i en un futur més llunyà.

CAPÍTOL 3:

- **Relació de propostes**

- **Conclusions Finals**

RELACIÓ DE PROPOSTES (veure Plànols 15, 16, 17 i 18)

Les propostes per la millora de la mobilitat de Salou que a continuació es relacionen, estan elaborades en base a criteris de sostenibilitat, tan pel que fa a la modalitat de la mobilitat no motoritzada com en la motoritzada. Per tal d'avançar en aquesta línia la primera proposta que fa aquest estudi és la necessitat d'elaborar i implementar, per part de l'ens local, un Model de Mobilitat Urbana Sostenible per la ciutat. Les propostes en qüestió, de marcat caràcter orientatiu, poden servir com a base per la elaboració de les línies estratègiques del Pla de Mobilitat Urbana sorgit del propi Model.

Salou necessita doncs d'un Pla de Mobilitat Urbana elaborat amb criteris de sostenibilitat per tal de ser desenvolupat durant els pròxims anys. La gestió de la mobilitat motoritzada i no motoritzada d'una ciutat, és necessària per tal d'assolir una millora del medi ambient urbà i de la qualitat de vida dels seus ciutadans, així com dels seus visitants.

Les propostes plantejades estan lligades principalment al desenvolupament del POUM de l'Ajuntament de Salou, però també a actuacions a realitzar per part d'altres administracions i organismes públics i privats actuals, i si es donés el cas, per part de la futura Autoritat Metropolitana de Transport (AMT), que tenen i tindran competències en infrastructures i equipaments dintre del propi municipi de Salou, exemples d'aquestes actuacions a realitzar per altres administracions i organismes públics i privats són:

- La supressió, per part de l'organisme competent, de la línia del tren per l'interior de la ciutat.
- La finalització i ampliació, per part de l'administració competent, del traçat d'infrastructures viàries (p.e. el vial de Cavet entre Salou i Cambrils).
- La participació i col·laboració del CRT en quant a planejament d'actuacions comunes, com per exemple el traçat de nous vials.
- L'implementació d'un transport públic a nivell metropolità (autobús, tren lleuger o tramvia, taxi, etc.).

Per tant la realització d'aquestes propostes dependrà de la suma de tot un seguit de condicionants. Amb tot, moltes d'elles ja és podrien començar a implementar a curt i mig termini en fases inicials, fins assolir la seva finalització en el termini del període 2002-2010.

Aquestes propostes es representen en quatre plànols, els quals mostren la seva implementació a curt i mig termini i, a llarg termini dintre del període 2002-2010.

- Plànols 15 i 16: propostes a curt i mig termini
- Plànols 17 i 18: propostes a llarg termini

En el Plànol 15 es plantegen les següents propostes:

- Proposta d'un traçat provisional de circuit de circumval·lació
- Proposta de localització preferent d'estacionaments en la modalitat de pàrking
- Proposta d'un itinerari provisional de dues línies d'autobús urbà

En el Plànol 16 es plantegen les següents propostes:

- Proposta d'un traçat inicial de vials i àrees on la mobilitat no motoritzada ha de ser afavorida
- Proposta d'un traçat inicial de circuit de carril bicicleta

En el Plànol 17 es plantegen les següents propostes:

- Proposta del traçat definitiu del circuit de circumval·lació de la ciutat
- Proposta de localització preferent d'estacionaments en la modalitat de pàrking
- Proposta d'emplaçament de la nova estació d'autobusos, d'un pàrking de llarga durada, d'una nova parada central de taxis
- Proposta del traçat definitiu de les dues línies d'autobús urbà de la ciutat

En el Plànol 18 es plantegen les següents propostes:

- Proposta del traçat definitiu de vials i àrees on la mobilitat no motoritzada hi fos afavorida
- Proposta del traçat definitiu de circuit de carril bicicleta

Les propostes a implementar com a millores de la mobilitat urbana de Salou i representades en els plànols citats anteriorment són les següents:

Propostes per afavorir la mobilitat no motoritzada:

Disseny d'un itinerari de carrers i/o àrees on la mobilitat no motoritzada hi fos afavorida. Aquesta modalitat de mobilitat ha de ser promocionada de manera prioritària per les seves característiques: més econòmica, sana i no contaminant.

A) Vials i àrees de connexió que facilitin la mobilitat no motoritzada

Aquests vials han de facilitar la mobilitat no motoritzada, principalment la realitzada a peu i en bicicleta, tant en la trama viària urbana actual com en la planejada en la Revisió del POUM. Aquestes àrees, relacionades cadascuna d'elles amb un vial, podrien ser els principals eixos de la ciutat on la mobilitat no motoritzada s'hauria de promoure i dinamitzar. La unió entre aquests eixos garantiria la connexió de tota la trama urbana per aquest tipus de mobilitat (veure plànols 15 i 17).

B) Àrees de vianants: articulat de carrers amb restriccions al trànsit motoritzat.

La prioritat és per la mobilitat dels vianants. Prohibició de la circulació a tots els vehicles excepte pels vehicles dels veïns residents o dels comerciants de la zona i els vehicles de serveis públics o d'urgències. També hi són permeses les operacions de càrrega i

descàrrega en horaris concrets al matí i a la tarda. Per definir la o les àrees de vianants en la trama urbana actual i futura, seria necessari realitzar un estudi més detallat de la tipologia dels carrers i els circuits del trànsit motoritzat i de vianants. Amb tot es proposa dues àrees de vianants on seria necessària la presència d'aquesta modalitat de carrers per a vianants (veure plànols 15 i 17).

- Àrea situada entre la Plaça de Mossèn Muntanyola, el carrer Barcelona, l'actual via del ferrocarril i el passeig Miramar.

- Àrea situada entre el carrer Barcelona, l'Avinguda Andorra, el carrer Major i el pg. Jaume I.

C) Àrea de prioritat invertida: articulat de carrers, que sense necessitat de tancar-los al trànsit motoritzat, es prenen mesures favorables al vianant.

En aquestes àrees s'inverteix la prioritat a favor dels vianants i es limita la circulació dels vehicles a una velocitat de 20 Km/h. La circulació de vehicles hi és permesa, excepte els camions de més de 3,5 tones de tara que no estiguin autoritzats, i les operacions de càrrega i descàrrega estan permeses però amb limitació d'horari. L'estacionament de vehicles està prohibit en tota l'àrea, excepte en zones expressament autoritzades. Per definir la o les àrees de prioritat invertida en la trama urbana actual i futura, seria necessari realitzar un estudi més detallat de la tipologia dels carrers i els circuits del trànsit motoritzat i de vianants. Amb tot es proposa els següents carrers com a vials amb prioritat invertida (veure plànols 15 i 17):

- Carrer de Lleida
- Carrer de Madrid
- Carrer de Berlín
- Carrer del Mar
- Carrer de Llevant

Aquests carrers actuaran com a vials amb preferència per la mobilitat no motoritzada i permetrà una connexió de la trama interior de la ciutat amb el front marítim, un cop superada la barrera actual de la via del ferrocarril.

En la resta dels carrers de la ciutat, i més concretament amb els que tenen una amplada reduïda de les seves voreres, es proposa adequar-los al ús dels vianants i evitar la invasió per part dels vehicles motoritzats.

D) Campanyes de sensibilització i promoció de la mobilitat a peu, en una ciutat en que la major part dels desplaçaments interns són factibles de realitzar-se a peu.

Propostes per afavorir la mobilitat en bicicleta:

Disseny d'un Pla de promoció de l'ús de la bicicleta. Aquest Pla ha de preveure la implantació de circuits de bicicletes mitjançant una xarxa de carrils bicicleta a nivell urbà, periurbà i rural. Els desplaçaments amb bicicleta han de ser afavorits com a mitjà de transport econòmic, sa i que no contamina, sempre amb les garanties de seguretat viària necessàries. La ciutat de Salou, així com el municipi en general, té uns condicionats

urbanístics i ambientals òptims per l'ús de la bicicleta. Caldria seguir doncs la proposta de vials i itineraris per a la mobilitat no motoritzada indicada en l'apartat A del punt anterior com a base del circuit de bicicletes a implementar.

La realització d'aquest circuit de carril bicicleta és una proposta que ja podria ser implementada a curt termini, és per aquest motiu que s'ha dissenyat un possible circuit de carril bicicleta per tal de desenvolupar-se a curt, mig i llarg termini (veure mapa 15 i 17).

Propostes per la promoció del transport col·lectiu:

L'aplicació d'una política restrictiva de l'ús del vehicle privat, fa necessària l'existència d'una xarxa alternativa de transport col·lectiu de gran accessibilitat i qualitat. Manteniment dels serveis, amb els operadors interurbans en el modal d'autobús, fins el moment de poder dotar-se d'un servei urbà propi o a nivell de la futura Autoritat Metropolitana de Transport (AMT).
A) L'autobús urbà ha d'oferir un servei adequat a la demanda interna, amb unes tarifes en funció dels itineraris interns de la ciutat, una localització i adequació funcional i òptima de les parades, i vehicles adequats al servei urbà:

- Amb mesures que facilitin l'accés a persones de la 3a edat i amb mobilitat reduïda.
- Amb mesures de seguretat i confort als passatgers
- Amb mesures d'ús de combustibles renovables menys contaminants

Amb l'existència d'aquest servei urbà d'autobús, el servei interurbà tindria que circular principalment pels nous vials de circumval·lació de la ciutat i amb origen i final del servei en la nova estació d'autobusos, la qual serà el punt de trobada d'ambdós serveis de transport d'autobús.

Es proposa l'existència de dues línies d'autobús urbà. La Línia 1 destinada a donar servei a la trama urbana interior de la ciutat, metre que la Línia 2 donarà un servei més orientat a cobrir el perímetre d'aquesta trama. Ambdues línies podran intensificar o reduir el seu servei segons la demanda generada al llarg de l'any (veure plànols 16 i 18). Aquesta proposta és de caràcter orientatiu, ja que seria necessari un estudi molt més detallat per definir millor el número de Línies i els seus circuits.

B) Substitució de l'actual estació d'autobusos per una nova estació d'autobusos interurbans i en el futur urbans, prop de l'estació del Ferrocarril del CRT. Aquesta nova ubicació respon als següents criteris (veure plànols 16 i 18):

- La configuració de la nova xarxa viària urbana i interurbana.
- La proximitat de l'estació del Ferrocarril.
- Bona accessibilitat i estacionament de vehicles privats.
- Descongestionar el passeig de Jaume I, on la centralització d'una estació d'autobusos crea conflictivitat en la mobilitat motoritzada.
- La localització de les actuals parades d'autobús garanteix el servei urbà.

Propostes per la promoció de nous estacionaments:

La ciutat de Salou té una manca d'estacionament en la modalitat de pàrking que fa que en certs períodes de l'any (escenari d'estiu) no cobreixi la demanda actual existent. Per tant en el període 2002-2010, és molt probable que aquesta disfunció continuï sinó s'hi aplica alguna millora. En els plànols 16 i 18 s'identifica una àrea, en forma de semicercle, com a proposta de localització de nous estacionaments en la modalitat de pàrking.

A més es fa també una proposta d'emplaçament d'un pàrking d'estacionament de llarga durada en les proximitats de l'estació de ferrocarril del CRT. Aquesta modalitat de pàrking permetrà a l'usuari estacionar el seu vehicle o vehicles, per un període de llarga durada. El cost de l'estacionament ha d'estar en relació al temps de permanència del vehicle en aquesta instal·lació, afavorint els períodes de llarga durada. A més aquesta instal·lació podrà oferir serveis complementaris com els de neteja i manteniment de vehicles (veure plànols 16 i 18):

Aquesta modalitat de pàrking tindrà entre altres els següents objectius:

- Oferir un nou servei d'estacionament a la ciutat. Amb criteris de qualitat en el servei i de seguretat del vehicle a un cost adequat.
- Extreure de la xarxa viària urbana part d'aquells vehicles que estan estacionats durant llargs períodes de temps.
- Oferir a les persones no residents permanents de la ciutat, un estacionament dels seus vehicles en el cas de no voler disposar d'ells durant períodes llargs de temps.

Tanmateix es fa necessària una proposta de col·laboració entre els establiments d'allotjament turístic i l'Ajuntament de Salou per l'ús compartit dels estacionaments de vehicles dels quals disposen aquests establiments. Això permetrà una amortització, per ambdues parts, d'aquests estacionaments. Aquesta col·laboració podria minimitzar en part, la problemàtica actual i, definir per al període 2002-2010 una planificació de l'estacionament de la ciutat contant ja amb aquesta disponibilitat de places d'estacionament.

Finalment es proposa la necessitat d'instal·lar, en punts estratègics de la xarxa viària de la ciutat, una senyalització vertical que informi constantment del nombre d'estacionaments de la ciutat, la seva localització i la situació d'ocupació de les places disponibles.

Propostes de nous vials i noves connexions de la xarxa viària interurbana i urbana de la ciutat.

Necessitat de completar la xarxa viària interurbana i urbana de la ciutat amb les infrastructures que ja estan en fase d'execució (vial de Cavet, nova carretera entre Salou i Cambrils), amb les propostes plantejades en la Revisió del POUM i en aquest estudi de mobilitat, per tal d'assolir una millora de la mobilitat urbana i interurbana de la ciutat (veure plànols 16 i 18).

Connexions entre el vial de Cavet amb la C-14 (AP-2), amb l'Avinguda del Batlle Pere Molas) i amb la proposta de connexió amb la TV-3148 i C-31B per permetre que aquesta

carretera actuï com a vial de circumval·lació de la ciutat, tant del trànsit interurbà i com també de l'urbà.

Altres propostes de connexions són les següents:

Connexió dels vials Avinguda del Batlle Pere Molas i vial de Cavet, amb els ramals d'accés al CRT i amb la N-340.

Connexió entre el vial situat en el sector 003 (zona equipaments i serveis) amb la N-340, en el municipi de Vila-seca, per tal de disposar d'una nova via d'accés i sortida de la ciutat.

Connexió, en forma de "By-Pass", entre els vials Avinguda Països Catalans, Avinguda Batlle Pere Molas, Autovia Salou-Tarragona C-31B (AP-1), Camí del Pla de Maset i la Carretera de la costa. Aquesta connexió, que transcorrerà per l'interior del CRT, actuarà com a vial de circumval·lació del trànsit interurbà i urbà.

La nova xarxa viària urbana a desenvolupar-se en els nous sectors a urbanitzar, situats en les seccions censals 007 i 008 respectivament, permetrà una bona connexió amb la xarxa urbana existent actualment. La seva amplada permetrà la circulació en ambdós sentits de la marxa, així com l'estacionament de vehicles a banda i banda dels vials.

Propostes per minimitzar l'impacte de la contaminació atmosfèrica i sonora:

L'ús del vehicle privat ve determinat per un seguit de condicionants socioecònomics, entre d'altres, la rapidesa i llibertat de moviments, la comoditat, la disponibilitat d'un transport propi, etc. que han contribuït a la implantació d'una "cultura del cotxe" a les ciutats.

L'ús massiu del vehicle privat provoca un seguit de desequilibris i disfuncions a la ciutat, difícils de resoldre. Entre aquests cal destacar els problemes mediambientals que genera, els vehicles són un dels principals responsables de la contaminació atmosfèrica i de la contaminació acústica o sonora a les ciutats. A més, el trànsit rodat és un obstacle de les relacions humanes a les ciutats, en el sentit que dificulta el fet que els ciutadans puguin passejar o conversar còmodament al carrer.

Aquests desequilibris i disfuncions, originats pel trànsit rodat, repercuteixen en la qualitat de vida dels ciutadans, ja que es produeixen a diari, en major o menor intensitat, segons l'horari, dia de la setmana o estació de l'any, arribant a situacions d'insostenibilitat importants.

Propostes d'actuació a implementar:

- Elaboració d'un nou mapa sonor de la ciutat en base a la legislació actual vigent. L'Ajuntament de Salou disposa d'un mapa sonor però que ja no reflecteix la situació actual. El mapa sonor permetrà identificar i definir carrers i àrees urbanes de la ciutat en funció dels nivells de contaminació sonora existents. Això permetrà aplicar mesures correctores en aquells carrers o àrees que sobrepassin els nivells permesos.

- Establir, per part de l'autoritat competent, controls dels nivells de gasos de combustió i sonors als vehicles, autobusos, motocicletes, etc. que transiten per la ciutat.

- Establir, per part de l'autoritat competent, controls de límit de velocitat als vehicles, autobusos, motocicletes, etc. que transiten per la ciutat.

CONCLUSIONS FINALS

La Revisió del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou planteja un escenari de futur de creixement residencial i turístic per als propers 10 anys. Preveu que la població empadronada arribi fins als 24.000 habitants i que l'oferta turística s'incrementi amb unes 13.000 noves places hoteleres i 1.800 habitatges. Sens dubte la ciutat creixerà en superfície urbanitzada i en complexitat econòmica, social i funcional. Es localitzaran nous equipaments i serveis per als residents i els visitants i la mobilitat de persones i vehicles s'incrementarà per tota la trama urbana.

El desenvolupament econòmic de l'eix Mediterrani Nord-occidental i en particular del sector del Camp de Tarragona i l'actual posicionament turístic de Salou com una destinació amb capacitat d'atracció tant a nivell català com espanyol i internacional estan a la base i justifiquen aquest procés de creixement. La resposta que fa Salou a aquest escenari a través de la Revisió del Pla té com a objectiu la doble consolidació de la ciutat com un espai per a la residència estable i com a destinació turística de primer ordre. Ara bé, tant important com assegurar el creixement ho és que aquesta dinàmica d'expansió tendeixi cap a configurar un model de ciutat cada vegada més sostenible. Aquesta és la clau de l'èxit no ja a curt i mig termini sinó de cara a la pròpia pervivència de Salou a llarg termini.

El futur de Salou en tant que ciutat complexa, diversa, polifuncional, dinàmica i amb capacitat de donar resposta a les necessitats dels seus habitants i dels seus visitants passa per propiciar un model urbà compacte, integrador i sustentat en criteris de sostenibilitat a nivell social, econòmic i ambiental. Només avançant en aquesta línia es poden minimitzar les disfuncions actuals i evitar les potencials. Això vol dir prioritzar les necessitats de la població resident i turística i respondre als seus requeriments de millora de qualitat de vida, protegir la qualitat de l'espai urbà i municipal, defensar la permanència i millora del patrimoni natural, cultural i històric, desenvolupar nous productes que combinin i integrin els agents econòmics i els agents socials i consolidar noves i millors pautes de mobilitat urbana. De fet, aquestes són algunes de les recomanacions que la Unió Europea fa a les administracions locals per tal d'avançar cap a uns nivells òptims de desenvolupament sostenible.

El compromís de Salou amb aquests principis ja s'ha posat de manifest amb la seva participació, com a municipi associat, a la plataforma municipal *"La Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat"*. Aquesta plataforma permet als ajuntaments trobar un marc adequat de debat i d'intercanvi d'experiències que els facilitin la incorporació de pràctiques i models de desenvolupament sostenible. Més enllà de la seva necessitat administrativa, la incorporació a la Revisió del Pla d'una anàlisi específica del sistema de mobilitat actualment existent a Salou i de l'impacte que el creixement previst pot generar sobre aquest factor fonamental de la qualitat de vida tant per als ciutadans com per als visitants posa de manifest també la voluntat de Salou d'integrar en la seva planificació i gestió principis de sostenibilitat territorial.

Els models de mobilitat i els models de ciutat i de territori són indestriables. Tot procés de planificació contempla implícitament o explícita un model de mobilitat. Pensar el futur de la ciutat també des de la mobilitat que genera assegura poder millorar la seva articulació interna i externa i permet tenir arguments per tal de preveure quins mecanismes de gestió

de fluxos són convenients a diferents escales. Així, a partir de la identificació d'una dinàmica de mobilitat i el disseny d'un model per a la seva millora no només es poden propiciar propostes específiques d'ús de carrers i vials sinó que també es pot plantejar, com és el cas de Salou, la necessitat de propiciar modals de transport públic que sobrepassen l'escala local, com és la creació d'una futura Autoritat Metropolitana del Transport al sector central del Camp de Tarragona.
La declaració de consens de la Carta d'Aalborg (Aalborg, Dinamarca, 27 de maig de1994), un dels documents base del compromís de les Ciutats Europees cap a la Sostenibilitat, diu en el seu punt 1.9. respecte a la mobilitat urbana:
"Nosaltres, les ciutats, ens hem d'esforçar per millorar l'accessibilitat i per mantenir el benestar i els estils de vida urbana, tot reduint el transport. Sabem que perquè una ciutat sigui sostenible, és indispensable reduir la mobilitat forçada i deixar de fomentar l'ús innecessari de vehicles motoritzat. Donarem preferència als mitjans de transport respectuosos amb el medi ambient (en particular els desplaçaments a peu, en bicicleta o mitjançant els transports públics) i situarem en el centre dels nostres esforços de planificació una combinació d'aquests mitjans. Els diversos mitjans de transport urbans motoritzats han de tenir la funció subsidiària de facilitar l'accés als serveis locals i de mantenir l'activitat econòmica de les ciutats."

Aquest és també el repte al qual Salou dóna resposta a través de propostes de mobilitat específiques derivades de l'anàlisi realitzada. Els desplaçaments a peu, que són encara la modalitat de mobilitat més utilitzada en bona part de les ciutats, poden incrementar-se en nombre si es millora la qualitat de la trama urbana, el disseny dels seus carrers i els circuits de vianants. Si a més, tenim en consideració dues modalitats més de transport que afavoreixen la mobilitat sostenible d'una ciutat, la bicicleta i el transport públic, les propostes que es plantegen ofereixen la possibilitat de reduir el nombre de desplaçaments realitzats amb vehicles privats i alliberar així els carrers de la presència d'automòbils amb la conseqüent minimització del soroll ambiental, de la contaminació atmosfèrica urbana i del risc d'accidentalitat. El futur model urbà resultant de la Revisió del Pla facilita, en termes generals, aconseguir aquests objectius. El caràcter compacte de bona part de la trama urbana de Salou dóna consistència a la proposta i permet reduir el protagonisme dels vehicles privats en la configuració del sistema de mobilitat a potenciar en el futur. Es clar que la seva viabilitat passa, precisament, pel reforçament de l'actual coexistència i integració d'activitats i serveis existents a les diverses parts de l'estructura urbana de Salou. Només així es poden facilitar els desplaçaments no motoritzats i la consideració dels carrers, vials, places i passeigs com a espais d'intercanvi i per a la relació dels ciutadans i els visitants. I això és fonamental per a un municipi com Salou que és una destinació turística.
L'objectiu de l'anàlisi i propostes de mobilitat plantejades, és doncs, avançar cap a un model de gestió urbana i municipal sostenible. Per a això cal fer plantejaments de cooperació i col·laboració entre l'administració pública local, la iniciativa privada i la participació ciutadana, així com amb les altres administracions públiques, que permetin el desenvolupament de polítiques específiques i accions concretes que protegeixin i afavoreixin l'ús públic de tots els components de l'espai urbà. En una ciutat com Salou, passejar s'ha de convertir en una possibilitat prioritària i el carrer ha de ser un lloc privilegiat de contacte, lleure i relació interpersonal. Es tracta doncs, de tornar a les arrels de la civilitat mediterrània d'ús del l'espai públic en un marc, però, de modernitat i competitivitat turística i de consciència i compromís ambiental. Avançar en aquesta línia és, a més, convertir Salou en un model de planificació i gestió sostenible de la mobilitat

per a altres ciutats turístiques. Es fer de Salou un lloc de referència en els catàlegs de bones pràctiques de sostenibilitat a nivell internacional.

No cal dir, de totes maneres, que, més enllà de l'anàlisi i les propostes realitzades, per tal d'aconseguir els objectius plantejats, la ciutat necessita també implementar a curt termini un Model de Mobilitat Urbana Sostenible, per tal de disposar d'un Pla de gestió de la mobilitat durant els anys d'aplicació de la Revisió del Pla. Només així es podrà fer front de manera efectiva a les necessitats generades del propi creixement i desenvolupament de la ciutat.

ANNEX: Relació de Plànols

Plànol 1.- Població empadronada: densitat i concentració

Plànol 2.- Densitat de places d'establiments d'allotjament turístic

Plànol 3.- Concentració d'establiments per carrers

Plànol 4.- Concentració de vehicles registrats per carrer

Plànol 5.- Tipus d'estacionament

Plànol 6.- Modals de transport públic

Plànol 7.- Xarxa viària bàsica, comarcal i local

Plànol 8.- Intensitats Mitjanes Diàries de vehicles (IMD)

Plànol 9.- Xarxa viària urbana

Plànol 10.- Mobilitat obligada residència – treball

Plànol 11.- Conflictivitat de la mobilitat urbana. Escenari d'hivern – Escenari d'estiu

Plànol 12.- Densitat estimada de la població empadronada. 2010

Plànol 13.- Densitat estimada de places d'establiments d'allotjament turístic. 2010

Plànol 14.- Previsió del nou viari urbà i estacionaments. 2010

Plànol 15.- Propostes de millora de la mobilitat no motoritzada a curt i mig termini

Plànol 16.- Propostes de millora de la mobilitat motoritzada a curt i mig termini

Plànol 17.- Propostes de millora de la mobilitat no motoritzada a llarg termini

Plànol 18.- Propostes de millora de la mobilitat motoritzada a llarg termini

EQUIP REDACTOR:

UNITAT DE GEOGRAFIA

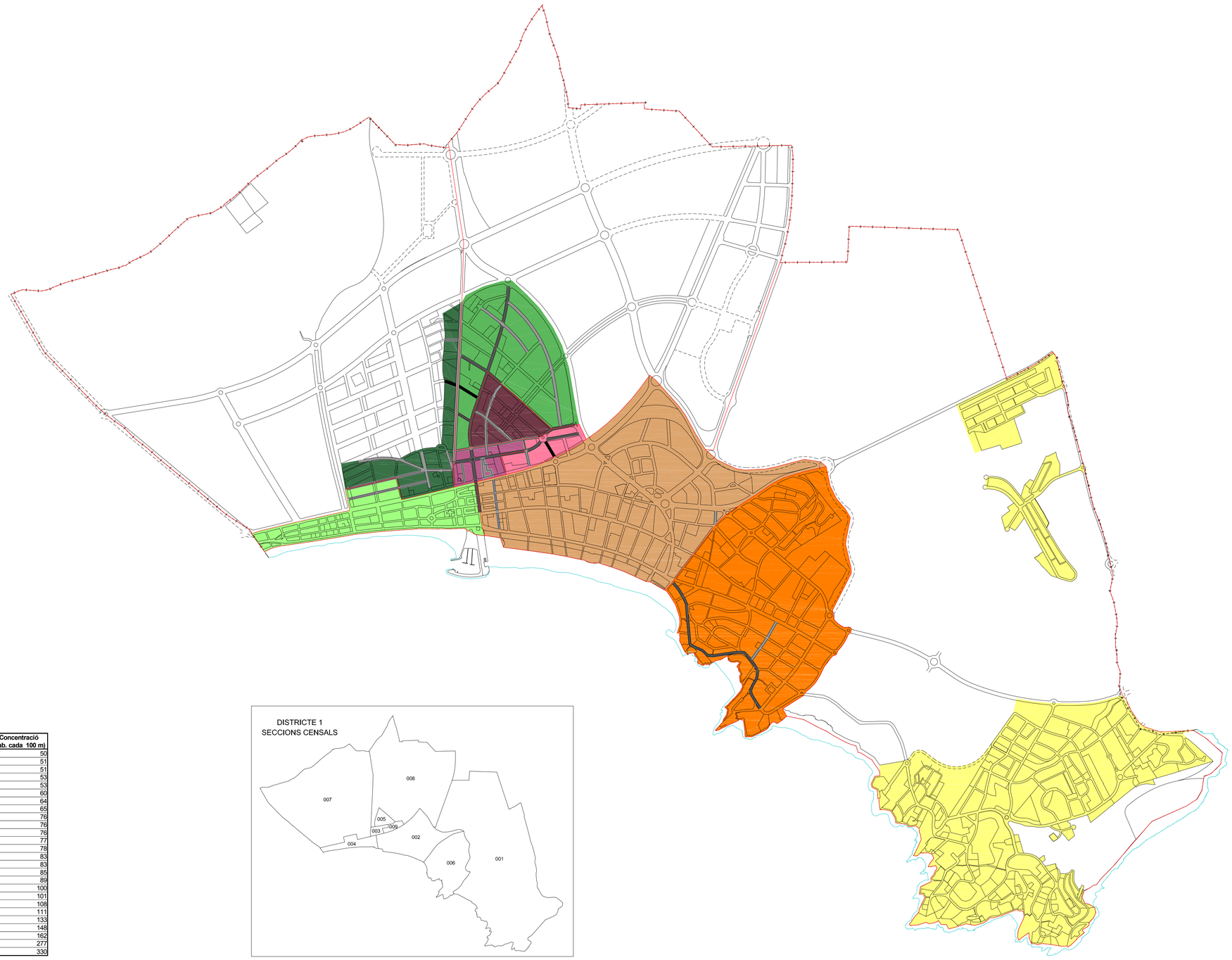
- Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
- Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé

Jordi Andreu Bertran

Natividad Franco Cherta

Xavier Lascorz Llort



Nom carrer	Habitants empadronats	Concentració (hab. cada 100 m)
SANT JORDI (DE) (PL)	142	50
AMETLLA DE MAR (DE L')	183	51
TARRAGONA	396	51
CASP (DE)	40	53
CAMI DE LA TORRE (DEL)	54	53
VALLS (DE)	149	60
PERE MARTELL (DE)	132	64
MAR (DEL)	180	65
AUGUSTA	352	76
CIUTAT DE REUS (DE LA)	887	76
GUILLEM DE MONTCADA (DE)	340	76
PARELLADES (DE LES)	56	77
CÈSAR (DEL)	115	78
BERENGUER DE PALOU (DE)	334	83
AURELIA	441	83
ARAGÓ (D')	93	85
CAMBRILS (DE)	395	89
FRANCOLI (DEL)	255	100
ESCALADEI (D')	79	101
CAMI REIAL (DEL)	200	108
CARRILET (DEL)	302	111
BARCELONA (DE)	1.727	133
ROMA	999	148
BRUSSEL.LES (DE)	238	162
SINIES (DE LES)	510	277
SALAURIS (DE)	319	330

LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS
- LÍMIT SECCIONS CENSALS

POBLACIÓ EMPADRONADA PER CARRERS (hab. cada 100 m)

- 50 - 100
- 101 - 200
- > 200

DENSITAT DE POBLACIÓ EMPADRONADA PER SECCIONS CENSALS (hab/ha urbanitzada)

BAIXA	MITJANA	ALTA
9.67	54.22	220.78
19.03	72.64	237.38
26.82	111.63	1305.88

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra I Solé
Teresa Mª Gras I Magriñà
Josep Mª Ferran I Mercadé
Elena Cort I Clurana
Mª José Sorribes I Royo
Lisa Rovira I Gibson
Joan-Jordi Borràs I Solé
Vanessa Muñoz I García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P01 TR.DWG
MOBILITAT-P01 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-1

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

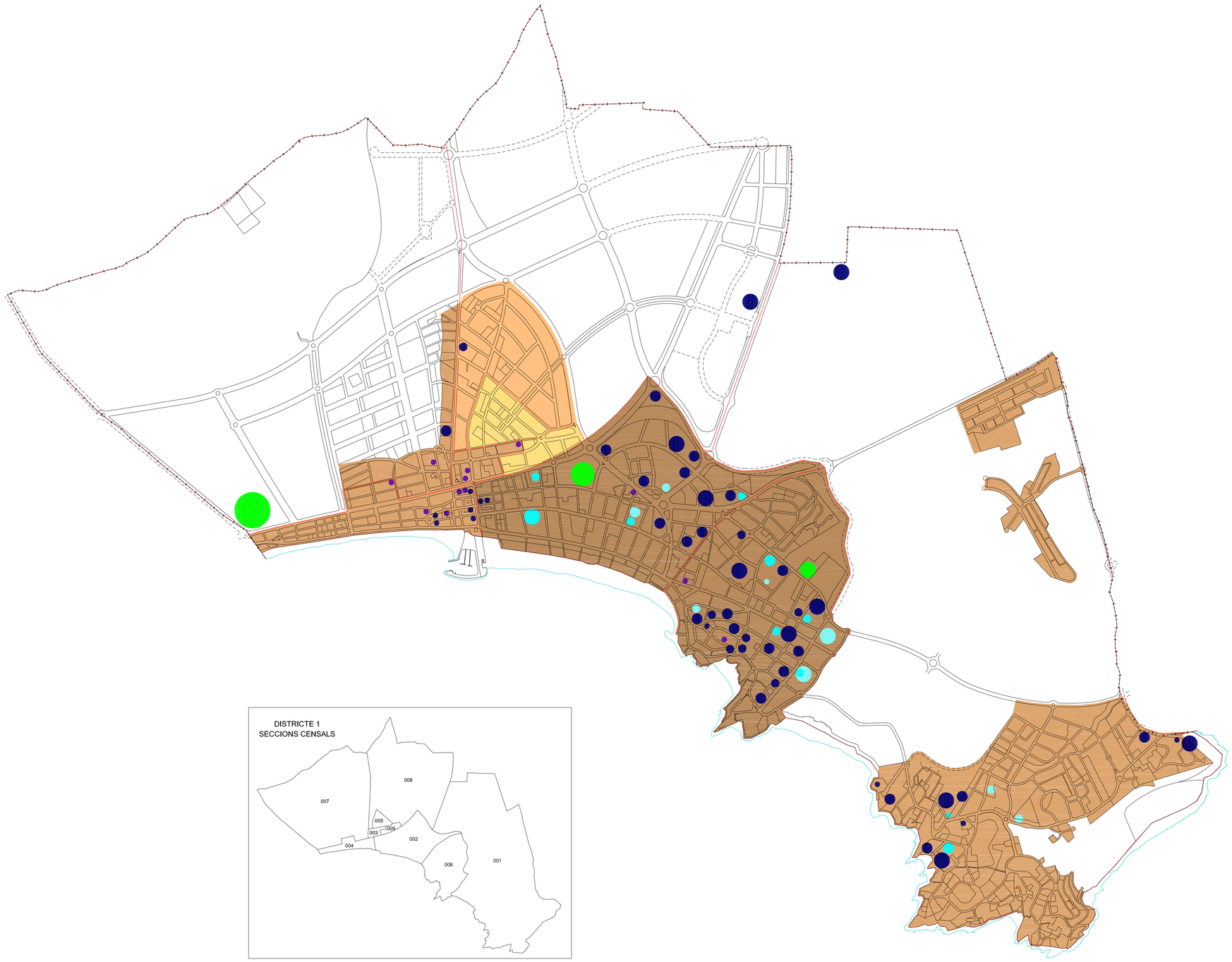
AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 POBLACIÓ EMPADRONADA: DENSITAT I CONCENTRACIÓ Plànol 1



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS
- LÍMIT SECCIONS CENSALS

ESTABLIMENTS D' ALLOTJAMENT TURÍSTIC

HOTELS, HOSTALS I APARTHOTELS

- > 750 PLACES
- 501 - 750 PLACES
- 251 - 500 PLACES
- 1 - 250 PLACES

CÀMPINGS

- 4800 PLACES
- 2240 PLACES
- 1176 PLACES

- HOSTAL
- ESTABLIMENTS AMB SERVEI D'APARTHOTEL
- APARTHOTEL
- HOTEL
- CÀMPING

DENSITATS PLACES TURÍSTIQUES PER SECCIONS CENSALS (places/ha urbanitzada)

- NUL·LA
- BAIXA (10 - 30 places/ha)
- MITJANA (31 - 100 places/ha)
- ALTA (101 - 175 places/ha)

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Bontà i Solé
Vanessa Muñoz i Garcia

DADES ARXIU

MOBILITAT-P02 TR.DWG
MOBILITAT-P02 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-2

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

DENSITAT DE PLACES D'ESTABLIMENTS D'ALLOTJAMENT TURÍSTIC

Setembre 2003

Plànol 2

Nom carrer	Establiments	Concentració (establiments cada 100m)
NORD (DEL)	10	1
PUNTA DEL CAVALL(DE LA)	17	1
MURILLO (DE)	20	2
FALSET (DE)	17	2
PENEDES (DEL)	11	2
AURELIA	15	3
BARBASTRE (DE)	16	3
MONTBLANC (DE)	11	3
COLON (DE)	13	4
CIUTAT DE REUS (DE LA)	42	4
MIRAMAR (DE)	45	4
VALENCIA (DE)	41	4
EUROPA (D')	21	4
JOSEP CARNER (DE)	14	5
PONENT (DE)	14	6
MADRID (DE)	17	6
FRANCOLI (DEL)	15	6
BERENGUER DE PALOU (DE)	25	6
NAVARRA (DE)	14	6
SALAURIS (DE)	6	6
VALLS (DE)	16	6
VERGE DEL PILAR (DE LA)	10	7
MAJOR	71	7
ESGLESIA (DE L')	16	7
GIRONA (DE)	10	7
JAUME I (DE)	71	7
RAMON BERENGUER IV (DE)	9	7
VENDRELL (DE)	35	8
VENUS (DE) (PL)	13	8
AUGUSTA	37	8
AMFOSTA (D')	20	9
CARLES BUIGAS (DE)	105	10
BARCELONA (DE)	149	12
BILBAO (DE)	18	13
ROMA	104	15
SARAGOSSA (DE)	62	16
BRUSSEL.LES (DE)	27	18
PRINCIPAT D'ANDORRA (DEL)	61	20

LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

CONCENTRACIÓ D'ESTABLIMENTS
CADA 100 m (comerç, restauració i serveis)

- 1 - 5
- 6 - 10
- 11 - 15
- 16 - 20

EQUIPAMENTS I SERVEIS

- AJUNTAMENT
- CAP
- CORREUS
- GASOLINERA
- MERCAT
- PARC
- ESTACIÓ TREN
- ESTACIÓ AUTOBÚS
- CENTRES ESPORTIUS
- CENTRES FORMATIUS
- INFORMACIÓ TURÍSTICA

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ciurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P03 TR.DWG
MOBILITAT-P03 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-3

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 CONCENTRACIÓ D'ESTABLIMENTS PER CARRERS Plànol 3

Nom carrers	Vehicles	Concentració (vehicles cada 100 m)
AMPOSTA (D')	42	20
ARQUITECTE UBACH (DE L')	126	20
CASP (DE)	14	20
ARQUEBISBE PERE DE CARDONA (DE L')	37	20
VELAZQUEZ (DE)	41	20
ESGLESIA (DE L')	47	20
CAMI DE LA TORRE (DEL)	20	20
CARRIL (DEL)	20	20
PRIORAT (DEL)	52	20
MONTSANT (DEL)	14	21
TARRAGONA	171	22
MAR (DEL)	62	22
RODRIGUEZ POMATTA (DE)	34	23
VALLS (DE)	58	23
EBRE (DE L')	59	24
AMETLLA DE MAR (DE L')	91	26
GAVINA (DE LA)	29	26
PERE MARTELL (DE)	65	32
GUILLEM DE MONTCADA (DE)	150	34
CIUTAT DE REUS (DE LA)	406	35
AUGUSTA	168	36
AURELIA	199	37
CAMBRILS (DE)	172	39
VERGE DEL PILAR (DE LA)	63	42
CESAR (DEL)	65	44
CARRILET (DEL)	126	46
CAMI REIAL (DEL)	89	48
FRANCOLI (DEL)	125	49
ARAGO (D')	54	49
BERENGUER DE PALOU (DE)	206	51
PARELLADES (DE LES)	38	52
LLOBREGAT	30	62
ESCALADEI (D')	48	62
BARCELONA (DE)	851	66
ROMA	559	83
BRUSSEL.LES (DE)	127	86
SALAURIS (DE)	127	132
SINIES (DE LES)	255	139

LLEGENDA

LÍNIA MARITIMOTERRESTRE

LÍMIT TERME MUNICIPAL

VIALS

CONCENTRACIÓ DE VEHICLES REGISTRATS PER CARRERS CADA 100 m

20 - 40

41 - 60

> 60

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Nadividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra I Solé
Teresa Mª Gras I Magriñà
Josep Mª Ferran I Mercadé
Elena Cort I Clurana
Mª José Sorribes I Royo
Lisa Rovira I Gibson
Joan-Jordi Borràs I Solé
Vanessa Muñoz I García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P04 TR.DWG

MOBILITAT-P04 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P- 4

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

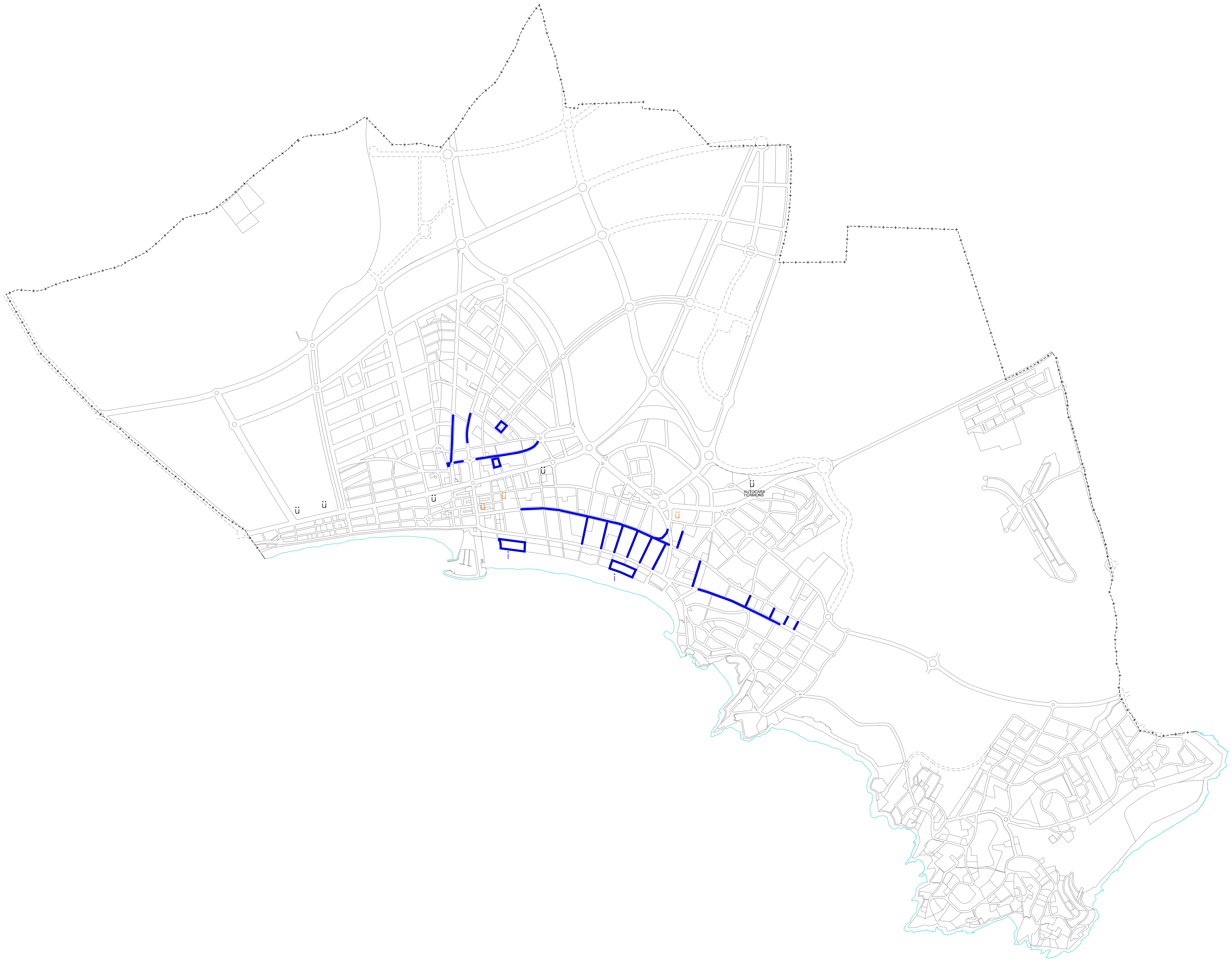
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 CONCENTRACIÓ DE VEHICLES REGISTRATS PER CARRER

Plànol 4



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

TIPOLOGIA D'ESTACIONAMENTS

- ü ESTACIONAMENT MUNICIPAL (PARKINGS I ÀREES HABILITADES PER A L'ESTACIONAMENT)
- ü ESTACIONAMENT PRIVAT
- ¡ ESTACIONAMENT REGULAT EN RÈGIM DE CONCESSIÓ MUNICIPAL (PARKINGS)
- ESTACIONAMENT REGULAT EN RÈGIM DE CONCESSIÓ MUNICIPAL (ZONA BLAVA)

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics

Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluis M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P05 TR.DWG

MOBILITAT-P05 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-5

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

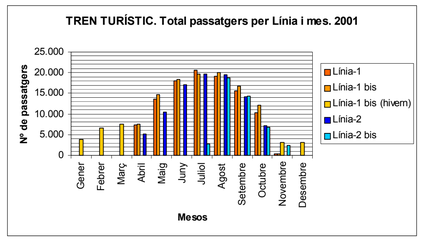
SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

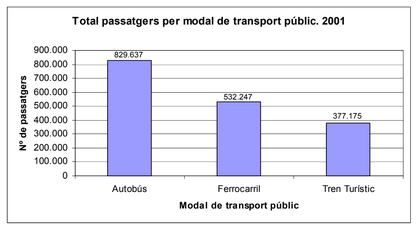
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 | TIPUS D'ESTACIONAMENT | Plànol 5





LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

SIMBOLOGIA

- PARADA AUTOBÚS I TREN TURÍSTIC
- PARADA TAXI
- ESTACIÓ FFCC
- ESTACIÓ AUTOBÚS
- PAS A NIVELL

TIPOLOGIA I RECORREGUT DEL TRANSPORT PÚBLIC

- TREN TURÍSTIC (L1 HIVERN)
- TREN TURÍSTIC (L2)
- TREN TURÍSTIC (L1 ESTIU)
- AUTOBÚS
- FFCC BARCELONA - VALÈNCIA

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Chorta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ciurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P06 TR.DWG
MOBILITAT-P06 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-6

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

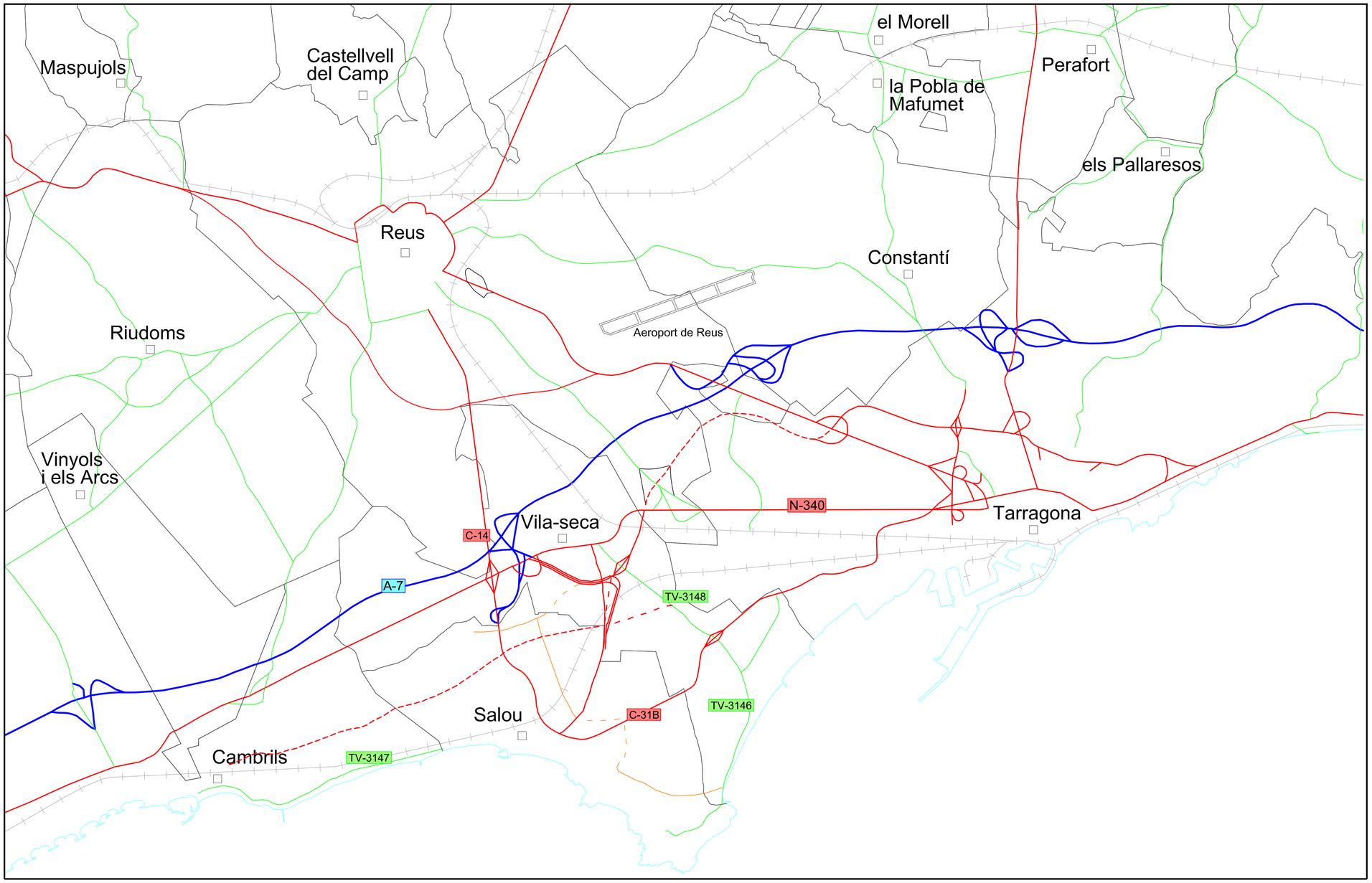
SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 — MODALS DE TRANSPORT PÚBLIC — Plànol 6



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL

TIPOLOGIA DE LA XARXA VIÀRIA

- AUTOPISTA
- CARRETERES NACIONALS I COMARCALS
- CARRETERES LOCALS
- VIAL URBÀ
- FERROCARRIL
- EN EXECUCIÓ
- PROPOSTES DE CONNEXIÓ

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clarana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P07 TR.DWG
MOBILITAT-P07 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-7

N

ESCALA : 1/40.000

ESCALA GRÀFICA: 0 — 1 km

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

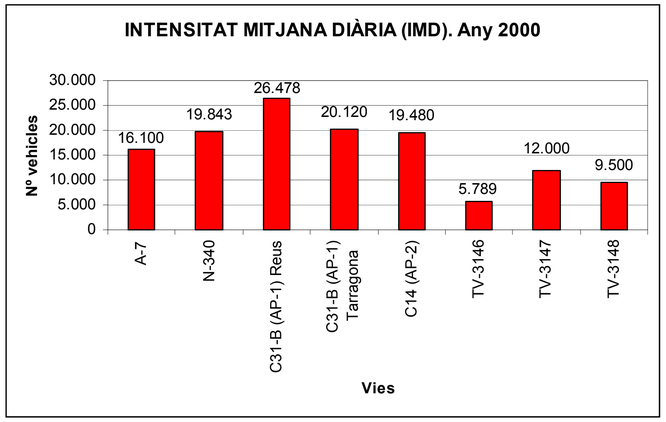
SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

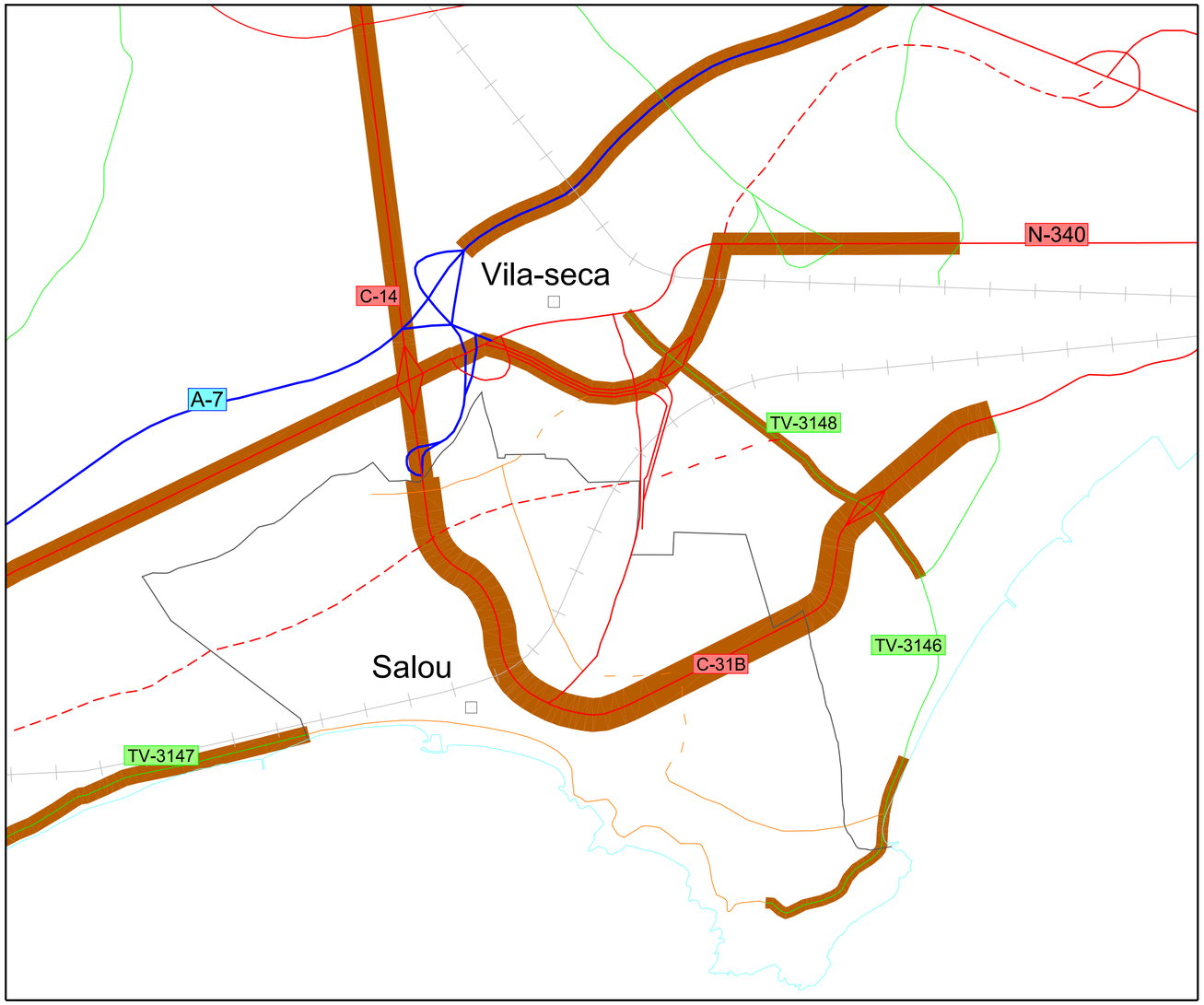
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 — XARXA VIÀRIA BÀSICA, COMARCAL I LOCAL — Plànol 7





LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL

TIPOLOGIA DE LA XARXA VIÀRIA

- AUTOPISTA
- CARRETERES NACIONALS I COMARCALS
- CARRETERES LOCALS
- VIAL URBÀ
- FERROCARRIL
- EN EXECUCIÓ
- PROPOSTES DE CONNEXIÓ

INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (nº vehicles)

- 5000 < 10000
- 10000 < 15000
- 15000 < 20000
- > 20000

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR
Lluís M. Sierra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ckurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU
MOBILITAT-P08 TR.DWG
MOBILITAT-P08 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-8

N

ESCALA : 1/25.000

ESCALA GRÀFICA: 0 1 km

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 INTENSITATS MITJANES DIÀRIES DE VEHICLES (IMD) Plànol 8

LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

TIPOLOGIA DE LA XARXA VIÀRIA

- VIALS URBANS DE 1 SENTIT
- VIALS URBANS DE 2 SENTITS
- VIALS URBANS PEATONALS
- VIALS INTERURBANS
- NOU VIAL INTERURBÀ (en execució)

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clarana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

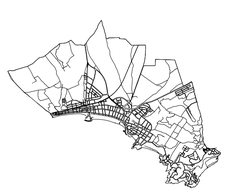
DADES ARXIU

MOBILITAT-P09 TR.DWG
MOBILITAT-P09 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-9

N



ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

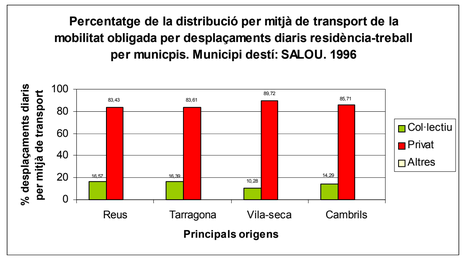
SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

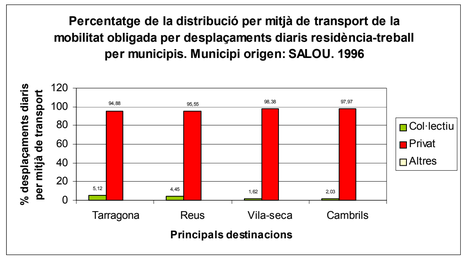
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

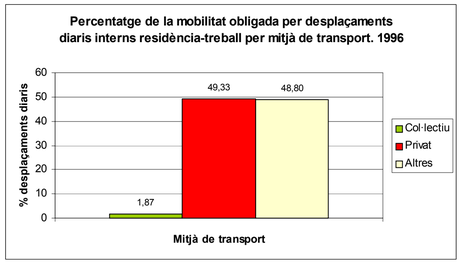
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

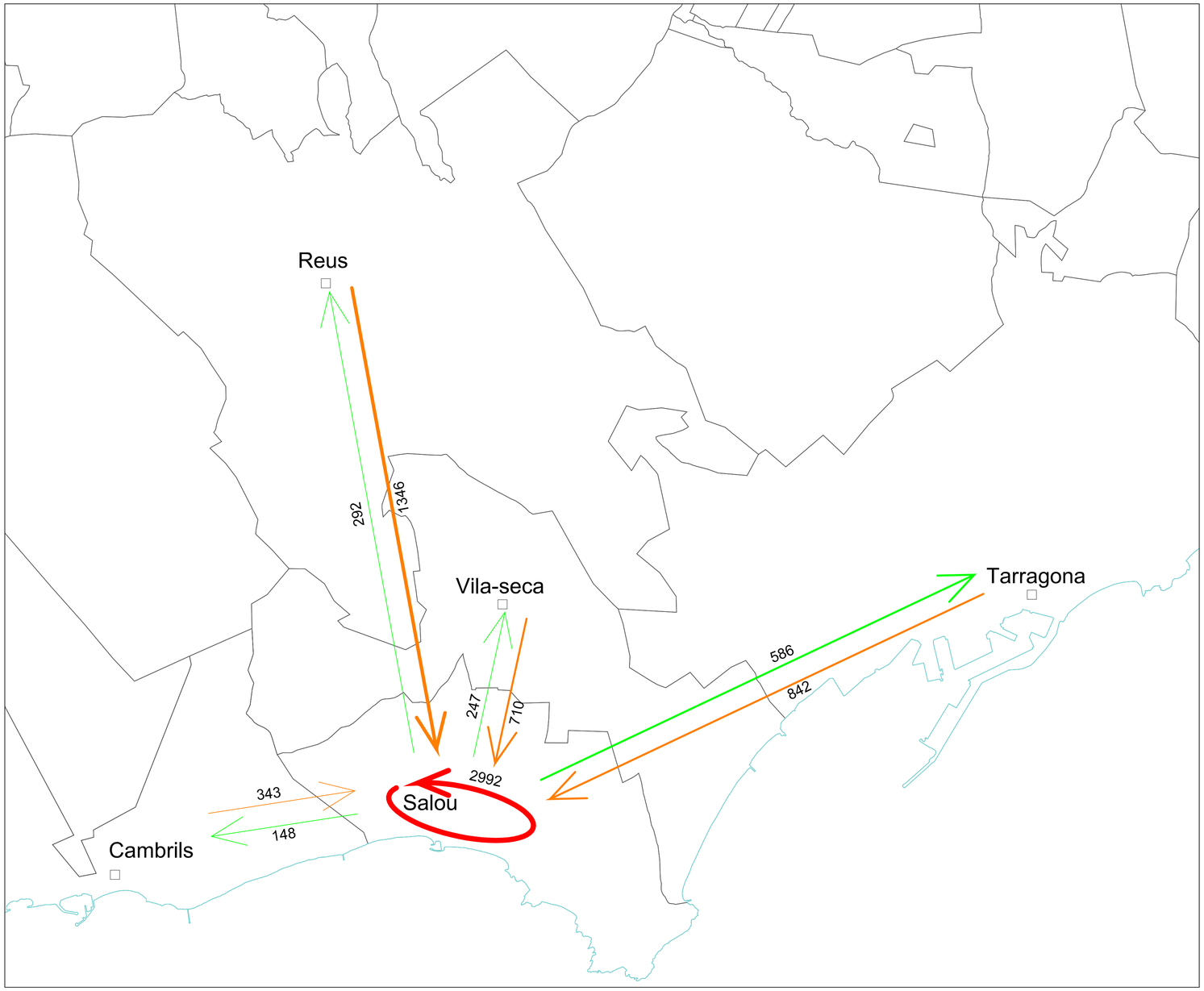
TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 XARXA VIÀRIA URBANA Plànol 9









LLEGENDA

LÍNIA MARITIMOTERRESTRE

LÍMIT TERME MUNICIPAL

TIPOLOGIA I NUMERO DE DESPLAÇAMENTS DIARIS PER MOTIUS DE RESIDÈNCIA - TREBALL

DESPLAÇAMENTS A D'ALTRES MUNICIPIS

DESPLAÇAMENTS DES D'ALTRES MUNICIPIS

DESPLAÇAMETS INTERNS

100 - 500

501 - 1000

1001 - 1500

> 1500

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clarana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borrás i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P10 TR.DWG

MOBILITAT-P10 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-10

N

ESCALA : 1/40.000

ESCALA GRÀFICA: 0 1 km

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

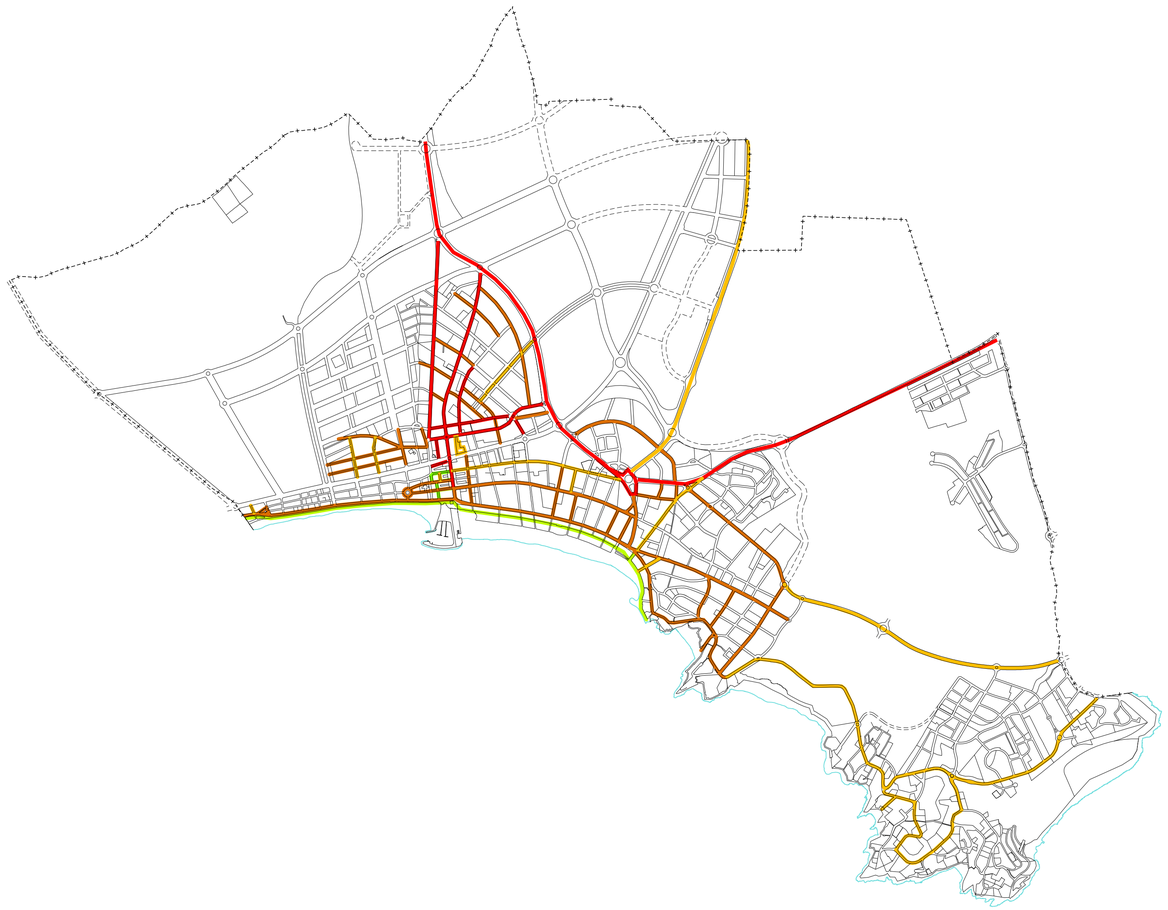
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

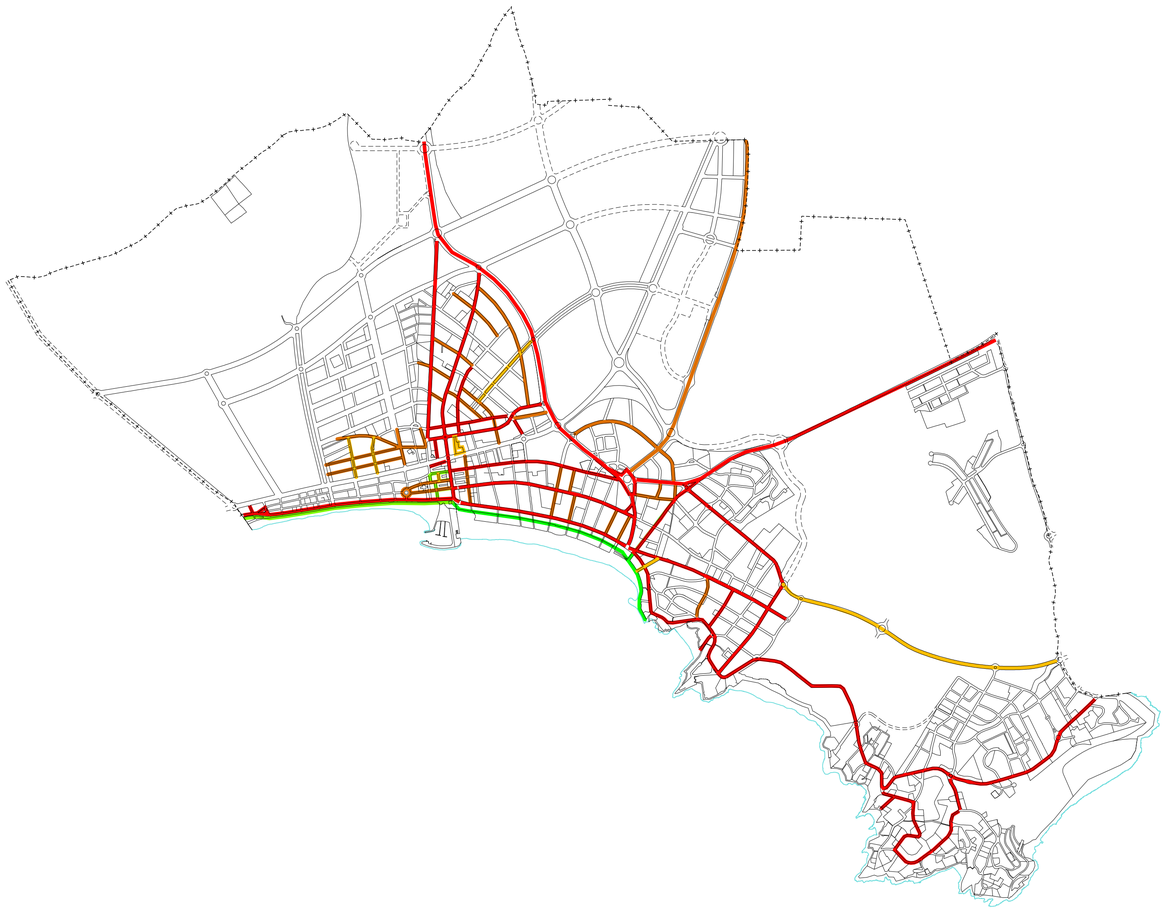
TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 MOBILITAT OBLIGADA RESIDÈNCIA - TREBALL Plànol 10

HIVERN



ESTIU



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

CONFLICTIVITAT DE LA MOBILITAT URBANA PER CARRERS

- MODERADA
- MODERADA - ALTA
- ALTA
- MODERADA (carrers peatonals)
- MODERADA - ALTA (carrers peatonals)
- ALTA (carrers peatonals)

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ciurana
Mª José Sorribes i Royo
Lluïsa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P11 TR.DWG

MOBILITAT-P11 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-11

N

ESCALA : 1/18.000

ESCALA GRÀFICA: 0 500 m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

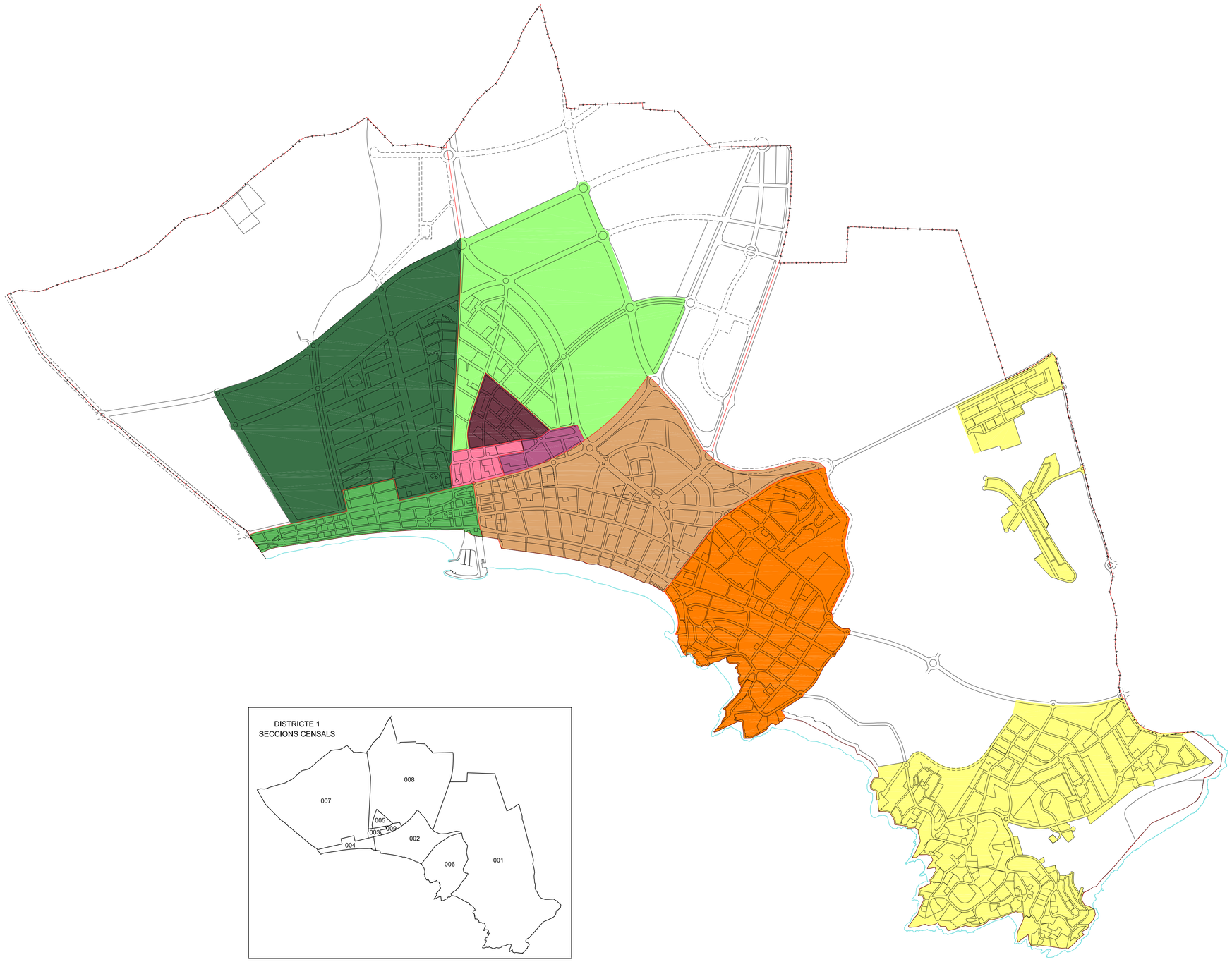
TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

CONFLICTIVITAT DE LA MOBILITAT URBANA

ESCENARI D'HIVERN - ESCENARI D'ESTIU

Setembre 2003

Plànol 11



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS
- LÍMIT SECCIONS CENSALS

PREVISIÓ DE LA DENSITAT DE POBLACIÓ EMPADRONADA PER SECCIONS CENSALS
(hab/ha urbanitzada segons revisió POU, ANY 2010

BAIXA	MITJANA	ALTA
9.67	33.22	220.78
19.03	54.22	237.38
26.82	61.63	1305.88

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra I Solé
Teresa Mª Gras I Magriñà
Josep Mª Ferran I Mercadé
Elena Cort I Clurana
Mª José Sorribes I Royo
Lisa Rovira I Gibson
Joan-Jordi Borràs I Solé
Vanessa Muñoz I García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P12 TR.DWG
MOBILITAT-P12 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-12

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

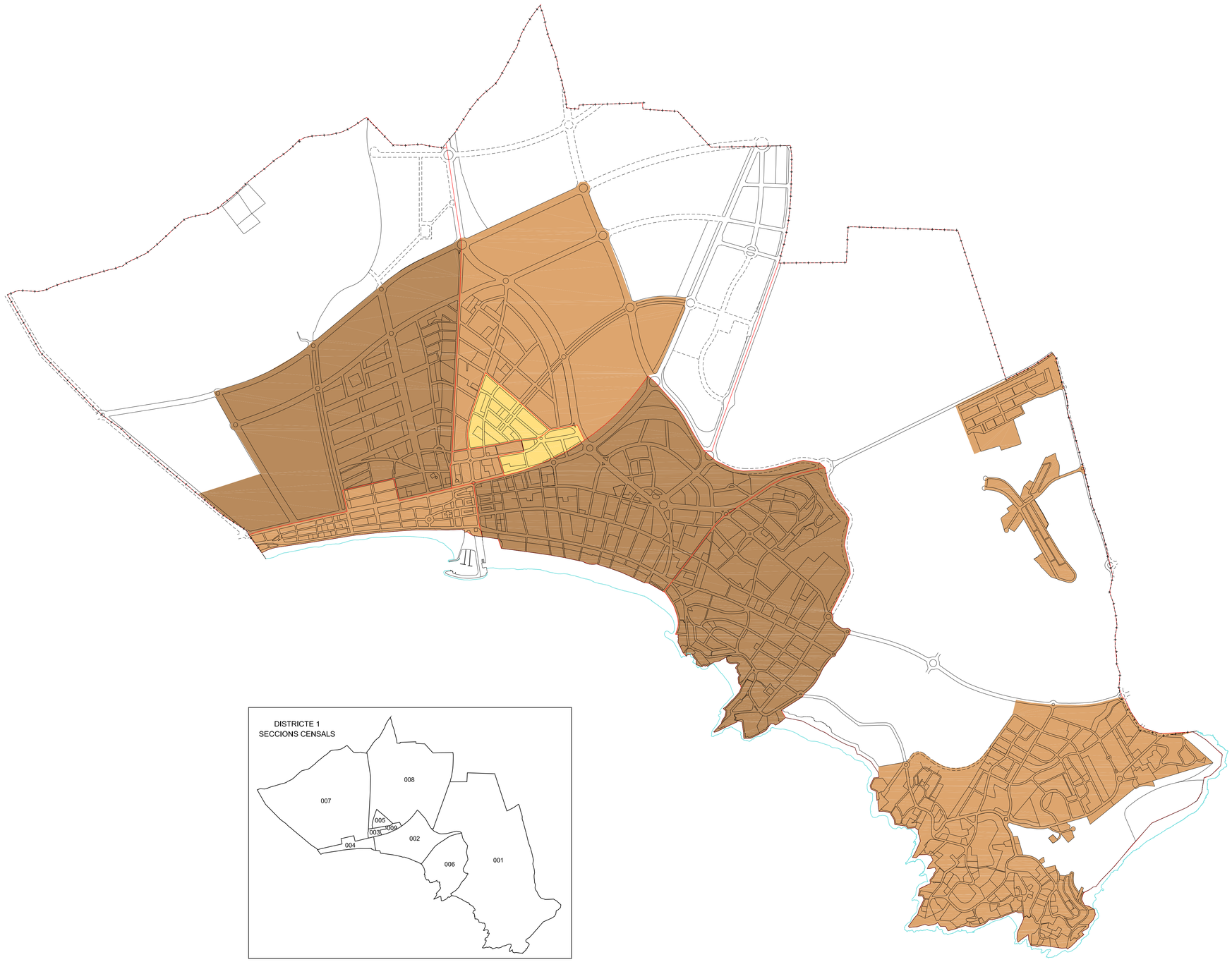
AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 DENSITAT ESTIMADA DE LA POBLACIÓ EMPADRONADA. 2010 Plànol 12



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS
- LÍMIT SECCIONS CENSALS

PREVISIÓ DENSITATS PLACES TURÍSTIQUES PER
SECCIONS CENSALS (places/ha urbanitzada segons revisió POU). ANY 2010

- NUL·LA
- MITJANA (31 - 100 places/ha)
- ALTA (101 - 175 places/ha)

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Nadividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra I Solé
Teresa Mª Gras I Magiñà
Josep Mª Ferran I Mercadé
Elena Cort I Clurana
Mª José Sorribes I Royo
Lisa Rovira I Gibson
Joan-Jordi Borràs I Solé
Vanessa Muñoz I García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P13 TR.DWG
MOBILITAT-P13 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-13

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

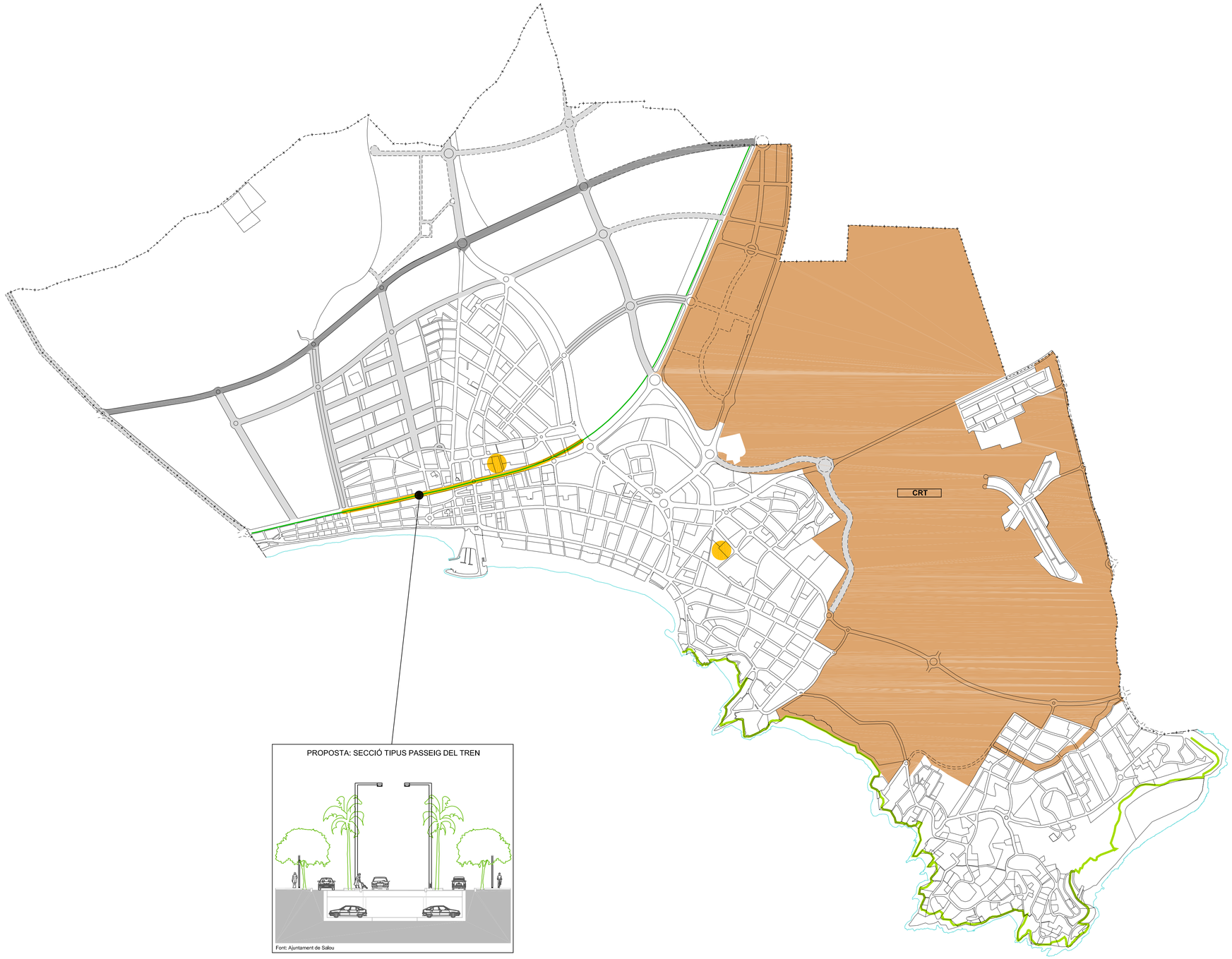
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

DENSITAT ESTIMADA DE PLACES D'ESTABLIMENTS
D'ALLOTJAMENT TURÍSTIC. 2010

Setembre 2003

Plànol 13



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

NOVA VIALITAT

- CAMI DE RONDA
- VIAL URBÀ / TRAMVIA
- VIAL URBÀ
- VIAL INTERURBÀ

LOCALITZACIÓ PREFERENT DE NOUS ESTACIONAMENTS

- ESTACIONAMENTS PREVISTOS SEGONS POU

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ciurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Bonta i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P14 TR.DWG
MOBILITAT-P14 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-14

N

ESCALA : 1/12.000

ESCALA GRÀFICA: 0 300m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA
TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003 PREVISIÓ DEL NOU VIARI URBÀ I ESTACIONAMENTS. 2010 Plànol 14

LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

VIALS EXISTENS

- VIALS URBANS PEATONALS

EMPLAÇAMENT DE PROPOSTES

- CAMI DE RONDA
- CIRCUIT DE CARRIL BICICLETA (FASE 1)
- CIRCUIT DE CARRIL BICICLETA (FASE 2)
- CARRERS DE PRIORITAT INVERTIDA
- VIALS I ÀREES DE CONNEXIÓ QUE FACILITIN LA MOBILITAT NO MOTORITZADA (FASE 1)
- VIALS I ÀREES DE CONNEXIÓ QUE FACILITIN LA MOBILITAT NO MOTORITZADA (FASE 2)
- ÀREES DE VIANANTS

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra I Solé
Teresa Mª Gras I Magriñà
Josep Mª Ferran I Mercadé
Ellena Cort I Clurana
Mª José Sorribes I Royo
Lèia Rovira I Gibson
Joan-Jordi Borràs I Solé
Vanessa Muñoz I García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P15 TR.DWG
MOBILITAT-P15 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-15

N

ESCALA : 1/18.000

ESCALA GRÀFICA: 0 500 m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

PROPOSTES DE MILLORA DE LA MOBILITAT
NO MOTORITZADA A CURT I MIG TERMINI

Setembre 2003

Plànol 15

LLEGENDA

LÍNIA MARITIMOTERRESTRE

LÍMIT TERME MUNICIPAL

VIALS

EMPLAÇAMENT ACTUAL

ESTACIONS DE FFCC

ESTACIÓ D'AUTOBUSOS

FFCC BARCELONA - VALÈNCIA

EMPLAÇAMENT PROPOSTES DE NOUS EQUIPAMENTS I SERVEIS

ÀREA DE LOCALITZACIÓ DE NOUS ESTACIONAMENTS (en modalitat de pàrking)

ÀREA PREFERENT DE LOCALITZACIÓ

LÍNIA 1 AUTOBÚS URBÀ

LÍNIA 2 AUTOBÚS URBÀ

PROPOSTA CIRCUIT DE CIRCUMVAL·LACIÓ PROVISIONAL

PROPOSTA TRAMS DE CONNEXIÓ CIRCUIT DE CIRCUMVAL·LACIÓ DEFINITIU

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Checta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magdiá
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Bontás i Solé
Vanessa Muñoz i Garcia

DADES ARXIU

MOBILITAT-P16 TR.DWG

MOBILITAT-P16 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-16

N

ESCALA : 1/18.000

ESCALA GRÀFICA: 0 500 m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

PROPOSTES DE MILLORA DE LA MOBILITAT MOTORITZADA A CURT I MIG TERMINI

Setembre 2003

Plànol 16

LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

VIALS EXISTENS

- VIALS URBANS PEATONALS

EMPLAÇAMENT DE PROPOSTES

- CAMI DE RONDA
- CIRCUIT DE CARRIL BICICLETA
- CARRERS DE PRIORITAT INVERTIDA
- VIALS I ÀREES DE CONNEXIÓ QUE FACILITIN LA MOBILITAT NO MOTORITZADA
- ÀREES DE VIANANTS

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca
d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia
i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Cherta
Xavier Lascorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magriñà
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Ckrana
Mª José Sorribes i Royo
Lèia Rovira i Gibson
Joan-Jordi Borràs i Solé
Vanessa Muñoz i García

DADES ARXIU

MOBILITAT-P17 TR.DWG

MOBILITAT-P17 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-17

N

ESCALA : 1/18.000

ESCALA GRÀFICA: 0 — 500 m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

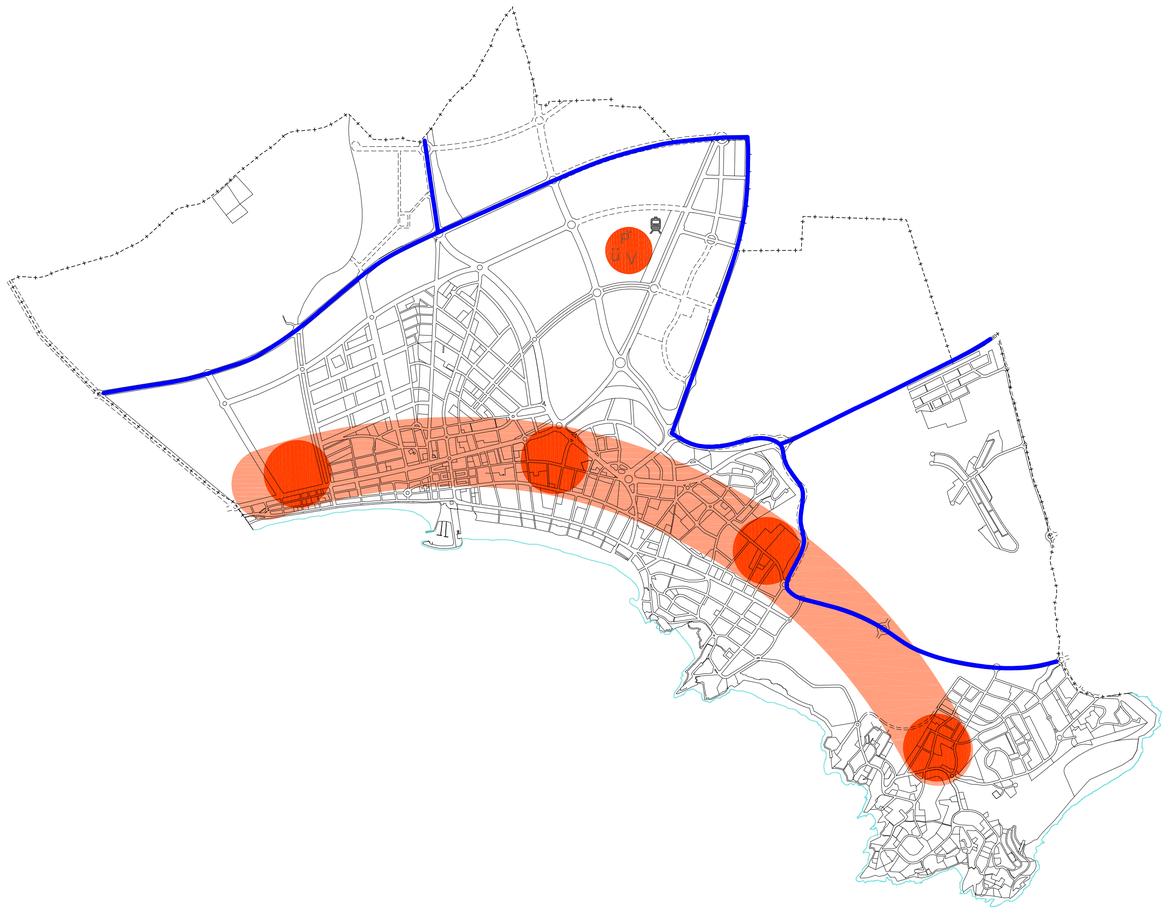
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

PROPOSTES DE MILLORA DE LA MOBILITAT
NO MOTORITZADA A LLARG TERMINI

Setembre 2003

Plànol 17



LLEGENDA

- LÍNIA MARITIMOTERRESTRE
- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- VIALS

EMPLAÇAMENT PROPOSTES DE NOUS EQUIPAMENTS I SERVEIS

- ACTUAL ESTACIÓ DE FFCC DEL CRT
- ESTACIÓ D'AUTOBUSOS
- ESTACIONAMENT DE LLARGA DURADA
- PARADA TAXI
- ÀREA DE LOCALITZACIÓ DE NOUS ESTACIONAMENTS (en modalitat de pàrking)
- ÀREA PREFERENT DE LOCALITZACIÓ
- PROPOSTA CIRCUIT DE CIRCUMVAL·LACIÓ
- VIAL URBÀ/TRAMVIA
- LÍNIA 1 AUTOBÚS URBÀ
- LÍNIA 2 AUTOBÚS URBÀ

EQUIP REDACTOR
ESTUDI DE MOBILITAT URBANA

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
UNITAT DE GEOGRAFIA

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Laboratori de Cartografia i Sistemes d'Informació Geogràfica

Salvador Anton Clavé
Jordi Andreu Bertran
Natividad Franco Checta
Xavier Lasorz Llort

DATES D' APROVACIÓ

APROVACIÓ INICIAL: 28 de Juny de 2001

APROVACIÓ PROVISIONAL: 12 de Desembre de 2002

APROVACIÓ DEFINITIVA:

EQUIP REDACTOR

Lluís M. Serra i Solé
Teresa Mª Gras i Magdiá
Josep Mª Ferran i Mercadé
Elena Cort i Clurana
Mª José Sorribes i Royo
Lisa Rovira i Gibson
Joan-Jordi Bontás i Solé
Vanessa Muñoz i Garcia

DADES ARXIU

MOBILITAT-P18 TR.DWG
MOBILITAT-P18 TR.PLT

DIRECTORI DE PLÀNOLS

P-18

N

ESCALA : 1/18.000

ESCALA GRÀFICA: 0 — 500 m

ESTUDI DE LA MOBILITAT URBANA

AJUNTAMENT DE SALOU

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS D'URBANISME

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

TEXT REFÓS - SETEMBRE 2003

Setembre 2003

PROPOSTES DE MILLORA DE LA MOBILITAT MOTORITZADA A LLARG TERMINI

Plànol 18

7

CRITERIS I OBJECTIUS DE L'ORDENACIÓ

7.- CRITERIS I OBJECTIUS DE L'ORDENACIÓ

Després de més de deu anys de la constitució del municipi de Salou i d'un procés de reestructuració important, Salou, podem afirmar que ha assolit pel que fa a l'espai ciutat un alt grau de qualitat i un grau mig de consolidació.

Pel que fa a l'espai turístic, la concreció i posta en funcionament del parc temàtic Port Aventura, i les sinèrgies produïdes a raó dels plantejaments de futur, de grans inversions, ha comportat una constant millora de l'oferta turística, amb un important increment de les rendes.

Partint doncs dels objectius assolits amb l'anterior Planejament, cal que el nou que es proposa, determini una sèrie de criteris concrets i realistes, que propiciïn obtenir uns objectius en el termini de vigència del nou Pla d'Ordenació, que incrementi encara més el grau de qualitat urbana i de la vida que es desenvolupa en l'espai urbà.

Aquests objectius tan sols es poden obtenir amb plantejaments lògics i racionals, sense utopies, ni disquisicions teòriques, que moltes vegades sense pensar en la gestió o la pràctica diària de l'urbanisme plantegen alguns Plans Urbanístics.

L'experiència obtinguda durant els últims anys amb la gestió urbanística municipal, així com el coneixement acurat del territori i la problemàtica que s'hi genera, fan que el Planejament que es proposa, possiblement no tingui la lluisó d'altres Plans, però per contra tot i la complexitat del mateix, adopta solucions realistes i concretes davant la problemàtica existent avui en el municipi de Salou.

Aquestes solucions adoptades responen a criteris pràctics en l'execució de l'urbanisme i amb objectius assolibles tant per la corporació que gestiona el municipi, com per la població que l'habita.

Per tant doncs, en els apartats següents es descriuen una sèrie de criteris, sobre els que el Planejament que es proposa es basa, a l'efecte d'obtenir, mitjançant la gestió urbanística, els objectius proposats.

7.1.- Criteris i objectius generals

Tal com la nova Llei d'Urbanisme llei 2/2002 defineix com a principi general, la sosteniblitat, el planejament que es presenta pren com a criteri principal aquest postulat basat en l'utilització racional del territori i la preservació del medi.

Així mateix la documentació continguda justifica l'utilització del sòl sempre en relació a les estrictes necessitats de creixements tant per l'us residencial com pel turístic.

Pel que fa als valors paisatgístics, arqueològics i història cultural, el planejament de forma respectuosa intenta solventar en operacions concretes, algunes mancances d'ordre ambiental o d'ordre cultural que el transcurs del temps va negar.

Tanmateix i acceptant que el sòl és un recurs limitat, i més encara pel municipi de Salou, el model configurat, entenem que està en total equilibri entre el creixement i el sòl utilitzat.

Per tant tots els criteris i objectius que es relacionen s'adapten i s'emparen en els principis generals prescrits en el nou ordre urbanístic dimanants de la nova llei 2/2002.

Al plantejar-se els criteris generals de la nova ordenació, no es pot en cap moment perdre de vista, la interrelació que ha de presidir els aspectes de ciutat, relació social que es desenvolupa de forma quotidiana, i la ciutat turística com element espaial de consum parcial i diferenciada de la quotidianitat.

Tanmateix i després de les fortes agressions sofertes pel territori en el procés de conformació de la ciutat turística, cal que en el futur s'actuí amb gran respecte al medi, i als aspectes naturals existents.

Pel que fa als creixements, amb la utilització de nous sòls i per tant més recursos, cal equilibrar a través del Planejament el seu consum racional i sostenible.

Els aspectes mediambientals, han de ser la realitat més immediata i l'eix principal de l'estructuració de l'espai urbà, per això cal establir el compromís de que tota persona, té el dret de gaudir d'un medi ambient adequat pel seu desenvolupament qualitatiu, i el deure a contraure, de conservar el medi en el seu estat natural.

Donat que el territori és un bé escàs, amb fortes peculiaritats, sotmès a dinàmiques econòmiques i pressions urbanes de transformació, cal que els ecosistemes més fràgils i valors naturals tant de costa com d'interior, es tractin en especial cura en la seva planificació i gestió.

Criteri de partida del Planejament, ha de ser que mitjançant polítiques adequades, la sostenibilitat impregni la gestió urbanística que s'ha de portar a terme. La reflexió i l'anàlisi han de propiciar accions concretes, vers la utilització racional del territori, front els agents agressors del mateix.

Dins els aspectes de sostenibilitat, cal que els agents que propiciïn l'activitat urbanística, tinguin la sensibilitat necessària, a l'igual que la societat civil, envers l'objectiu d'assolir, alts graus de convivència entre l'espai urbanitzat, i el territori en estat natural.

Pel que fa a criteris d'estructuració territorial, entenent que Salou forma part d'un ampli territori, Camp de Tarragona, o àrea metropolitana, cal apostar per la racionalitat en l'ordenació d'aquest territori al marge de posicionaments localístics individualitzats.

Dins l'ordenació de l'àrea metropolitana, objectiu bàsic del recent Consorci del Camp de Tarragona, serà analitzar i concretar amb efectivitat i coherència el traçat de les importants infraestructures, renunciant en alguns casos als interessos més immediats del propi municipi, a favor de més alts interessos supramunicipals que beneficien el correcte desenvolupament del conjunt d'àmbit territorial.

També dins el fòrum que té que significar el Consorci format, caldran posicionaments cohesionats envers a contenir el constant creixement de la indústria, a favor del turisme, com a motor econòmic bàsic en l'àrea, i menys agressiu amb el medi.

7.2.-Criteris i objectius particulars

Dins els criteris d'ordre més particulars, s'ha de propiciar un creixement racional del municipi, a l'efecte de poder desenvolupar activitats estables. Això comporta assolir una massa de població suficient que garanteixi els equilibris entre les activitats, urbanes, econòmiques i socials, internes del municipi.

Caldrà dotar al municipi des del Planejament, de sòl suficient que pugui absorbir el creixement previst, amb cert escreix a l'efecte de possibilitar una correcta relació entre el cost del sòl i el cost de l'habitatge, de manera que no es fragmenti l'estructura social.

Pel que fa als nous espais urbans previstos pel Planejament, caldrà dotar-los de la suficient qualitat urbana de manera que responguin satisfactòriament a les demandes socio-urbanístiques, pel que fa a l'espai ocupat, l'espai lliure i a l'espai dotacional i tanmateix a l'espai habitacional.

Respecte a l'espai urbà existent tot i la millora qualitativa produïda els últims anys, caldrà encara treballar-hi potenciant la millora dels serveis, i la qualitat espaial, també caldrà incidir en completar el reequipament d'aquest espai urbà, per tal de garantir la millora iniciada. Aquestes accions passen per actuacions puntuals, en llocs molt concrets, que amb poca inversió, però amb imaginació poden transformar satisfactòriament l'entorn.

Cal donar solució a les problemàtiques que genera el FFCC: que creua el municipi afectant a la seguretat urbana, interromp la racional estructuració de la xarxa i impedeix el propi desenvolupament del territori, i atenta al lògic respecte a les persones que habitant al propi municipi. No es concebeix avui dia que un municipi posicionat com un dels més grans receptors de turisme a nivell nacional i internacional, amb una de les projeccions de futur més importants, mantingui encara una traça de FFCC en el vell mig del municipi.

Cal produir accions concretes i contundents, per un immediat trasllat del FFCC, que es perllonga ja més de dotze anys des de la firma del conveni entre la Generalitat de Catalunya, RENFE i el propi Ajuntament.

Aquest trasllat propiciarà al municipi un canvi radical en la seva estructura urbana. La permeabilitat que sorgiria amb la realització d'un vial bulevard en l'espai actual ocupat pel FFCC, relligaria tot el municipi central, permetent una lògica utilització de l'espai urbà avui segregat.

Pel que fa a la xarxa viaria i concretament el vial Cambrils-Salou, aquest ha de permetre el creixement del municipi a ponent, reequilibrant el territori, omplint un gran buit urbà, amb l'objectiu de donar suport al desenvolupament residencial previst en el Planejament.

L'anterior vial que es preveu connectar amb l'autovia de Tarragona, el planejament li dona continuïtat a través del nou vial projectat sobre el camí dels Emprius. L'objectiu bàsic, que és la connexió, el Pla el vol portar a terme sota un criteri de vialitat més urbà en contra de les anteriors propostes de circunvalació.

Com objectiu també bàsic del Planejament està l'adequació de la traça del Barranc de Barenys, integrant-lo paisatgísticament al vial de nova obertura.

Element primordial dins el sistema mediambiental i paisatgística està la proposta continguda en el planejament del Camí de Ronda, per la costa, amb l'objectiu de la recuperació tant mediambiental com paisatgística de tot el front litoral tant alterat actualment.

Els criteris que s'adopten en aquest projecte ja aprovat, són bàsicament, propiciar l'accés peatonal a tot el llarg del front de costa, dotar al recorregut d'aquelles perspectives visuals i valors naturals negades des de l'inici de les construccions en el seu entorn, i recuperar la imatge que la zona tenia en el seu origen.

Pel que fa als aspectes reguladors de l'ordenació que es proposa i dins els aspectes més generals, es poden enumerar un seguit de propostes que pretenen diferents objectius: assolir una millor qualitat de vida, una racionalitat de l'edificació respecte el sòl on s'ubica, garantir la qualitat de l'espai que es transforma, i dotar d'uns estàndards urbanístics a la població que propiciïn un més alt grau qualitattiu de la convivència urbana.

8

JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT PROPOSAT

8.- JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT PROPOSAT

El Pla General que va aprovar-se l'any 1992, ha donat suport al desenvolupament sofert per Salou durant els últims deu anys. Aquest planejament adaptat al nou urbanisme, iniciat la dècada dels 80, ha permès uns creixements més equilibrats si bé no mancat encara d'errors que cal corregir.

La traça marcada pel PG-92, i portada a terme amb una important estabilitat política, ha permès no trencar amb els seus postulats. Per tant avui en el moment d'un nou Planejament, cal mantenir els trets bàsics si bé adaptant aquells que han quedat obsolets, aquells que no s'adeqüen a les realitats actuals, i aquells que per noves circumstàncies sobrevingudes fan necessari un nou replantejament.

Bàsicament el fet de la redefinició d'infraestructures tant determinants en l'estructuració del territori, com són el FFCC, comporten per si mateixes, que el planejament es revisi i s'adapti als nous criteris esdevinguts.

Tant és així, que el propi PG-92 manifestava que qualsevol alteració dels elements bàsics que conformen el territori, seria motiu suficient per portar a terme una nova revisió, ja que aquests fets justificarien sobradament la posta en crisi del Planejament previ.

A més aquesta posta en crisi s'ha produït realment, per l'alteració de la traça prevista del FFCC, la qual travessava el terme en diagonal i ara es trasllada fora del terme municipal, per tant cal esborrar-la del Planejament.

Complerts més de vuit anys, de la vigència del PG-92, en un municipi tant dinàmic urbanísticament, com és Salou, cal dotar-lo d'un nou Pla adaptat a la nova filosofia urbanística del moment, llei 2/2002, a l'efecte de disposar d'una eina clara i concreta.

Tot i així, entenent que la disciplina urbanística no té que ser un element rígid com fins ara s'ha entès, cal que el Pla que es revisa, adopti la més amplia flexibilitat, per tal de que els seus continguts puguin portar-se a terme fàcilment, mitjançant una gestió àgil i ràpida, en consonància amb els canvis que la societat contemporània està acceptant.

Dit tot l'anterior, com a reflexió del que ha de ser l'urbanisme del futur més immediat, el Pla que es proposa s'ha estructurat pensant conjuntament l'ordenació, amb la gestió per tal de que l'execució del mateix pugui ser realitat.

Cal aquí entendre que el procés urbanístic no depèn tant sols de voluntats polítiques, sinó que s'hi interrelacionen aspectes socials i econòmics, que són en el fons real, els veritables agents i motors d'aquest procés.

Així doncs i dintre d'uns plantejaments àgils en vers la gestió, el Pla aposta perquè aquesta, sigui tutelada per l'Administració, ja que és aquesta la que fixa i determina els paràmetres bàsics d'estructuració i desenvolupament del territori.

La major part de les actuacions que es proposen en el Pla, que han de ser receptores dels creixements, es portaran a terme mitjançant gestió municipal, deixant en mans privades

aquelles d'aspectes més puntuals que no tenen una incidència determinant del Planejament.

Els continguts bàsics del Pla es centren en seguir uns creixements tant d'índole residencial com turística, adaptats a les previsions futures i al model de ciutat que les voluntats públiques han determinat.

Pel que fa als creixements residencials, el Pla es basa amb la tendència sostinguda d'aquests últims deu anys on el creixement mig es situa en el 7% anual, aquest creixement ha comportat que la població s'hagi doblat desde l'any 90, assolint la xifra actualment de més de 15.000 habitants.

Reflexionant en el tema del creixement, s'observa que Salou és gran receptor de nous habitants, tant per la demanda de treball com per la qualitat que ofereix com a ciutat. S'ha determinat que un horitzó a vuit/nou anys es situaria entre els 23.000 i 25.000 habitants permanents, i que aquesta xifra s'accepta perquè el model de ciutat previst necessita d'aquesta població per un normal funcionament de les activitats que en el seu interior s'hi realitzen.

Eliminada la barrera que significava la traça del FFCC prevista en el PG-92 s'obté un gran paquet de sòl a ponent del municipi. Aquests sòls que s'estenen entre la part urbana existent i el nou vial Cambrils-Salou, aporta unes 70 Ha, capaç d'assumir uns 1.800 habitatges entre plurifamiliar i unifamiliar, i una població d'unes 5.000 persones.

Per tant, aquesta és pràcticament l'única àrea que el Pla destina al creixement residencial, de manera voluntària amb l'objectiu de que actuant sobre aquest buit urbà, s'equilibrarà el territori.

Pel que fa al creixement turístic, les dades no són tant clares com en el residencial. Si analitzem les estadístiques i dades que s'ha produït els últims deu anys els resultats observats, determinen unes fortes pujades i baixades pel que fa a la producció del producte turístic.

Tot i així, el Pla també aposta per un important creixement de producte turístic que en la realitat és el motor bàsic de l'economia del municipi.

Sobre aquest tema s'han recollit diferents opinions, no hem d'oblidar que els agents que es mouen en el sector turístic, manifesten genèricament la gran demanda que es produirà en aquest sector els propers anys, a l'accedir al consum del lleure grans masses de població, bé per la reducció dels costos amb la lliberització del transport aeri, o bé pels canvis polítics bàsicament dels països de l'Est d'Europa, que han propiciat que aquesta massa de població accedeixi al consum turístic, tot i que en el moment actual s'estigui en un procés de recessió.

El Pla en aquest camp aporta també una important quantitat de sòl, unes 30 Ha reals, sobre les que determina la implantació dels usos turístics, de nova generació.
Salou té actualment un parc hoteler, producte dels anys 70, on bàsicament la demanda es centrava, en el sòl i platja, i per tant tot el concepte hoteler es basava pràcticament amb l'allotjament, i uns mínims serveis pel fet que aquest turisme es desenvolupa en temporada.

Actualment les noves tendències es manifesten a través d'amplis conjunts de baixa intensitat edificatòria i importants quantitats de sòl lliure, amb una oferta complementària de serveis que satisfaci a qualsevol de les demandes que es puguin produir.

Aquests models anomenats Resorts no tenen encara presència en la nostra costa, per tant cal ser pioners i oferir al mercat aquest producte molt més demandat. L'àmbit que el Pla destina per fer aquest ús es situa a l'extrem de ponent entre el FFCC actual i el nou vial Cambrils-Salou amb una capacitat per uns 7 complexes i una nova oferta d'uns 5.000 habitacions o 10.000 llits.

També és objectiu del Pla, que la implantació d'un sòl turístic a la zona de ponent, té que propiciar el reequilibri de la implantació turística del municipi, així com que el moviment de la massa de població ajudarà a posar en tensió les zones del municipi avui més allunyades del turisme, com són el casc antic.

A part dels creixements, el pla incideix prioritàriament en els aspectes mediambientals i de sostenibilitat. Després de la feina feta els últims anys amb la recuperació i ordenació de tot el front litoral en la part més urbana del municipi, cal seguir la proposta fins estendre aquesta recuperació a tot el llarg de la costa, dins el terme municipal.

El Pla recull la proposta de recuperar aquella imatge del paisatge litoral que s'ens ha negat. Tanmateix s'incideix en la zona boscosa del Cap Salou, la qual ha estat la més degradada ambientalment, amb la intenció de mantenir al màxim els elements naturals que la configuren.

En conclusió doncs, el model descrit, intenta adaptar-se a les necessitats previstes i assumides de creixement, justificant-se en la premissa bàsica de que la transformació del territori natural amb sòl urbanitzat, adquireixi el més alt punt d'equilibri entre la sostenibilitat i els processos urbans a desenvolupar.

8.1- Sòl Urbà

Polígons d'actuació urbanística

Pel que fa als Polígons d'Actuació Urbanística, s'enumeren les següents,

POLÍGONS D'ACTUACIÓ DEL NUCLI DE SALOU,

PAU-S.04

Situada al carrer Pere de Cardona.
Provinent del PG-92, és un Polígon del que es va aprovar una Modificació Puntual, en la que es va canviar el sistema d'actuació de Compensació a Cooperació, i es va definir una ordenació volumètrica específica, concretant tres edificacions de cinc alçades.

L'objectiu de l'esmentada Unitat és bàsicament la cessió de terrenys per a vialitat, per una banda, la prolongació del carrer Pere Martell, el qual afecta dues edificacions, i per altra banda el vial que dona continuïtat amb el Pla Parcial PPR-1, (àmbit en el que recentment s'han iniciat les obres d'urbanització).
La superfície de l'àmbit és 11.028,39 m², i les cessions representen, entre vialitat i zona verda, un 64%.
En data actual, ha començat el procés de desenvolupament, havent-se iniciat l'expedient de Reparcel.lació en data 2 d'octubre de 2002.

PAU-S.05

Situada al carrer Ciutat de Reus, a l'alçada del carrer del Carrilet.
L'objectiu és l'obtenció d'una zona verda, on existeix una gran pineda, que enllaçaria amb la zona verda prevista pel Pla Parcial, PPR-1, situada al camí de la Torre.
La superfície de l'àmbit és de 6.540 m², essent la cessió per a zona verda, aproximadament el 62%.

PAU-S.06 (Suprimit)

PAU-S.07

Polígon existent també en el PG-92, situada al carrer del Mar, limitant a nord per l'actual ferrocarril.
La superfície del sector és de 1.280 m².
L'objectiu és la cessió de terrenys, que limiten amb el Pla de Millora Urbana.Ferrocarril, amb previsió d'un espai annexionat al futur passeig. L'esmentada cessió representa aproximadament un 22% de l'àmbit.

PAU-S.08

Polígon d'Actuació situat al carrer de les Balears, cantonada amb el carrer Nord, amb una superfície d'aproximadament 2.355 m².
En aquest Polígon no hi ha cessió, si no la delimitació de l'àmbit que permeti portar a terme la gestió urbanística dels terrenys amb la finalitat de la consolidació edificatòria.
En el plànol es defineix, així mateix, la protecció de l'arbrat existent, mitjançant la clau de "espai lliure d'edificació".

PAU-S.10

Situat al final del passatge Brumar, i carrer del Cèsar, en front l'actual ferrocarril.
L'objectiu del mateix és la cessió de terreny per a vialitat, del futur Passeig que preveu el Pla de Millora Urbana. Ferrocarril.
L'àmbit és aproximadament de 3.915 m², i la cessió, un 36% de l'àmbit.

L'edificació proposada destinarà les plantes baixes obligatòriament a ús comercial.

PAU-S.11 (Suprimit)

PAU-S.12

Situat entre el passatge de la Jota i el carrer Saragossa.
Es tracta d'uns terrenys, alguns edificats, amb construccions de diferents tipologies, i alçades, construïdes als voltants dels anys 70. Considerant que es tracta d'una zona molt concurrida turísticament, es proposa el present Polígon d'Actuació, per tal d'obtenir un espai públic més lliure.
La superfície de l'àmbit és de 3.050 m², i l'objectiu, a part de promoure la regeneració de les edificacions de l'àmbit, és la cessió de terreny per a destinar-lo a zona verda, i així ampliar la cruïlla del passatge amb el carrer Saragossa.

La cessió del terreny representa aproximadament un 21 % de l'àmbit, i l'edificació proposada és de PB + 5.

PAU-S.13

Polígon situat al carrer Carles Buigas, a la urbanització Miraflores. Es tracta d'una urbanització formada per xalets en filera, que actualment es troben afectats per la forta pressió comercial de l'entorn que els envolta.

La proposta del Pla es concreta amb una ordenació volumètrica, als efectes que tot i mantenint el sostre atorgat, amb el condicionant de generar un ampli espai d'ús públic.
Tanmateix la proposta queda obligada a la construcció d'un aparcament d'ús públic a més de les que es generin pels habitatges i pels comerços.

PAU-S.14

Aquest Polígon estava ja definit en el PG-92.
Es tracta d'uns terrenys on s´hi ubica el càmping "La Union", al carrer Pompeu Fabra.
La superfície de l'àmbit és de 37.470 m², i l'objectiu és la cessió de terrenys per a destinar-los a equipament comunitari. L'esmentada cessió representa un 31% de l'àmbit.

PAU-S.15

Està situat a la Urbanització Mirador de Salou, a l'avinguda del Mirador.
La superfície és d'aproximadament 6.560 m², i l'objectiu és la regularització de la parcel·lació de l'àmbit per tal que totes les finques tinguin façana a via pública.
També hi ha la cessió de terreny, per l'ampliació de vialitat de l'avinguda del Mirador. L'esmentada cessió representa un 5 % de l'àmbit.

PAU-S.16

Es tracta de l'antiga Unitat provinent del PG-92, anomenada UAS-16.3, situada al carrer Nord.
Respecte la mateixa, es va aprovar, en data 25-06-97, una modificació puntual referent a la reordenació de l'àmbit.
L'esmentat Polígon ha iniciat els tràmits de desenvolupament, trobant-se constituïda la Junta de Compensació, i el projecte de compensació aprovat en data 5 -06-00.
L'objectiu és la cessió de terreny per a vialitat i verd públic, definint una plaça. Aquesta representa una cessió del 42% de l'àmbit.

PAU-S.17

Polígon d'Actuació provinent de l'antiga Unitat d'Actuació UAS-22, de PG-92, situada al camí de Barenys. La delimitació de l'esmentada unitat es va aprovar en data 10 d'abril del 2000.
S'ha iniciat el desenvolupament, trobant-se aprovades inicialment les Bases i Estatuts, i presentat el projecte de Compensació.
L'ordenació és la mateixa que preveia el PG-92, d'habitages en filera.

El projecte d'urbanització està aprovat en data 4 de desembre de 2000.
L'objectiu principal és la cessió de terrenys per l'obtenció de vialitat i zona verda, corresponent al carrer Guillem de Claramunt, i la connexió de dos carrers nous entre l'esmentat carrer i el carrer Barenys.
La superfície de l'àmbit és de 15.852,89 m², i l'esmentada cessió representa aproximadament un 33% de l'àmbit.

PAU-S.18

Es tracta de l'antiga Unitat, provinent del PG-92, UAS-23.
Situada al carrer Ciutat de Reus, al costat de l'hotel Eurosalou.
Aquest Polígon va ser delimitat arrel d'una modificació puntual del Pla General-92, la qual definia també per l'àmbit una ordenació volumètrica específica. L'esmentat document va ser aprovat en data 4 -10-00.
Els tràmits de desenvolupament estan fase d'execució.

PAU-S.20

Es tracta d'un Polígon d'Actuació situat als terrenys de l'antic edifici Galas, a l'autovia Pere Molas.
Durant la vigència del P.G.-92 respecte a aquest àmbit s'han presentat diverses propostes donat el caràcter privat del mateix.
Cap de les propostes s'han consolidat i avui després que l'edifici existent s'hagués incendiat i actualment s'estigui enderrocant, cal donar-li una solució urbanística.

Aquest àmbit llinda amb el CRT del qual no va formar part i per tant no va expropiar-se, donat el caràcter d'equipament privat emblemàtic que exercia en aquells moments.

El procés a partir de l'any 92 s'ha anat accentuant amb un fort deteriorament i abandó total pel que fa al seu ús lúdic tot i els intents de posar-lo de nou en funcionament fins arribar com s'ha dit a les dates actuals.
La solució urbanística sense plantejar alternatives vinculades al CRT, passa per donar-li l'aprofitament i els usos de la zona on s'ubica i així es planteja en el Planejament.

PAU-S.22

Es tracta de l'antiga Unitat, provinent del PG-92, UAS-9, situada al carrer del Terrer.

La superfície de l'àmbit és actualment de 26.587 m², i les cessions responen a un 41,82 % del mateix, destinades a vialitat, espai verd i ampliació de l'estació d'autobusos.

Les esmentades cessions estan ja efectuades, així com l'execució de la urbanització de la vialitat, si bé caldrà garantir l'execució de la urbanització de la zona verda, mitjançant la present delimitació de polígon d'actuació.

POLÍGONS D'ACTUACIÓ DEL CAP SALOU

PAU-CS.01

Polígon situat a la carretera del Far, amb un àmbit de 1.470 m².
L'objectiu principal és la cessió de part de terreny per la regularització de la carretera del Far.
Es delimita un sector que permeti preservar l'arbrat autòcton concentrant el sostre edificable, en la resta de l'àmbit.
L'edificabilitat permesa és de 955,50 m², mitjançant un bloc de 3 alçades, i un 25 % d'ocupació.
La cessió representa aproximadament, un 7,5% de l'àmbit.

PAU-CS.02

Situat al carrer del Codolar, a la urbanització Vikings de Cap Salou.
Afecta un solar, amb un àmbit de 3.315 m².
L'objectiu principal és la cessió de terrenys per a destinar-los a vialitat i zona verda.
També es delimita una àrea de "espai lliure d'edificació", per tal de preservar la vegetació autòctona de la zona.
La cessió representa aproximadament un 14% de l'àmbit, i la superfície mínima de solar s'estableix en 1.000 m², amb edificació unifamiliar i bifamiliar.

PAU-CS.03

Aquest Polígon estava delimitat també en l'antic Pla General-92. Està situat al carrer del Gregal, amb una superfície de l'àmbit de 6.605 m².
L'objectiu és la cessió de terreny per vialitat, i per zones verdes. La parcel·la mínima s'estipula en 500 m², amb edificació unifamiliar.
La cessió representa aproximadament un 37% de l'àmbit.

PAU-CS.04

Polígon situat entre el carrer Bosc Gran i el carrer del Coscoll, a la urbanització Colina del Sòl. La superfície aproximada del sector és de 3.315 m².
L'objectiu és la cessió de terrenys, aproximadament al 35%, per l'ampliació dels carrers i zona verda.
Limita a sud amb zona verda, que prové de l'antic traçat del vial previst pel PG-92, del CRT (La Pineda-Salou), el qual, va alterar el seu traçat segons modificació puntual aprovada en data 3-02-99.
Es fixa una parcel·la mínima de 700 m².

PAU-CS.05

Similar a l'anterior, està situada entre els carrers Coscoll, Bosc Gran, i Carrer del Fonoll.
La superfície de l'àmbit és de 4.050 m².
La cessió és la corresponent a l'ampliació dels carrers del Coscoll i Bosc Gran i zona verda.
Limita a sud amb zona verda.
Es fixa una parcel·la mínima de 700 m².

PAU-CS.06

Polígon que prové de la UACS-10.4, i UACS-10.5 del PG-92, situada en uns terrenys situats entre la Urbanització Colina del Sol i Zona Estival. La superfície és de 31.056,86 m².
L'objectiu és la urbanització dels carrers, i la regularització de les cessions efectuades, en data 20 de maig de 91, les quals resulten modificades amb la present proposta.
La parcel·la mínima s'estableix en 500 m² i front mínim de 20 m, i es permet un únic habitatge per parcel·la mínima.

PAU-CS.07

Polígon d'Actuació situat a la Urbanització de la Taurana, amb una superfície de 9.665 m².
L'objectiu principal és la cessió de terrenys per a vialitat, corresponent a un vial prolongació del carrer de la Pedreta, i el vial d'unió d'aquest amb la prolongació del carrer del Pou de la Taurana.
L'esmentada cessió, representa un 33% de l'àmbit.

S'estableixen dues zones, la A i la B, diferenciades entre sí per les edificabilitats i la parcel·la mínima, que mentre que en la zona A serà de 1.000 m², en la Zona B, de 500 m².

PAU-CS.08

Polígon situat a l'est de la Zona Estival, al final del carrer Corral del Sauner, amb una superfície de 4.075 m².
L'objectiu és la cessió de terreny per a vialitat corresponent a la prolongació del dos carrers.
La superfície de cessió representa aproximadament un 27% de l'àmbit.
La parcel·la mínima estipulada és de 700 m², permetent edificació aïllada unifamiliar.

PAU-CS.09

Situat també en el carrer Corral del Sauner, en la Zona Estival.
La superfície de l'àmbit és de 1.830 m².
Es tracta de part d'un solar, el qual s'afecta mitjançant la delimitació del Polígon, amb l'objectiu de obtenir la vialitat corresponent a la prolongació del carrer de la Farola.
La cessió respon al 21% de l'àmbit, i , en aquest cas es permet l'edificació bifamilia, essent la parcel·la mínima de 1.000 m².

PAU-CS.10

Polígon situat al carrer del Llorer, a la Zona Estival, conformant un àmbit de 5.400 m².
L'objectiu de la Unitat és la cessió de terreny destinat a viari, que correspon al 16% de l'àmbit.
Es permet edificacions bifamiliars i unifamiliars aïllades, sempre i quan sigui la mateixa tipologia en tot l'àmbit.

PAU-CS.11

Situat igualment a la Zona Estival, al carrer del Garrofer, entre el carrer Corral del Sauner i el carrer del Llorer.
Es tracta d'un àmbit de 2.450 m², i l'objectiu de la mateixa és la cessió de terreny per la prolongació del vial que prové dels Polígons PAU-CS.10, i PAU-CS.08.
Aquest carrer parteix l'àmbit en dos Zones, la A i la B, les quals es diferencien entre sí per l'edificabilitat, i la superfície mínima de parcel·la, essent de 570 m², per la Zona A i de 1.000 m², per la Zona B.
Es permeten habitatges bifamiliars.

PAU-CS.12

Està situat a Port Pirata, en un àmbit de 16.730 m².
L'esmentat Polígon estava ja definit pel PG-92, com a àmbit, però amb diferent ordenació.
La present ordenació es defineix a conseqüència de la troballa d'unes restes arqueològiques d'interès cultural, en una part del terreny, on l'antic PG-92 definia el traçat d'un vial.
Així, l'objecte principal és la cessió de l'esmentat terreny, destinat a espai lliure, clau 30b[1], de protecció de restes arqueològiques, i concentrar el sostre edificable a la resta de solar.
També és objectiu l'obtenció de terreny per ampliació de la plaça de les Palmeres.
La cessió total representa un 49% de l'àmbit.
Es permet en aquest àmbit tant l'ús residencial, com l'hoteler.

PAU-CS.14

Polígon situat al voltant del carrer Donzell Marí, i l'església de St. Jordi del Cap Salou. Es similar a la Unitat d'Actuació que definia l'antic PG-92, segons la UACS-8.
Es tracta d'un àmbit (sense cap edificació), de 53.385 m², que limita a nord per la carretera de la Costa.
L'objectiu del Polígon és la cessió de terrenys per a vialitat que comunicarà la carretera de la Costa amb el carrer Punta del Cavall.
S'estableix, com a ús exclusiu, l'hoteler.
Pe que fa a les cessions, aquestes representen un 54% de l'àmbit.

PAU-CS.16

Polígon situat al voltant de l'edifici anomenat "Ulises", al final del carrer de la Cala Font.
La superfície de l'àmbit és de 5.675 m².
L'objectiu és la cessió de terreny per destinar-lo a Zona verda, que a la vegada s'integrarà al projecte del "Camí de Ronda", de recuperació mediambiental de la primera línia de costa.
La cessió representa aproximadament un 50% de l'àmbit.
S'estipula per la zona edificació plurifamiliar aïllada, de 3 alçades, amb la possibilitat de construcció d'aproximadament 18 habitatges.

PAU-CS.17

Situat entre els carrers Punta del Cavall i Mola d'Aires.
La superfície afectada és de 4.225 m², i l'objectiu és la cessió de terreny destinat a zona verda, que comunicarà els dos carrers.
L'esmentada cessió representa aproximadament un 75,5% de l'àmbit.
L'edificabiilitat proposada és d'uns 1.478 m², de sostre, mitjançant 20 habitatges de PB + 3.

PAU-CS.18

Polígon d'actuació situat entre la carretera del Far i el carrer Cala Crancs.
Es tracta d'un àmbit, amb una superfície de 2.795 m², que dona als dos carrers sent el desnivell entre ells considerable.
L'objectiu principal del Polígon, és la cessió de part de terreny per a vialitat. Per una banda , un pas públic que comunica la carretera del Far amb el carrer de Cala Crancs, i per l'altra, l'ampliació de la carretera del Far.
Es defineix en aquest Polígon un espai lliure d'edificació.
L'esmentada cessió correspon al 19% de l'àmbit.

PAU-CS.19

Es troba situada al costat de l'anterior Polígon, entre els carrers Cala Morisca i carrer Cala Crancs.
Es tracta d'una única propietat, de superfície 2.015 m². L'objectiu del Polígon, és la cessió d'una petita porció de terreny, com afectació per l'ampliació del carrer de la Cala Morisca.
Aquesta cessió representa un 2% de l'àmbit.
Es defineix un espai lliure d'edificació, situat a la cota baixa del terreny.

PAU-CS.20

Es tracta d'un Polígon d'actuació situat a banda i banda del final del carrer Cala Crancs.
L'objectiu principal és la cessió del terreny que està situat a primera línia de mar, integrat en el projecte de recuperació del litoral, o "Camí de Ronda".
També és objectiu la urbanització de la vialitat existent.
La ubicació de l'edificació es limita a l'est de l'àmbit preservant la resta de sòl, part d'espai lliure d'edificació i part de cessió destinada a verd públic.
La superfície de l'àmbit és de 8.820 m².
L'esmentada cessió representa aproximadament un 59% de l'àmbit.

PAU-CS.21

Es tracta d'un polígon d'actuació situat al C/Pla de l'Era.
L'objectiu de la delimitació és per a portar a terme la gestió urbanística que permeti la regularització de les finques per tal que l'edifici existent se situi en una parcel.la amb façana a via pública, i en la resta de terreny es pugui consolidar el sostre restant.

PLANS DE MILLORA URBANA

PMU-01. Ferrocarril

El Pla de Millora Urbana del FFCC està conformat pels terrenys ocupats actualment per l'àmbit del FFCC i alguns altres perimetrals que s'hi inclouen. Es pretén portar a terme mitjançant un anàlisi acurat, la transformació dels sòls actuals en un nou vial tipus passegi o bulevard que relligui tot el nucli urbà actual.

Tanmateix des del propi Pla, caldrà regular les condicions que hauran d'assolir les edificacions existents o futures, perimetrals al futur vial, a l'efecte que adquireixin la condició de façana principal, i així donar contingut urbà al propi vial.

Aquest Pla de Millora no podrà portar-se a terme o executar-se en tant no sigui realitat el trasllat del FFCC fora de l'àmbit actual.

L'àmbit estarà adscrit al sistema ferroviari mentre no es desenvolupi el Pla de Millora Urbana.

PMU-02. C/Barcelona

L'àmbit delimitat pel Pla de millora Urbana s'ubica entre el C/Barcelona, FFCC, C/Mar i C/Ponent.

Aquesta illa és una de les més complexes del nucli de Salou, ja que en el seu interior es desenvolupen edificacions aïllades unifamiliars (xalet), edificacions plurifamiliars amb alineació a vial, blocs plurifamiliars aïllats i altra tipus d'edificació en l'interior.

Donada la posició estratègica de l'illa, i l'actiu de futur que representa, cal estudiar profundament una solució coherent, de manera que es pugui donar resposta a les necessitats urbanístiques amb el disseny d'una nova ordenació de tot el conjunt.

PMU-03. Av. Andorra

El Pla de Millora Urbana- 03 delimita tot l'àmbit del centre comercial Europa, situat a la cruïlla de l'Av. Andorra i el C/Carles Buigas.

Aquest espai dedicat exclusivament a l'ús comercial, pel transcurs del temps ha anat donant una imatge de deteriorament important.

A part de les façanes i els vials principals, les façanes a l'interior, així com els carrers peatonals, estan en molt mal estat i per tant caldria regenerar.

Davant la inactivitat en aquest procés de millora, el Planejament proposa portar a terme la millora de tot l'àmbit, mitjançant una gestió pública.

L'únic objectiu és millora la imatge urbana del conjunt, millorar les condicions dels espais no ocupats per l'edificació, i adaptar tot el conjunt a les mesures de seguretat legals que li siguin d'aplicació.

PMU-04. C/Colon

L'àmbit d'actuació del Pla de millora 04, és el configurat pel perímetre que conformen les edificacions existents en l'àmbit de Pilons que envolten el conjunt de restaurants-xiringuitos existents.

Actualment a l'interior del perímetre de les edificacions existeix un espai edificat en planta baixa que originàriament es destinava a garatges, i que actualment aquests amb façana a Pilons tenen l'ús de restauració.

Tot el conjunt comporta una sèrie de problemàtiques que cal solucionar.

Pel que fa a la part interior, l'estat de deteriorament, tant del pas com de l'edificació, és deplorable, a més la solidesa d'alguns elements estructurals, és dubtosa.

Respecte als aparcaments, la majoria no s'utilitzen com a tal, sinó que fan les funcions de magatzem i trasters.

La part edificada a façana de Pilons on s'ubiquen els restaurants, tot i la voluntat de la majoria dels propietaris, no s'ha pogut encara remodelar, a l'existir problemes importants com l'alçada actual, les condicions d'activitat, les ventilacions, etc.

Donat a més l'estructura de la propietat que conforma tot el conjunt, l'única solució és un plantejament gestionat des de l'Administració.

Per tant es planteja la substitució de tota l'edificació avui existent, per un altre molt més acurada i adequada a les necessitats del lloc i de l'ús a que es destina.

El Pla de Millora sembla la figura més adient per portar a terme aquesta reforma d'un àmbit tant emblemàtic de Salou, com és Pilons-Acantilats, avui totament remodelat a excepció de l'anteriorment descrit.

PMU-05. La Pedrera

El Pla de Millora – 05 delimita un àmbit de 291.099,97 m² de sòl entre la carretera del Far, la carretera de la Costa, Port Pirata i el mar.

Aquest àmbit en estat natural a excepció de les quasi 8 Ha que van arrasar-se del Turó de la Talaia, per l'extracció de pedra pel Port de Tarragona, s'ha mantingut intacte els darrers anys, ja que el Pla General del 92 també qualificava la major part, com verd públic.

Seguint les prescripcions de l'anterior Pla General, es proposa concentrar tota l'edificabilitat que es genera en l'interior del forat realitzat, amb usos hotelers i mantenint la resta de sòl com a verd públic.

Donada la importància d'aquest espai i la voluntat de que s'integri en el Camí de Ronda, es determina una gestió pública a l'efecte de poder obtenir el més ràpidament possible els sòls destinats a aquest ús, de manera que es pugui a la vegada fer una recuperació i regeneració del Cap Salou.

PMU-06. Camping la Siesta

Situada al terreny del Càmping la Siesta. Limita a sud amb el carrer Nord, a nord-est amb l'autovia de Reus, i a Nord-Oest amb l'actual ferrocarril.

Es tracta d'un gran àmbit, de 66.005 m2 situat al centre de Salou.

L'objecte del Polígon és la cessió de 41.279 m2 de sòl, destinat a equipament, zona verda i vialitat.

En quant a l'edificació, es permetrà l'ús residencial, o bé l'hoteler. Es preveu també la construcció de dos equipaments privats, un d'ús religiós i l'altre, d'ús educatiu (guarderia), ubicats a la illa de l'equipament públic.

8.2.- Sòl Urbanitzable

Pla Parcial Residencial PPR-1 1ra.Fase

Pla Parcial prové del Planejament anterior PG-92.
La superfície del sector és de 259.553 m², provinent d'una Modificació Puntual de l'àmbit, aprovada, a l'igual que el Projecte de Pla Parcial, el 7 de febrer de 2.001.
Actualment una vegada aprovats definitivament el Projecte de Reparcel.lació el 3 de setembre de 2001 i el P. Urbanització el 21 de gener de 2002, s'està executant la urbanització.

L'esmentat Pla Parcial defineix dues tipologies bàsiques, edificació unifamiliar situada al nord-est de l'àmbit, com a continuació de les edificacions unifamiliars existents, i edificació plurifamiliar aïllada en la resta de l'àmbit.
La vialitat es desenvolupa ortogonalment mitjançant vials de considerable amplada, amb espais verds integrats.
Les cessions estan concentrades, pel que fa als equipaments, mitjançant dos illes en sentit nord, a l'est de l'àmbit. Pel que fa a zones verdes, es reparteixen en dues grans àrees, que representen un total de 61% de l'àmbit.

Les edificacions estan definides segons volumetria específica, mitjançant les envolvents-galibs.

Dins d'aquesta tipologia es diferencien tres qualificacions diferents, depenent de l'alçada i dels usos de la Planta Baixa.

El límit nord de l'àmbit d'aquest Pla Parcial coincideix amb el traçat del ferrocarril previst per l'antic PG-92. El present Pla General, desafecta l'esmentat traçat, de manera que permet la continuïtat del Pla Parcial, mitjançant el SECTOR 01 (PPR-1-II Fase).

SECTOR-01. Barenys

La superfície del sector és de 357.270 m².
Aquest Sector dona continuïtat a l'anterior, amb la mateixa tipologia edificatòria, zona d'edificació aïllada plurifamiliar, a definir segons ordenació volumètrica específica, i zona d'habitatges unifamiliars.
També s'admet l'ús de l'equipament privat.
Es delimita, en aquest àmbit una zona de protecció, clau $30b_1$, en un àmbit anomenat Vila de Barenys, de troballes arqueològiques.
L'edificabilitat bruta de l'àmbit es concreta en 0,43 m²/ m².
Les cessions les definirà el Pla Parcial que desenvolupi el SECTOR.

SECTOR-02. Sanguli

Situat a l'oest del terme, llindant amb el de Cambrils.
La superfície de l'àmbit és de 97.716 m².
L'ús definit és el d'habitatge i l'hoteler, amb una edificabilitat bruta de 0,40 m²/ m².
Les cessions es definiran en el propi Pla Parcial que desenvolupi el Sector.

SECTOR-03. Pla de les Pomeres - Barenys

Situat a nord- oest de Salou.
Superfície del sector d'aproximadament 834.327,86 m², de forma allargada, que abarca des dels terrenys del Camp de futbol, fins el Karting.
Els usos definits són bàsicament l'hoteler, i d'altres el de càmping, equipament privat, de serveis i terciari.
L'edificabilitat bruta és de 0,40 m²/m².
L'objectiu d'aquest àmbit és de propiciar un desenvolupament turístic-hoteler tipus resort, i delimitar una àrea de serveis i terciari.
Les cessions es concretaran en el propi Pla Parcial.

SECTOR -04. Emprius Nord

Situat a nord-est de Salou, amb una superfície de 436.230 m².
Es defineixen com a usos admesos, el d'habitatge, l'hoteler i l'equipament privat.
Com a cessió es preveu una continuació de la Rambla que prové de l'àmbit del PERI.SA-6 (PG-92).
Es defineix una edificabilitat bruta de 0,40 m²/m².

Les cessions es concretaran en el propi Pla Parcial que desenvolupi el Sector.
Aquest sector té com objectiu el donar resposta en el transcurs de vigència del Pla a la demanda residencial-turística a més llarg termini.
Tanmateix un objectiu important serà l'obtenció i urbanització del vial nord que comunicarà la rotonda en construcció entre el vial Cambrils-Salou i l'Autovia Salou-Reus, amb l'autovia Pere Moles.

SECTOR -05. Emprius Sud

Situat a sud de l'anterior, lindant també amb l'actual autovia Salou-Reus i el FFCC, té una superfície de 306.505 m².

L'objectiu bàsic és el mateix que el SECTOR-04, de possibilitar el creixement turístic-residencial, així com l'obtenció de la urbanització de vialitat i zona verda de la connexió del Passeig de la Segregació amb Port Aventura.
Es defineixen com a usos admesos, el d'habitatge residencial i l'hoteler.
L'edificabilitat es fixa en 0,40 m²/m².
Les cessions es concretaran en el desenvolupament del sector.

8.3. El Sòl no Urbanitzable

La constant aparició de legislació urbanística està comportant una gran confusió sobre el tractament d'aquest tipus de sòl, tant sensible a les transformacions.

La legislació estatal Llei 6/1998 davant la voluntat expressada d'abaratir el cost del sòl pretén portar-ho a terme mitjançant l'increment del mateix, a costa d'incorporar al procés urbà, tot el sòl possible, tant sols preservant aquell sobre el que hi concorrin raons suficientment implícites per la seva preservació, com poden ser, valors ambientals, paisatgístics, històrics, arqueològics, culturals, agrícoles o forestals, etc....

Per contra, la legislació autonòmica competent pe que fa a la regulació de l'urbanisme, per mandat constitucional segons els Arts. 45 i 47 de la C.E., avui no permet un desenvolupament tant poc respectuós pel que fa al sòl rústec.

Tanmateix les posicions que es preveuen vers una futura aparició de legislació urbanística catalana tendeixen a que les polítiques urbanístiques estiguin impregnades d'imperatius que comportin un desenvolupament sostenible, i que es tradueixin en la utilització racional del recurs natural que és el territori.

Per tant, cal prendre consciència de l'anterior, i en conseqüència determinar la incompatibilitat d'aquest tipus de sòl per incorporar-se al procés urbà en tant en quan la resta del territori no resti ocupat.

Als efectes, aquest Planejament determina sobre el sòl No Urbanitzable, tot tipus de restriccions possibles per tal que romangui en el seu estat natural, i permetent tant sols aquells usos que per la seva vocació de rústec li siguin aplicables.

Tot l'anterior es manifestava en el document aprovat inicialment.

Posteriorment amb l'entrada en vigor de la llei 2/2002 d'Urbanisme, el Sòl No Urbanitzable es defineix concretament en l'Art. 32, sempre concorrent els principis generals definits per l'art. 3.

Tanmateix el Sòl No Urbanitzable, ha estat evaluat dins l'estudi ambiental, que tot i acceptar el poc interès i valors que conté cal preservar-lo als efectes d'equilibri i sostenibilitat del propi territori.

8.4. Els sistemes

Pel que fa als sistemes, el model d'ordenació proposat en el Pla, ve condicionat bàsicament per tres sistemes, el viari i el ferroviari i el costaner-mediambiental.

Pel que fa al viari, el nou pla ve molt vinculat al sistema viari, que redefineix l'estructura del territori en la zona de ponent, mitjançant el vial Cambrils-Salou. Aquest sistema és frontera de l'ordenació que es proposa en el Pla, ja que és fins aquest que es disposen els creixements bàsics del nou Planejament.
A la zona de ponent aquest vial se li dona continuïtat amb un vial més urbà també frontera de l'ordenació. La resta del sistema viari té una concepció més local que general i per tant respon a les necessitats implícites d'estructuració dels àmbits.

Pel que fa al sistema ferroviari, el Pla a l'igual que el PG-92, delimita tot un àmbit de gestió-PMU, en el que avui són els terrenys ocupats per aquest sistema, amb la intenció de que es pugui fer un estudi molt més pormenoritzat, en el futur, que el que avui podria donar el propi Planejament.

Els conceptes bàsics a desenvolupar en aquest àmbit es centren, en estructurar un eix de comunicació tant vehicular com peatonal a tot el llarg de la traça actual, amb l'objectiu de connectar l'extrem del municipi en el límit de Cambrils, amb la Rambla del Parc avui ja urbanitzada, interseccionant-se amb els eixos principals, xarxa bàsica, com són l'autovia actual Salou-Reus, i el nou vial Cambrils-Salou, autovia de Tarragona.

Tanmateix un dels altres conceptes bàsics serà analitzar i donar solucions als sòls perimetrals, tant buits com edificats, amb la intenció que adquireixin el grau de façana sobre el vial o bulevard en qüestió.

Altres sistemes com pot ser l'hidrogràfic, barranc de Barenys, tot i representar una obra important el seu redreçament, no tenen una incidència urbanística com els anteriors, si bé la si la té des d'un punt de vista mediambiental. El barranc, es vol traslladar sobre el vial que perllongarà el C/Barenys. A l'efecte, el Pla determina una secció de 50 mts per aquest vial que incorporarà en el seu punt central la llera del barranc a cel obert sota un acurat tractament paisatgístic.

Pel que fa al sistema costaner, com s'ha dit es proposa portar a terme el projecte de recuperació mediambiental de tot el front de costa, mitjançant un camí de ronda, on s'hi incorporen importants sòls que per la seva qualitat es volen adscriure a l'ús públic.

Respecte al sistema d'espais lliures, el Pla incideix en la tendència mantinguda en el PG-92, on es vinculen aquests, als sistemes locals, és a dir que tot àmbit de nou desenvolupament adquireix el compromís de destinar una part important del seu sòl a espai lliure o zona verda, completant així un seguit de parcs urbans, ben distribuïts en tot l'entorn urbà.

Respecte al sistema d'equipaments comunitaris a part d'algun sistema general, com pot ser el destinat a ús Administratiu –Ajuntament-, el Pla adopta la proposta anterior del PG-92 a l'efecte de dotar al municipi d'un conjunt d'equipaments, que respongui a les necessitats creades. Tanmateix, un altre equipament comunitari és un auditori-palau de Congressos, que en la data actual s'està construint. També es preveu en el Pla, la construcció d'un important complex esportiu, i una nova escola entre altres.

Pel que fa al sistema general de Serveis Tècnics, els creixements que es proposen en el Pla no fan necessari cap tipus d'obra ni de reserva de sòl concreta o de gran abast. Tant sols caldrà preveure en la gestió del Planejament, aquells espais on s'hauran d'ubicar, els elements de serveis tècnics necessaris pel correcte subministrament i funcionament.

Pel que fa al subministrament d'aigua potable, Salou té assignat actualment 6.650.000 m^3, que suporten sobradament la demanda que es produeix de 5.541.000 m^3 (consum anual facturat) amb una població de 15.000 habitants permanents i 150.000 habitants en punta de temporada.
La nova previsió podrar arribar a uns 25.000 habitants permanents i una punta en temporada d'uns 200.000 habitants, per tant es pot produir un increment de màxims del 33%, el que significaria una demanda-consum de 7.369.530 m^3.

Després de que recentment s'hagi signat una assignació addicional de 2.000.000 de m^3 de més, és a dir, es podrà disposar de 8.650.000 m^3, aquest cabdal està encara molt per damunt de la necessitat que es generarà si es porten a terme els creixements previstos pel nou Pla General.

Respecte a les aigües residuals, la nova depuradora construïda l'any 1995 té capacitat, d'absorbir els nous cabdals generats, ja que es va dimensionar per absorbir tot el desenvolupament del CRT, i els possibles creixements de Salou i Vila-seca, si bé caldrà la seva ampliació, ja prevista des de la seva construcció.

La resta de serveis, subministrats per companyies privades, no adquireixen problemàtiques importants a excepció del monopoli que exerceixen. Cal esperar la lliberització de l'energia a l'efecte de que una major competència comportarà major qualitat de subministrament.

8.5. Gestió del Planejament

La redacció d'un Pla d'Ordenació o revisió de l'anterior en si, no comporta la seva viabilitat en tant en quan la pròpia revisió no contempli la forma de portar a terme el que aquest pla determina. És doncs la gestió prevista, íntimament vinculada a l'ordenació la que ha de permetre desenvolupar el pla amb agilitat.

Per tant el Pla ha de contenir o si més no preveure, els mecanismes i instruments que proporciona la tècnica urbanística pel correcte desenvolupament legal del Planejament.

Tot i així no pot pensar-se que dit l'anterior, la viabilitat del Pla i la seva gestió resideix únicament en aquest. L'Administració urbanística, i fonamentalment l'Ajuntament és qui en última instància, té a les seves mans l'ús i utilització dels instruments que tant la legislació com el Planejament proporcionen.

En molts casos, les indecisions, les incoherències, les deficiències, etc,... de la pròpia Administració són les causants dels problemes de la gestió urbanística.

Els esforços dels diferents responsables públics envers l'agilització dels processos urbanístics, donat la dificultat i lentitud de la pròpia gestió, ha comportat un seguit d'aparició de nova legislació, bàsicament estatal que al contrari del previst està dificultant encara més tots aquests processos de desenvolupament.

Actualment la nova llei d'Urbanisme llei 2/2002, es manifesta com una nova filosofia de l'Urbanisme i la gestió, tot i que caldrà veure en el pas del temps si aquestes voluntats exposades són suficientment eficients.

El Pla proposat aposta decididament per una gestió pública del Planejament sense deixar de tenir en compte la gestió privada.

Aquest model de gestió respon bàsicament a dos conceptes: primer, a la continuïtat i estabilitat que se li ha donat al Planejament durant els últims deu anys, i segon, la conjuntura que es produeix en el lloc concret en base al conglomerat de imputs que concorren en el desenvolupament del Planejament, com són la població, el territori, l'estructura de propietat, l'economia, les voluntats públiques, el model territorial, etc....

Tanmateix l'experiència dels últims anys demostra que en l'àmbit concret de Salou amb la legislació actual la gestió desde el sector privat, és realment poca, deixant-se aquesta en major mesura a l'Administració.

La constitució de Juntes de Compensació formades per molta propietat, amb diferents nivells, de comprensió de l'Urbanisme, amb diferents voluntats respecte el territori, amb aspectes econòmics molt diferenciats, etc,... fan que el procés s'enlenteixi. Posteriorment el reajustament del territori, la compensació, reparcel.lació, amb les moltes peculiaritat personals de cadascuna de les propietats, les tramitacions front les administracions, etc, comporten terminis de temps tant amplis que en el moment de poder portar-se a terme, el mercat i l'econòmica del moment ja han sobrepassat la proposta.

Tot això no vol dir que la gestió privada no pot portar a terme el Planejament, ja que moltes vegades la incapacitat, la manca de medis, o altres factors fan totalment inoperant a l'Administració, però en cas que aquesta es doti de medis, cal apostar per una gestió bàsicament pública.

El Pla adopta aquest model de gestió pública, com pot observar-se en els enunciats dels sistemes d'actuació dels principals àmbits de gestió del Planejament, deixant en mans

privades aquells altres àmbits que no són bàsics en l'estructuració i conformació de l'ordenació proposada.

Pel que fa als equilibris raonables i coherents entre la justa distribució dels beneficis i càrregues, s'ha de dir que tots els Plans Parcials proposats, s'han estudiat prèviament, i en base als costos de càrregues i els beneficis (valors de mercat) que s'hi obtenen, existeixen sempre equilibris reals amb marge de benefici pels operadors totalment raonables i acceptables.

8.6. Sistemes de ponderació

La legislació urbanística – Art. 45. Llei 2/2002 - determina que en el desenvolupament dels nous àmbits de Planejament, el propietari del sòl en el compliment dels seus deures, adquireix el dret de 0,9 de l'aprofitament que li correspongui i té l'obligació de cedir 0,1 d'aquests aprofitametns a l'Administració actuant.

El raonament justificatiu d'aquesta cessió, es basa en què la transformació del sòl comporta unes plusvàlues importants, donada la diferenciació de rendes que s'obtenen per l'explotació del sòl agrícolament, o mitjançant l'activitat urbanística.
Aquestes plusvàlues, d'alguna manera producte de l'acció municipal, bé sigui per la classificació i qualificació del sòl, o per la gestió portada a terme del desenvolupament urbanístic, cal repartir-les entre el propietari del sòl i la comunitat.

És doncs així, que en base al 10% de l'Aprofitament urbanístic d'un sector atorgat a l'Administració que es produeix aquesta compensació per part de la propietat del sòl a la comunitat.

Tot i així, la tècnica urbanística d'obtenció dels aprofitaments no és immediata, cal prèviament analitzar, els usos i les intensitats atorgades per cadascun dels mateixos a l'efecte de produir un just repartiment dins l'àmbit de gestió entre els propietaris als que se'ls ha atorgat diferents usos i intensitats.

L'art. 37 diu que cal regular des del planejament quin serà el sistema de ponderació a l'hora d'aplicar la tècnica urbanística per l'obtenció dels aprofitaments urbanístics.

Bàsicament, el Planejament proposat determina usos residencial-habitatges, turístic-hotelers, comercials, dotacionals, privats, serveis, petits magatzems, tallers, recreatius, lúdics, etc...

Donat que aquests usos mantenen en cada moment preus que el mercat diari va regulant el planejament, proposa que partint de l'ús característic de l'àmbit de planejament, i el seu valor de mercat se li assigni el coeficient 1.

Per tant els altres usos referenciats al característic en funció dels seus valors en el mercat adquiriran un coeficient proporcionat al característic, sent doncs en base a aquesta ponderació d'on s'obtindran tots els valors comparables a l'efecte de propiciar una correcta distribució dels aprofitaments urbanístics dels àmbits de gestió.

9

CIRCUMSTÀNCIES DE REVISIÓ

9.- CIRCUMSTÀNCIES DE REVISIÓ

La Llei 2/2002 d'Urbanisme determina en la Secció Quarta. Vigència i revisió,
"*Article 92.*
Vigència indefinida del planejament urbanístic
El planejament urbanístic, atès que és una disposició administrativa de caràcter general, té vigència indefinida i és susceptible de suspensió, modificació i revisió.
Article 93.
Revisió dels plans d'ordenació urbanística municipal

1. *Els plans d'ordenació urbanística municipal són objecte de revisió en complir-se el termini que s'hi fixa o en produir-se les circumstàncies que a aquest fi s'hi especifiquen.*
2. *El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, si les circumstàncies ho exigeixen, pot ordenar, amb l'informe previ de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, i havent concedit audiència als ens locals afectats, la revisió anticipada d'un pla d'ordenació urbanística municipal d'ofici, autoritzar-la a instància dels ens locals afectats o bé acordar-la a instància de les entitats urbanístiques especials o dels departaments interessats.*
3. *L'autorització demanada per les entitats locals afectades a què es refereix l'apartat 2 s'entén atorgada si transcorren tres mesos des que es va presentar a tràmit sense que se n'hagi notificat la resolució.*
4. *Són circumstàncies que justifiquen l'adopció de l'acord de revisió d'un pla d'ordenació urbanística municipal, sens perjudici de la tramitació d'una modificació puntual quan s'escaigui, les disfuncions entre les disposicions del pla d'ordenació urbanística municipal i les necessitats reals de sòl per a crear habitatges o per a establir activitats econòmiques."*

Per tant als efectes de REVISIÓ del present Planejament, cal assenyalar les circumstàncies que comportaria ser objecte de revisió:

1.- Implantació o supressió d'infraestructures que poguessin alterar l'estructura general i orgànica del territori

2.- Esgotament de qualsevol dels sòls previstos del desenvolupament del Pla tant de tipus turístic com residencial permanent.

3.- Circumstàncies sobrevingudes que comportessin la necessitat de classificació d'un sòl concret no previst en el Planejament actual.

4.- Que no es fes efectiu el trasllat del FFCC o que aquest comportés una altra infraestructura que impedís la permeabilitat del teixit urbà.

5.- Alteració substancial de les premisses bàsiques dels objectius i criteris continguts en el Planejament, i que justifiquin sobradament la posta en crisi del Planejament.

6.- Tot i el manifestat anteriorment i entenent la vigència indefinida del Planejament, es proposa una vigència del present POUM de vuit anys.

10

QUADRES RESUM STANDARDS DEL PLA

10.- QUADRES RESUM STANDARDS DEL PLA

En aquest capítol, s'adjunten els quadres resums de les actuacions que el Pla fixa com àmbits de desenvolupament.

S'estructura en quadres resum de SÒL URBÀ on es resumeixen els paràmetres dels Polígons d'Actuació Urbanística- P.A.U. – i els Plans de millora urbana– P.M.U.

Cal dir que, en el procés d'aprovació del Pla d'Ordenació, en base a l'estimació d'algunes de les al.legacions presentades, així com a noves estructuracions plantejades, s'han anul.lat algunes de les Unitats d'Actuació, inicialment aprovades.

Així mateix, i per aplicació de la nova llei 2/2002 d'urbanisme, les Unitats d'Actuació passen a definir-se com a Polígons d'Actuació Urbanística.

En resum, s'han suprimit, pel que fa a l'àmbit de Salou, les següents Unitats d'Actuació: UAS-1, UAS-2, UAS-3, UAS-9, UAS-19 i UAS-21 i per l'àmbit del Cap Salou, UAS-13 i UAS-15.

Quadres de Sòl Urbanitzable amb el quadre resum de tots els SECTORS a portar a terme amb les indicacions de superfícies, edificabilitat bruta, densitat, usos principals i altres de complementaris indicatius.

També s'inclou el càlcul de l'estándar d'espai lliure, en aplicació de la legislació vigent d'un mínim de 5 m² de sòl d'espai lliure per cada 25 m² de sostre admès pel Planejament per a ús residencial.

Es determina també la capacitat de generació de places d'aparcament en execució del Planejament i en base a projectes que l'Ajuntament té com a previstos de poder executar en la vigència del Planejament.

En base a la generació de sòl prevista, bàsicament en sòl urbanitzable, així com el sostre edificable que comporta, nº habitatges pel que fa a l'ús residencial o nº d'unitats hoteleres pel que fa a l'ús hoteler, es compara als efectes de justificar la creació de sòl amb la demanda prevista.

Finalment s'adjunta un quadre comparatiu de l'evolució del sòl urbà, l'urbanitzable i no urbanitzable, des de l'any 1992.

En aquest quadre pot observar-se la distribució de sòl que realitzava el Pla General de 1992, l'estat actual del sòl any 2001, i la distribució que fixa la revisió que es proposa.

10.1. Quadres resum sòl urbà

La legislació vigent Llei 2/2002 en l'art. 58.4. per al Sòl Urbà no consolidat, determina:
"*Art. 58.4. En els àmbits del sòl urbà no consolidat per als quals delimitin sectors subjectes a un pla de millora urbana, els plans d'ordenació urbanística municipal fixen els índexs d'edificabilitat bruta, les densitatsi els usos principals i compatibles*"

POLÍGONS D'ACTUACIÓ SALOU

TIPUS DE SÒL	URBÀ CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU s-04**	**PAU s-05**	**PAU s-7**	**PAU s-08**	**PAU s-10**	**PAU s-12**
	PERE DE CARDONA	CIUTAT DE REUS	C.MAR	C. BALEARS	P.BRUMAR	P.LA JOTA
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	11.028,39	6.540	1.280	2.355	3.915	3.050
VIALITAT EXISTENT (m²)						650
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**10.364,15**	**6.540**	**1.280**	**2.355**	**3.915**	**2.400**
CESSIÓ VIAL (m²)	5.500,24		280		1.425	645
CESSIÓ Z.V (m²)	1.538,10	4.065				
CESSIÓ EQUIP. (m²)						
TOTALS CESSIÓ (m²)	7.038,34	4.065	280		1.425	645
SUP. US PRIVAT (m²)	3.990,00	2.475,00	1.000	2.355	2.490	1.755
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	0,69	0,88	0,98	1,10	1,07	1,46
SOSTRE (m²)	7.151	5.755	1.254	2.590	4189	3500
OCUPACIÓ	35%	0	25%	25%	30%	30%
ALÇADA	PB + 4	PB + 5	PB + 4	PB + 4	PB +5	PB + 5
NÚM. HABITATGES	60	77	17	25	56	47
NÚM. HAB. HOTELER						
ÚS	HABITATGE	HABITATGE	SEGONS 11i /C	SEGONS 11i /C	SEGONS 11k /C	SEGONS 11k1 /C
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ
MODALITAT	COOPERACIÓ	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B
ALTRES						

POLÍGONS D'ACTUACIÓ SALOU

TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ CONSOLIDAT	URBÀ CONSOLIDAT
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU s-13** MIRAFLORES	**PAU s-14** POMPEU FABRA	**PAU s-15** MIRADOR	**PAU s-16** ANTIGA 16.3	**PAU s-17** ANTIGA 22	**PAU s-18** ANTIGA 23
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	5.825	37.470	6.560	10.805,00	15.852,89	5.218
VIALITAT EXISTENT (m²)						
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**5.825**	**37.470**	**6.560**	**10.805,00**	**15.852,89**	**5.218**
CESSIÓ VIAL (m²)	731		325	2.862,14	5216,6	1.264
CESSIÓ Z.V (m²)				1.681,93		
CESSIÓ EQUIP. (m²)	1.031	11.770				
TOTALS CESSIÓ (m²)	1.762	11.770	325	4.544,07	5.216,60	1.264
SUP. US PRIVAT (m²)	4.064	25.700	6.235	6.260,93	10.636,31	3.954
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	1,3	0,50	0,32	0,9	0,53	1,0696
SOSTRE (m²)	7.600	18.735	2.100	9.724,50	8.509	5.581
OCUPACIÓ	32%	25%	20%	30% / 40,5% / 30%	40%	30%
ALÇADA	PB + 5	PB + 2	PB + 1	PB + 4	PB + 2	PB +5
NÚM. HABITATGES	84	250	6	82	50	---
NÚM. HAB. HOTELER		374				165
ÚS	SEGONS 11s / C	SEGONS 11f / R	SEGONS 12 b1 / R	SEGONS 11i/C I 13 a9	SEGONS 12 f/R	HOTELER
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ
MODALITAT	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.
ALTRES						

POLÍGONS D'ACTUACIÓ SALOU

TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU s-20** GALAS	**PAU s-22** C/ DEL TERRER	**TOTALS**
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	15.620	26.587	152.106
VIALITAT EXISTENT (m²)			650
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**15.620**	**26.587**	**150.792**
CESSIÓ VIAL (m²)	620	3921	22.790
CESSIÓ Z.V (m²)		2.695	9.980
CESSIÓ EQUIP. (m²)		4502,9	17.304
TOTALS CESSIÓ (m²)	620	11.119	**50.075**
SUP. US PRIVAT (m²)	15.000	15.468	**101.383**
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	1	0,61	
SOSTRE (m²)	15.620	16.218	**108.527**
OCUPACIÓ	30%	25%	
ALÇADA	PB + 3 + 30%P4	PB +4	
NÚM. HABITATGES	200	205	1.159
NÚM. HAB. HOTELER			539
ÚS	SEGONS 11h /R	SEGONS 11r/R	
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	
MODALITAT	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	
ALTRES			

POLÍGONS D'ACTUACIÓ CAP SALOU

TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU cs-01**	**PAU cs-02**	**PAU cs-03**	**PAU cs-04**	**PAU cs-05**
	CRTA.FAR	VIKINGS	C/ GREGAL	C/BOSC GRAN	C/ COSCOLL
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	1.470	3.315	6.605	3.315	4.050
VIALITAT EXISTENT (m²)					
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**1.470**	**3.315**	**6.605**	**3.315**	**4.050**
CESSIÓ VIAL (m²)	110	210	1.410	250	390
CESSIÓ Z.V (m²)		250	1.015	899	815
CESSIÓ EQUIP. (m²)					
TOTALS CESSIÓ (m²)	110	460	2.425	1.149	1.205
SUP. US PRIVAT (m²)	1.360	2.855	4.180	2.166	2.845
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	0,65	0,301	0,315	0,37	0,37
SOSTRE (m²)	955	998	2.081	1.227	1.498
OCUPACIÓ	25%	30%	25%	30%	30%
ALÇADA	PB +2	PB + 1	PB + 1	PB + 1	PB + 1
NÚM. HABITATGES	13	4	8	3	4
NÚM. HABITACIONS					
SUP. MÍNIMA DE PARCEL.LA		1.000	500	700	700
ÚS	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ
MODALITAT	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.
ALTRES					

POLÍGONS D'ACTUACIÓ CAP SALOU					
TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU cs-06** C/ FONOLL	**PAU cs-07** TAURANA	**PAU cs-08** C/ C. DEL SAUNER	**PAU cs-09** C/ C. DEL SAUNER	**PAU cs-10** C/ DEL LLORER
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	31.056,86	9.665	4.075	1.830	5.400
VIALITAT EXISTENT (m²)					
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**31.056,86**	**9.665**	**4.075**	**1.830**	**5.400**
CESSIÓ VIAL (m²)	9.230	2.620	906	385	860
CESSIÓ Z.V (m²)	625	617	184		
CESSIÓ EQUIP. (m²)	2.198				
TOTALS CESSIÓ (m²)	12.053	3.237	1.090	385	860
SUP. US PRIVAT (m²)	19.003,86	6.428	2.985	1.445	4.542
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	0,335	0,28	0,33	0,355	0,421
SOSTRE (m²)	10.404	2.706	1.345	650	2.273
OCUPACIÓ	30%	35%	30%	30%	30%
ALÇADA	PB + 1	PB + 1	PB + 1	PB + 1	PB + 1
NÚM. HABITATGES	40	8	4	2	16
NÚM. HABITACIONS					
SUP. MÍNIMA DE PARCEL.LA	500	1.000 / 500	700	1000	545
ÚS	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ
MODALITAT	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.
ALTRES					

POLÍGONS D'ACTUACIÓ CAP SALOU

TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU cs-11** C/ DEL GARROFER	**PAU cs-12** C/ DE LA CELLA	**PAU cs-14** ESGLESIA.ST.JORDI	**PAU cs-16** "ED. ULISES"	**PAU cs-17** C/P. CAVALL-C.MOLA
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	2.450	16.730	53.385	5.675	4.225
VIALITAT EXISTENT (m²)		1.080			
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**2.450**	**15.650**	**53.385**	**5.675**	**4.225**
CESSIÓ VIAL (m²)	210	555	5.779		
CESSIÓ Z.V (m²)			23.080	2.825	3.190
CESSIÓ EQUIP. (m²)		7.695			
TOTALS CESSIÓ (m²)	210	8.250	28.850	2.825	3.190
SUP. US PRIVAT (m²)	2.240	7.400	24.535	2.850	1.035
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	0,39	0,78	0,35	0,24	0,35
SOSTRE (m²)	955	12.207	18.685	1.362	1.479
OCUPACIÓ	30%	45%	26%	20%	35%
ALÇADA	PB + 1	PB +3	PB + 2	PB + 2	PB + 3
NÚM. HABITATGES	6			18	20
NÚM. HABITACIONS		244	374		
SUP. MÍNIMA DE PARCEL.LA	570 / 1000	PARCEL.LA ÚNICA	PARCEL.LA ÚNICA		
ÚS	HABITATGE	HOTELER	HOTELER	HABITATGE	HABITATGE
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ
MODALITAT	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.
ALTRES					

POLÍGONS D'ACTUACIÓ CAP SALOU					
TIPUS DE SÒL	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ NO CONSOLIDAT	URBÀ CONSOLIDAT	
NÚM. POLÍGON D'ACTUACIÓ	**PAU cs-18** C.FAR-C.CRANCS	**PAU cs-19** C/C.MORISCA	**PAU cs-20** C/ CALA CRANCS	**PAU cs-21** C/ PLA DE L'ERA	**TOTALS**
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	2.795	2.015	8.820	3.244	170.120
VIALITAT EXISTENT (m²)			1.590		2.670
SUPERFÍCIE COMPUTABLE (m²)	**2.795**	**2.015**	**7.230**	**3.244**	**167.450**
CESSIÓ VIAL (m²)					22.915
CESSIÓ Z.V (m²)	535	40	5.185	-	39.260
CESSIÓ EQUIP. (m²)					9.893
TOTALS CESSIÓ (m²)	535	40	5.185	-	**72.059**
SUP. US PRIVAT (m²)	2.260	1.975	2.045	333	92.482
EDIF. BRUTA (m²/ m²)	0,43	0,43	0,122	0,85	
SOSTRE (m²)	1.202	866	882	2.757	**64.532**
OCUPACIÓ	25%	25%	15%	31.3%/Existent) / 35%	
ALÇADA	PB + 3	PB + 3	PB + 2	PB+4 / PB+1	
NÚM. HABITATGES	16	12	12	1	187
NÚM. HABITACIONS					618
SUP. MÍNIMA DE PARCEL.LA				2.293,58/ 950	
ÚS	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE	
SISTEMA ACTUACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	
MODALITAT	COOPERACIÓ	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	COMPENSACIÓ B.	
ALTRES	240 m² més de sostre per garatge a la PB	200 m² més de sostre per garatge a la PB			

PLANS DE MILLORA URBANA

NÚM. PLA DE MILLORA	PMU-01 FERROCARRIL	PMU-02 C. BARCELONA	PMU-03 AVDA. ANDORRA	PMU-04 C. COLÓN	PMU-05 LA PEDRERA	PMU-06 CAMPING LA SIESTA	TOTALS m²
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)	49.015	5.430	5.795	1.225	291.000	66.005	**418.470**
EDIFICABILITAT BRUTA	Es fixarà pel propi PMU	Es fixarà pel propi PMU	L'existent	0,8 m²/m²	0,2 m²/m²	0,5 m²/m²	
DENSITAT BRUTA	-	100 h/Ha	-	-	-	60,7 h/Ha	
ÚS PRINCIPAL	-	RESIDENCIAL-COMERCIAL	COMERCIAL	BAR-RESTAURANT	HOTELER	HABITATGE / HOTELER	

SECTORS

NÚM. SECTOR	(*) PPR-1 1ra FASE	SECTOR-01	SECTOR-02	SECTOR-03	SECTOR -04	SECTOR- 05	TOTALS
	BARENYS	BARENYS	SANGULÍ	P.POMERES-BARENYS	EMPRIUS NORD	EMPRIUS SUD	m²
SUPERFÍCIE ÀMBIT (m²)		357.270	97.716	834.327,86	436.230	277.176	**2.002.720**
(*) SUPERFÍCE ÀMBIT (m²)	259.553						**259.553**
EDIFICABILITAT BRUTA	0,53 m²/ m²	0,43 m²/ m²	0,40 m²/m²	0,36 m²/m² + 0,04 m²/m²	0,40 m²/ m²	0,40 m²/m²	
DENSITAT MÀXIMA							
Ús habitatge	47 habitatges/ Ha.	25 habitatges/ Ha.	47 habitatges/ Ha.	--	53 habitatges/ Ha.	53 habitatges/ Ha.	
Ús hoteler	--	--	60m2 sòl net/ habitació	57m2 sòl net/ habitació	60m2 sòl net/ habitació	60m2 sòl net/ habitació	
ÚS PRINCIPAL	HABITATGE	HABITATGE	HABITATGE- HOTELER	HOTELER	HABITATGE- HOTELER	HABITATGE- HOTELER	
ÚS COMPATIBLE	COMERCIAL-DOTACIONAL	COMERCIAL-DOTACIONAL	COMERCIAL-DOTACIONAL	SERVEIS/OFICINES	COMERCIAL-DOTACIONAL	COMERCIAL-DOTACIONAL	
SISTEMA D'ACTUACIÓ	COOPERACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	REPARCEL.LACIÓ	
Modalitat	--	Cooperació	Compensació Bàsica	Cooperació	Compensació Bàsica	Compensació Bàsica	
TOTAL							**2.262.273**

(*) Provinent de PG-92. En fase de desenvolupament.

10.2. Quadres resum sòl urbanitzable

La legislació vigent Llei 2/2002 en l'art. 58.6. per al Sòl Urbanitzable delimitat com és el cas d'aquest Planejament, determina:
"*Art. 58.6. En sòl urbanitzable delimitat, els plans d'ordenació urbanística municipal concreten la delimitació dels sectors i, per a cadascun d'aquests, els índexs d'edificabilitat bruta, la densitat màxima, que no pot superar en cap cas els cent habitatges per hectàrea, i els usos principals i compatibles*"

Previsions en el desenvolupament dels sectors en sòl urbanitzable

		PPR-1 (En execució)	SECTOR 01 BARENYS	SECTOR 02 SANGULI	SECTOR 03 HOTELER	SECTOR 04 EMPRIUS NORD	SECTOR 05 EMPRIUS SUD	TOTAL
SUPERFÍCIE		*25,95 Ha*	*35,73 Ha*	*9,77 Ha*	*83,43 Ha*	*43,62 Ha*	*27,72Ha*	*226,22 Ha*
(***) CESSIONS	Z. verda	*3,34 Ha*	*6,7 Ha*	*1,46 Ha*	*10,02 Ha*	*5,23 Ha*	*4,99 Ha*	*31,74 Ha*
	Equipa-ment	*3,3 Ha*	*2,08 Ha*	*1,00 Ha*	*18,10 Ha*	*4,36 Ha*	*3,88 Ha*	*35,86 Ha*
			3,14 Ha					
	Vialitat	*9,22 Ha*	*10,3 Ha*	*0,7 Ha*	*15,25 Ha*	*12,21*	*6,38 Ha*	*54,06 Ha*
	BARRANC				*4,26 Ha*			*4,26 Ha*
TOTAL SUP.PÚBLIC		*15,87 Ha*	*22,2 Ha*	*3,16 Ha*	*47,63 Ha*	*21,8*	*15,25 Ha*	*125,92 Ha*
SUP. PRIVAT		*10,08 Ha*	*13,51 Ha*	*6,61 Ha*	*35,8 Ha*	*21,82*	*12,47 Ha*	*100,3 Ha*
EDIFICABILITAT (INDICATIVA)		137.563 m²	153.626 m²	39.086 m²	85.395 m² H 15.000 m² S 10.500 m² Of	80%139.594 R 20% 34.898 H (**)	80% 88.696 R 20% 22.174 H (**)	926.530 m²
COEFICIENT		---	0,43 m²/m²	0,4 m²/m²	0,4 m²/m²	0,4 m²/m²	0,4 m²/m²	
Nº HABITACIONS		---	---	---	5.005	653	418	6.076
Nº COMPLEXES		---	---	---	7	_	_	7
Nº NAUS		---	---	---	40	_	_	40
Nº HABITATGES		1.220	510 Plurifam 148 Unifam	---	---	1.116 temp. 744 perm. (*)	705 temp 470 perm (*)	1.821 temp 3.092 perm
DENSITAT MÀXIMA		47 h/Ha	25 h/Ha	40 h/Ha		53 h/Ha	53 h/Ha	

(*) Es considera que el 60% dels habitatges són de residència temporal i 40 % de permanent.
(**) Previsió de distribució, 80% Residencial i 20% Hoteler, alterable segons Pla Parcial.
(***) Les dades de cessions són indicatives a efectes de càlcul

Distribució del sòl

SÒL PÚBLIC	125,92 Ha	56%
SÒL PRIVAT	100,30 Ha	44%
TOTAL	226,22 Ha	100 %

Distribució del sostre

HABITATGE Permanent Temporal	519.479 m² 382.505 m² 136.974 m²	56,10 %
HOTELER	381.551 m²	41,17%
SERVEIS	15.000 m²	1,61%
OFICINES	10.500 m²	1,12%
TOTAL	**926.530 m²**	**100%**

Distribució d'unitats

HABITATGE:	4.913 ut.
Temporada 1.821 ut	
Permanent 3.092 ut	
HOTELER:	6.076 hab
SERVEIS	40 ut. (naus)
OFICINES	3 ut de 3.500 m² sostre/ut

10.3. Càlcul de l'estandard d'espais lliures

L'art. 58.1 f de la Llei 2/2002 determina, que el Sistema General d'Espais Lliures ha de respondre, com a mínim a la proporció de 5 m² per cada 25 m² de sostre admès pel Planejament urbanístic per a ús residencial.

De les dades existents en aquesta documentació es desprèn:

SOSTRE PROPOSAT EN EL POUM

		M² DE SOSTRE
SÒL URBÀ		
Solars pendents d'edificar, sostre aproximat		72.000 m²
P.A.U. Salou	108.527 m²	
P.A.U. Cap Salou	64.532 m²	
PMU	99.353 m²	
	Total parcial	272.412 m²
Total Urbà		**344.412 m²**
SÒL URBANITZABLE		
PPR-1 (En execució)	137.563 m²	
Sector- 1	153.626 m²	
Sector- 2	39.086 m²	
Sector- 3	333.729 m²	
Sector- 4	174.492 m²	
Sector- 5	110.870 m²	
Total Sostre del Sòl Urbanitzable		**949.366 m²**
TOTAL SOSTRE URBÀ + URBANITZABLE		**1.293.778 M²**

Per tant, en aplicació de l'art. 58.1.f, tenim;

1.293.778 m²/ 25 m² x 5 m² = 258.755,6 m² = **25,88 Ha**

En consequència, cal que el Planejament que es proposa determini com a mínim, **25,88 Ha** per sistemes d'espais lliures.

De la documentació adjunta, cal extreure i sumar els diferents sòls destinats a espais lliures tant de sòl urbà com del Sòl Urbanitzable, proposat pel POUM:

PARCS I JARDINS PÚBLICS PROJECTATS. SÒL URBÀ (clau 8 b)	**151.478 m²**
ESPAIS LLIURES. CAMÍ DE RONDA I PROTECCIÓ DEL FRONT DE COSTA. SÒL URBÀ (clau 7C)	**317.692 m²**
PARCS I JARDINS PÚBLICS PROJECTATS. SÒL URBANITZABLE (SECTORS)	**284.098 m²**
TOTAL ESPAIS LLIURES PROJECTATS	**753.268 m²**

Per tant, 753.268 m² major que 258.755,6 m², en consequència l'estándard d'espais lliures del POUM, supera en més de dos vegades (2,91) les determinacions de la legislació urbanística actual.

De l'anterior també es despren que el rati de sòl lliure per cada 25 m² de sostre, tal com diu la llei en POUM és de 14,556 m² (753.268 m² / (1.293.778 m²/25 m²)), el que significa que 58,2% del sostre edificat, es correspon amb l'espai lliure projectat pel POUM.

Justificat l'anterior en base a la legislació aplicable, es relaciona a continuació l'inventari, amb ubicació i superfície, dels espais lliures tant existents com previstos pel POUM.

Parcs i jardins públics existents. Sòl Urbà (Clau 8a)

Inclou les àrees de sòl públic destinades a espais lliures - zona verda -, ja consolidades previament al P.G. del 1992 i les obtingudes per la gestió municipal i pel desenvolupament urbanístic dels àmbits i sectors previstos en el Pla General del 92 (Unitats d'Actuació, Plans Especials i Plans Parcials) tots ells avui dins el sòl urbà.

-	Arees consolidades previament al P.G.-92:	
1.-	PLAÇA VENUS	504 m²
2.-	PASSEIG MIRAMAR	14.143 m²
3.-	PLAÇA DE LA PROVÍNCIA	1.944 m²
4.-	PLAÇA MOSSEN MUNTANYOLA	301 m²
5.-	BIBLIOTECA MUNICIPAL	491 m²
6.-	TORRE VELLA	5.998 m²
7.-	PASSEIG DEL CARRILET	2.809 m²
8.-	ESPIGÓ DEL MOLL	7.943 m²
9.-	PLAÇA BONET	1.700 m²
10.-	PASSEIG JAUME I	26.588 m²
11.-	PLAÇA DE LA FONT LLUMINOSA	4.776 m²
12.-	PLAÇA CATALUNYA	1.506 m²
13.-	C/MAJOR-AV. ANDORRA	1.136 m²
14.-	PLAÇA EUROPA I ADJACENTS	5.293 m²
15.-	EL PESSEBRE	5.546 m²
16.-	PL. MIRADOR PILONS – C/BRUSSEL.LES	1.105 m²
17.-	PLAÇA CORONA D'ARAGÓ	3.391 m²
-	Arees obtingudes pel desenvolupament P.G.-92:	
18.-	PLAÇA ONZE DE SETEMBRE	852 m²
19.-	PLAÇA DE SANT JORDI	2.536 m²
20.-	PLAÇA DE LA PAU	4.873 m²
21.-	PASSEIG DE LA SEGREGACIÓ	5.263 m²
22.-	PARC URBÀ PERI SA-6	22.443 m²
23.-	PLAÇA LLUIS BRAILLE	2.793 m²
24.-	PARC URBÀ PPR-7	27.555 m²
25.-	PLATJA DE LLEVANT	25.398 m²
26.-	PASSEIG COLON – ELS PILONS	
27.-	PARC DE SALOU	23.709 m²
28.-	PLAÇA DE LA SARDANA	2.170 m²
29.-	RAMBLA DEL PARC	54.728 m²
30.-	PLAÇA AV. PERE MOLES – GALAS	2.389 m²
31.-	URB. COVAMAR	6.789 m²
32.-	URB. XALETS DE SALOU	10.866 m²
33.-	URB. MIRADOR DE SALOU	863 m²
33 a	ÀREA CENTRAL CAP SALOU	2.012 m²
33 b	AREA ESTIVAL	1.488 m²
34.-	ZONES VERDES ADJACENTS CTRA. COSTA	13.690 m²
35.-	URB. PORT PIRATA	2.356 m²
36.-	ALTRES D'AMBIT MENOR	270 m²
	TOTAL	**298.217 m²**

Parcs i jardins públics projectats. Sòl Urbà (Clau 8b)

Inclou les àrees de sòl públic destinades a espais lliures -zona verda- que s'obtindran per la gestió municipal i pel desenvolupament urbanístic dels sectors previstos en la present POUM 2002 (P.A.U., P.M.U.) situats dins l'àmbit de sòl urbà.

37.- PPR-1 I FASE. SECTOR CENTRAL AREA RESIDENCIAL 10.409 m2
38.- PPR-1 1 FASE SECTOR CAMÍ DE LA TORRE 26.030 m2
39.- PAU S-04.....1.538 m2
40.- PAU S-05 C/ CIUTAT DE REUS 4.065 m2
41.- ENTORN ESGLÈSIA STA. MARIA 2.092 m2
42.- BOLERO-ESTACIÓ DEL CARRILET.....892 m2
43.- AUTOVIA SALOU-REUS ("BLAMBEL").....17.408 m2
44.- PAU S-16.....1.682 m2
45.- PASSEIG SEGREGACIÓ-AJUNTAMENT ACTUAL 690 m2
46.- ROTONDES AUTOVIA SALOU-REUS, AV. PERE MOLES, C/ POMPEU FABRA4.551 m2
47.- PAU S-22.....2.695 m2
48.- PAU CS-02.....250 m2
49.- PAU CS-03.....1.015 m2
50.- PAU CS-04.....899 m2
51.- PAU CS-05.....815 m2
52.- PAU CS-06.....625 m2
53.- PAU CS-07.....617 m2
54.- PAU CS-08.....184 m2
55.- PAU CS-14.....23.080 m2
56.- ACCÉS CALA FONT.....5.505 m2
57.- PAU CS-16 ULISES.....2.825 m2
58.- ÀREA CENTRAL CAP SALOU (FONT DE RUBINAT) 5.811 m2
59.- PAU CS-17.....3.190 m2
60.- PAU CS-18.....535 m2
61.- PAU CS-19..... 40 m2
62.- PAU CS-20.....5.185 m2
63.- CORREDOR ZONA ESTIVAL 25.284 m2
64.- URB. MIRADOR DE SALOU.....2.000 m2
65.- ÀREA FAR DE SALOU 1.566 m2

TOTAL 151.478 m2

Camí de Ronda i protecció del front de costa. Sòl Urbà (clau 7C)

Inclou les àrees de sòl públic destinades a vialitat i/o espais lliures compreses dins l'àmbit físic del Cap de Salou (de la punta dels Pilons al Racó) incorpora i protegeix els terrenys adjacents a la costa, per tal de permetre la realització d'un camí de ronda peatonal i la recuperació mediambiental de la façana marítima.

S'obtindran per expropiació i pel desenvolupament urbanístic dels àmbits previstos en la present revisió del POUM 2002 (PAU, PMU) situats dins l'àmbit del sòl urbà i concretament en l'àrea física del Cap de Salou.

56.-	EL LLATZARET	1.390 m²
57.-	LES FARRERIES	1.197 m²
58.-	PLATJA DE CAPELLANS	6.494 m²
59.-	PUNTA DE PO-ROIG I PLATJA LLENGUADETS	5.191 m²
60.-	PLATJA LLARGA	34.104 m²
61.-	ELS REPLANELLS-PUNTA ROJA	5.727 m²
62.-	PLATGETA DE LA PENYA TALLADA-PUNTA PRIMA	12.279 m²
63.-	CALA FONT- CALA VINYA	8.391 m²
64.-	PUNTA GROSSA-PUNTA DE LA SALADA	16.596 m²
65.-	CALA DE CRANCS- CALA MORISCA	13.478 m²
66.-	RACÓ DE LES ÀNIMES	8.311 m²
67.-	PUNTA DE LA FAROLA	7.149 m²
68.-	EL REGUEROT DEL CLAVEGAR	4.810 m²
69.-	ELS ENLLISCATS-LA GLORIETA- PEDRERA-PMU 5	191.576 m²
	TOTAL	**317.692 m²**

Parcs i jardins públics projectats. Sòl Urbanitzable (Sectors)

Inclou les àrees de sòl públic destinades a zona verda, dins l'àmbit del sòl urbanitzable, que s'obtindran pel desenvolupament urbanístic dels sectors previstos en la present POUM 2002 (SECTORS).

SECTOR-01 II FASE. BARENYS	67.098 m²
SECTOR-03 PLA DE LES POMERES. BARENYS	100.200 m²
SECTOR-02 SANGULI	14.600 m²
SECTOR-04. EMPRIUS NORD	52.300 m²
SECTOR-05. EMPRIUS SUD	49.900 m²
TOTAL	**284.098 m²**

Comparativa de sòl espai lliure – habitant

El desenvolupament del Pla General de l'any 1992, va assolir un total de 298.217 m² de superfície de sòl destinat a parcs i jardins públics (clau 8a) essent la població empadronada a Salou, fins la vigència del Pla de 15.366 habitants.

La superfície destinada a zona verda per habitant resultant va ser de:

298.217 m²/15.366 habitants = **19,40 m²/habitant**

El POUM 2002 preveu en el seu desenvolupament assolir un total de 1.051.485 m² (105,15 Ha) de superfície de sòl destinat a espais lliures (clau 8a, clau 8b, clau 7C, sòl urbà i Plans Parcials, sòl urbanitzable).

298.217 m² + 151.478 m² + 317.692 m² + 284.098 m² = 1.051.485 m², és a dir 105,15 Ha.

La previsió de creixement demogràfic fins l'any 2010, preveu arribar a una població de 24.731 habitants.

La superfície destinada a zona verda per habitant resultarà ser de:

1.051.485 m²/24.731 habitants = **42,52 m²/habitant**

per tant el ratio d'espai lliures a assolir pel POUM 2002, ultrapassa més de 2 vegades, l'obtingut pel P.G.-92.

Cal concloure que el POUM proposa una gestió totalment equilibrada pel que fa a l'ús del sòl entre públic i privat, conseqüència del qual es tradueix amb l'important quantitat de sòl que s'assoleix per espai lliure.

Aquí també cal remarcar la voluntat del POUM en que aquest estigui totalment inmers dins els criteris de sostenibilitat, és a dir els creixements en funció de les voluntats exposades fan necessari incorporar nou sòl al procés urbanitzatori, però apuntar que aquest sòl ho és sempre en relació amb el que es destina a ús públic.

10.4.- Càlcul aparcaments

En el quadre resum de previsions del Sòl Urbanitzable, es pot observar que la nova vialitat que es pot generar seria de l'ordre de 54,06 Ha que per una mitja de 14 mts d'ample de vial tindríem una longitud de 39 Km de nous vials.

Amb un estándar de 200 places d'aparcament per Km tindriem:
39, Km x 200 places/Km = 7.800 places de nova creació

Aquestes noves places dividides per l'estándar d'unitat familiar de 3 persones tindriem:
7.800 places / 3 ut. familiar/plaça = 2.600 (unitats familiars o habitatges)

obtenint un màxim d'absorció en la vialitat a l'aire lliure de 2.600 ut familiars, que sumats als que el POUM determina en soterrani, es produeix una absorció total de les places d'aparcament que es generaran.

Pel que fa a altres propostes d'aparcament, el Pla preveu diferents àmbits on es podran ubicar aparcaments soterranis amb les següents previsions de places.

C/Logronyo	300 places
Vial FFCC (àmbit Camping La Siesta)	400 places
Vial FFCC (àmbit estació)	600 places
Vial FFCC (àmbit PP Hoteler)	500 places
Mercat	200 places
Amposta	100 places
Miraflores	150 places
Duana	90 places

TOTAL	2.340 places

Si en l'execució del Pla es porten a terme els aparcaments especificats, i que a més haurà desaparegut la traça del FFCC, no sembla que Salou tingui que tenir els problemes actuals que es generen en dies de màxima afluència.

10.5.- Justificació de la relació entre sòl i demanda

En aquest apartat es preten justificar la relació directe existent entre el sòl que genera el POUM i la demanda hipotètica que es tindrà en el període de vigència del Pla.

Així cal comparar, tant el sòl residencial, i nº d'habitatges possibles generats, i l'increment de població que farà possible la demanda.

Tanmateix es compara la previsió d'oferta d'unitats hoteleres generades en el Pla i possible creixement del sector hoteler.

10.5.1. Justificació del sostre i nº d'habitatges residencials amb correspondència amb el creixement demogràfic

Els anàlisis de creixement demogràfic s'han realitzat entre l'any 2001/2002 i el 2010. El Pla es redacta en una previsió de 8 anys des de la data actual, per tant el seu horitzó serà 2010.

Si mirem la mostra de creixements de l'estudi demogràfic observarem que l'hipotesis intermitja determina 24.731 habitants a 31 de desembre del 2010, per tant serà aquesta la data sobre la que centrerem l'anàlisi.

Població actual, 1 de gener de 2002, 15.366 habitants, per tant el creixement previst seria:
24.731 habitants previstos – 15.366 habitants actuals = 9.365 nous habitants a data 2010

Per tant amb un rati estandaritzat de 3 membres per unitat familiar tenim:

9.365 / 3 = 3.121 nous habitatges

Habitatges que es generen en el Pla:

	PERMANENTS	TEMPORADA	TOTAL
PPR-1	1.220		
SECTOR –01. Barenys	658		
SECTOR –04. Emprius Nord	744	1.116	
SECTOR –05. Emprius Sud	470	705	
TOTAL	3.092	1.821	4.913

Els aproximadament 5.000 habitatges proposats en el POUM estan conformats, per 3.100 habitatges permanents i 1.900 de temporada (apartaments) tot i que aquests poden ser utilitzats per residents.

Per tant si la demanda prevista en funció de les previsions de creixemetn és de 3.121 i l'oferta del Pla és de 3.100, cal concloure que el POUM **equilibra totalment l'oferta i la demanda previstes.**

Tot i així cal també apuntar que aquí no es consideren els habitatges usats.

Respecte a la demanda turística, el POUM apunta la possibilitat de realització de 1900 nous habitatges, el que significaris una oferta d'uns 235 habitatges any, fet totalment assumible si es compara amb les dades estadístiques que es disposen.
(El SECTOR-02 no es considera donat la seva voluntat turística i no de residència permanent).

10.5.2. Justificació del nº d'unitats turístiques o places hoteleres amb correspondència amb el creixement previst

Així com en el tema d'usos residencials, les estadístiques són prou fiables per realitzar hipòtesis de futur, en el sector hoteler, aquestes són pràcticament nules donat el seu aspecte irregular.
Entre l'any 1992 i l'any 2000, s'han creat 5.502 noves places hoteleres, més les que s'han posat al mercat aquest any 2002 de 3.000 per part de Port Aventura i més de 2.000 amb nous hotels a Salou, ens situem en un increment real d'unes 10.000 noves places hoteleres.

Per tant, una evolució lògica incrementada en un mínim de 2% anual a les 10.000 produides entre 92 i 2002, s'estaria de l'ordre de les 11.700 places més en l'any 2010. Serà doncs aquesta xifra sobre la que ens basem en l'anàlisi

Nº de places hoteleres que es generen en el Pla

SECTOR 03- PLA POMERES - BARENYS	5.005 hab	10.010 places
SECTOR 04- EMPRIUS NORD	653 hab	1.306 places
SECTOR 05- EMPRIUS SUD	418 hab	836 places
TOTAL	6.076 hab	12.152 places

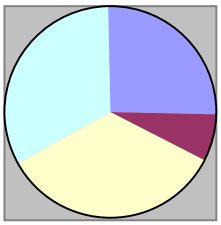
El Pla doncs ofereix la possibilitat de creació de 6.100 noves habitacions el que significaria 12.200 places, mentre que el càlcul hipotètic de demanda pot estar de l'ordre de les 12.000 places.
Per tant el POUM equilibra practicament l'oferta amb la demanda prevista.

10.6. Quadres resum de superfícies generals (P.G.-92, Planejament actual 2000 i POUM 2002-2010)

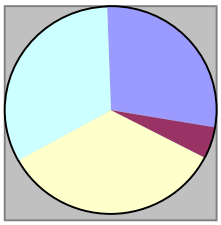
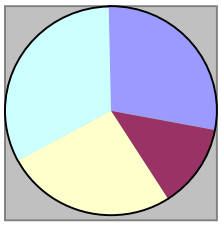
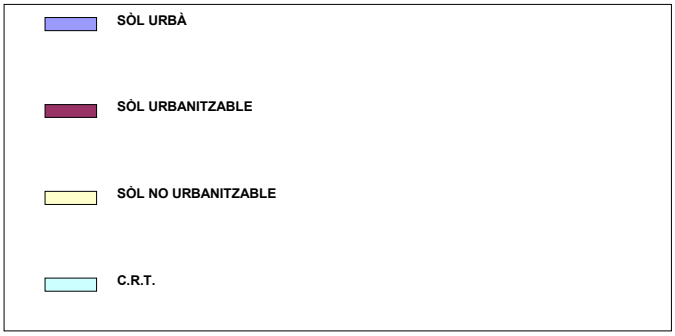
	PLA GENERAL 1992		PLANEJAMENT ACTUAL 2000		POUM 2002-2010	
SÒL URBÀ	377,77 Ha	25,51%	422,97 Ha(*)	28,56%	422,97 Ha	28,55%
SÒL URBANITZABLE	105,43 Ha	7,12%	60,23 Ha(*)	4,07%	199,45 Ha(**)	13,47%
SÒL NO URBANITZABLE	505,47 Ha	34,13%	505,47 Ha	34,13%	366,25 Ha(**)	24,73%
C.R.T.	492,33 Ha	33,24%	492,33 Ha	33,24%	492,33 Ha	33,24%

(*) 45,2 Ha de SÒL URBANITZABLE incorporades a SÒL URBÀ
(**) 139,22 Ha incorporades a SÒL URBANITZABLE del SÒL NOU URBANITZABLE

PLA GENERAL 1992



PLANEJAMENT 2000



POUM 2002-2010