



AJUNTAMENT DE SALOU

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA
D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL DE SALOU**

DOCUMENT DE MEMÒRIA



ÀMBIT EMPRIUS NORD

Avanç

Maig 2026

Equip redactor:



Direcció tècnica

Jordi Artigas Masdeu, arquitecte

Mauro Mas Pujó, arquitecte

Núria Noguer Pujadas, arquitecta

Direcció i coordinació de processos GIS

Carles Cabellos Pruna, arquitecte

Coordinació

Núria Noguer Pujadas, arquitecta

Equip

Núria Noguer Pujadas, arquitecta

Ernest Sànchez Miranda, arquitecte

Laia Oriol Sàbat, arquitecta

Col·laboradors:

Informe Ambiental, Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada,
Memòria Social i de gènere, Estudi d'Impacte i Integració Paisatgística

Traça

Enric de Bargas Sellarés, ambientòleg

Carles E. Casabona Ferré, ambientòleg

El document de **Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal a l'àmbit Emprius Nord**, al municipi de Salou, té el següent contingut:

ÍNDEX

1. MEMÒRIA D'INFORMACIÓ.....	4
1.0 PREÀMBUL.....	6
1.1 SITUACIÓ I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ	6
1.2 ANÀLISI TERRITORIAL. EL CAMP DE TARRAGONA.....	7
1.2.1 Encaix territorial. La comarca del Tarragonès.....	7
1.2.2 Encaix territorial. El municipi de Salou	8
1.2.3 Planejament vigent d'abast territorial.....	9
1.2.4 Qualitat paisatgística i integració urbana.....	12
1.3 ANÀLISI DEL MUNICIPI DE SALOU.....	14
1.3.1 Evolució històrica de Salou	14
1.3.2 Estructura viària i accessibilitat. Estat actual	15
1.3.3 Activitat econòmica i oci	17
1.3.4 Estructura cívica i espais del lleure	20
1.3.5 Població i parc d'habitatge	22
1.3.6 Planejament Municipal. POUM 2003	25
1.3.7 MPPOUM referent al sector 04 Emprius Nord, a l'increment dels usos compatibles del sector, i dels articles 68 9 107, de Salou.	29
1.4 ANÀLISI DE L'ÀMBIT	30
1.4.1 Topografia, estat actual i usos	30
1.4.2 Estructura de la Propietat	31
1.4.3 Afectacions.....	33
1.4.4 Condicionants i riscos.....	33
1.5 MARC LEGAL URBANÍSTIC	36
2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA	39
2.0 INTRODUCCIÓ.....	41
2.1 JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT	42
2.1.1 Iniciativa del planejament.....	42
2.1.2 Justificació de la conveniència i oportunitat.....	42
2.2 OBJECTIUS I CRITERIS.....	43
2.2.1 Objectius i criteris generals	43
2.2.2 Objectius i criteris específics de les alternatives de modificació puntual	44
2.3 SÍNTESI DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES	47
2.3.1 Alternativa 0.....	47
2.3.2 Alternativa 1	49
2.3.3 Alternativa 2.....	51
2.3.4 Alternativa 3.....	53
2.3.5 Justificació de l'alternativa escollida	55
2.4 DESCRIPCIÓ DE LES CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ	58

2.4.1	Quadre resum comparatiu	61
2.5	JUSTIFICACIÓ I COMPLIMENT DEL MARC LEGAL APLICABLE	61
2.5.1	Justificació de la tramitació d'Avanç de la MPPOUM.....	61
2.5.2	Justificació i compliment del marc legal aplicable	62
2.6	JUSTIFICACIÓ DEL TRÀMIT DE CONSULTA PRÈVIA D'ACORD AMB L'ARTICLE 75.4	62
2.7	TRAMITACIÓ AMBIENTAL PREVISTA.....	66

ANNEXES

Annex 1. Document inicial estratègic

1.0 PREÀMBUL

L'àmbit de la present Modificació Puntual del POUM està format, d'una banda, pel **sector 04 Emprius Nord** (nomenclatura Planejament Vigent), amb una superfície de 436.230 m², i, d'altra banda, per una peça de sòl situada en continuïtat cap a l'est fins a l'entorn de la nova estació ferroviària de Salou-PortAventura, amb una superfície de 28.760 m². En conjunt, la modificació de tot l'**àmbit d'Emprius Nord**, (en endavant nomenclatura que identifica tot l'àmbit de la modificació) suma una superfície total de 464.990 m².

La incorporació d'aquest segon àmbit respon a criteris de coherència funcional i de mobilitat, atès que, malgrat tractar-se actualment de sòl no urbanitzable, es considera necessari incloure'l dins la Modificació per tal de possibilitar la implantació d'una futura estació d'autobusos vinculada a l'estació ferroviària existent. Aquesta peça esdevé, per tant, estratègica per garantir una adequada articulació entre el nou desenvolupament urbanístic d'Emprius Nord i les infraestructures de transport públic del municipi.

Així, la Modificació no es limita exclusivament a la reordenació del sector 04 Emprius Nord, sinó que incorpora també aquest àmbit complementari, imprescindible per resoldre de manera integrada les necessitats d'accessibilitat, intermodalitat i connexió urbana derivades del nou model proposat. En aquest sentit, la delimitació adoptada respon a una lògica d'ordenació unitària, en què el desenvolupament del sector i la previsió d'un futur node intermodal de transport públic formen part d'una mateixa estratègia territorial i funcional.



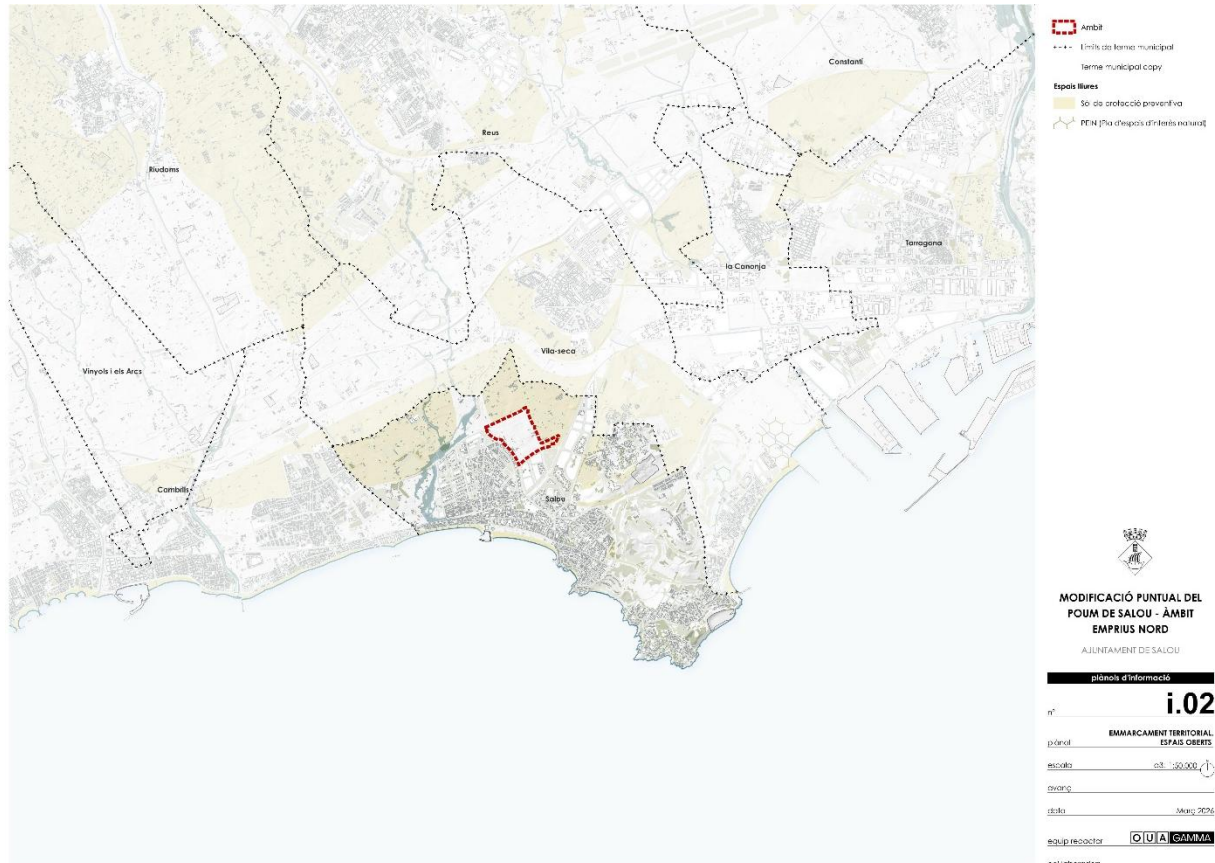
Imatge 1. Delimitació àmbit de la modificació

1.1 SITUACIÓ I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

L'àmbit objecte d'aquesta Modificació Puntual del POUM, d'ara en endavant MPPOUM, correspon al sòls descrits en el capítol anterior, situat a la zona nord del terme municipal de Salou. Es tracta d'un àmbit de sòl urbanitzable delimitat pendent de desenvolupament i sòl no urbanitzable, amb una superfície de 46,5 hectàrees (464.990 m²). Limita, de forma general, amb les principals vies perifèriques de Salou: al nord, amb la carretera C-14 (autovia de Reus a Salou) i la prolongació amb la carretera T-325 (vial de

connexió Salou-Cambrils, antigament C-31B); a l'oest, amb el Vial de Cavet (carretera cap a Cambrils); al sud, amb el Passeig 30 d'Octubre, que marca la transició amb les àrees ja urbanitzades del sector 05 Emprius Sud; i a l'est, pel traçat del Camí dels Emprius, camí rural existent que separa el sector de sòls no urbanitzables veïns.

Aquest àmbit se situa immediatament al nord del nucli urbà consolidat de Salou, representant l'expansió natural del teixit urbà més enllà del Passeig 30 d'Octubre. El sector 04 Emprius Nord està identificat en el POUM vigent com a sector de desenvolupament futur, contigu al sector 05 Emprius Sud (aquest darrer ja urbanitzat i parcialment edificat).



Imatge 2. Plànol i.02: Emmarcament territorial. Espais oberts. Font: Elaboració pròpia

1.2 ANÀLISI TERRITORIAL. EL CAMP DE TARRAGONA

1.2.1 Encaix territorial. La comarca del Tarragonès

La comarca del Tarragonès amb 279.332 habitants l'any 2025, segons dades de l'Idescat, és una de les comarques més poblades de Catalunya i la tercera fora de l'àmbit metropolità de Barcelona. En els darrers quinze anys la població comarcal ha crescut en prop de 30.000 habitants, consolidant una dinàmica expansiva sostinguda vinculada tant al dinamisme econòmic com a l'atracció residencial del litoral.

Amb una superfície aproximada de 319,7 km², presenta una de les densitats més elevades del país (al voltant de 875 hab./km²). La capital, Tarragona, concentra prop del 40% de la població comarcal i exerceix com a centre administratiu, universitari i logístic, articulant funcionalment la resta de municipis.

La situació territorial del Tarragonès destaca per la seva posició estratègica dins el corredor mediterrani i per una elevada accessibilitat multimodal que integra infraestructures viàries, ferroviàries, portuàries i aeroportuàries d'abast estatal i internacional. El Port de Tarragona constitueix un dels principals ports comercials de la Mediterrània occidental i un node logístic fonamental per al trànsit de mercaderies energètiques, agroalimentàries i industrials. En l'àmbit viari, l'autopista AP-7 i l'autovia A-7 estructuren la mobilitat nord-sud al llarg del litoral i connecten directament la comarca amb França i el sud peninsular. Pel que fa al transport ferroviari, la xarxa convencional i la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona, amb estació al Camp de Tarragona, integren el territori dins els principals eixos de mobilitat estatal, mentre

que la proximitat a l'Aeroport de Reus reforça la seva projecció internacional, especialment vinculada a la temporada turística.

L'elevada connectivitat del territori, juntament amb una orografia predominantment plana i l'existència de sòl industrial qualificat, ha afavorit el desenvolupament d'un dels complexos petroquímics més importants del sud d'Europa, situat principalment entre Tarragona, la Poble de Mafumet, el Morell i Vila-seca. El sector industrial i logístic constitueix un dels principals motors econòmics comarcals.

Paral·lelament, el litoral del Tarragonès ha consolidat una forta especialització turística, especialment als municipis de Salou, Vila-seca i la Pineda, amb una oferta complementada per equipaments de referència com el parc temàtic Port Aventura World.

El Tarragonès es una de les tres comarques en què va quedar dividit el Camp de Tarragona en la divisió comarcal de 1936. Juntament amb l'Alt Camp i Baix Camp formen una unitat territorial amb tres nuclis d'influència principals: Tarragona, Valls i Reus.



Imatge 3. Situació del Tarragonès a Catalunya



Imatge 4. Situació de Salou al Tarragonès

El municipi de Salou es troba al sector sud-oriental del Tarragonès, en contacte amb la comarca del Baix Camp. El Baix Camp presenta una població de 207.529 habitants (Idescat 2024) i una densitat mitjana de 297,7 hab./km², inferior a la del Tarragonès (874,6 hab./km²). Tanmateix, les capitals Reus i Tarragona superen àmpliament els 2.000 hab./km², actuant com a pols d'atracció residencial i econòmica.

En aquest context, Salou desenvolupa un paper clarament especialitzat en l'àmbit turístic, amb una població estacional que multiplica la població resident durant els mesos d'estiu. La seva façana marítima, la qualitat de les platges i la proximitat als principals eixos de comunicació han consolidat el municipi com un dels principals centres turístics de la Costa Daurada i un element clau en l'estructura econòmica del Tarragonès.

1.2.2 Encaix territorial. El municipi de Salou

El municipi de Salou té una superfície de 15,13 km² i es un dels municipis costaners del Tarragonès, amb 7,9km de línia de costa, 7 dels quals estan dedicats a platges i cales. Està ubicat a la zona sud-oest de la comarca i limita al nord amb Vila-Seca i a l'oest amb Cambrils.

Forma part de la unitat paisatgística del Litoral del Camp, un àmbit continu de platges i urbanitzacions lligades per un camí de ronda i diversos passejos marítims que marquen la forta relació d'aquesta regió amb el mar.

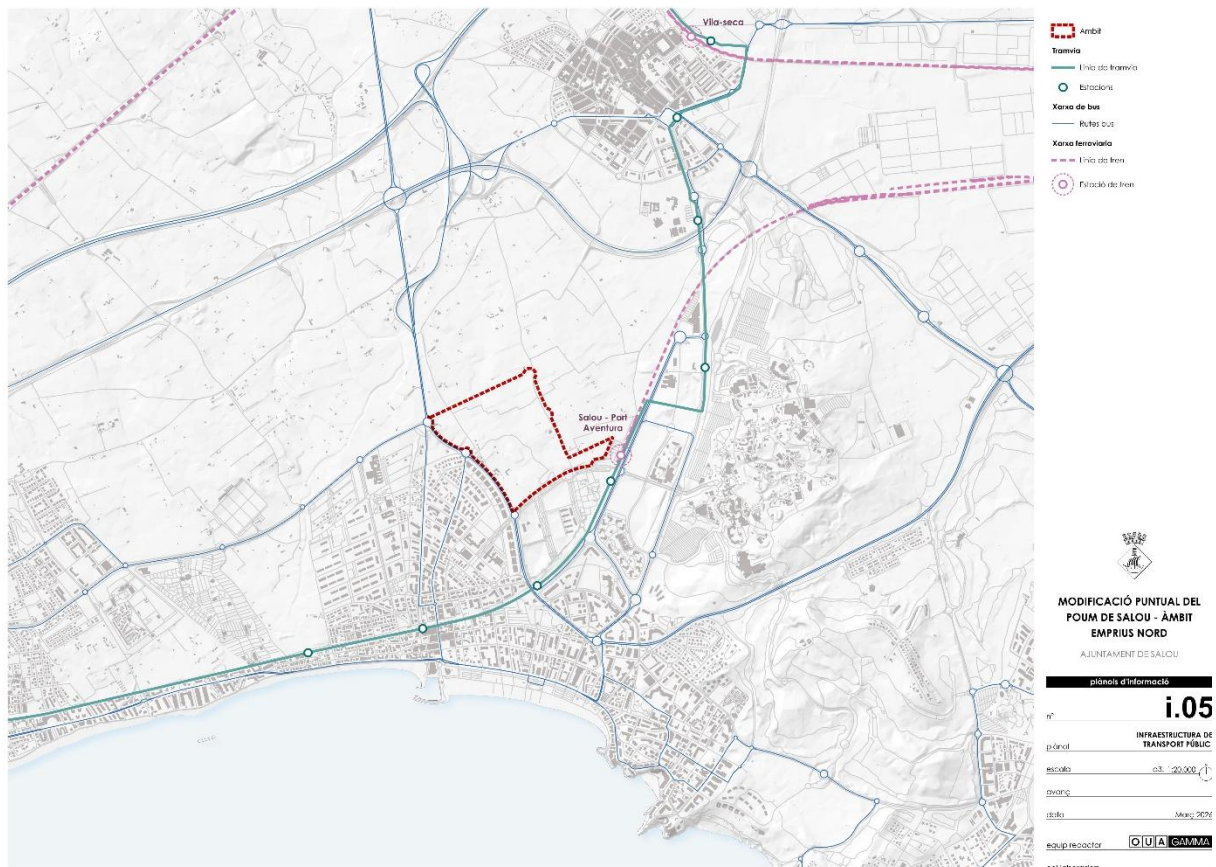
A nivell d'infraestructures, l'eix principal es la carretera C-31B que connecta el municipi amb l'Autovia A-7 i l'Autopista AP-7, així com els nuclis propers de Tarragona i Reus. L'avinguda T-325 es un dels eixos de major rellevància a nivell local. Aquest viari estructura l'activitat comercial al llarg de la regió entre Cambrils i Salou.

Des del punt de vista de l'accessibilitat Emprius Nord, depenent d'una correcta articulació interna amb els principals nodes de mobilitat del municipi. En aquest sentit, l'augment de densitat previst fa especialment rellevant la capacitat del sector per connectar-se de manera eficient amb la xarxa ferroviària, els serveis d'autobús i les futures infraestructures de transport col·lectiu.

Pel que fa al transport ferroviari, la nova estació Salou-PortAventura, posada en servei el 19 de juny de 2025 i situada a pocs metres del passeig del 30 d'Octubre, constitueix actualment el principal node ferroviari del municipi. Aquesta estació presta servei a les línies R16, R17 i RT2, i reforça la connexió de Salou amb Tarragona i la resta del corredor ferroviari. Per la seva proximitat relativa amb l'àmbit, esdevé també la principal referència ferroviària per a Emprius Nord, tot i que la seva funcionalitat efectiva dependrà de la qualitat de les connexions urbanes de proximitat.

En relació amb el transport en autobús, la connexió interurbana amb Tarragona s'ha reforçat amb un recorregut més directe, tres noves parades estratègiques i una freqüència de 30 minuts, en horari de 9 a 23 h. Aquesta millora incrementa la competitivitat del transport col·lectiu en els desplaçaments quotidians, però, en el cas d'Emprius Nord, caldrà garantir també una bona cobertura urbana interna, atès que l'Ajuntament està encara estudiant la viabilitat d'un servei circular de bus urbà.

Finalment, el projecte del TramCamp representa la principal oportunitat estructural de futur. La primera fase, entre Cambrils, Salou i Vila-seca, preveu 14 quilòmetres, 14 estacions i 3 intercanviadors, amb entrada en servei prevista el primer trimestre de 2028. En l'àmbit de Salou es preveuen quatre parades, entre les quals Salou-PortAventura, fet que pot reforçar notablement la integració d'Emprius Nord dins la xarxa de transport públic metropolità.



Imatge 5. Plànol i.05: Infraestructures de transport públic. Font: Elaboració pròpia

1.2.3 Planejament vigent d'abast territorial

Els documents d'ordenació i planejament territorial que afecten el municipi de Salou són:

- Plans territorials Generals – Pla Territorial General de Catalunya (en endavant, PTGC)
- Plans territorials Parcial – Pla Territorial parcial del Camp de Tarragona (en endavant, PTCT)
- Pla territorial sectorial de l'habitatge (en endavant, PTSH)
- Plans directors – Pla Director de Sòls no Sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar (en endavant, PDSNS)

Pla Territorial General de Catalunya (PTGC)

El PTGC és el document marc de referència per a la planificació a Catalunya, assegurant-ne l'equilibri territorial i de desenvolupament econòmic i social.

Les seves disposicions es desenvolupen a través dels Plans Territorials Parcial, els Plans Sectorials i els Plans Directors. D'aquests, el de major importància jeràrquica a l'àrea de Salou és el Pla Territorial parcial del Camp de Tarragona.

Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (PTPCT)

El PTPCT va ser aprovat definitivament el 12 de gener de 2010 i publicat al DOGC Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (en endavant, DOGC) núm. 5559 del 3 de febrer de 2010. A Salou hi preveu l'estratègia de creixement potenciat regulada a l'article 3.6 de les Normes d'ordenació territorial. El càlcul del creixement màxim admès pel PTPCT és de 325,05 ha i el sòl pendent de desenvolupar és de 197,51 ha. El municipi té una proporció elevada amb tendència cap la segona residència (55,52%).

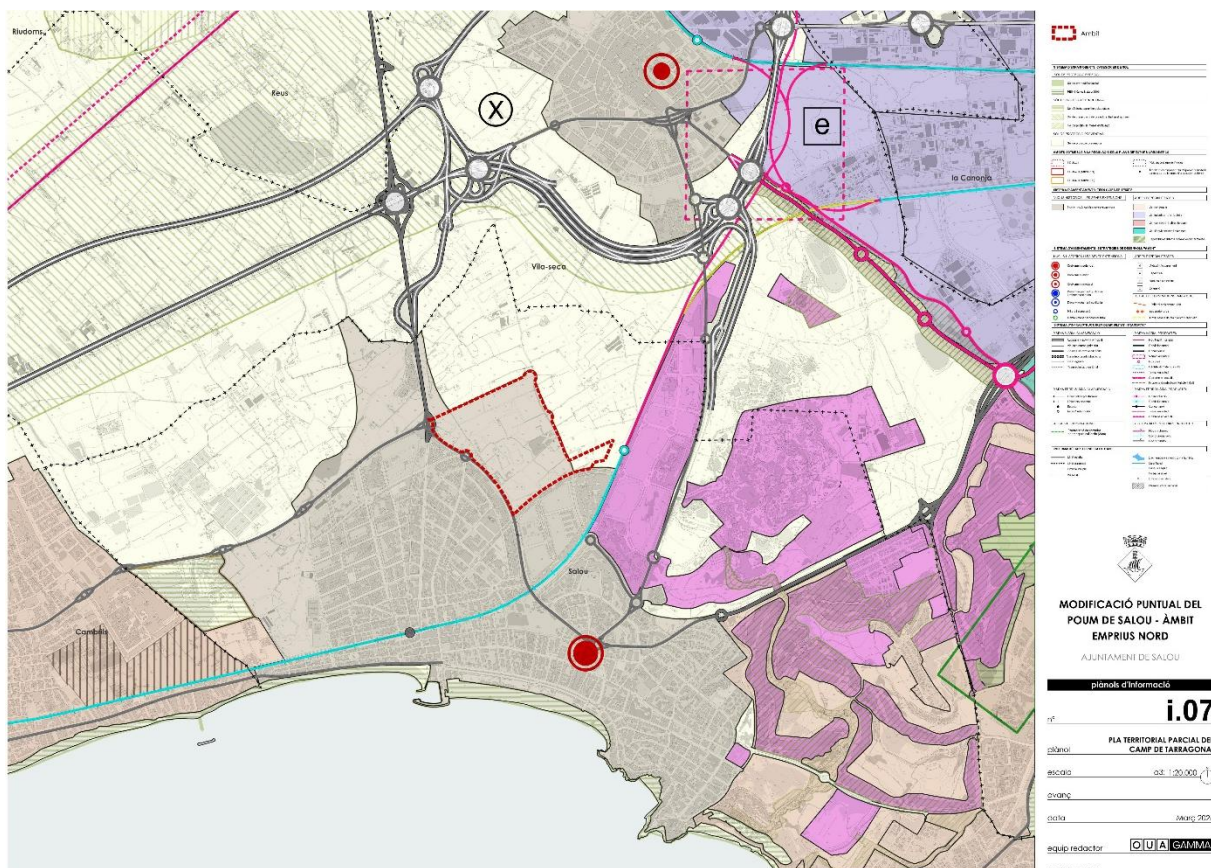
A l'article 3.2 *Finalitat de les determinacions*, de les Normes d'ordenació territorial, el PTPCT estableix, literalment, com a principis rectors de la presa de decisions en el planejament urbanístic el següent:

- b) Assolir masses crítiques de població i llocs de treball que facilitin la disminució de les necessitats de mobilitat i la dotació de transport públic i equipaments al servei del conjunt del territori.
- e) Evitar i corregir la dispersió d'usos i edificacions en el territori.
- f) Propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud i amb capacitats de prestació eficient dels serveis.
- h) Fomentar la mixticitat d'usos dels teixits urbans.
- k) Potenciar l'ús eficient de les àrees urbanes per a disminuir les necessitats d'extensió.

El PTPCT identifica el sector com nucli urbà i les seves extensions.

A l'Article 3.3 *Tipus de teixits urbans*, de les Normes d'ordenació territorial, el PTPCT estableix, literalment el següent:

2. El Pla considera que el conjunt dels nuclis històrics i les seves extensions configura el sistema d'assentaments bàsics del territori que ha de donar suport al desenvolupament urbanístic. Les àrees especialitzades constitueixen una situació de fet que el Pla té per objectiu racionalitzar per tal de millorar la funcionalitat del territori.



Imatge 6. Plànol i.07: Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona. Font: Elaboració pròpia

El PTPCT assenyala per al nucli l'estratègia següent:

Estratègia de creixement potenciat per tractar-se d'una àrea de polaritat territorial o una àrea connurbada amb l'anterior o àrees que tenen una funció nodal amb l'entorn que, per les condicions de sòl i de connectivitat, han d'augmentar de manera equilibrada la seva capacitat de creixement de població i activitat. Quantitativament, l'aplicació d'aquesta estratègia permet un creixement de fins al 100% de l'àrea urbana consolidada existent en polaritats regionals i comarcals, i del 80% en polaritats subcomarcals (Normes d'ordenació territorial, article 3.6; i per analogia al PTPTE).

El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta, també, la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en el sòl urbà, la diversitat de llurs funcions, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals, i consolidin un model de territori globalment eficient.

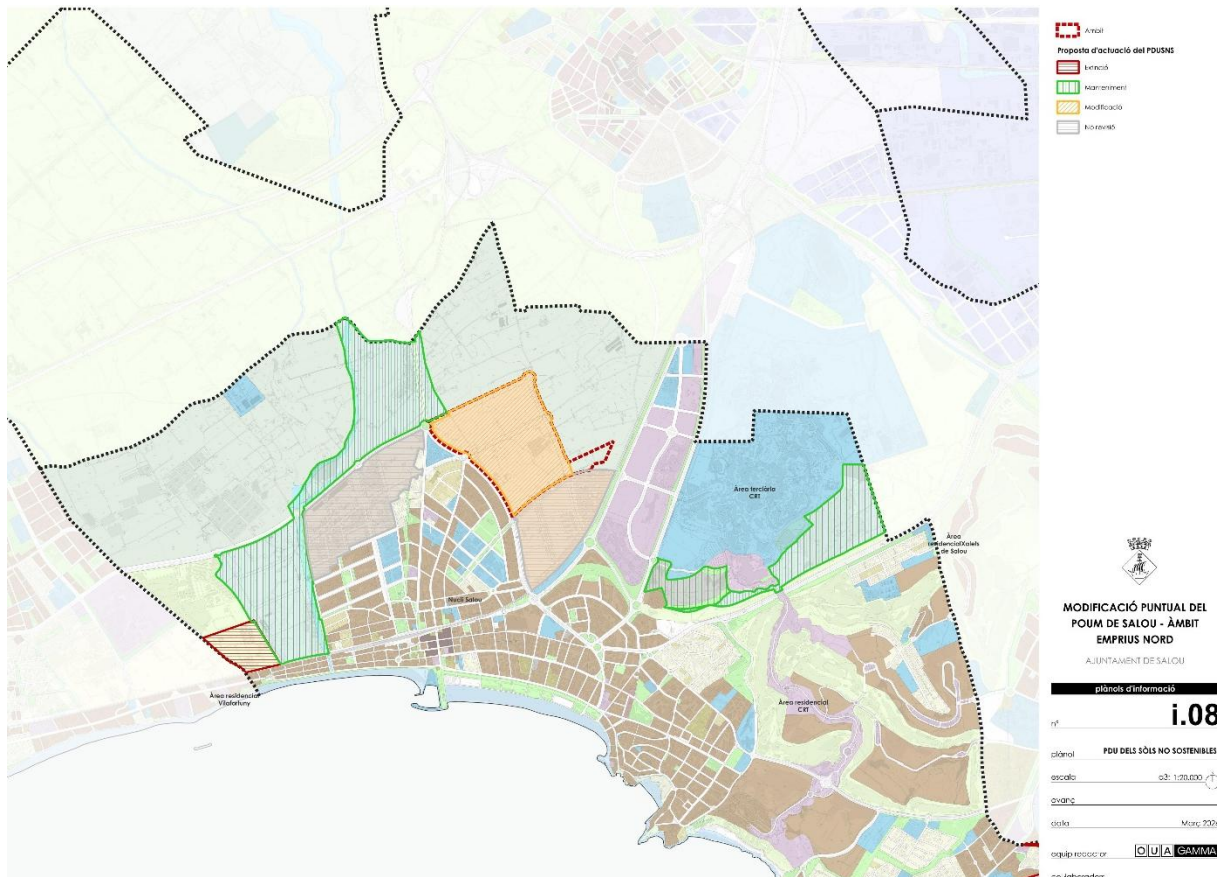
Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar (PDUSNS)

El PDUSNS del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar es va aprovar definitivament el 20 de desembre de 2023. La seva publicació al DOGC núm. 9083 és del 19 de gener de 2024.

En la seva Memòria el document revisa els diferents sòls del litoral de Catalunya, extraient conclusions i propostes per a cadascun dels sòls, proposant el manteniment, la modificació o extinció de cadascun.

El PDUSNS conclou per a Emprius Nord que es tracta d'un dels sòls d'extensió del nucli urbà i les seves extensions pendents de desenvolupament, amb funció d'extensió del teixit urbà residencial, ocupant part de la plana agrícola i confrontant amb els espais oberts. Tot i que el PTPCT inclou el sector dins l'estratègia de centre urbà previst i que els paràmetres fixats pel planejament municipal s'ajusten, en termes generals, a les directrius territorials quant a intensitat, el document considera que no queda garantida la mixtura d'usos pròpia del model de ciutat complexa, atès que el planejament no imposa obligatòriament altres usos més enllà del residencial, malgrat admetre'n la compatibilitat. En aquest sentit, el PDUSNS assenyala que el desenvolupament del sector podria donar lloc a un teixit especialitzat, contrari al principi de complexitat urbana que promou el planejament territorial. Recorda, així mateix, que el PTPCT defensa la necessitat d'afavorir un major equilibri entre població resident i llocs de treball, i planteja la conveniència d'analitzar canvis d'ús en determinades peces residencials no executades cap a usos més estratègics i no residencials. A aquesta consideració s'hi afegeix que, segons la memòria municipal, les previsions d'habitatge del planejament vigent ja donen cobertura a les projeccions futures de població, de manera que no es justifica la necessitat del sector en els termes inicialment previstos. Des del punt de vista sectorial, el document destaca també que l'àmbit és potencialment inundable i que es troba afectat en el 100% de la seva superfície per zona d'intervenció de risc químic. Per tot això, i tenint en compte les estratègies territorials, la funció urbanística i els seus paràmetres, els objectius ambientals i paisatgístics, les previsions de creixement i els anys transcorreguts sense que se n'hagi tramitat cap instrument de planejament derivat ni de gestió, el PDUSNS conclou que el sector no s'ajusta als criteris de sostenibilitat i que, en conseqüència, escau una actuació de modificació.

Per tant, d'acord amb aquestes conclusions, el PDUSNS proposa establir la directriu perquè el planejament municipal modifiqui el sector 04 Emprius Nord d'acord amb els principis de sostenibilitat, utilització racional del sòl i complexitat urbana, amb la finalitat de garantir, de manera conjunta amb el sector S3 Pla de les Pomerres - Barenys, una reserva mínima per a usos d'activitat econòmica i/o dotacionals dins els sòls d'extensió del nucli històric i les seves extensions. L'objectiu d'aquesta determinació és assegurar la complexitat dels teixits de nucli, en coherència amb el que estableix l'article 15 de la normativa del PDU. Així mateix, el document assenyala que, en el marc de l'adaptació del planejament municipal, caldrà justificar les previsions d'equilibri i mixticitat d'usos d'acord amb les estratègies territorials vigents. Igualment, s'haurà de valorar l'afecció derivada del risc tecnològic, del risc natural d'inundabilitat i del risc geològic i, si escau, analitzar la capacitat real del sòl per acollir els aprofitaments previstos d'acord amb la legislació sectorial aplicable, ajustant en conseqüència l'àmbit i els usos de l'actuació.



Imatge 7. Plànol i.08: PDU dels Sòls No Sostenibles. Font: Elaboració pròpia

Pla territorial sectorial de l'habitatge (PTSH)

Amb el Decret 408/2024, de 22 d'octubre, s'aprova el Pla territorial sectorial d'habitatge i es desenvolupa l'objectiu de solidaritat urbana que preveu la Llei 18/2007, de 28 de desembre, del dret a l'habitatge. L'objecte del Pla és la planificació temporal i territorial de les actuacions necessàries per fer efectiu el dret a un habitatge digne i adequat d'acord amb les necessitats i característiques de cada llar i de cada territori.

El Decret llei 17/2019, de 23 de desembre, de mesures urgents per millorar l'accés a l'habitatge, estableix, a la disposició final quarta, que el Pla territorial sectorial d'habitatge ha de concretar, per als municipis inclosos en les àrees de demanda residencial forta i acreditada amb dificultats especials d'accés a l'habitatge, els estàndards de reserva mínima de sòl per a habitatges de protecció pública.

En aquest marc, Salou forma part de les àrees de demanda residencial forta i acreditada, tipus 2. En conseqüència, el municipi resta subjecte a l'objectiu de solidaritat urbana, és a dir, a assolir en un horitzó de vint anys un parc mínim d'habitatges destinats a polítiques socials del 15% del total d'habitatges principals. Així mateix, pel que fa a les reserves de sòl per a habitatge de protecció pública, en els municipis inclosos en les àrees de demanda forta i acreditada del tipus 2 la reserva mínima és del 30% del sostre que es qualifiqui per a ús residencial de nova implantació, d'acord amb el que estableix la legislació urbanística.

1.2.4 Qualitat paisatgística i integració urbana

L'àmbit de la MPPOUM que es presenta es troba dins de la unitat paisatgística (UP) del Litoral del Camp, tot i que limita directament amb la UP la Plana del Baix Camp i la UP de Reus i Tarragona.

La UP del Litoral del Camp té una superfície de 5.507 Ha. Pertany al Baix Camp i al Tarragonès, i inclou els municipis de Vila-seca, Cambrils, Vinyoles dels Arcs, Mont-roig del Camp i Reus.

Aquest territori es caracteritza per tenir una façana marítima densament urbanitzada, amb un continu de construccions que s'estén des del cap de Salou fins a Cambrils. Darrere la franja urbanitzada s'estén

el mosaic de paisatge agrícola característic del Baix Camp. Els arbres avellaners, la vinya, les oliveres i les garrofes són el tipus de vegetació que hi predomina, la vegetació natural ocupa molt poca extensió.

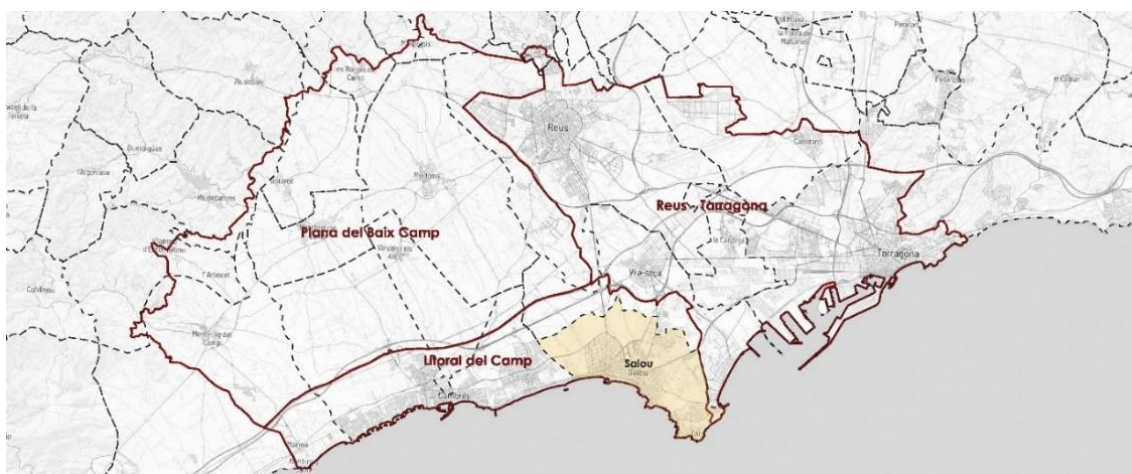
La carretera N-350 és un dels connectors del paisatge principals pel que fa a la mobilitat motoritzada, i el passeig marítim destaca com l'itinerari a peu més representatiu de la regió.

El parc Temàtic de Port Aventura ha condicionat fortament el creixement de Salou, potenciant el seu interès turístic i accelerant el creixement urbanístic del municipi, especialment d'ençà de la seva entrada en funcionament el 1995, però també amb els desenvolupaments immobiliaris aprovats el 2006. Tanmateix, entre els valors productius del paisatge en destaquen les platges com a màxim atractiu des del punt de vista turístic.

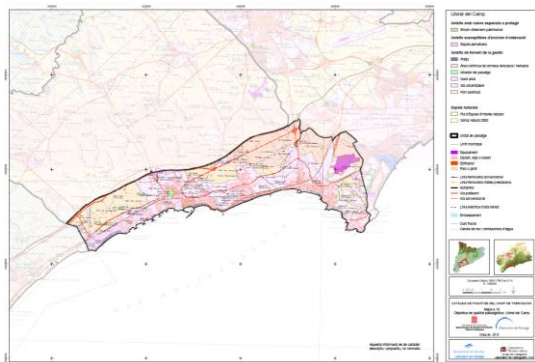
Objectius de qualitat paisatgística

Dels objectius de qualitat urbanística proposats pel catàleg del paisatge, destaquem a continuació aquells que farien referència a l'àmbit limítrof entre la urbanització i el mosaic agrícola, com a punt de partida per a un desenvolupament respectuós.

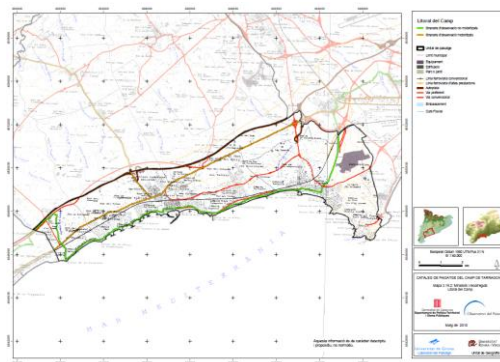
- **OQP2** Uns assentaments urbans que segueixin la trama urbana preexistent, que mantinguin espais de transició ben delimitats, que prioritzin la compacitat i la contenció edificatòria davant de models de desenvolupament més extensius. La zona es caracteritza per l'existència de teixits urbans extensos i heterogenis, amb nuclis antics de valor patrimonial, eixamples turístics ben estructurats i urbanitzacions extensives, amb força potencial edificador en sòl classificat pel planejament.
- **OQP3** Un paisatge agrícola comprès entre la primera línia urbanitzada i l'autopista AP-7 que mantingui el seu caràcter i els valors paisatgístics i que permeti fer-ne un ús social per part de la població. El paisatge es caracteritza per un mosaic de conreus llenyosos d'avellaners i oliveres, amb garrofers, hortes molt productives i espais erms, esquitxat en conjunt per edificacions disperses.
- **OQP6** Un paisatge que conservi elements identitaris propis de la Costa Daurada en les tipologies edificatòries dels nous complexos turístics, residencials i d'oci i en les obres d'urbanització i enjardinament dels espais públics.



Imatge 8. Unitats del paisatge a l'entorn de Salou. Font: Elaboració pròpia



Imatge 9. Catàleg del paisatge del camp de Tarragona.



Imatge 10. Catàleg del paisatge del camp de Tarragona.

Com es descriu a l'"Objectiu de Qualitat Paisatgística 3" els cultius llenyosos i el paisatge agrícola de l'àrea limítrofa entre la zona urbanitzada i les autopistes es un dels principals valors a conservar al Camp de Tarragona. Tal i com es mostra al plànol anterior, forma un dels àmbits de foment de la Gestió amb l'objectiu de potenciar-hi un ús social per part de la població.

Les infraestructures que més interfereixen al paisatge es troben a l'interior, tant l'autopista AP-7 com l'autovia A-7. A la franja central la carretera T-325 estableix el límit entre l'àrea agrícola i urbanitzada. Per últim, a la franja costanera hi predominen vies més cíviques com ara el passeig marítim, considerat l'itinerari d'observació no motoritzat més important de la unitat. La via de tren es una de les infraestructures que generen més segregació en el territori. Divideix tant el municipi de Salou com els termes de Vilafortuny i Cambrils entre el costat mar i interior. Les expectatives de transformació d'aquest territori contempnen l'eliminació d'aquesta barrera i substitució per una avinguda dotada de tramvia com a principal transport públic local.

1.3 ANÀLISI DEL MUNICIPI DE SALOU

1.3.1 Evolució històrica de Salou

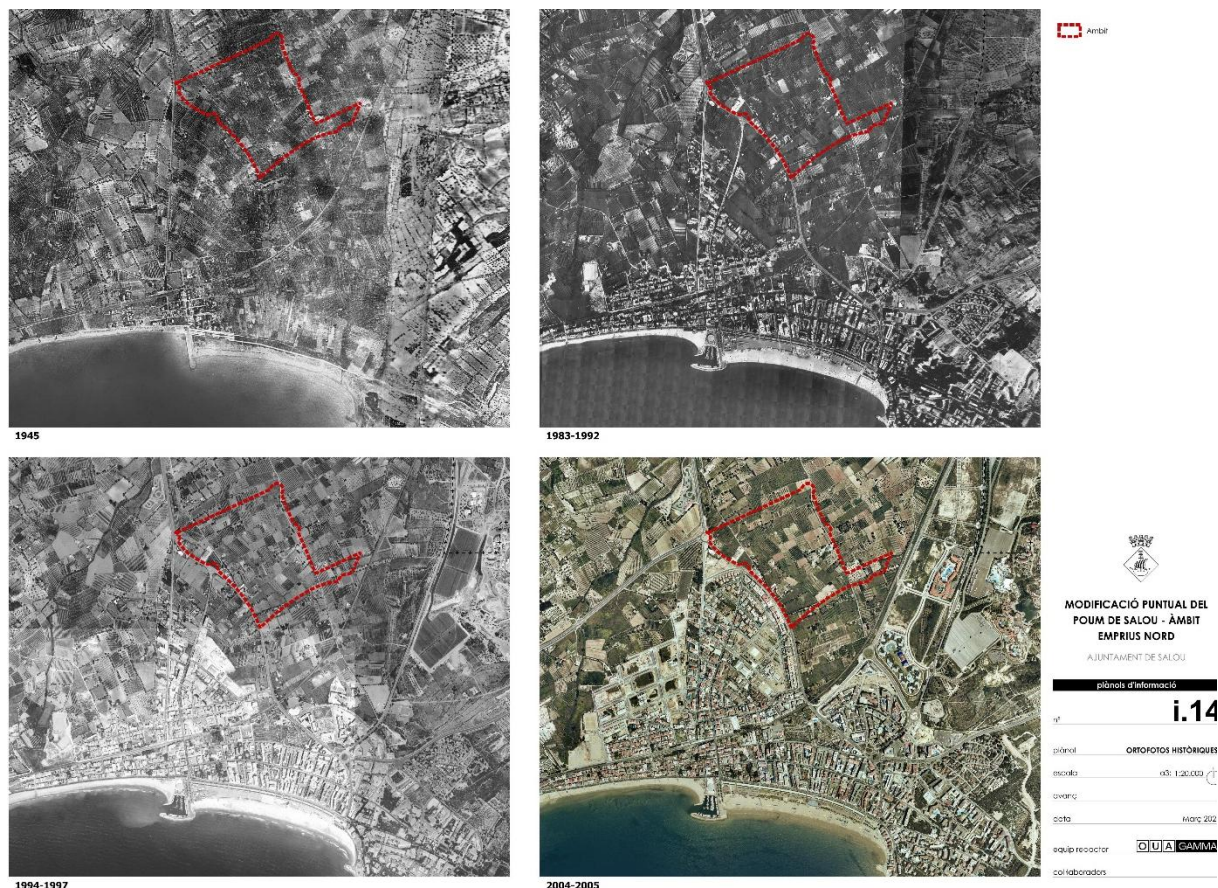
Els primers assentaments a Salou, que es conserven a dia d'avui i formen el seu casc antic, corresponen al període al voltant dels anys 1600-1700, on la primera població consolidada responia a les necessitats de tasques pesqueres i portuàries de les poblacions de Reus i Vila-Seca. L'Església de Santa Maria del Mar, del 1776, es un exemple de la consolidació d'aquesta població pesquera al territori.

L'interès en la seva platja i la funció de l'oci apareix a partir del 1863, amb l'autorització de les casetes de bany. El 1865 arriba el ferrocarril i s'inaugura la línia Reus-Salou, que estructuraria a partir d'aquell moment tot el creixement urbanístic de Salou. Els primers xalets modernistes del passeig de Jaume I corresponen als estivejants que començaren a instal·lar-s'hi als anys 20

El creixement consolidat del Tarragonès va començar la dècada del 1950. Anys després d'una forta pèrdua d'habitants al camp per la crisi de la fil·loxera, la instal·lació de nombroses indústries van sacsejar el camp de Tarragona. El fort creixement demogràfic que van provocar ha continuat fins a dia d'avui. A partir dels anys 60, Salou, juntament amb altres municipis propers com Altafulla, Torredembarra i Roda de Berà es van consolidar com a destinacions turístiques. Tant es així que, al llarg de la dècada dels 80, la crisi va afectar la indústria i la comarca va perdre població, tanmateix Salou va ser un dels municipis que va seguir creixent durant aquest període. Urbanísticament, es va consolidar tot el front marítim i les primeres línies de mar, esgotant el sòl entre el tren i la costa amb apartaments i nombrosos hotels. L'exemple a l'altre costat de les vies de tren ja ocupava les franges al voltant de l'estació i dels eixos que conduïen a Reus.

A finals dels anys 90 i principis dels 2000 va arribar causant gran impacte el Parc de PortAventura, i simultàniament es va desenvolupar la primera fase del Sector Barenys, i també els sòls previs al Sector Emprius Sud. El municipi es va dotar de nous equipaments, zones residencials i grans avingudes arbrades que contrastaven amb un nucli dens i el front marítim de caràcter més turístic.

Actualment el municipi continua reconegut com una de les principals destinacions turístiques de Catalunya i de la costa mediterrània. No obstant, la seva proximitat a la capital de Tarragona i Reus i la seva gran accessibilitat fan que Salou tingui interès més enllà de l'estada temporal. Moltes parelles joves hi arriben atretes per la qualitat de vida per formar una família, i d'altres que hi estivejaven s'hi acaben quedant.



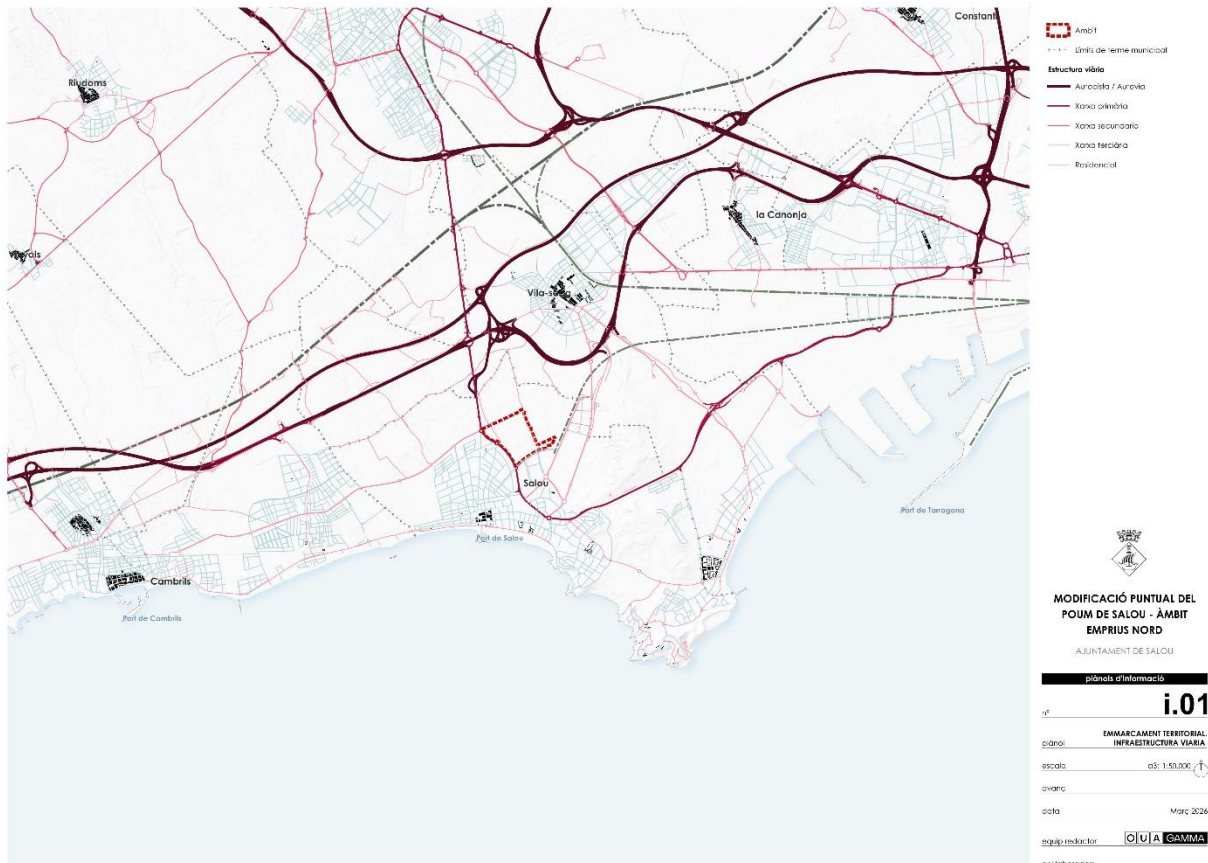
Imatge 11. Plànol i.14: Ortofotos històriques. Font: ICGC

1.3.2 Estructura viària i accessibilitat. Estat actual

A nivell territorial, Salou es troba en un punt d'alta connectivitat gràcies al corredor mediterrani de vies ràpides, Autopista, Autovia i tren. Ambdues discorren fora del terme municipal, però a una distància de tan sols 1.4km del límit urbanitzat d'aquest, permetent una gran facilitat d'accés al municipi des de tot el llarg de la costa mediterrània. A nivell estatal, l'Autopista que permet l'accés principal a la comarca del Tarragonès es la A-27. La seva proximitat a Salou ha estimulat històricament el turisme de l'interior cap a la Costa Daurada.

La carretera comarcal C-31B permet connexions amb les dues capitals comarcals més properes, Tarragona i Reus, a una distància de 12 minuts i 8 minuts respectivament, així com l'aeroport de Reus. La carretera prové de Tarragona i penetra Salou fins al seu nucli. Posteriorment rodeja els darrers sectors urbanitzats, creuant les vies entre el centre i Emprius Sud, i discorre pel límit d'Emprius Nord en direcció a Reus.

A nivell local, la T-325 es la carretera local que permet el trànsit al llarg de la franja costanera entre Salou i Cambrils. El seu recorregut divideix a dos costats les àrees urbanitzades i rurals, efectuant una funció col·lectora de la xarxa primària local. Al llarg d'aquest viari s'organitzen diversos usos relacionats amb l'activitat comercial o equipaments i magatzems de grans dimensions.



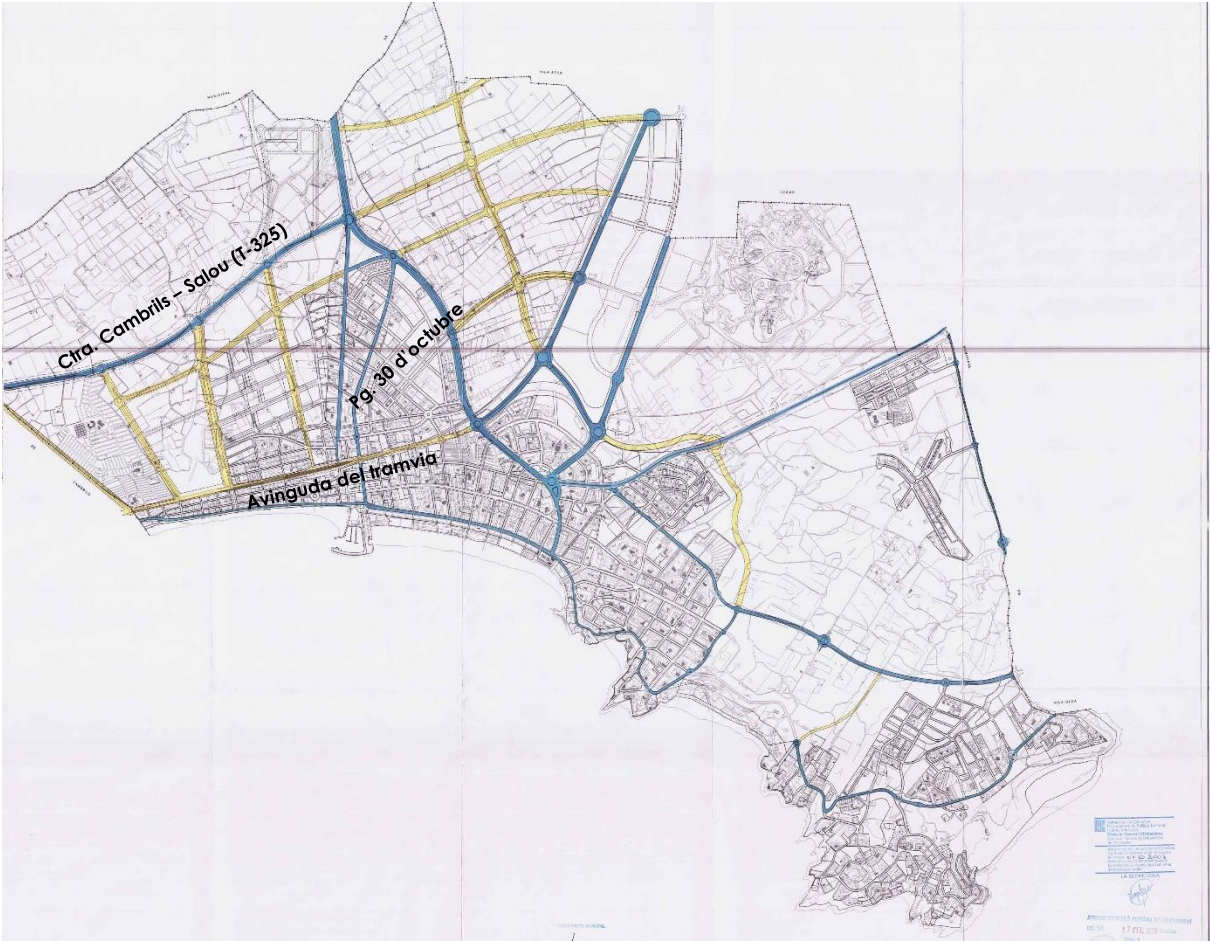
Imatge 12. Plànol i.01: Emmarcament territorial. Infraestructura viària. Font: Elaboració pròpia

Previsions d'ampliació de la Xarxa Viària

A nivell local, es preveu una ampliació de la xarxa viària en relació als nous sectors de desenvolupament. Dels viaris previstos a la documentació del POUM a dia d'avui s'han urbanitzat l'Avinguda del cap de Salou, l'Avinguda de la Pedrera i l'Avinguda de Pau Casals. S'han iniciat, a falta de ser completats en la totalitat del seu traçat, el Carrer d'Antoni Gaudí, el passeig del 30 d'octubre, i l'Avinguda Doctor Eduard Punset.

Els viaris que es preveu que tinguin un major impacte en la millora del municipi són:

- **L'avinguda del tramvia:** Una nova avinguda que ocuparà el traçat actual de la via de tren, eliminant aquesta barrera infraestructural i potenciant la permeabilitat entre els nous eixamples i el mar. Connectarà tota la costa fins a Cambrils a través d'una nova línia de tramvia.
- **El passeig del 30 d'octubre:** En relació a la nova estació de tren de Salou-PortAventura i l'estació d'autobús prevista per al mateix lloc, es preveu que aquesta avinguda esdevingui una de les principals entrades al municipi. S'ha dissenyat i urbanitzat com a passeig urbà amb la voluntat d'acollir una gran activitat capaç de donar continuïtat urbana entre el centre de Salou i la nova estació.
- **La carretera de Cambrils a Salou (T-325):** Tal i com s'ha descrit anteriorment, aquest viari actua de col·lector, formalitza el límit amb el paisatge urbanitzat i aglutina majoritàriament usos comercials i equipaments. La previsió del POUM es estendre la carretera fins a crear una nova connexió amb la plaça de Maria Manent, a l'extrem nord del terme municipal. Aquesta connexió implica superar també la barrera del tren amb l'objectiu de completar un traçat que estructuri l'activitat comercial de la costa.



Imatge 13. Estructura general i orgànica del territori. Font: Planejament vigent

1.3.3 Activitat econòmica i oci

Activitat econòmica general del municipi segons sectors d'ocupació.

En aquest apartat es presenten els principals indicadors de l'activitat econòmica i productiva del municipi, analitzant l'estructura econòmica i les seves activitats més rellevants.

L'ocupació de la població activa, tant la que treballa dins com fora del municipi, ens permet constatar el pes específic que representa cadascun dels sectors dins de l'economia local.

		ACTIVA			INACTIVA	POBLACIÓ DE 16 ANYS I MÉS
		ocupada	desocupada	total		
SALOU	2023	10.425	1.134	11.559	13.688	25.2
TARRAGONÈS	2023	109.041	12.589	121.630	104.385	226.015

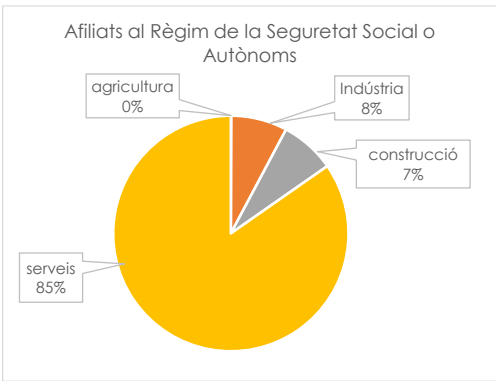
Taula 1. Població per la relació amb l'activitat econòmica. Font: Idescat

	Any	agricultura	Indústria	construcció	serveis	TOTAL
SALOU	Des. 2025	0 (0%)	575 (10%)	365 (6%)	5.090 (84%)	6.030 (100%)
TARRAGONÈS	Des. 2025	135 (0%)	14.600 (12%)	7.435 (6%)	101.455 (82%)	123.630 (100%)

Taula 2. Afiliacions al règim general de la SS per sector d'activitat. Font: Idescat

	Any	agricultura	Indústria	construcció	serveis	TOTAL
SALOU	Des. 2025	5 (0%)	35 (2%)	230 (12%)	1.605 (86%)	1.870 (100%)
TARRAGONÈS	Des. 2025	195 (1%)	600 (4%)	2.180 (14%)	12.675 (81%)	15.645 (100%)

Taula 3. Afiliacions al règim d'autònoms de la SS per sector d'activitat. Font: Idescat



Imatge 14. Total d'afiliats al règim de la Seguretat social o d'autònoms a Salou. Font: Elaboració pròpia, dades Idescat 2025

Les dades de desembre de 2025 mostren que tant a Salou com al Tarragonès el sector serveis concentra clarament la major part de l'ocupació. En el cas dels afiliats al règim general, a Salou hi ha 6.030 treballadors, dels quals el 84% treballen als serveis, mentre que la indústria (10%) i la construcció (6%) tenen un pes molt menor i l'agricultura és inexistent. Al Tarragonès la distribució és molt similar. Pel que fa als autònoms, també predomina el sector serveis: a Salou representa el 86% dels 1.870 autònoms, amb una presència més moderada de la construcció (12%) i molt reduïda de la indústria (2%). Al Tarragonès, dels 15.645 autònoms, el 81% treballen en serveis, mentre que la construcció (14%), la indústria (4%) i l'agricultura (1%) tenen un pes menor. En conjunt, les dades evidencien una forta especialització del territori en el sector serveis, especialment marcada en el cas de Salou.

Activitat terciària

Salou presenta una estructura econòmica clarament terciaritzada, amb un predomini molt acusat de les activitats vinculades als serveis i, en particular, a l'activitat turística i hotelera. D'acord amb les dades estadístiques municipals més recents aportades, el sector serveis concentra 871,0 M€ de VAB sobre un total de 919,7 M€ l'any 2023, és a dir, aproximadament el 94,7% del valor afegit brut municipal. En termes d'ocupació localitzada, les afiliacions vinculades als serveis representen també la part principal de l'activitat econòmica, amb 5.090 afiliacions al règim general i 1.605 al règim d'autònoms a desembre de 2025, sobre un total conjunt de 7.900 afiliacions, fet que situa el pes del sector en l'ordre del 84,7%. A aquesta especialització s'hi afegeix una oferta hotelera molt significativa, amb 70 hotels i 30.791 places hoteleres l'any 2024, xifres que confirmen la rellevància estructural de l'activitat turística dins el sistema econòmic local.

Sector	Règim general	Autònoms	Total	Pes sobre el total
Agricultura	0	5	5	0,1%
Indústria	575	35	610	7,7%
Construcció	365	230	595	7,5%
Serveis	5.090	1.605	6.695	84,7%
Total	6.030	1.870	7.900	100,0%

Taula 4. Tipus d'establiments d'empreses de serveis(%). Font: Idescat

Aquesta configuració econòmica té una translació directa sobre l'organització urbana i sobre els criteris que han d'orientar la present Modificació de planejament. El mateix planejament municipal ja identificava els establiments comercials, de restauració i de serveis com a elements significatius en la configuració de la mobilitat urbana, atès que actuen com a focus d'atracció de desplaçaments i contribueixen a definir els principals eixos d'activitat de la ciutat. En paral·lel, el document del PDUSNS assenyala que el nucli de Salou es configura en una proporció molt elevada d'ús turístic i hotel·ler, i que l'economia del municipi es basa principalment en el sector serveis.

En aquest context, la Modificació s'ha d'interpretar dins una realitat urbana en què l'activitat terciària no té un paper complementari, sinó estructural. Per això, l'ordenació de l'àmbit ha de valorar adequadament la relació amb els usos de serveis, comercials, hotelers i d'activitat econòmica

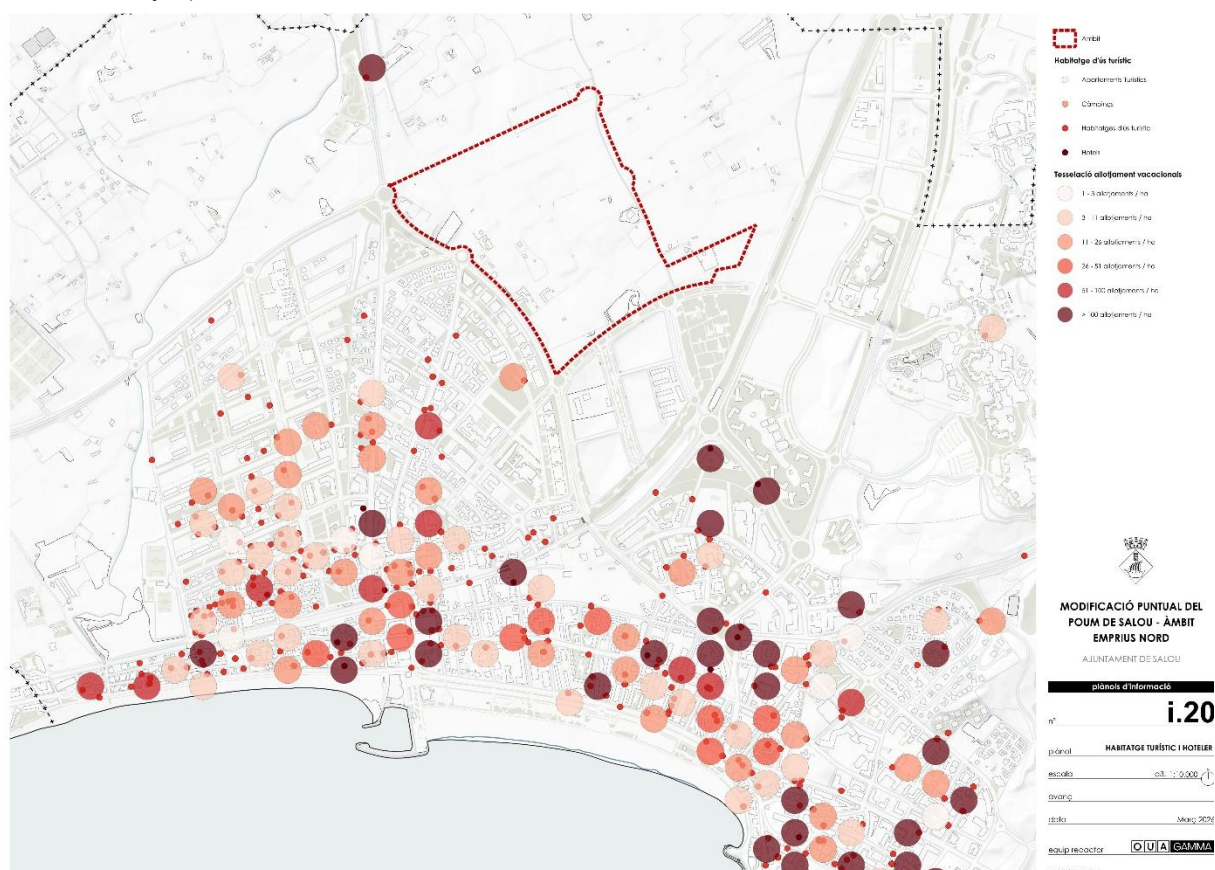
compatibles, així com els seus efectes sobre la mobilitat, la demanda d'espai públic, les dotacions i el funcionament general del teixit urbà. Des d'un punt de vista estrictament informatiu, les dades disponibles indiquen que qualsevol operació de planejament a Salou s'insereix en un municipi fortament especialitzat en el terciari, amb un pes molt rellevant del sistema hotel·ler i amb una estructura econòmica i urbana estretament vinculada al turisme i als serveis.

Centralitats i carrers comercials al municipi de Salou

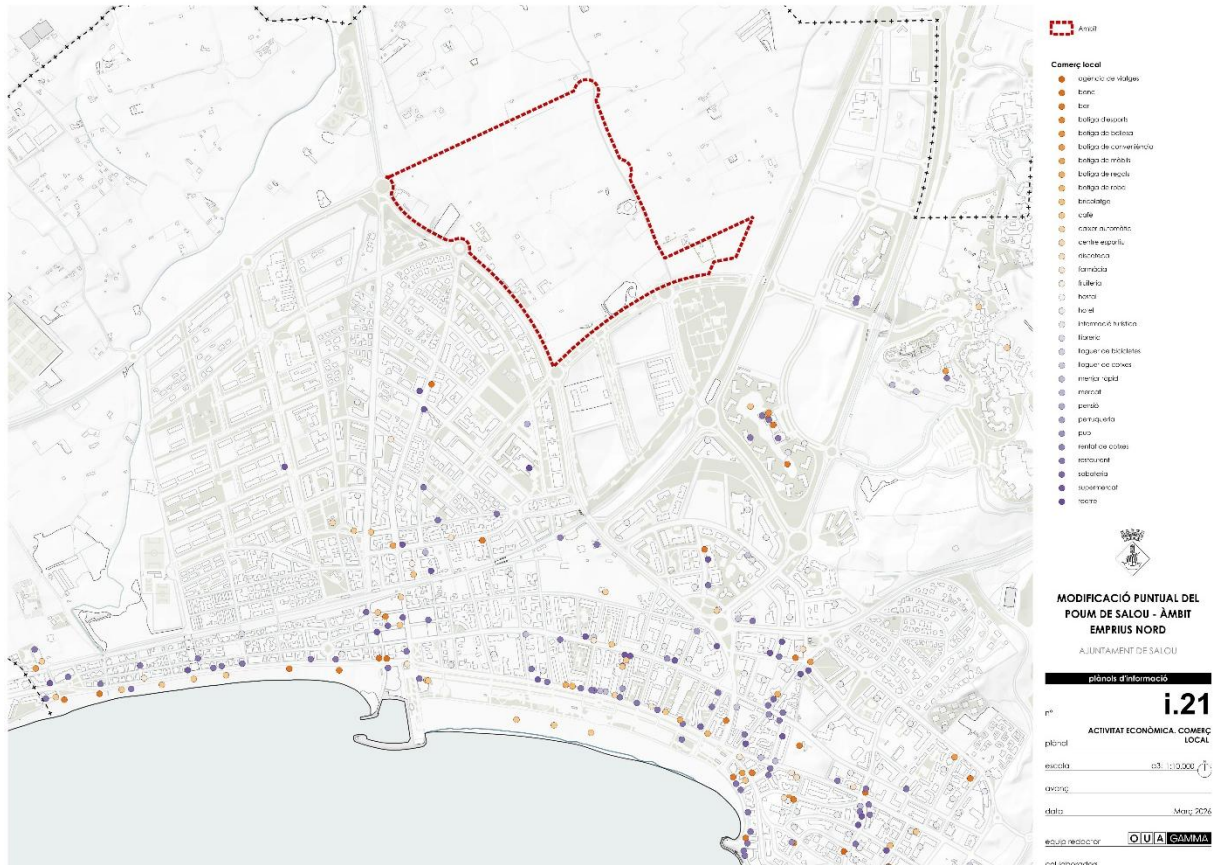
Salou té una estructura comercial molt marcada pel turisme, amb la platja com a principal atractiu. L'activitat comercial és dispersa, abundant i present per tot el municipi. Els recorreguts de major activitat són principalment aquells que condueixen al mar, encara que també recorren paral·lels a la línia de costa. No obstant això, hi ha dues àrees que destaquen per una major concentració de l'activitat comercial, i que constitueixen centralitats al municipi.

En primer lloc, el carrer de Barcelona és l'eix que ha estat històricament més important per l'estructura urbana. Constitueix una de les entrades al municipi per la presència de l'estació de tren de Salou. Es un dels pocs viaris que creua les vies, connectant bona part de l'eixample de Salou amb el casc antic, l'àrea del port i la platja. El carrer de Barcelona interseca amb la Via Augusta i altres carrers de certa activitat comercial de menys intensitat, constituint una àrea de centralitat dins l'eixample històric del municipi.

El passeig marítim és un dels focus d'activitat, però es a l'extrem oriental d'aquest on hi trobem l'altra gran centralitat de municipi, al voltant de la plaça Francesc Germà, i especialment prop de l'Avinguda del Principat d'Andorra, així com altres carrers propers que condueixen al mar. Aquesta és una àrea de molta activitat gastronòmica i comercial, especialment per la influència del mercat i proximitat a les zones de major presència d'usos residencials turístic i hotel·ler.



Imatge 15. Plànol i.20: Habitatge turístic i hotel·ler. Font: Elaboració pròpia.



Imatge 16. Plànol i.21: Activitat econòmica. Comerç Local. Font: Elaboració pròpia

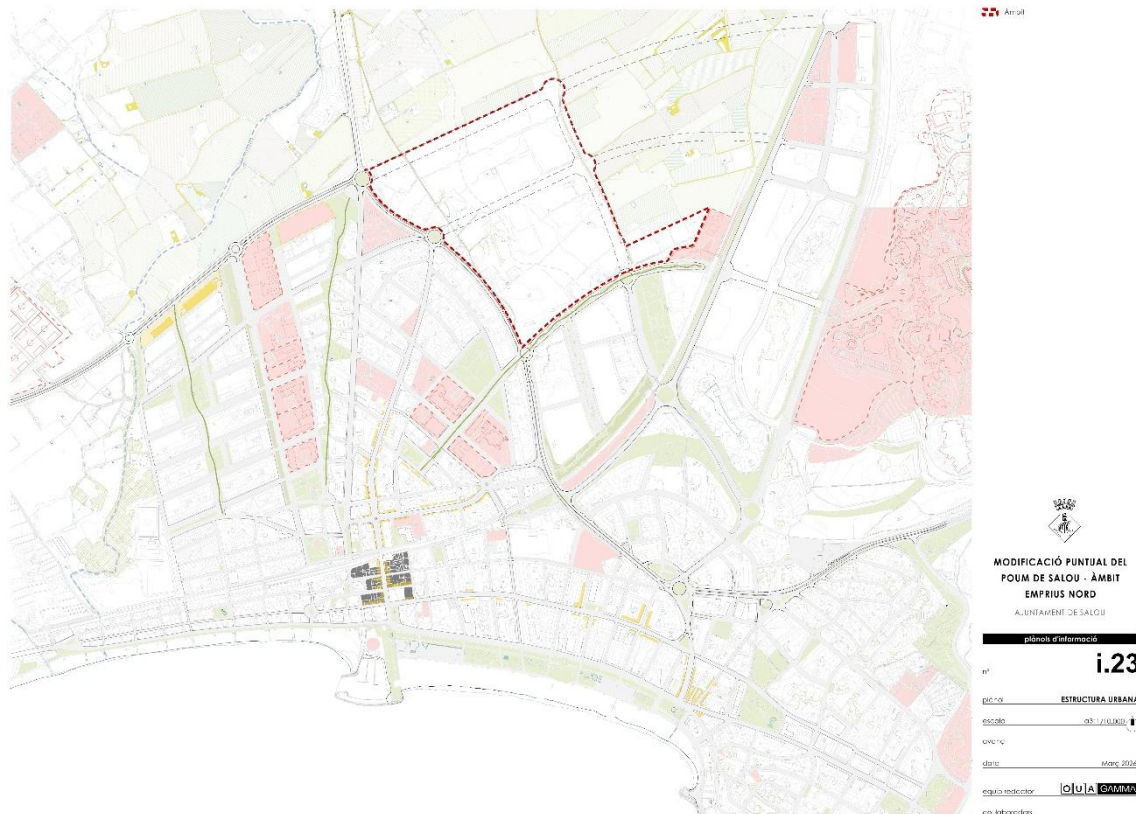
1.3.4 Estructura cívica i espais del lleure

L'estructura urbana de Salou s'organitza a partir d'un sistema d'eixos que connecten el centre històric amb les àrees residencials més recents, els àmbits turístics i els principals equipaments del municipi. Entre les vies i el mar, aquests carrers funcionen majoritàriament de manera paral·lela a la línia de costa, mentre que a l'altra banda de les vies prenen una disposició més transversal o "vertical", configurant grans avingudes de caràcter diferenciats que han estructurat el creixement urbà de Salou.

Entre aquests eixos, el carrer de la Ciutat de Reus i el carrer de Barcelona constitueixen les vies més antigues i concentren una part important de l'activitat comercial i del sostre residencial, esdevenint una de les principals àrees de centralitat del municipi, conjuntament amb els carrers més propers al passeig marítim, des del casc antic fins a la Font Llumina. Aquesta centralitat històrica i comercial conviu amb altres eixos més amplis i recents, vinculats a l'expansió urbana i a la localització de grans equipaments.

Pel que fa a l'estructura cívica, el principal espai de trobada i d'esbarjo continua sent el passeig marítim, que, pel seu caràcter ample, assolellat i en contacte directe amb el mar, actua com a gran eix cívic del municipi i concentra activitats de restauració, passeig i lleure. Tanmateix, en les àrees d'exemple situades per damunt de la via del tren, Salou ha anat consolidant nous eixos cívics que articulen espais lliures, equipaments i àrees residencials modernes.

En aquest sentit, l'avinguda de Pau Casals estructura el sector oest del municipi, encadenant espais verds i equipaments com el Parc de la Torre Vella, el Parc de la Llibertat i el Parc de Ponent, així com diversos centres educatius i esportius. De manera simètrica, el passeig del 30 d'Octubre esdevé un altre gran eix cívic de Salou, connectant àrees residencials recents amb equipaments destacats com la Policia Local, Serveis Socials, l'Escola Europa, el Pavelló Municipal, el Club Natació Salou, l'Ajuntament, el Centre Cívic i l'Institut Jaume I, entre d'altres. Aquest passeig, completament urbanitzat, es projecta a més com a eix de connexió entre el centre del municipi i la nova estació de tren, amb voluntat de consolidar-se com a passeig cívic amb activitat urbana i comercial.



Imatge 17. Plànol i.23. Estructura urbana. Font: Elaboració pròpia

Aquesta estructura urbana i cívica es complementa amb una àmplia oferta d'espais de lleure i activitats recreatives, que constitueixen un dels principals atractius de Salou. A més de l'oci vinculat al front marítim i al teixit comercial central, el municipi disposa d'una oferta especialitzada i d'abast supramunicipal, entre la qual destaquen PortAventura World, el Club Nàutic, els camps de golf, el Mediterranean Sports Hub, el Karting Salou i el complex Infinitum. En conjunt, aquesta xarxa d'eixos, equipaments, espais lliures i activitats de lleure posa de manifest que Salou és un municipi fortament orientat al mar, però alhora capaç de generar noves centralitats i espais de cohesió urbana en el seu creixement cap a l'interior, malgrat la persistència de la barrera física que històricament ha suposat la infraestructura ferroviària.



Imatge 18. Espais lliures i equipaments.

1.3.5 Població i parc d'habitatge

En aquest apartat es presenten les principals dades demogràfiques de la població de Salou. Una part important de les dades estadístiques utilitzades provenen de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i corresponen a l'última explotació del cens, del padró continu d'habitants i de les seves respectives renovacions i rectificacions.

Evolució demogràfica

	1975	1981	1986	1991	1996	2001	2011	2025
Salou (hab.)	-	-	-	7264	10708	14164	26345	31018
Tarragonès (hab.)	100787	109112	106495	110153	112176	113129	133223	143260
Tarragona (hab.)	132516	149411	149090	155881	169016	181374	249638	279332

Taula 5. Evolució demogràfica comarcal i municipal. Font: Idescat

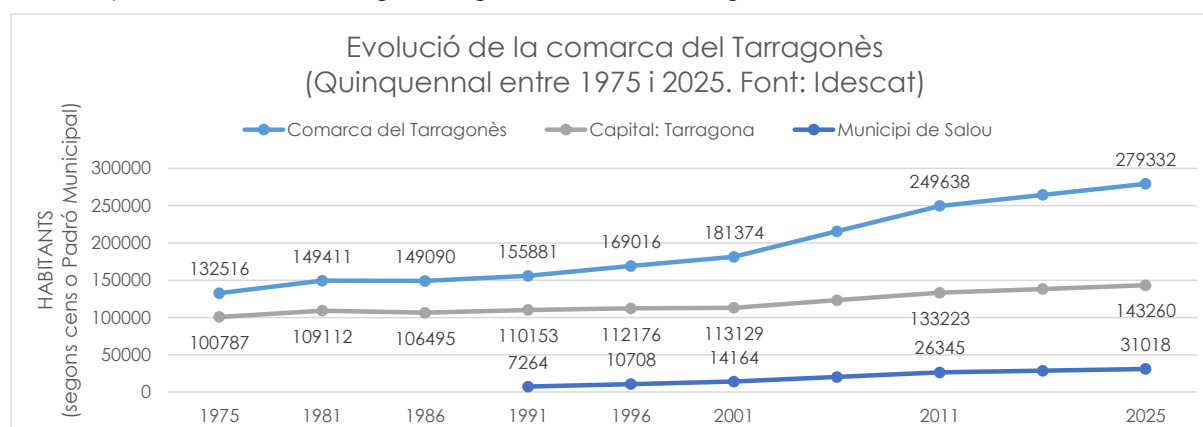
La població de Salou ha tingut un creixement destacat entre l'esclat turístic dels anys 60 i l'inici del segle XXI. Disposem de dades oficials del padró de Salou a partir del 1991 i fins a l'actualitat. Si analitzem aquest període en detall, en la dècada del 1991 al 2001 es va produir el període de major creixement, amb una taxa mitjana del 6,9% d'augment anual, on el municipi va duplicar pràcticament la seva població passant dels 7.264 habitants als 14.164. La tendència a l'alça es va mantenir accentuada durant la primera dècada dels anys 2000, amb una taxa del 6,4%, passant dels 14.164 habitants als 26.345 el 2011.

La crisi de 2008, que va afectar a tot el país, va frenar fortament tant el creixement immobiliari, com el demogràfic. Durant els darrers 14 anys, o bé a partir de l'any 2011 (estimació subjecta a la precisió de les dades), s'ha mantingut una taxa de creixement positiva, tot i que molt més moderada, amb un creixement mitjà de l'1,2%. Segons dades de l'IDESCAT, la població de Salou a l'any 2025 ha estat de 31.018 habitants. L'increment total ha estat de 4.643 habitants, és a dir, un 18% respecte a l'any 2011. Aquest augment és molt superior al registrat proporcionalment pel conjunt comarcal, que segons les dades de la taula anterior ha estat de 29.694 habitants durant el període 2011–2025, fet que representa un increment del 12%.

L'evolució de la població de Salou també ha estat, durant aquests 14 anys, força superior a la del conjunt del territori català en el mateix període, que ha estat del 8%.

El text refós del POUM de 2003 va ser elaborat en un moment en què la població de Salou era de 16.775 habitants. S'esperava per al final del període 2010 una població de 21.647 habitants en l'escenari mitjà, però la realitat es va acostar molt més a l'escenari de creixement molt fort, que preveia 28.194 habitants.

El municipi i la comarca han tingut la següent evolució demogràfica:



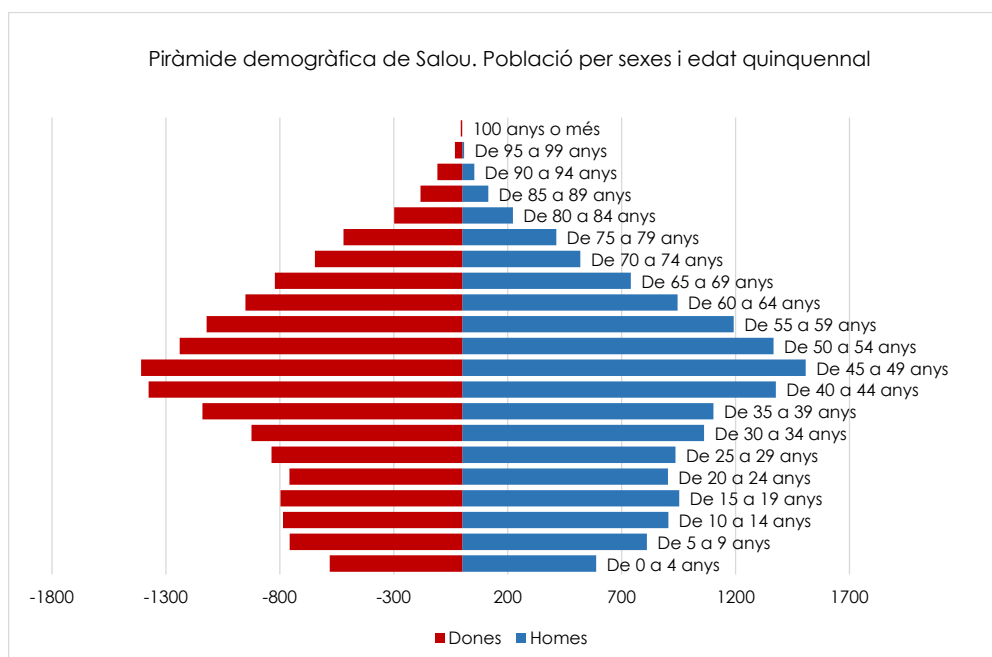
Taula 6. Gràfic dades d'evolució demogràfica. Elaboració pròpia. Font: Idescat.

La densitat de població de Salou és de 1.988,6 hab/km² segons Idescat per a l'any 2023, molt superior a la mitjana comarcal del Tarragonès, que se situa en 846,2 hab/km². Pel que fa a l'habitatge, en el conjunt del Tarragonès els habitatges no principals representen el 39,1% del total l'any 2021, mentre que a Catalunya aquest percentatge se situa en el 23,6%.

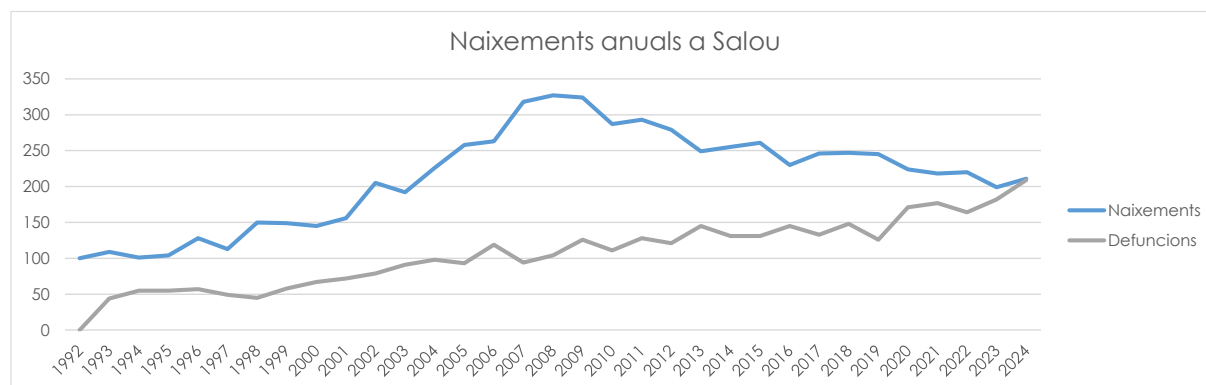
La mitjana d'habitants per llar a Catalunya l'any 2021 és de 2,57 habitants per llar.

Estructura per edats i sexe

La piràmide de població de Salou per sexe i edat reflecteix clarament el predomini d'una estructura de població madura, però amb una base sòlida de població jove. La franja d'edat predominant al municipi és de 45-49 anys. Per trams, els adults entre els 40 i els 59 anys representa el 34% de la població. Juntament amb els majors de 60 anys sumen el 46% del total. Tanmateix, un quart de la població (25%) es troba entre els 20 i 39 anys i la població més jove, de 19 anys o menys, representa un 20% del total. La franja d'edat menys nombrosa es troba entre els 0 i 4 anys.



Imatge 19. Gràfic demografia a Salou / Elaboració pròpia. Font: Idescat



Imatge 20. Gràfic de naixements i defuncions a Salou (1992-2024) / Elaboració pròpia. Font: Idescat

Projeccions de creixement

L'IDESCAT també realitza les seves pròpies projeccions demogràfiques a nivell comarcal, amb una previsió de 10 anys. Aquest estudi s'elabora segons dades del creixement natural i migratori de cada municipi durant l'últim període disponible.

La població que s'espera per la comarca del Tarragonès el 2045 oscil·la entre els 286.149 hab. i els 381.888, amb un escenari mitjà de 325.767 habitants, es a dir 46.435 nous habitants respecte 2025. El pes de Salou sobre la comarca en els darrers 5 anys ha passat del 10,7% a l'11,1%. Suposant que es mantingui a l'11,1%, la població projectada per a 2045 es de 36.174 habitants, 5.152 més que els registrats l'any 2025.

	Escenari baix	Escenari mitjà	Escenari alt
Tarragonès (hab. 2045)	286.149	325.767	381.888
Salou (hab. 2045)	31.774	36.174	42.406

Rendes i nivell de vida dels habitants de Salou

L'evolució que va presentar el municipi pel que fa a la capacitat adquisitiva de la població en el període 2012 – 2022 mostra una pujada considerable, indici d'una consolidada recuperació econòmica del municipi després de la crisi econòmica que ha patit el país.

Renda familiar disponible bruta			
	RFDB	RFDB per habitant	
Any	Milers d'euros	Milers d'euros	Índex Catalunya=100
2022	448.527	15,3	80,1
2012	304.109	12,0	71,9

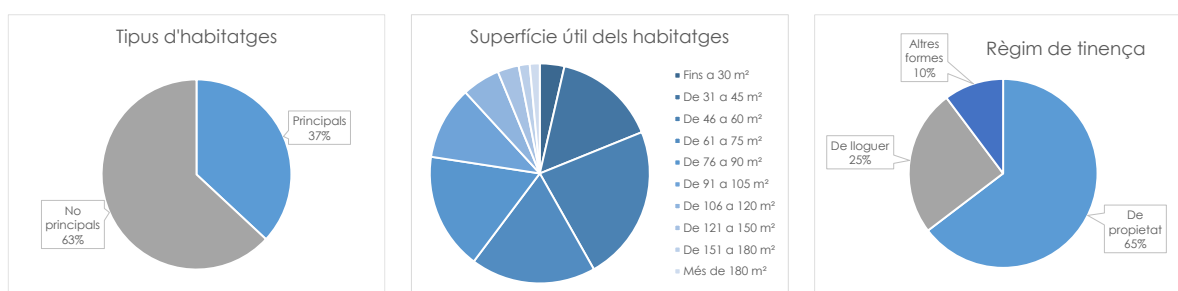


Taula 7. Renda familiar disponible Salou. Font: Idescat

Taula 8. Evolució 12 anys de la Renda Familiar Disponible Bruta de Salou. Font: Idescat

Edificació i parc residencial de Salou

A Salou, el parc d'habitatges reflecteix clarament l'impacte del creixement urbanístic vinculat al turisme i a la consolidació de segones residències durant les dècades d'industrialització de Catalunya i del Camp de Tarragona. Del total de 31.523 habitatges, només el 37% (11.639) són principals, mentre que el 63% (19.884) corresponen a habitatges no principals, evidenciant el pes estructural de l'ús estacional i turístic. Pel que fa a la superfície útil dels 11.640 habitatges principals, hi predominen les dimensions mitjanes i petites: el 56% se situen entre 46 i 90 m², amb una presència significativa també de tipologies entre 31 i 45 m² (15%), fet coherent amb un model residencial intensiu i orientat a apartaments. Les superfícies superiors a 120 m² són minoritàries (6%). Quant al règim de tinença, destaca un predomini de la propietat (65%), amb un mercat de lloguer rellevant però secundari (25%), configurant un teixit residencial majoritàriament en propietat, però fortament condicionat per la funció turística i la segona residència.



Imatge 21. Dades Idescat (2021). Font: Elaboració pròpia.

Anàlisi de la Morfologia urbana

En l'estudi de l'edificació existent i la morfologia urbana de Salou, s'hi identifica el contrast tipològic entre les diverses etapes i tendències urbanístiques que s'han travessat històricament.

El nucli antic de Salou es molt reduït i respon als assentaments al llarg de l'eix de comunicació de Vila-Seca amb el seu port. Pel que fa a la resta del municipi, ha estat desenvolupat majoritàriament en els darrers 100 anys. La part més representativa es l'àrea del front marítim. Aquesta pertany a una etapa incipient de l'urbanisme estatal. Desenvolupada en el context de l'esclat turístic dels anys 60 i 70, aquesta

àrea destaca sobre la resta per la seva major densitat edificatòria, compacitat urbana i menor presència d'espais lliures i equipaments. L'estudi de les alçades mostra que aquells de major alçada es troben en aquest àmbit, entre les 5 i les 8 plantes majoritàriament, arribant fins a les 16 plantes. Aquesta morfologia es presenta en la part costera, i, en menor mesura, al voltant dels eixos d'accés al municipi desenvolupats per sobre les vies.

Els desenvolupaments que corresponen a èpoques més recents (anys 90 i 2000) es troben en àrees més perifèriques del municipi. Es diferencien de la resta per una major segregació dels usos hotel·ler i residencial, però també contrasten en els paràmetres urbanístics que presenten, manifestant un canvi d'etapa en el creixement urbanístic del municipi. Les qualitats principals d'aquests desenvolupaments són una menor densitat, alçada de l'edificació més reduïda, al voltant de la planta baixa més 4 pisos. Aquests sectors tenen una major dotació d'espais lliures i equipaments, així com jardins privats amb piscines i carrers amples enjardinats.

Per últim, noves tipologies comercials de major superfície s'han anat situant al perímetre del municipi.

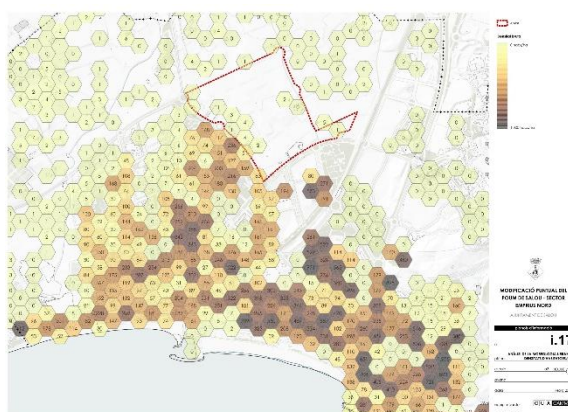
Anàlisi de la morfologia urbana (Font: Elaboració pròpia)



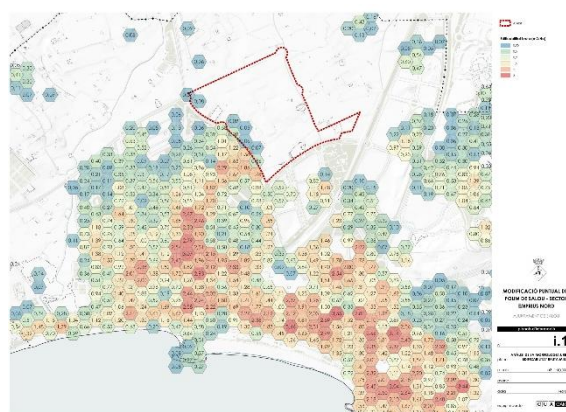
Imatge 22. Plànol i.15: Antiguitat de l'edificació.



Imatge 23. Plànol i.16: Alçades de l'edificació existent.



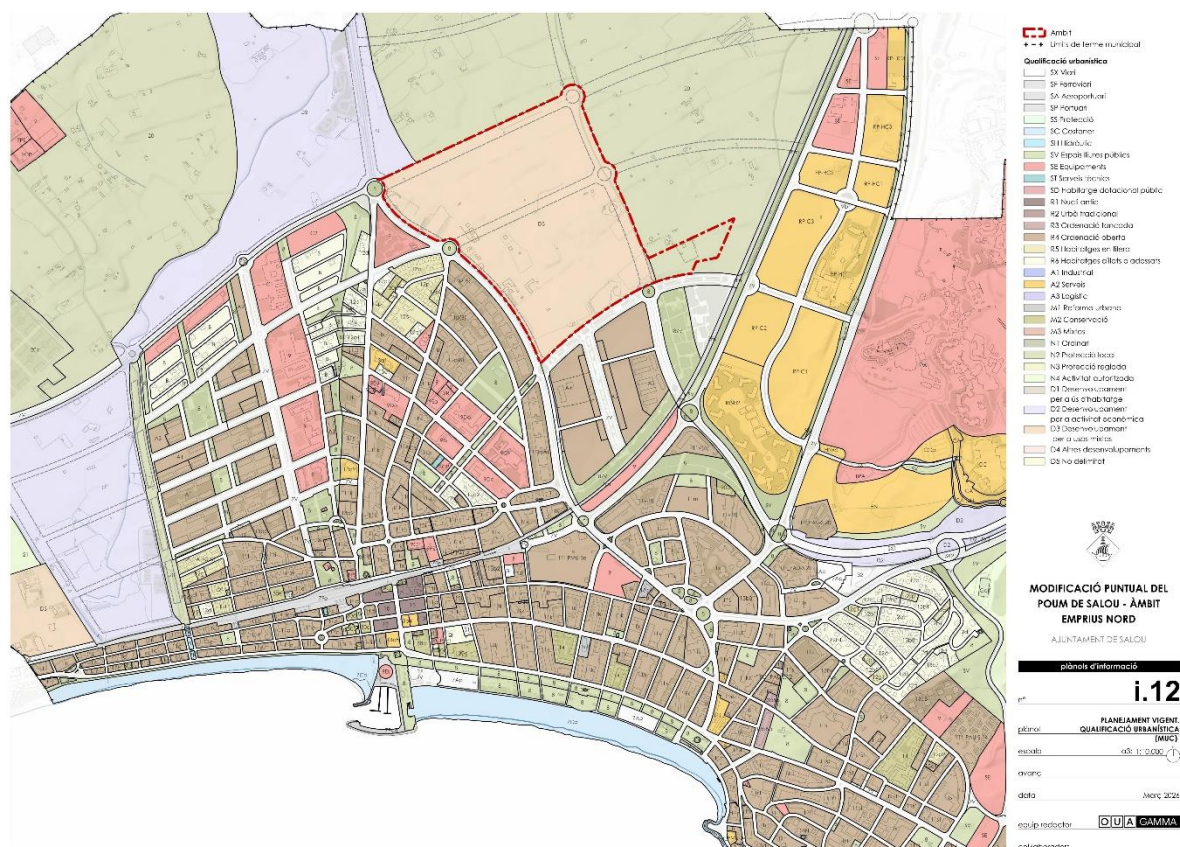
Imatge 24. Plànol i.17: Densitats d'habitatges/Ha.



Imatge 25. Plànol i.18: Edificabilitat bruta mitjana.

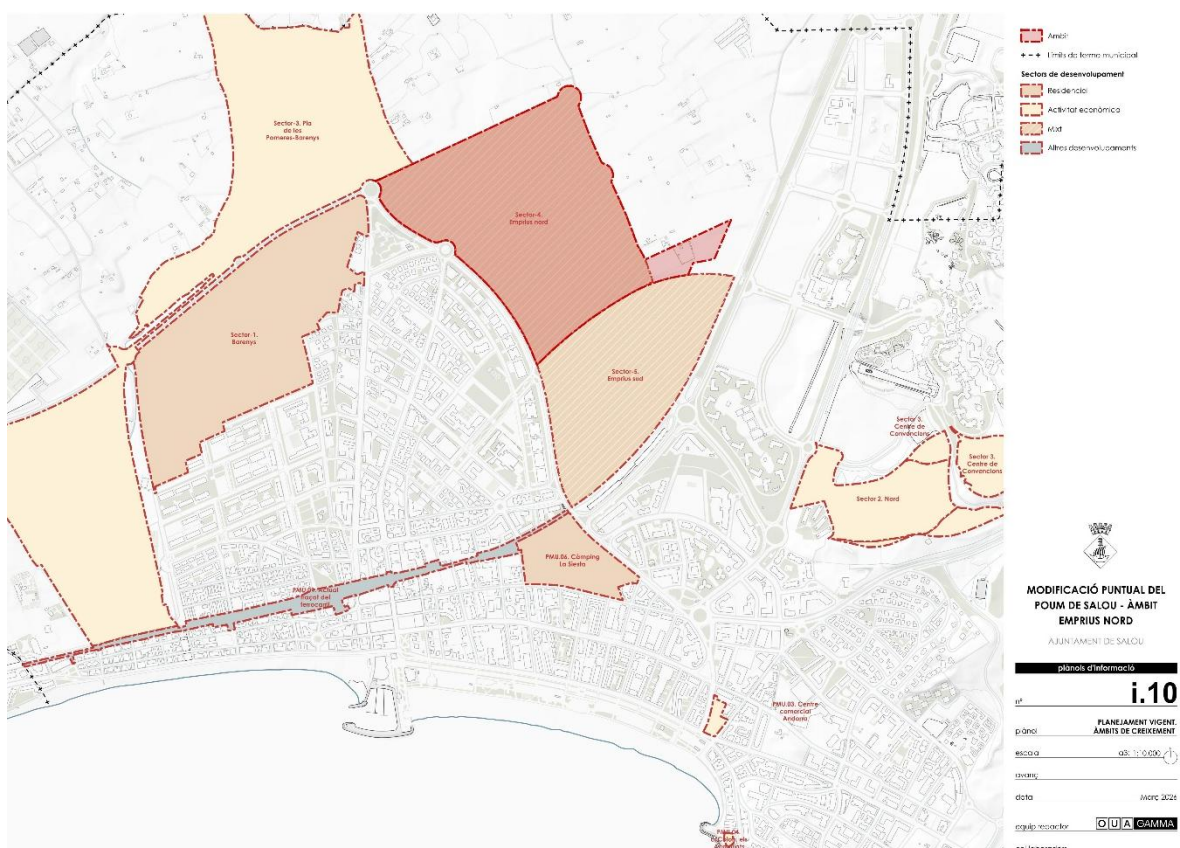
1.3.6 Planejament Municipal. POUM 2003

El planejament vigent al terme municipal de Salou és el Text Refós del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou (en endavant POUM), aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona amb data de 1 d'octubre de 2003 i publicat el 19 de desembre de 2003



Imatge 26. Plànol i.12: Planejament vigent. Qualificació urbanística. Font: MUC

Al POUM hi resten un total de 5 Plans Parcial delimitats per desenvolupar i 7 Plans de Millora Urbana. 7 d'ells estan previstos per a activitat econòmica, dos seran residencials, i dos més d'ús mixt.



Imatge 27. Plànol i.10: Planejament vigent. Àmbits de creixement. Font: MUC

Els sectors de 01 Barenys i 05 Emprius Sud constitueixen els principals àmbits residencials de referència en els darrers processos de creixement urbà de Salou, ja sigui perquè han assolit un grau rellevant de consolidació o perquè es troben en procés de desenvolupament. La seva anàlisi permet situar adequadament el cas d'Emprius Nord dins la lògica recent d'ordenació residencial del municipi.

En el cas del sector 01 Barenys, el planejament vigent estableix una edificabilitat bruta de 0,43 m²st/m²s. Aquesta magnitud expressa la intensitat global admesa sobre el conjunt del sector, però no reflecteix directament la intensitat real de les peces edificables. Per això cal considerar també la edificabilitat neta global, obtinguda de la relació entre el sostre total del sector i la superfície de les zones edificables, incloent les residencials, les d'activitat econòmica i els equipaments privats. Amb aquest criteri, la edificabilitat neta global de Barenys és de 0,90 m²st/m²s. Quan s'analitza l'ordenació interna, les zones residencials plurifamiliars presenten valors clarament superiors: 1,38 m²st/m²s a la zona A1, 1,55 m²st/m²s a la zona A2 i 1,47 m²st/m²s a la zona A3 d'habitatge protegit. En canvi, la zona B, corresponent a habitatge unifamiliar, té una edificabilitat neta de 0,50 m²st/m²s, fet que, juntament amb altres usos no estrictament residencials, contribueix a mantenir la intensitat bruta global del sector.

En el cas del sector 05 Emprius Sud, el planejament fixa una edificabilitat bruta de 0,40 m²st/m²s. Igualment, aquesta dada s'ha de completar amb la lectura de la edificabilitat neta global, que se situa en 0,88 m²st/m²s. Pel que fa a l'ordenació interna, la zona A1 assoleix 0,69 m²st/m²s, la zona A2 arriba a 1,40 m²st/m²s i la zona A3, també destinada a habitatge protegit, se situa en 1,16 m²st/m²s. Això evidencia, de nou, que darrere d'una edificabilitat bruta moderada hi ha peces residencials resoltes amb intensitats netes sensiblement superiors. A més, les zones A1 d'Emprius Sud, de menor intensitat, tenen una incidència menor en la configuració residencial efectiva del sector, mentre que les tipologies de major compacitat adquireixen un paper més rellevant.

Sector	Zona	Superfície zona (m ² s)	Sostre zona (m ² st)	Edif. neta zona (m ² st/m ² s)
Barenys	A1	25.494,00 m ² s	35.250,00 m ² st	1,38 m ² st/m ² s
Barenys	A2	11.398,00 m ² s	17.625,00 m ² st	1,55 m ² st/m ² s
Barenys	A3 (HPO)	14.356,00 m ² s	21.150,00 m ² st	1,47 m ² st/m ² s
Barenys	B unifamiliar	61.923,00 m ² s	30.961,00 m ² st	0,50 m ² st/m ² s
Emprius Sud	A1	93.604,00 m ² s	64.632,00 m ² st	0,69 m ² st/m ² s
Emprius Sud	A2	12.858,00 m ² s	18.000,00 m ² st	1,40 m ² st/m ² s
Emprius Sud	A3 (HPO)	17.750,00 m ² s	20.658,00 m ² st	1,16 m ² st/m ² s

Taula 9. Taula comparativa Edificabilitats netes

A partir d'aquesta comparació, es constata que l'edificabilitat bruta de sector no expressa per si sola la intensitat real del model edificatori, que s'ha d'interpretar sobretot a partir de la edificabilitat neta global i, finalment, de les edificabilitats netes de les diferents zones. En aquest marc, el sector 04 Emprius Nord, amb una edificabilitat bruta de 0,40 m²st/m²s i una edificabilitat neta global de 0,89 m²st/m²s, presenta una intensitat continguda en comparació amb els altres sectors de referència del municipi. Aquesta dada pren especial rellevància en el context habitacional actual, en què el planejament ha de tendir cap a models més eficients en l'ús del sòl, amb major capacitat per incorporar habitatge protegit i amb una millor relació entre intensitat urbana, viabilitat econòmica i sostenibilitat. En aquest sentit, l'àmbit d'actuació d'Emprius Nord no es configura com un àmbit idoni per a tipologies d'habitatge unifamiliar o de baixa densitat, sinó per a una ordenació basada en tipologies plurifamiliars compactes, més coherents amb les necessitats residencials actuals i amb el paper estratègic que aquest sector ha d'assumir dins l'estructura urbana de Salou.

Fitxa Sector 04 Emprius Nord



SECTOR -04	
SITUACIÓ: EMPRIUS NORD	
1-SUPERFÍCIE APROXIMADA DEL SECTOR	436.230 M²
2-EDIFICABILITAT BRUTA MÀXIMA	0,40 M²/ M²
3-DENSITAT MÀXIMA	53 Hab /Ha
4-USOS ADMESOS	
Principal	HABITATGE, HOTELER.
Compatible	COMERCIAL- DOTACIONAL
5-SISTEMA D'ACTUACIÓ: REPARCEL·LACIÓ	MODALITAT: COMPENSACIÓ BÀSICA
6-OBJECTIUS:	
Desenvolupament de la zona dels Emprius com a continuació de l'àmbit de residència permanent del municipi, i de l'àmbit turístic-hoteler.	
7-OBSERVACIONS: ---	
- El sòl destinat a sistemes urbanístics serà del 55% de la superfície total del sector. El sòl susceptible d'aprofitament privat serà del 45%.	
8- ALTRES: a) Parcel·la mínima:	
10.000 M² per a ús d'habitatge.	
20.000 M² per a ús turístic-hoteler	
b) Alçada reguladora màxima: PB + 3PP	
c) Ocupació màxima: ---	
d) Densitat hotelera: 53 M² de sostre per habitació	
60 M² sòl net per habitació	
L'ús hotelier computa als efectes del càlcul de la densitat màxima del Sector conforme als estàndards indicats en aquest mateix apartat.	

Sector 04 Emprius Nord.**Superfície:** 436.230m²**Edificabilitat:** 0,4 m²st/m²sòl**Densitat:** 53 Hab/Ha**Usos admesos:**

- Principal: Habitatge i hotelier
- Complementaris: Comercial i Dotacional.

Sistema d'actuació: Reparcel·lació

Modalitat: Compensació Bàsica

Objectius: Continuació de l'àmbit de residència permanent i de l'àmbit turístic-hoteler**Cessions:** Zones 45% - 55% Sistemes**Parcel·la mínima:**

- Habitatge: 10.000m2
- Turístic-hoteler: 20.000m2

ARM: PB + 3PP**Ocupació màxima:** --**Densitat hotelera:** 53m2 st/hab

60m2 sòl net/habitació

Computa a efectes de densitat màxima.

1.3.7 MPPOUM referent al sector 04 Emprius Nord, a l'increment dels usos compatibles del sector, i dels articles 68 9 107, de Salou.

Aquesta modificació, publicada al DOGC núm. 6692 del 25 d'agost de 2014 s'aprova amb la voluntat d'ampliar diversos punts de la normativa referent als usos compatibles. Quan a l'article 107, de modificació de la clau 32, s'introdueix la modalitat de benzinera amb un topall de 200m² de sostre, i s'admeten els usos complementaris de rentadors i petit comerç. En queden exclosos els usos de restauració, tallers de reparació o aparcament de vehicles.

L'article 327 referent al sector 04 Emprius Nord també queda modificat per admetre l'ús de benzinera, justificant la seva ubicació. S'amplia lleugerament la superfície normativa del sector, passant de 436.230m² a 438.041,61 m². Al plànol de modificació de l'àmbit s'observa l'afegit d'una rotonda al sector.



SECTOR 04 MODIFICAT	
SITUACIÓ: EMPRIUS NORD	
1- SUPERFÍCIE APROXIMADA DEL SECTOR	438.041,61 m ²
2-EDIFICABILITAT BRUTA MÀXIMA	0,40 M ² / M ²
3-DENSITAT MÀXIMA	53 Hab /Ha
4-USOS ADMESOS	
Principal	HABITATGE, HABITATGE-TURÍSTIC, HOTELER.
Compatible	COMERCIAL, DOTACIONAL, SERVEIS EN LA MODALITAT DE BENZINERA
5-SISTEMA D'ACTUACIÓ: REPARCELLACIÓ	MODALITAT: COMPENSACIÓ BÀSICA
6-OBJECTIUS:	
Desenvolupament de la zona dels Emprius com a continuació de l'àmbit de residència permanent del municipi, i de l'àmbit turístic-hoteler.	
7-OBSERVACIONS:	
- El sòl destinat a sistemes urbanístics serà del 55% de la superfície total del sector. El sòl susceptible d'aprofitament privat serà del 45%.	
8- ALTRES:	
a) Parcel·la mínima: 10.000 M ² per a ús d'habitatge. 20.000 M ² per a ús turístic-hoteler	
b) Alçada reguladora màxima: PB + 3PP	
c) Ocupació màxima: ---	
d) Densitat hotelera: 53 M ² de sostre per habitació 60 M ² sòl net per habitació	
L'ús hotelier computa als efectes del càlcul de la densitat màxima del Sector conforme als estàndards indicats en aquest mateix apartat.	

Modificacions sector 04 Emprius Nord.

Superfície del sector:

438.041,61m²

Usos compatibles:

Serveis (en la modalitat de benzinera)

1.4 ANÀLISI DE L'ÀMBIT

1.4.1 Topografia, estat actual i usos

Àmbit Emprius Nord

L'àmbit d'estudi se situa en una cota alta respecte del nucli Salou, malgrat que es tracta d'un territori majoritàriament pla. La seva altura sobre el nivell del mar es de 16 metres i està situat a una distància d'uns 1.25km de la línia de costa.

Cal destacar l'existència d'una estació de servei al perímetre del sector situada a l'extrem oest en contacte amb la rotonda central. Es tracta d'un establiment de gasolinera amb accés a través de la carretera C-31B.

La situació de l'àmbit es estratègica per la seva proximitat amb l'entrada del poble, tocant a la C-31B. Al límit oriental del sector hi ha ubicada la nova estació Salou-Port Aventura de la línia tren mitja distància. Es tracta d'una línia que connecta Salou amb Tarragona, però també permet l'arribada de passatgers des de Barcelona (Estació de França) i altres localitats de la costa catalana.



Parada de tren Salou-Port Aventura



Vista aèrea projecte d'estació Salou-Port Aventura

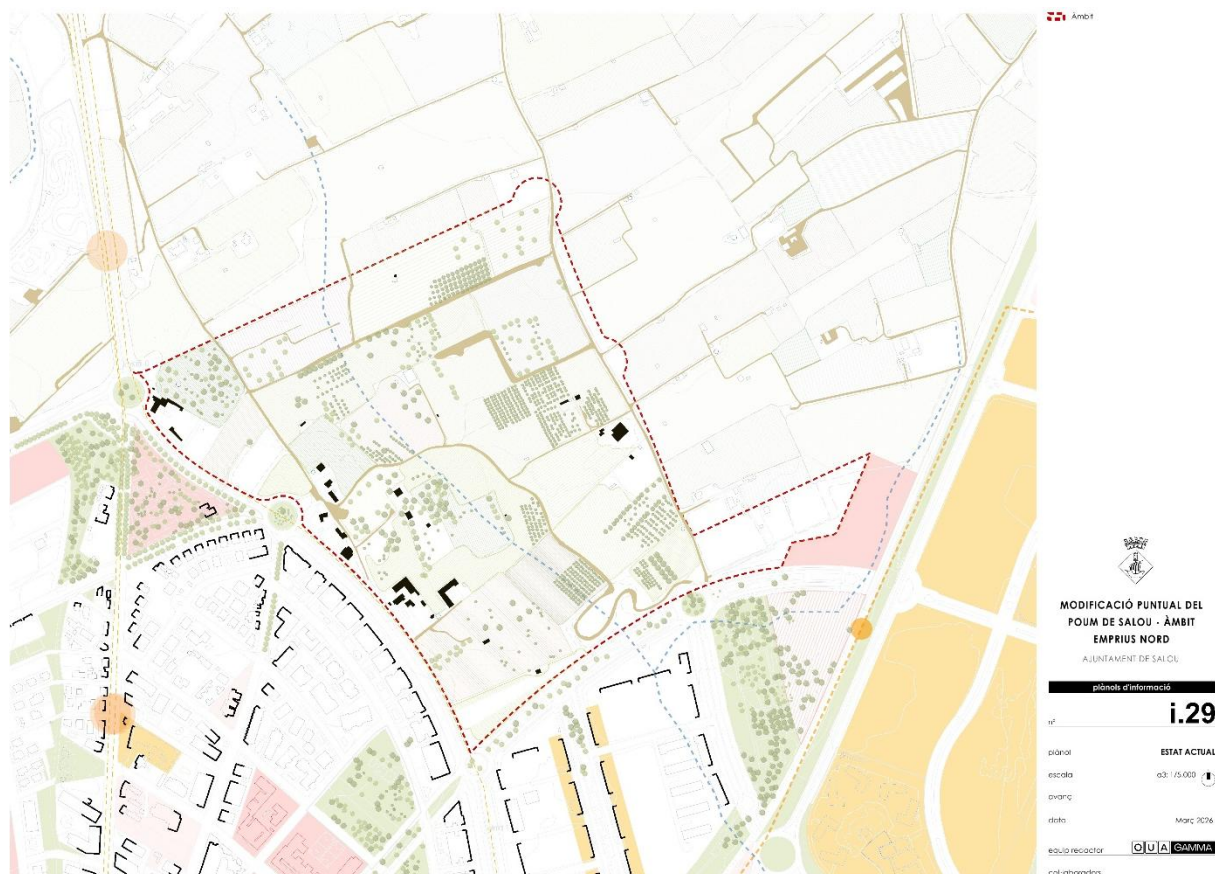


Edificació aïllada a l'extrem nord-oest



Vista aèrea de la rotonda a l'extrem nord-est

En l'espai delimitat per aquest àmbit hi trobem diversos cultius llenyosos ocupant la major part del sector. La resta està formada per conreus en desús i vegetació arbustiva, de diversa densitat en unes finques i altres. Diversos "camins" travessen els conreus evidenciant els recorreguts que connecten Salou amb les àrees rurals que l'envolten, mantenint la població en contacte directe amb els paisatges característics de la plana, que han adoptat un interès públic.

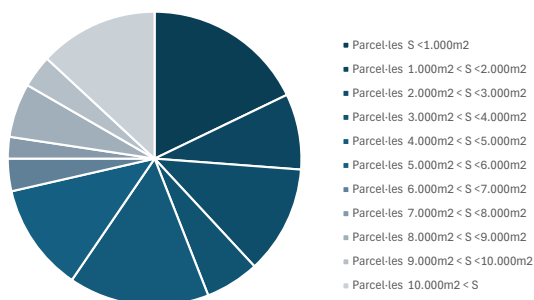


Imatge 28. Plànol i.29: Estat actual. Font: Elaboració pròpia

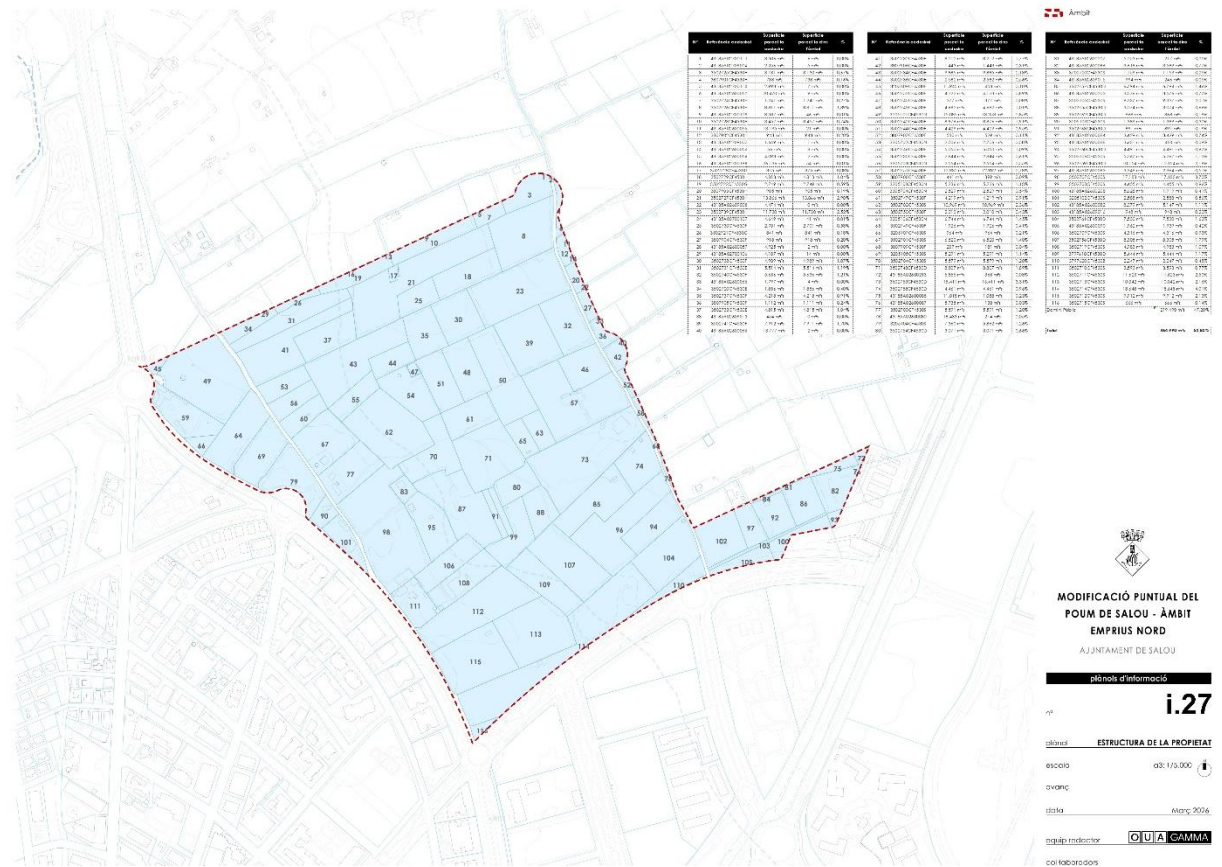
1.4.2 Estructura de la Propietat

L'estructura de la propietat es la resultant de la unió de l'àmbit de zona urbanitzable, i l'àrea inclosa de sòl no urbanitzable que es troba adjacent a la futura estació de tren. La divisió de la propietat respon a l'estructura agrària, amb finques d'entre 200 i 18.000m², amb una mitjana de 5.384m² (molt inferior a la parcel·la mínima de 10.000m² per a ús residencial). 36 Parcel·les tenen una superfície superior a la mitjana, i ocupen el 66,25% de la superfície. Les altres 59 parcel·les estan àmpliament distribuïdes entre els 1.000 i 5.000m². Les àrees de domini públic sumen 12.217m² que corresponen a diversos camins que creuen el sector i representen el 2,63% del total.

Estructura de la propietat. Superfície de les parcel·les



Imatge 29. Estructura de la propietat. Font: Elaboració pròpia



Imatge 30. Plànol i.27: Estructura de la propietat. Font: elaboració pròpia.

Nº	Referència cadastral	Superfície parcel·la cadastre	Superfície parcel·la dins l'àmbit	%
1	43185A02700111	3.506 m²	6 m²	0.00%
2	43185A02709004	2.256 m²	5 m²	0.00%
3	3502725CF4530H	3.131 m²	3.130 m²	0.67%
4	3807901CF4530H	738 m²	738 m²	0.16%
5	43185A02700110	2.993 m²	7 m²	0.00%
6	43185A02600052	20.470 m²	9 m²	0.00%
7	3502724CF4530H	1.241 m²	1.241 m²	0.27%
8	3502726CF4530H	8.811 m²	8.811 m²	1.89%
9	43185A02700109	8.537 m²	46 m²	0.01%
10	3502723CF4530H	3.457 m²	3.457 m²	0.74%
11	43185A02600055	13.195 m²	21 m²	0.00%
12	3807902CF4530H	943 m²	943 m²	0.20%
13	43185A02700907	1.649 m²	1 m²	0.00%
14	43185A02600054	56 m²	8 m²	0.00%
15	43185A02600056	4.093 m²	2 m²	0.00%
16	43185A02700198	26.136 m²	54 m²	0.01%
17	3502728CF4530G	375 m²	375 m²	0.08%
18	3502729CF4530H	4.813 m²	4.813 m²	1.04%
19	3502722CF4530G	2.749 m²	2.749 m²	0.59%
20	3807903CF4530H	905 m²	905 m²	0.19%
21	3502727CF4530H	13.866 m²	13.866 m²	2.98%
22	43185A02600908	4.474 m²	0 m²	0.00%
23	3502739CF4530H	11.730 m²	11.730 m²	2.52%
24	43185A02700107	4.649 m²	41 m²	0.01%
25	3502730CF4530F	2.701 m²	2.701 m²	0.58%
26	3502721CF4530G	841 m²	841 m²	0.18%
27	3807904CF4530F	918 m²	918 m²	0.20%
28	43185A02600057	4.925 m²	2 m²	0.00%
29	43185A02700106	4.187 m²	14 m²	0.00%
30	3502738CF4530F	4.989 m²	4.989 m²	1.07%
31	3502731CF4530E	5.514 m²	5.514 m²	1.19%
32	3502740CF4530F	5.636 m²	5.636 m²	1.21%
33	43185A02600065	1.797 m²	4 m²	0.00%
34	3502720CF4530E	1.856 m²	1.856 m²	0.40%
35	3502737CF4530F	4.218 m²	4.218 m²	0.91%
36	3807905CF4530F	1.112 m²	1.111 m²	0.24%
37	3502733CF4530E	4.815 m²	4.815 m²	1.04%
38	43185A02600913	454 m²	0 m²	0.00%
39	3502741CF4530F	7.912 m²	7.911 m²	1.70%
40	43185A02600066	13.777 m²	2 m²	0.00%

Nº	Referència cadastral	Superfície parcel·la cadastre	Superfície parcel·la dins l'àmbit	%
41	3502732CF4530E	8.212 m²	8.212 m²	1.77%
42	3807906CF4530F	1.443 m²	1.443 m²	0.31%
43	3502734CF4530E	9.885 m²	9.885 m²	2.13%
44	3502736CF4530E	2.582 m²	2.582 m²	0.56%
45	3205109CF4530E	11.945 m²	453 m²	0.10%
46	3502752CF4530F	4.122 m²	4.123 m²	0.89%
47	3502745CF4530F	377 m²	377 m²	0.08%
48	3502743CF4530F	4.682 m²	4.682 m²	1.01%
49	3205101CF4530N	15.085 m²	13.253 m²	2.85%
50	3502742CF4530F	8.876 m²	8.876 m²	1.91%
51	3502744CF4530F	4.429 m²	4.429 m²	0.95%
52	3807907CF4530F	529 m²	529 m²	0.11%
53	3305702CF4530N	2.706 m²	2.706 m²	0.58%
54	3502746CF4530F	5.050 m²	5.050 m²	1.09%
55	3502735CF4530E	2.844 m²	2.844 m²	0.61%
56	3305703CF4530N	2.554 m²	2.554 m²	0.55%
57	3502751CF4530F	12.932 m²	12.932 m²	2.78%
58	3807908CF4530F	441 m²	399 m²	0.09%
59	3205108CF4530N	5.236 m²	5.236 m²	1.13%
60	3502704CF4530N	2.529 m²	2.529 m²	0.54%
61	3502747CF4530F	4.219 m²	4.219 m²	0.91%
62	3502702CF4530S	10.949 m²	10.949 m²	2.36%
63	3502750CF4530F	2.010 m²	2.010 m²	0.43%
64	3205106CF4530N	6.744 m²	6.744 m²	1.45%
65	3502749CF4530F	1.926 m²	1.926 m²	0.41%
66	3205107CF4530S	964 m²	964 m²	0.21%
67	3502701CF4530S	6.520 m²	6.520 m²	1.40%
68	3807909CF4530F	207 m²	181 m²	0.04%
69	3205105CF4530S	5.291 m²	5.291 m²	1.14%
70	3502704CF4530S	5.579 m²	5.579 m²	1.20%
71	3502748CF4530D	8.807 m²	8.807 m²	1.89%
72	43185A02600213	5.855 m²	368 m²	0.08%
73	3502753CF4530D	15.411 m²	15.411 m²	3.31%
74	3502758CF4530D	4.461 m²	4.461 m²	0.96%
75	43185A02600085	11.018 m²	1.088 m²	0.23%
76	43185A02600087	5.735 m²	138 m²	0.03%
77	3502703CF4530S	5.591 m²	5.591 m²	1.20%
78	43185A02600080	18.433 m²	214 m²	0.05%
79	3205104CF4530S	7.360 m²	5.862 m²	1.26%
80	3502754CF4530D	3.071 m²	3.071 m²	0.66%

Nº	Referència cadastral	Superfície parcel·la cadastre	Superfície parcel·la dins l'àmbit	%
81	43185A02600207	5.253 m²	217 m²	0.05%
82	43185A02600086	3.618 m²	3.589 m²	0.77%
83	3702720CF4530S	1.159 m²	1.159 m²	0.25%
84	43185A02600915	994 m²	994 m²	0.21%
85	3502757CF4530D	6.794 m²	6.794 m²	1.46%
86	43185A02600203	3.576 m²	3.576 m²	0.77%
87	3502705CF4530S	9.337 m²	9.337 m²	2.01%
88	3502755CF4530D	3.074 m²	3.074 m²	0.66%
89	3502762CF4530D	868 m²	868 m²	0.19%
90	3205103CF4530S	1.389 m²	1.389 m²	0.30%
91	3502763CF4530D	891 m²	891 m²	0.19%
92	43185A02600084	3.429 m²	3.429 m²	0.74%
93	43185A02600088	3.631 m²	410 m²	0.09%
94	3502740CF4530D	4.491 m²	4.491 m²	0.97%
95	3502706CF4530S	5.267 m²	5.267 m²	1.13%
96	3502759CF4530D	10.154 m²	10.154 m²	2.18%
97	43185A02600083	3.349 m²	2.364 m²	0.51%
98	3502707CF4530S	17.183 m²	17.183 m²	3.70%
99	3502708CF4530S	4.455 m²	4.455 m²	0.96%
100	43185A02600208	5.628 m²	1.919 m²	0.41%
101	3205102CF4530S	2.588 m²	2.588 m²	0.56%
102	43185A02600082	8.079 m²	5.147 m²	1.11%
103	43185A02600916	948 m²	948 m²	0.20%
104	3502761CF4530D	7.530 m²	7.530 m²	1.62%
105	43185A02600090	1.942 m²	1.939 m²	0.42%
106	3502709CF4530S	4.316 m²	4.316 m²	0.93%
107	3502756CF4530D	8.305 m²	8.305 m²	1.79%
108	3502719CF4530S	4.983 m²	4.983 m²	1.07%
109	3797618CF4530D	5.444 m²	5.444 m²	1.17%
110	3797620CF4530B	2.247 m²	2.247 m²	0.48%
111	3502710CF4530S	3.593 m²	3.593 m²	0.77%
112	3502711CF4530S	11.623 m²	11.623 m²	2.50%
113	3502713CF4530S	10.042 m²	10.042 m²	2.16%
114	3502714CF4530S	18.648 m²	18.648 m²	4.01%
115	3502712CF4530S	9.912 m²	9.912 m²	2.13%
116	3502715CF4530S	666 m²	666 m²	0.14%
Domini Públic			219.490 m²	47.20%
Total			464.990 m²	52.80%

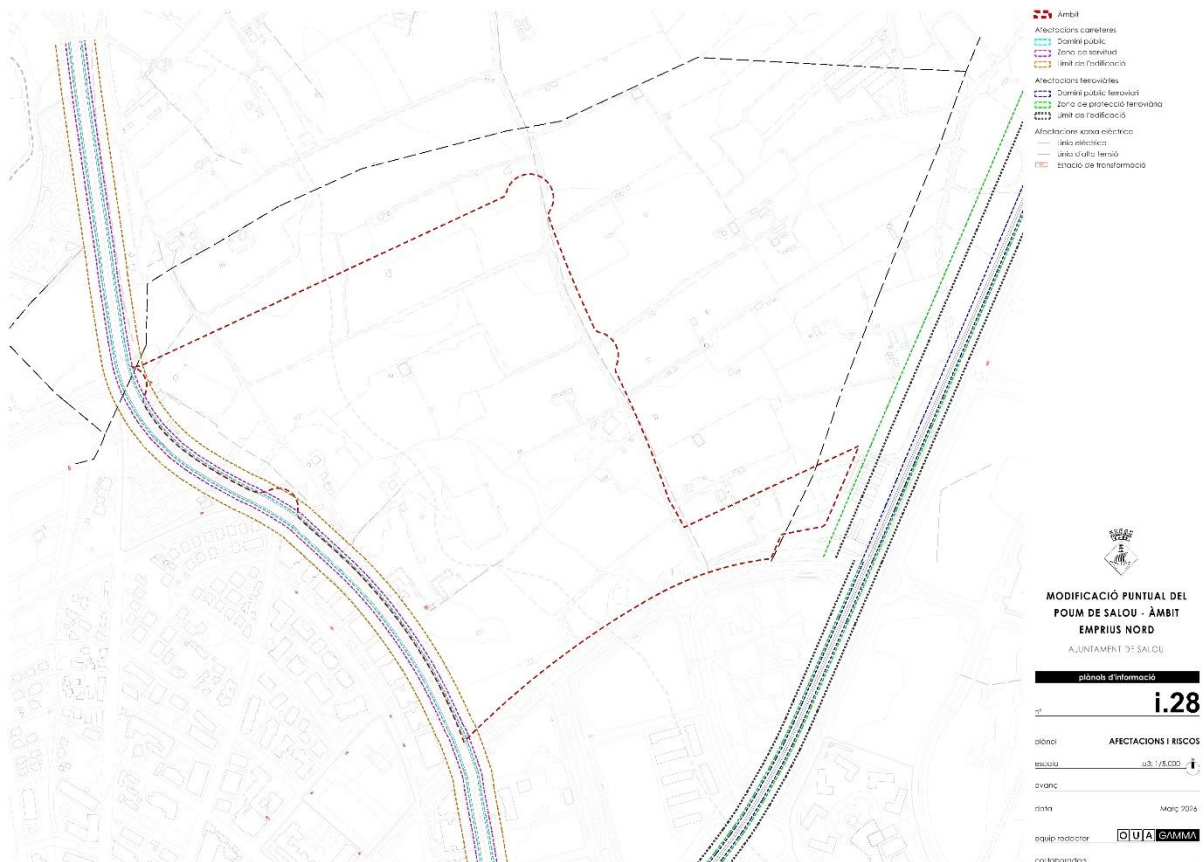
Taula 10. Estructura de la propietat

1.4.3 Afectacions

En el cas de l'àmbit de la present MPPOUM, aquest llinda amb una de les grans vies estructurants del municipi, la C-31B.

La Llei de Carreteres (Llei 37/2015, de 29 de Setembre), en el capítol III versa sobre l'ús i defensa de les carreteres, i determina la regulació sobre les diverses franges de protecció aplicables a autopistes i vies preferents.

En el plànol i.28 d'aquest document urbanístic queden reflectides totes les afectacions que concerneixen el sector tant les franges vinculades a la via preferent C-31B, com les franges vinculades a la via ferroviària, així com les afectacions de la xarxa elèctrica. La línia d'edificació que estableix la llei de carreteres, creua el sector en tot el seu límit oest ocupant una franja de 25m d'amplitud. A conseqüència d'això, la zona que queda inclosa entre aquesta línia i la C-32 permetrà qualsevol qualificació dins dels sectors, però no la construcció de cap edificació.



Imatge 31. Plànol i.28: Afectacions i riscos. Font: Elaboració Pròpia.

1.4.4 Condicionants i riscos

Sismicitat

Segons el Mapa de Protecció Civil de Catalunya la intensitat sísmica esperable es de grau VI-VII per a períodes de retorn de 500 anys (MSK que va de l'I al XII), un grau que supera el llindar de dany, però no assoleix el llindar d'intensitat.

El sísmic es considera en un nivell mig, i pot provocar dany en les edificacions. Es recomana adoptar les recomanacions indicades a la Norma de Construcció Sismoresistent NCSE-02 i realitzar un estudi geotècnic d'acord amb les directrius actuals del Codi Tècnic de l'Edificació (CTE) en el moment de redactar el projecte.



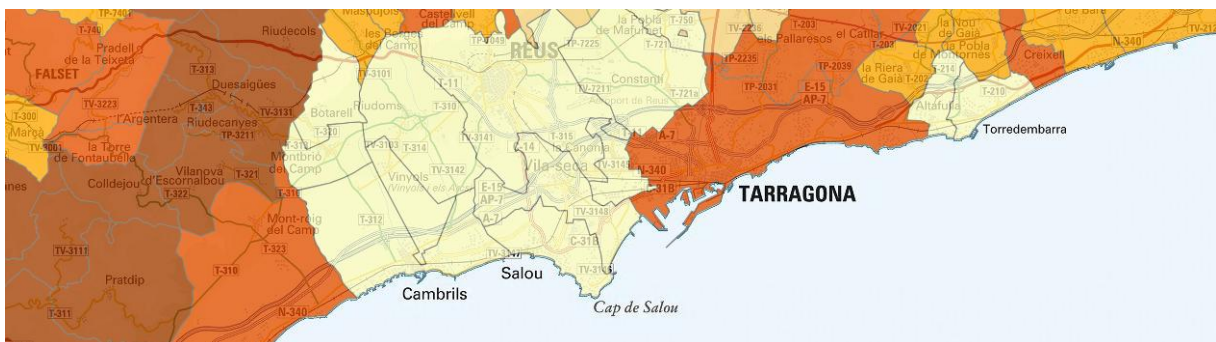
Imatge 32. Intensitat sísmica. Font: Mapa de protecció civil de Catalunya.

Pendents

L'àmbit objecte d'aquesta modificació no inclou terrenys amb pendents superiors al 20%, ni dins l'àmbit ni en l'entorn immediat d'aquest. Les zones amb pendent superior al 20% es localitzen en zones molt puntuals i properes a la línia de costa sense que aquestes impossibilitin el desenvolupament del sector.

Incendis

Salou té una vulnerabilitat mitja als incendis, però es troba en una zona de perill baix, (inferior a la mitjana) i també baix en relació a altres municipis del Baix Camp i el Tarragonès.



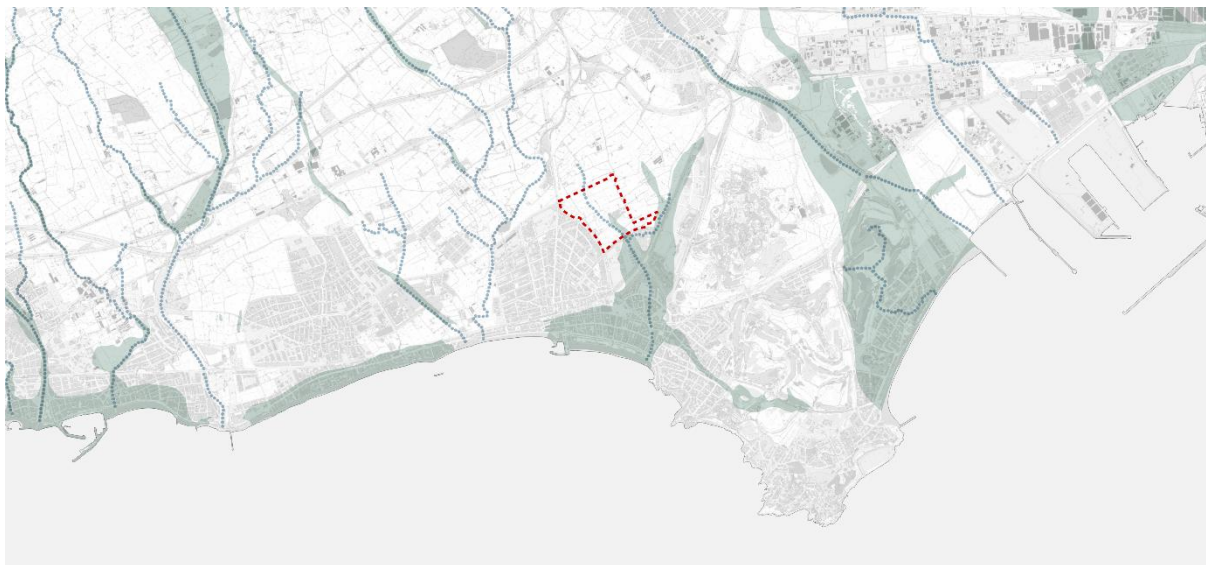
Imatge 33. Risc d'incendis forestals. Font: Mapa de protecció civil de Catalunya.

Inundabilitat

Pel que fa al risc d'inundabilitat per curs fluvial, l'àmbit d'Emprius Nord no consta, amb la informació sectorial actualment disponible, entre els sectors de Salou amb una problemàtica rellevant ja delimitada per zona de flux preferent o zona inundable cartografiada. Tanmateix, d'acord amb l'informe complementari de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) incorporat al PDUSNS, es considera que l'àmbit d'Emprius Nord pot resultar afectat potencialment per riscos d'inundabilitat atesa la seva proximitat o zona d'influència de lleres públiques, si bé actualment no es disposa de cartografia específica de zones inundables ni de proposta de delimitació de l'espai fluvial per a aquest àmbit.

En aquest sentit, la consulta prèvia de la informació de l'ACA sobre cabals normalitzats permet identificar l'existència de punts o eixos d'escorrentiu potencial que travessen o condicionen parcialment el sector. Cal tenir en compte, però, que aquesta cobertura té caràcter de referència hidrològica prèvia, elaborada per l'ACA per facilitar la consulta i orientar la tramitació, i que pot requerir metodologies de càlcul més detallades en funció de les característiques concretes de l'àmbit d'estudi. La mateixa ACA assenyalava que la zonificació fluvial i la delimitació de les zones inundables són els instruments que permeten concretar els usos admissibles segons el nivell de perill existent.

Per tant, amb les dades preliminars actualment consultades, no s'identifica de manera indiciària una afecció que, per si mateixa, impedeixi l'ordenació del sector, si bé aquesta qüestió haurà de ser objecte d'un estudi d'inundabilitat de detall en fases posteriors de la tramitació, a fi de verificar l'abast real dels cabals detectats i, si escau, ajustar l'ordenació a les determinacions hidràuliques que en resultin. Aquesta necessitat és expressament prevista pel mateix PDUSNS per al sector 04 Emprius Nord.



Imatge 34. Potencialment inundables per curs fluvial. Font: Mapa de protecció civil de Catalunya.

Contaminació lumínica

Segons el Decret 82/2005, de 3 de maig, pel qual s'aprova el Reglament de desenvolupament de Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, regula les instal·lacions i aparells d'enllumenament exterior i interior, pel que a la contaminació lumínica que poden produir. Per a l'aplicació d'aquesta Llei, el territori s'ha dividit en zones, en funció de la vulnerabilitat a la contaminació lumínica, i ubica l'àmbit del sector dins de la Zona E3 (àrees incloses en àmbits territorials que admeten una brillantor mitjana) i limita amb una Zona E2 (àrees que el planejament urbanístic classifica com a sòl no urbanitzable fora de les zones E1). El decret determina les característiques de les instal·lacions lumíniques d'acord amb la zona de protecció i regula el seu funcionament.

Contaminació acústica

El mapa de capacitat acústica municipal, aprovat el 25 de maig de 2014, no estableix un nivell de sensibilitat concret per l'àmbit d'estudi. No obstant, per a un ús residencial, caldria que es consideri una zona de sensibilitat acústica alta (A4) i s'haurien de preveure mesures adequades per a prevenir la contaminació acústica generada per les carreteres C-31B i T-325.

Qualitat ambiental atmosfèrica

Salou s'integra dins la Zona de Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona (ES0904), un àmbit amb 50 municipis i 13 punts de mesurament de la XVPCA, que és la xarxa oficial de control de la contaminació atmosfèrica de Catalunya. En aquest context, la qualitat atmosfèrica del municipi s'ha d'interpretar en relació amb un entorn territorial condicionat tant per la mobilitat i l'activitat turística com pel rerefons industrial del Camp de Tarragona. Segons la Generalitat, durant 2024 es van complir a Catalunya els valors de referència per a NO₂, PM10 i PM2,5, si bé al Camp de Tarragona es va registrar una superació puntual de l'objectiu semihorari de sulfur d'hidrogen (H₂S).

Riscos tecnològics

L'àmbit de la modificació, segons el Mapa de Protecció Civil de Catalunya, està sotmès a perill per trobar-se en una zona d'intervenció i alerta màxima per **risc químic en establiments industrials**. La zona d'intervenció és la zona en la qual les conseqüències dels accidents produeixen un nivell de danys que justifica l'aplicació immediata de mesures de protecció. Així mateix, en relació amb la resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dona publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió dels riscos de protecció civil, la zona d'intervenció màxima coincideix amb la zona de confinament general que correspon a la franja amb control de la vulnerabilitat i del creixement màxim permès amb l'objectiu final de permetre l'avís a la població i l'aplicació de l'autoprotecció.

1.5 MARC LEGAL URBANÍSTIC

- **Real Decreto Legislatiu 7/2015**, del 30 d'octubre, pel que s'aprova el **Text Refós de la Llei del Sòl i Rehabilitació Urbana**.
- **Real Decreto 1492/2011**, del 24 d'octubre, pel que s'aprova el **Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl**.
- **Decret Legislatiu 1/2010**, del 3 d'agost, pel qual s'aprova el **Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya** (en endavant, "Text Refós de la Llei d'urbanisme" o "Llei d'urbanisme", indistintament).
- **Decret Llei 17/2019**, del 23 de desembre, de **mesures urgents per millorar l'accés a l'habitatge**.
- **Llei 18/2007**, del 28 de desembre, del **dret a l'habitatge**.
- **Decret 305/2006**, del 18 de juliol, pel qual s'aprova el **Reglament de la Llei d'Urbanisme**.
- **Decreto 64/2014**, del 13 de maig, pel que s'aprova el **Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística**.
- **Llei 21/2013**, del 9 de desembre, d'**avaluació ambiental**.
- **Llei 6/2009**, del 28 d'abril, d'**avaluació ambiental de plans i programes**.
- **Disposició adicional vuitena de la Llei 16/2015**, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica.
- **Llei 8/2005**, del 8 de juny, de **protecció, gestió i ordenació del paisatge**.
- **Decret 343/2006**, del 19 de setembre, pel qual es desenvolupa la Llei 8/2005, del 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, i es **regulen els estudis i informes d'impacte i integració paisatgística**.
- **Reial Decret Legislatiu 1/2001**, del 20 de juliol, pel que s'aprova el **text refós de la Llei d'aigües**.
- **Reial Decret 849/1986**, d'11 d'abril, pel que s'aprova el **Reglament del Domini Públic Hidràulic**, que desenvolupa els títols preliminars I, IV, V, VI i VII de la Llei 29/1985, del 2 d'agost, d'Aigües.
- **Decret 344/2006**, del 19 de setembre de regulació dels **estudis d'avaluació de la mobilitat generada**.
- **Llei 37/2015**, del 29 de setembre, de **Carreteres**.
- **Reial Decret 1812/1994**, del 2 de setembre, pel que s'aprova el **Reglament General de Carreteres**.
- **Decret Legislatiu 2/2009**, del 25 d'agost, pel qual s'aprova el **Text refós de la Llei de carreteres**.
- **Decret 293/2003**, del 18 de novembre, pel qual s'aprova el **Reglamento General de Carreteres de Catalunya**.
- **Llei 4/1997**, del 20 de maig, de **protecció civil de Catalunya**.

- **Llei 11/2025**, del 29 de desembre, **de mesures en matèria d'habitatge i urbanisme**
- **Pla Territorial General de Catalunya**, el qual s'aprova per la Llei 1/1995, del 16 de març i es publica al DOGC núm. 2032 del 31 de març del mateix any.
- **Pla territorial parcial del Camp de Tarragona**. Aprovat definitivament el 12 de gener de 2010 i publicat al DOGC núm. 5559 del 03 de febrer del mateix any.
- **Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar**. Aprovat definitivament el 20 de desembre de 2023 i publicat al DOGC núm. 9083 del 19 de gener de 2024
- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou** aprovat definitivament l'1 d'octubre de 2003, i publicat al DOGC del 19 de desembre del mateix any.
- **Modificació puntual del Pla d'ordenació urbanística municipal** referent a l'àmbit del sector 04 Emprius Nord, a l'increment dels usos compatibles del sector, i dels articles 68 i 107, al terme municipal de Salou. Aprovat el 29 de juliol de 2014 i publicat al DOGC núm. 6692 del 25 d'agost del mateix any.

2.0 INTRODUCCIÓ

La present Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (MPPOUM) de Salou té per objecte la revisió i actualització del model urbà previst per a l'àmbit d'Emprius Nord, amb la voluntat d'adaptar-lo als condicionants actuals i de garantir el seu paper com a peça clau en l'estructura urbana futura del municipi.

Tal com s'ha exposat a la memòria d'informació, l'àmbit objecte de la MPOUM ocupa una posició estratègica dins l'estructura urbana de Salou, situant-se en un punt de relació entre el nucli consolidat, els principals accessos al municipi i el futur entorn intermodal vinculat a l'estació ferroviària de Salou-PortAventura, la futura implantació del tramvia i la nova estació d'autobusos prevista.

En aquest context, el passeig del 30 d'Octubre esdevé un element central en la configuració del Salou futur, amb capacitat per evolucionar cap a una veritable avinguda urbana estructuradora, capaç d'articular la continuïtat entre el centre urbà i el nou node de transport, i de configurar una nova façana urbana activa i representativa.

El planejament vigent preveia ja la transformació d'aquest àmbit amb una important reserva de sistemes i una estructura que permetia formalment la continuïtat urbana. Tanmateix, els seus paràmetres responen a un context diferent de l'actual i presenten limitacions en termes d'intensitat urbana, capacitat d'activació dels espais públics, mixticitat funcional i adequació a les noves exigències en matèria d'habitatge assequible.

En aquest sentit, la present MPPOUM no té per objecte qüestionar la viabilitat del planejament vigent, sinó ajustar-lo i actualitzar-lo per tal de garantir que el desenvolupament del sector es produeixi amb un nivell suficient d'intensitat, complexitat i qualitat urbana, coherent amb el seu paper estratègic dins el municipi.

A partir d'aquest plantejament, la MPPOUM desenvolupa una revisió dels paràmetres urbanístics, de l'estructura d'usos i de la configuració dels sistemes públics, amb la voluntat de reforçar el paper de l'àmbit com a nova centralitat urbana, millorar la seva integració territorial i donar resposta a les necessitats actuals del municipi en matèria d'habitatge, activitat i mobilitat.



Imatge 36. Plànol i.25: Ortofoto. Font: Elaboració pròpia.

2.1 JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT

2.1.1 Iniciativa del planejament

Aquesta proposta de Modificació Puntual del POUM de Salou ha estat presentada per iniciativa privada, d'acord amb el que estableix el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (RLU), i en particular amb el que disposa l'article 107 en relació amb la formulació i tramitació del planejament urbanístic general.

D'acord amb aquest marc normatiu, la iniciativa de les figures de planejament general és sempre pública, motiu pel qual l'Ajuntament de Salou ha assumit expressament la iniciativa de la present Modificació Puntual, així com la seva formulació i tramitació.

Així mateix, la Modificació es tramita d'acord amb el que estableix l'article 96 del Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya (TRLU), segons el qual la modificació de les figures de planejament se sotmet a les mateixes disposicions que en regeixen la formació.

2.1.2 Justificació de la conveniència i oportunitat

Segons l'article 97 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, la modificació del planejament ha de justificar-se per la concurrència d'interessos públics i privats.

La conveniència i oportunitat de la present Modificació Puntual del POUM de Salou a l'àmbit d'Emprius Nord es fonamenta en la necessitat d'actualitzar el model urbanístic vigent per tal d'adaptar-lo als nous condicionants territorials, normatius i funcionals, i, especialment, per garantir que aquest sector pugui esdevenir una peça clau en l'estructura urbana futura del municipi.

En aquest sentit, la Modificació respon als següents factors principals:

- **Adequació a l'estratègia territorial i al paper de Salou dins del sistema d'assentaments**

El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona assigna a Salou un paper de creixement potenciat dins del sistema urbà. En aquest context, l'àmbit d'Emprius Nord constitueix pràcticament l'únic sector amb capacitat real de desenvolupament residencial dins del nucli urbà, fet que reforça la necessitat d'orientar-ne l'ordenació cap a un model eficient, coherent amb el seu rol territorial i capaç de donar resposta a les necessitats de creixement del municipi.

- **Adaptació obligada a les determinacions del PDUSNS**

El PDUSNS estableix que el desenvolupament del sector queda condicionat a la prèvia revisió o modificació del planejament municipal. Aquesta circumstància determina la necessitat d'adaptar el planejament vigent als criteris de sostenibilitat, compatibilitat ambiental i complexitat funcional establerts per aquest instrument, constituint una obligació prèvia per al seu desenvolupament.

- **Configuració d'un node intermodal i nova porta d'entrada al municipi**

La incorporació de la futura estació d'autobusos, en relació directa amb l'estació ferroviària de Salou-PortAventura i amb la futura infraestructura tramviària, permet configurar un node intermodal de primer ordre. Aquest nou sistema de mobilitat reforça el paper estratègic de l'àmbit com a porta d'entrada al municipi i exigeix una ordenació capaç de donar resposta a aquesta nova centralitat.

- **Reforç del passeig del 30 d'Octubre com a eix estructurador del Salou futur**

El passeig del 30 d'Octubre ha de passar de ser un vial d'accés a esdevenir una veritable avinguda urbana estructuradora, capaç d'articular la continuïtat entre el centre urbà i el nou node intermodal. La modificació planteja reforçar aquest eix com a suport principal de l'estructura urbana del sector, concentrant-hi activitat, intensitat i representativitat urbana, i configurant una nova façana d'accés a la ciutat.

- **Revisió del model urbà vigent i dels seus paràmetres**

Tot i que el planejament vigent preveia una elevada dotació de sistemes i permetia formalment la continuïtat urbana, els paràmetres d'edificabilitat i densitat previstos resulten insuficients per garantir una activació efectiva de l'espai públic. La relació entre sostre edificable, nombre d'habitatges i superfície destinada a sistemes genera un model de baixa intensitat urbana, amb

risc de produir espais poc actius o insegurs. La modificació permet corregir aquesta situació mitjançant un ajust dels paràmetres que assegurí una massa crítica suficient per al bon funcionament urbà.

- **Adequació a les noves exigències en matèria d'habitatge protegit**

El marc normatiu vigent incrementa de manera significativa les reserves d'habitatge de protecció pública, passant del 30% al 50% del sostre residencial en sòl urbanitzable. Aquest canvi obliga a replantejar el model previst per tal de garantir-ne la viabilitat i evitar que l'aplicació d'aquestes reserves esdevingui disfuncional en un model de baixa densitat.

- **Increment de la mixticitat funcional i activació dels espais urbans**

La incorporació d'usos d'activitat econòmica compatibles amb l'ús residencial esdevé clau per garantir la vitalitat del sector. Aquesta mixticitat ha de permetre activar els espais lliures, reforçar el paper del passeig del 30 d'Octubre i reduir la dependència funcional, contribuint a una estructura urbana més equilibrada i autosuficient.

- **Adequació de la Trama Urbana Consolidada (TUC)**

La modificació permet ajustar la delimitació de la Trama Urbana Consolidada per tal de fer viable la implantació efectiva d'usos comercials i d'activitat econòmica associats al nou eix urbà i al node intermodal, assegurant la coherència entre estructura urbana i règim d'usos.

- **Garantia de viabilitat i coherència en el desenvolupament del sector**

Finalment, la modificació permet establir unes condicions més adequades de gestió, execució i sostenibilitat econòmica, assegurant que el desenvolupament del sector es pugui dur a terme amb qualitat urbana, coherència global i capacitat d'adaptació a les condicions reals.

En conjunt, la present modificació respon a la necessitat de transformar un àmbit estratègic en una peça urbana capaç d'articular ciutat, reforçar l'estructura urbana de Salou i donar resposta als reptes actuals en matèria d'habitatge, mobilitat, activitat i qualitat urbana.

2.2 OBJECTIUS I CRITERIS

La Modificació Puntual del POUM es formula d'acord amb un conjunt d'objectius i criteris que orienten la revisió del model urbanístic vigent, ordenats de més generals a més específics, i que han de guiar la definició de les alternatives d'ordenació.

2.2.1 Objectius i criteris generals

A partir dels principis de sostenibilitat establerts als articles 3 i 9 del Text refós de la Llei d'urbanisme, es procedeix a fixar els objectius i criteris generals de les propostes que es presentaran a continuació, i especialment de l'alternativa finalment escollida.

- **Racionalitzar l'ús del sòl i minimitzar-ne el consum**, orientant el desenvolupament cap a un model territorial globalment eficient i evitant l'ocupació innecessària de sòl per a usos urbans i per a les infraestructures que hi estan vinculades.
- **Evitar i corregir la dispersió d'usos i edificacions**, afavorint un model urbà compacte, continu i coherent amb l'estructura urbana existent.
- **Prioritzar el desenvolupament en les localitzacions de major aptitud territorial**, amb capacitat per a una prestació eficient dels serveis urbans i una millor integració en el conjunt del municipi.
- **Fomentar la mixticitat d'usos i l'equilibri funcional dels teixits urbans**, afavorint la proximitat entre residència, activitat econòmica, equipaments i serveis.
- **Assolir masses crítiques suficients de població i llocs de treball** que contribueixin a reduir les necessitats de mobilitat obligada i facilitin la implantació i consolidació del transport públic i dels equipaments al servei del conjunt del territori.
- **Contribuir a una mobilitat més sostenible**, mitjançant la planificació integrada dels usos del sòl i la mobilitat, amb especial atenció als desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

- **Preservar els elements naturals i els condicionants sectorials concurrents**, compatibilitzant l'ordenació amb el cicle natural de l'aigua i racionalitzant l'ús d'aquest recurs dins d'un model territorial i urbà eficient.
- **Incorporar les mesures necessàries de prevenció i protecció davant els riscos presents a l'àmbit**, i especialment aquelles que corresponguin en relació amb el risc d'inundació i amb la resta de condicionants sectorials aplicables.
- **Minimitzar els efectes ambientals de la urbanització i l'edificació**, reduint les emissions contaminants i prevenint i corregint la contaminació acústica, lumínica i electromagnètica, així com contribuint a la mitigació i adaptació al canvi climàtic.
- **Promoure criteris d'ecoeficiència i sostenibilitat energètica**, tant en la urbanització com en l'edificació, fomentant l'estalvi energètic, l'ús eficient dels recursos i la incorporació d'energies renovables.
- **Assegurar una adequada integració paisatgística de les actuacions**, minimitzant l'alteració de la qualitat del paisatge i afavorint una millor relació entre les noves peces urbanes i el seu entorn.

2.2.2 Objectius i criteris específics de les alternatives de modificació puntual

Les alternatives de la present modificació puntual s'han de formular a partir d'uns objectius específics comuns, que constitueixen la traducció operativa de les raons que justifiquen la conveniència i oportunitat de la intervenció. En aquest sentit, les diferents alternatives hauran de donar resposta, amb diferent grau d'intensitat i resolució, als condicionants territorials, urbanístics, funcionals, ambientals i de gestió que incideixen sobre l'àmbit d'Emprius Nord.

Els objectius i criteris específics de les alternatives de modificació puntual són els següents:

- Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.
 - Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.
 - Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.
 - Establir densitats adequades i reforçar la mixticitat d'usos.
 - Contribuir a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.
 - Reforçar l'eix d'activitat i d'intercanvi vinculat a l'entrada al municipi, juntament amb l'eix de connexió amb el pol intermodal a través del passeig del 30 d'Octubre.
 - Afavorir el reequilibri funcional i l'autocontenció laboral.
 - Modificar la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.
 - Assegurar la connexió urbana, la continuïtat territorial i la mobilitat activa.
 - Adequar l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.
- **Adequar el sector al model urbà equilibrat de referencia**

La proposta haurà d'orientar l'ordenació del sector cap a un model urbà compacte, continu i funcionalment equilibrat, coherent amb les determinacions del planejament territorial i amb el paper que correspon a Salou dins el sistema d'assentaments. A aquest efecte, s'haurà d'evitar la consolidació d'un desenvolupament residencial especialitzat i desvinculat de l'estructura urbana existent, afavorint una ordenació més integrada, eficient i sostenible.

Així mateix, es parteix de la constatació que els paràmetres del planejament vigent no garanteixen una intensitat urbana suficient per a l'activació efectiva dels espais públics, fet que justifica la seva revisió.

L'ordenació haurà de garantir una relació adequada entre sostre edificable, densitat i sistemes públics, assegurant una intensitat urbana suficient per permetre l'activació efectiva dels espais lliures i evitar la generació d'àmbits amb baixa vitalitat urbana.

- **Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents**

La proposta haurà d'incorporar les determinacions del PDUSNS, garantint la previsió d'usos d'activitat econòmica i/o dotacionals en coherència amb el principi de complexitat funcional. Així mateix, hauran d'integrar la valoració dels riscos tecnològics, geològics i d'inundabilitat, i hauran de permetre ajustar, si escau, els usos, els paràmetres i les condicions de desenvolupament del sector d'acord amb la capacitat real del sòl i amb la normativa sectorial aplicable.

- **Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal**

La proposta haurà de preveure la reserva de sòl necessària per a la implantació de la futura estació d'autobusos de Salou i per a la configuració d'un nou pol intermodal en relació amb l'estació ferroviària de Salou-PortAventura i amb la futura estació del tramvia. Amb aquesta finalitat, hauran d'incorporar l'ajust de delimitació i de classificació necessari per garantir la materialització d'aquesta infraestructura i la seva correcta integració dins l'estructura general del sector.

Aquest conjunt d'infraestructures ha de permetre configurar un node intermodal de referència i una nova centralitat vinculada a l'accés principal al municipi.

- **Establir densitats adequades i reforçar la mixticitat d'usos**

La proposta haurà de definir uns paràmetres edificatoris i d'ús que permetin un desenvolupament compacte, continu i funcionalment equilibrat, garantint densitats adequades i una presència efectiva de diferents usos. En aquest sentit, l'ordenació haurà de reforçar la relació entre residència, activitat econòmica, equipaments i serveis, afavorint una estructura urbana més complexa i una major proximitat entre les diferents funcions urbanes.

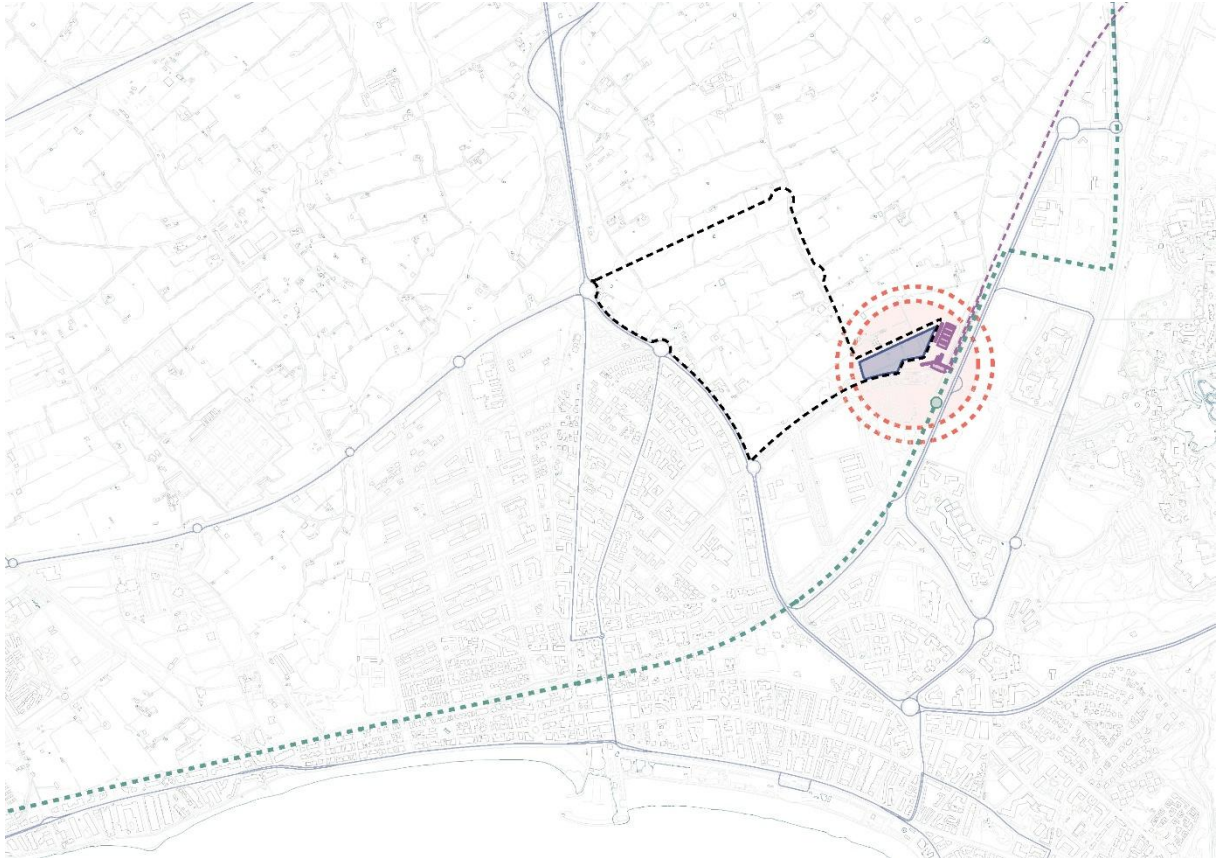
Aquesta definició de densitats no respon únicament a criteris quantitatius, sinó a la necessitat de generar massa crítica suficient per activar l'espai públic i consolidar una estructura urbana funcional.

- **Contribuir a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi**

La proposta haurà d'adequar els paràmetres residencials de l'àmbit d'Emprius Nord perquè pugui contribuir de manera efectiva a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal de Salou. A aquest efecte, caldrà orientar la capacitat residencial del sector cap a una oferta més vinculada a la residència habitual i compatible amb l'equilibri urbà i territorial del conjunt.

- **Reforçar l'eix d'activitat i d'intercanvi vinculat a l'entrada al municipi**

La proposta haurà d'ordenar la implantació dels usos d'activitat econòmica de manera que reforcin el teixit comercial de l'entorn i l'eix d'entrada a la ciutat, tant des del viari rodut com des del futur node intermodal. Aquest objectiu implica localitzar aquests usos en les peces amb major accessibilitat i capacitat de representació urbana, i estructurar-los en relació amb el passeig del 30 d'Octubre, que ha de consolidar-se com a veritable eix urbà estructurador i avinguda principal del sector, capaç d'articular la continuïtat entre el nucli urbà i l'estació de Salou-PortAventura. D'aquesta manera, els usos previstos hauran de contribuir a activar l'espai públic, a qualificar la façana d'accés al municipi i a reforçar la identitat d'aquesta nova entrada urbana.



Imatge 37. Esquema pol intermodal

- **Afavorir el reequilibri funcional i l'autocontenció laboral**

La proposta haurà d'adequar els paràmetres del sector de manera que la proposta contribueixi a una relació més equilibrada entre població ocupada resident i llocs de treball localitzats, prenent com a referència una relació POR/LTL compresa entre 0,8 i 1,2. Amb aquesta finalitat, s'haurà de dimensionar adequadament la presència dels usos d'activitat econòmica i dotacionals, afavorint una millor relació entre residència, activitat i mobilitat quotidiana.

- **Modificar la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos**

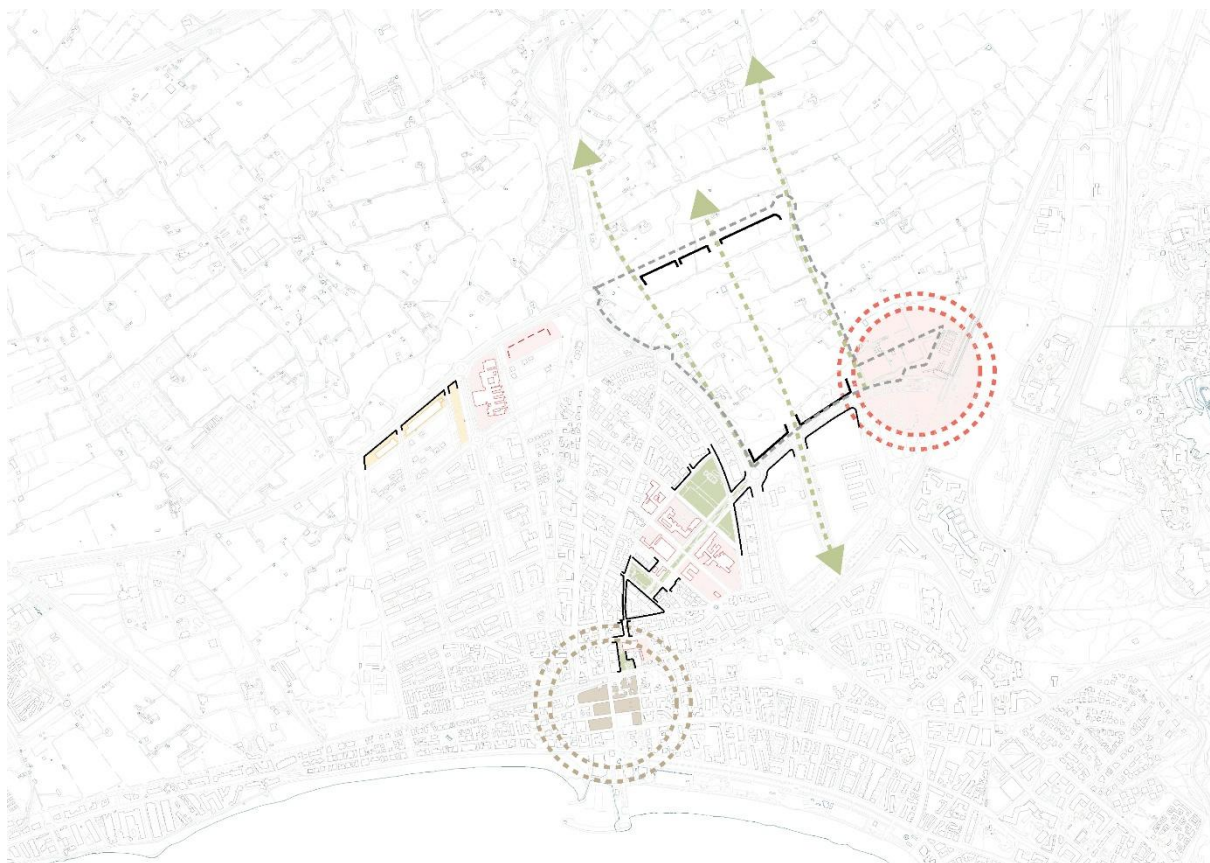
La proposta haurà de preveure la modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per fer possible la implantació efectiva dels usos comercials i d'activitat econòmica associats a la nova ordenació del sector. A aquest efecte, hauran d'assegurar la correspondència entre la delimitació de la TUC, l'estructura funcional del sector i la localització dels usos comercials previstos.

- **Assegurar la connexió urbana, la continuïtat territorial i la mobilitat activa**

La proposta haurà de definir una ordenació que reforci la vinculació del sector amb la ciutat existent i amb el seu entorn immediat mitjançant recorreguts accessibles, continus i adaptats a la topografia. Amb aquesta finalitat, hauran d'incorporar i posar en valor els camins existents, estructurar un eix d'espais lliures i recorreguts que connecti el sector amb el centre urbà a través del passeig del 30 d'Octubre i amb el node intermodal, i garantir una millor relació entre la nova ordenació, l'espai obert i els teixits adjacents.

- **Adequar l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector**

Finalment, les alternatives hauran d'anticipar les condicions de gestió futura de l'àmbit i garantir la viabilitat i sostenibilitat econòmica de la proposta. A aquest efecte, hauran de permetre, si escau, un desplegament progressiu per fases o mitjançant àmbits diferenciats, sense predeterminar en aquesta fase la seva concreció exacta, però assegurant en tot cas la coherència urbanística del conjunt, la qualitat de la proposta i la possibilitat d'una execució realista dels sistemes i dels usos previstos.



Imatge 38. Esquema connexió casc antic

2.3 SÍNTESI DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES

Les alternatives considerades responen a diferents escenaris possibles de desenvolupament i reordenació de l'àmbit d'Empurius Nord, plantejats a partir del grau d'adaptació al planejament de rang superior, de la incorporació dels nous requeriments funcionals i de mobilitat, i de la capacitat de la proposta per donar resposta als objectius específics de la modificació puntual.

Aquests escenaris permeten valorar des de la no intervenció fins a una proposta de reordenació integral del sector, amb diferent nivell de resposta pel que fa a l'adequació al model urbà i territorial de referència, l'adaptació al PDUSNS, l'encaix del futur node intermodal, la mixticitat d'usos, el reforç de l'activitat econòmica, la connexió urbana, la modificació de la TUC i les condicions de gestió futura del desenvolupament.

2.3.1 Alternativa 0

L'alternativa 0 correspon al manteniment del planejament vigent sense desenvolupar el sector i sense introduir cap modificació en la seva delimitació, ordenació o règim urbanístic. Aquest escenari suposa preservar la situació actual d'Empurius Nord com a àmbit pendent d'execució, sense incorporar nous criteris d'ordenació ni ajustar el sector als condicionants territorials i sectorials sobrevinguts.

En aquests termes, l'alternativa 0 no permet adequar el sector a l'estratègia territorial assignada a Salou ni donar compliment a les determinacions específiques del PDUSNS. Igualment, no incorpora la reserva necessària per a la futura estació d'autobusos, no possibilita la configuració del nou pol intermodal associat a l'estació de Salou-PortAventura i no resol la necessitat de revisar el paper del sector com a peça d'entrada al municipi i de connexió amb la ciutat existent.

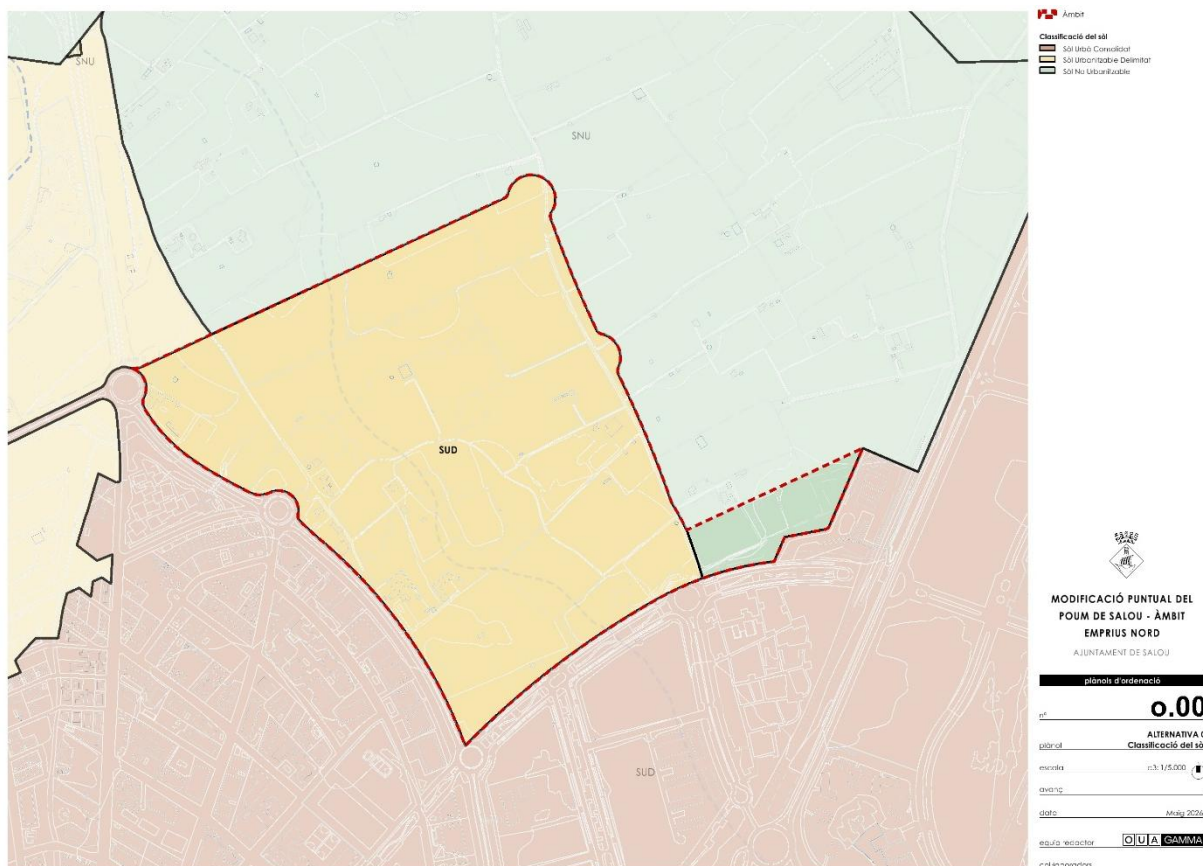
Així mateix, el manteniment d'aquest escenari no introdueix millores pel que fa a la mixticitat d'usos, al reforç de l'activitat econòmica, a la modificació de la TUC, a la connexió urbana i territorial o a les condicions de gestió futura del sector. Es tracta, per tant, d'una alternativa de referència que permet valorar els efectes de la no intervenció davant les possibilitats de reordenació que ofereixen la resta d'alternatives.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD		
ALTERNATIVA 0		
Àmbit MPPOUM	464.990 m²s	100,00%
Sòl no urbanitzable	28.760 m²s	
ZONES	28.760 m²s	
Sòl agrícola permanent	20	28.760 m²s
Sòl Urbanitzable	436.230 m²s	100,00%
SISTEMES	239.927 m²s	55,0%
Vialitat i protecció sistema viari	7-V	
Vialitat peatonal	Xv	
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV	
Equipaments	9-E	
ZONES	196.304 m²s	45,0%
Habitatge	18-P	
Act. Econòmica	AE	
Edificabilitat bruta	0,40 m²st/m²s	
SOSTRE TOTAL	174.492 m²st	
Sostre residencial	174.492 m²st	100,0%
Habitatge de Protecció	87.246 m²st	50%
HPP Venda	43.623 m²st	25%
HPP Lloguer	43.623 m²st	25%
Habitatge Lliure	87.246 m²st	50%
Sostre Complementari		
Comercial aïllat		
Comercial pb		
Densitat bruta	53,00 hab/ha	
HABITATGES TOTALS	2.312 hab.	
Habitatge Lliure	1.066 hab.	81,84 m²st/hab.
HPP Venda	623 hab.	70,00 m²st/hab.
HPP Lloguer	623 hab.	70,00 m²st/hab.

Taula 11. Quadre de dades de l'Alternativa 0

ALTERNATIVA 0		
Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.		
Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.		
Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.		
Establir densitats adequades i reforçar la mixticitat d'usos.		
Contribució a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.		
Reforç de l'eix d'activitat a l'entrada del municipi i de la connexió amb el pol intermodal pel passeig del 30 d'Octubre.		
Reequilibri funcional i autocontenció laboral.		
Modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.		
Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa.		
Adequació l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.		

Taula 12. Compliment dels objectius de l'Alternativa 0



Imatge 39. Plànol o.00: ALTERNATIVA 0. Classificació del sòl.

2.3.2 Alternativa 1

L'alternativa 1 planteja el desenvolupament del sector a partir del planejament vigent, incorporant únicament determinats ajustos parcials orientats a introduir una primera adaptació a les noves exigències que incideixen sobre l'àmbit. En concret, aquesta alternativa incorpora una adaptació parcial a les determinacions del PDUSNS, en la mesura que introdueix una primera previsió d'usos d'activitat econòmica i/o dotacionals i avança cap a una relació més equilibrada entre residència i activitat.

En aquest sentit, l'alternativa 1 permet fer una primera aproximació al reequilibri funcional del sector i a la millora de l'autocontenció laboral, però sense alterar substancialment la lògica general del planejament vigent. La proposta manté els paràmetres bàsics d'ordenació, no revisa les densitats previstes ni redefineix de manera suficient l'estructura funcional del sector, de manera que no dona una resposta efectiva als objectius relatius al model urbà equilibrat, a la mixicitat d'usos o al reforç d'un teixit urbà més compacte i integrat.

Així mateix, aquesta alternativa no incorpora la reserva de sòl necessària per a la futura estació d'autobusos, no resol l'encaix del node intermodal i no preveu l'ajust de classificació necessari per integrar dins el sector la peça de sòl requerida per a la seva implantació. Tampoc no concreta una resposta suficient pel que fa al reforç de l'eix d'activitat i d'intercanvi, a la modificació de la TUC ni a la configuració d'una nova façana urbana d'accés vinculada al passeig del 30 d'Octubre i a l'entorn de l'estació.

Pel que fa a la contribució a l'habitatge principal i a la connexió urbana i territorial, l'alternativa 1 no hi dona una resposta expressa ni estructuralment suficient. En conseqüència, es tracta d'una alternativa de caràcter limitat, que introdueix algunes millores parcials respecte del règim vigent, però sense assolir una reordenació global del sector ni donar resposta completa als objectius de la modificació.

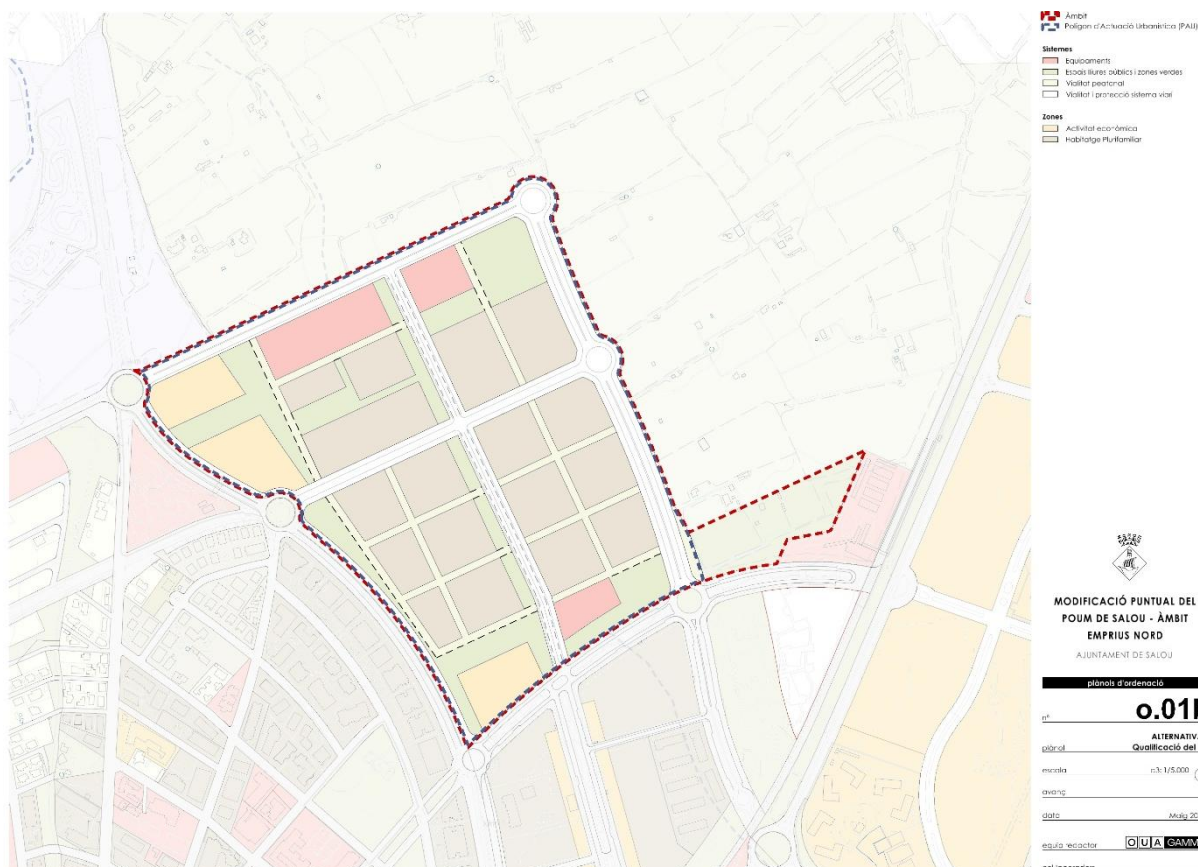
En aquest sentit, l'alternativa 1 manté un model amb una relació feble entre sostre edificable i espai públic, amb risc de generar àmbits amb baixa intensitat urbana i dificultats per a la seva activació efectiva, especialment en relació amb el passeig del 30 d'Octubre i l'entorn d'accés al municipi.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD		
ALTERNATIVA 1		
Àmbit MPPOUM	464.990 m²s	100,00%
Sòl no urbanitzable	28.760 m²s	
ZONES	28.760 m²s	
Sòl agrícola permanent	20	28.760 m²s
Sòl Urbanitzable	436.230 m²s	100,00%
SISTEMES	239.927 m²s	55,0%
Vialitat i protecció sistema viari	7-V	93.682 m²s
Vialitat peatonal	Xv	38.755 m²s
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV	77.160 m²s
Equipaments	9-E	30.330 m²s
ZONES	196.304 m²s	45,0%
Habitatge	18-P	161.388 m²s
Act. Econòmica	AE	34.916 m²s
Edificabilitat bruta	0,40 m²st/m²s	
SOSTRE TOTAL	174.492 m²st	
Sostre residencial	174.492 m²st	100,0%
Habitatge de Protecció	87.246 m²st	50%
HPP Venda	43.623 m²st	25%
HPP Lloguer	43.623 m²st	25%
Habitatge Lliure	87.246 m²st	50%
Sostre Complementari		
Comercial aïllat		
Comercial pb		
Densitat bruta	53,00 hab/ha	
HABITATGES TOTALS	2.312 hab.	
Habitatge Lliure	1.176 hab.	74,19 m²st/hab.
HPP Venda	513 hab.	85,00 m²st/hab.
HPP Lloguer	623 hab.	70,00 m²st/hab.

Taula 13. Quadre de dades de l'Alternativa 1

ALTERNATIVA 1		
Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.		
Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.		
Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.		
Establir densitats adequades i reforçar la mixicitat d'usos.		
Contribució a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.		
Reforç de l'eix d'activitat a l'entrada del municipi i de la connexió amb el pol intermodal pel passeig del 30 d'Octubre.		
Reequilibri funcional i autocontenció laboral.		
Modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.		
Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa.		
Adequació l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.		

Taula 14. Compliment dels objectius de l'Alternativa 1



Imatge 40. Plànol o.01b. ALTERNATIVA 1. Qualificació del sòl.

2.3.3 Alternativa 2

L'alternativa 2 planteja una reordenació integral del sector que incorpora, amb caràcter general, el conjunt dels objectius urbanístics, territorials i funcionals de la modificació puntual, amb l'excepció de la flexibilitat de gestió futura. En aquest sentit, la proposta adapta el sector al model urbà i territorial de referència, incorpora les determinacions del PDUSNS, reforça la mixtitat d'usos i estableix uns nous paràmetres d'ordenació més coherents amb un desenvolupament compacte, continu i funcionalment equilibrat.

Aquesta alternativa incorpora l'ajust de delimitació i de classificació necessari per fer possible la implantació de la futura estació d'autobusos, integrant dins el sector una peça actualment classificada com a sòl no urbanitzable que passa a formar part del sòl urbanitzable. Aquest ajust permet configurar el nou pol intermodal en relació amb l'estació ferroviària de Salou-PortAventura i amb la futura estació del tramvia, i reforça el paper del sector com a nova porta d'entrada al municipi.

Des del punt de vista de l'estructura urbana, l'alternativa 2 reforça l'eix d'activitat i d'intercanvi vinculat a l'entrada a Salou, donant continuïtat als eixos existents, reforça la relació amb el Vial del Cavet i amb l'avinguda de Salvador Vilaseca, i configura una ordenació capaç d'articular residència, activitat, equipaments, espais lliures i noves infraestructures de mobilitat.

Aquesta alternativa també dona resposta als objectius relatius a la contribució del sector a l'habitatge principal del municipi, al reforç del parc d'habitatge assequible i protegit, al reequilibri funcional i a l'autocontenció laboral, així com a la modificació de la TUC en allò necessari per habilitar la implantació dels usos comercials previstos. Igualment, incorpora una millor connexió urbana, territorial i paisatgística mitjançant la posada en valor dels camins existents, la definició d'eixos d'espais lliures i equipaments i la millora dels recorreguts per a vianants.

Tanmateix, l'alternativa 2 no resol de manera suficient l'objectiu relatiu a la gestió futura del sector. Tot i que la seva ordenació és globalment completa des del punt de vista urbanístic, no incorpora encara un criteri específic de flexibilitat que permeti adaptar el desenvolupament del sector a una execució

progressiva, a la possible divisió en àmbits de gestió o a unes condicions més realistes d'absorció del sostre residencial i de desplegament dels sistemes.

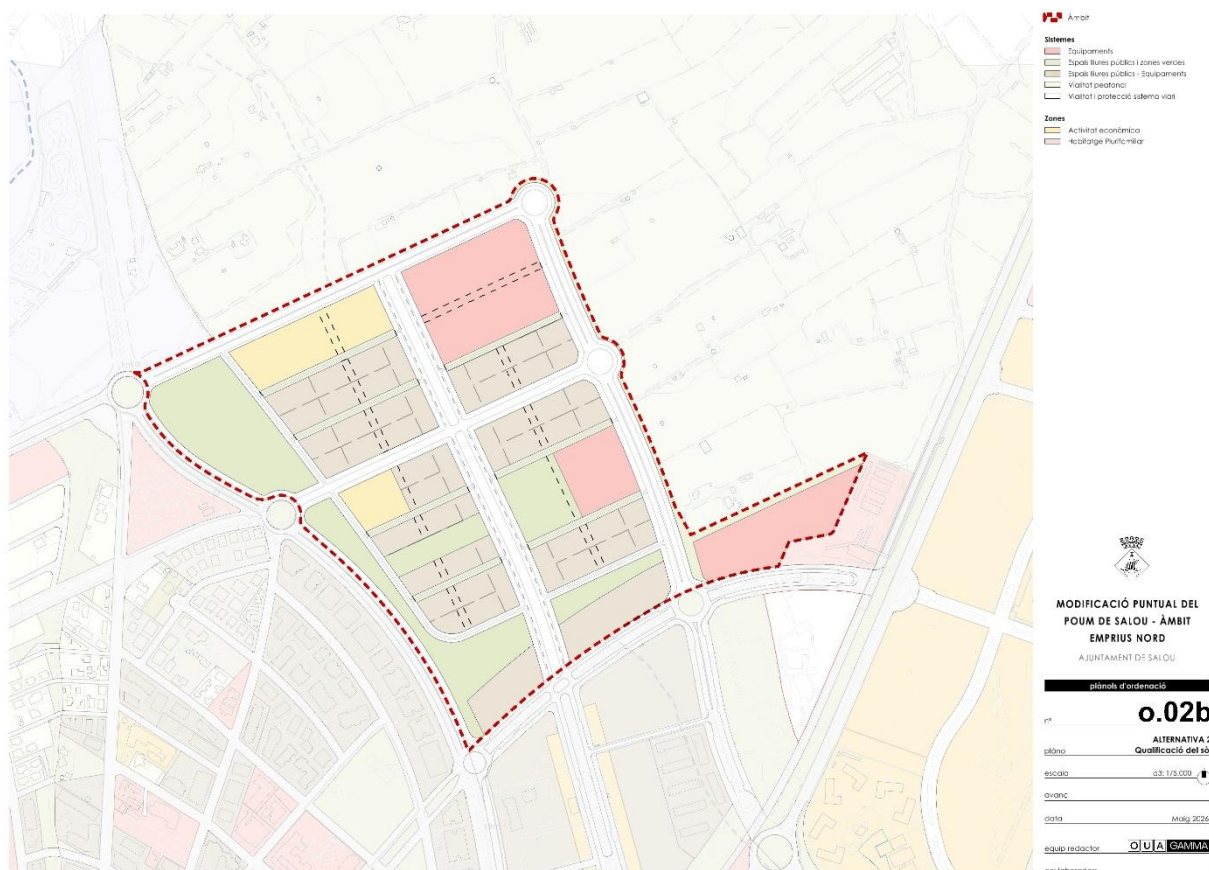
Aquesta limitació no és menor, atès que posa en qüestió la capacitat real de desplegament del sector en termes temporals, econòmics i operatius.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD		
ALTERNATIVA 2		
Àmbit MPPOUM	464.990 m ² s	100,00%
Sòl no urbanitzable	0 m ² s	
ZONES	0 m ² s	
Sòl agrícola permanent	20	0 m ² s
Sòl Urbanitzable	464.990 m ² s	100,00%
SISTEMES	302.289 m ² s	65,0%
Vialitat i protecció sistema viari	7-V	123.604 m ² s
Vialitat peatonal	Xv	27.246 m ² s
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV	80.610 m ² s
Equipaments	9-E	70.829 m ² s
ZONES	162.701 m ² s	35,0%
Habitatge	18-P	135.225 m ² s
Act. Econòmica	AE	27.476 m ² s
Edificabilitat bruta	0,61 m ² st/m ² s	
SOSTRE TOTAL	283.644 m ² st	
Sostre residencial	260.952 m ² st	92,0%
Habitatge de Protecció	130.476 m ² st	50%
HPP Venda	65.238 m ² st	25,0%
HPP Lloguer	65.238 m ² st	25,0%
Habitatge Lliure	130.476 m ² st	50%
Sostre Complementari	22.692 m ² st	8,0%
Comercial aïllat	13.739 m ² st	4,8%
Comercial pb	8.953 m ² st	3,2%
Densitat bruta	74,00 hab/ha	
HABITATGES TOTALS	3.441 hab.	
Habitatge Lliure	1.741 hab.	74,94 m ² st/hab.
HPP Venda	768 hab.	85,00 m ² st/hab.
HPP Lloguer	932 hab.	70,00 m ² st/hab.

Taula 15. Quadre de dades de l'Alternativa 2

	ALTERNATIVA 2
Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.	
Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.	
Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.	
Establir densitats adequades i reforçar la mixticitat d'usos.	
Contribució a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.	
Reforç de l'eix d'activitat a l'entrada del municipi i de la connexió amb el pol intermodal pel passeig del 30 d'Octubre.	
Reequilibri funcional i autocontenció laboral.	
Modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.	
Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa.	
Adequació l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.	

Taula 16. Compliment dels objectius de l'Alternativa 2



Imatge 41. Plànol 0.02b: ALTERNATIVA 2. Qualificació del sòl.

2.3.4 Alternativa 3

L'alternativa 3 planteja una reordenació del sector en els mateixos termes generals que l'alternativa 2, incorporant el conjunt dels objectius principals de la modificació puntual i donant resposta completa als criteris urbanístics, territorials, funcionals i residencials que justifiquen la revisió del planejament vigent. En aquest sentit, la proposta manté la mateixa lògica d'ordenació de base: adaptació al planejament de rang superior, incorporació del pol intermodal, reforç de la mixicitat d'usos, revisió dels paràmetres residencials i d'activitat econòmica, modificació de la TUC i millora de la connexió urbana i territorial del sector.

Igual que l'alternativa 2, l'alternativa 3 incorpora l'ajust de classificació necessari per integrar en el sector la peça actualment classificada com a sòl no urbanitzable destinada a la futura estació d'autobusos, fent possible la configuració d'un nou node intermodal i reforçant la façana urbana d'accés al municipi. També manté l'estructura general dels eixos d'ordenació, el reforç del passeig del 30 d'Octubre com a eix urbà de referència, la continuïtat amb el Vial del Cavet i l'avinguda de Salvador Vilaseca, i la definició d'un sistema d'espais lliures, equipaments i activitat econòmica capaç de donar continuïtat a la ciutat existent i de qualificar l'entrada a Salou.

Aquesta alternativa dona resposta, per tant, als objectius relatius al model urbà equilibrat, a l'adaptació al PDUSNS, a l'encaix intermodal, a l'establiment de densitats adequades i usos mixtos, a la contribució a l'habitatge principal, al reforç del parc assequible i protegit, al reforç de l'eix d'activitat i d'intercanvi, al reequilibri funcional, a la modificació de la TUC i a la connexió urbana, territorial i de mobilitat activa.

La diferència específica respecte de l'alternativa 2 rau en la incorporació expressa d'un criteri de flexibilitat en la gestió i en el desplegament del sector. Atesa la dimensió de l'àmbit, el volum potencial del desenvolupament i la necessitat d'assegurar una execució realista i econòmicament viable, l'alternativa 3 assumeix que l'ordenació ha de poder admetre un desenvolupament progressiu, eventualment per fases o mitjançant àmbits diferenciats, sense predeterminar en aquesta fase la seva concreció exacta. D'aquesta manera, la proposta manté la mateixa resposta urbanística de base que

l'alternativa 2, però incorpora la condició addicional que en reforça la viabilitat operativa i la solidesa de cara al seu desenvolupament futur.

En aquest sentit, no es tracta únicament de l'alternativa més completa des del punt de vista urbanístic, sinó de l'única que integra de manera coherent el model de ciutat proposat amb unes condicions reals de desenvolupament.

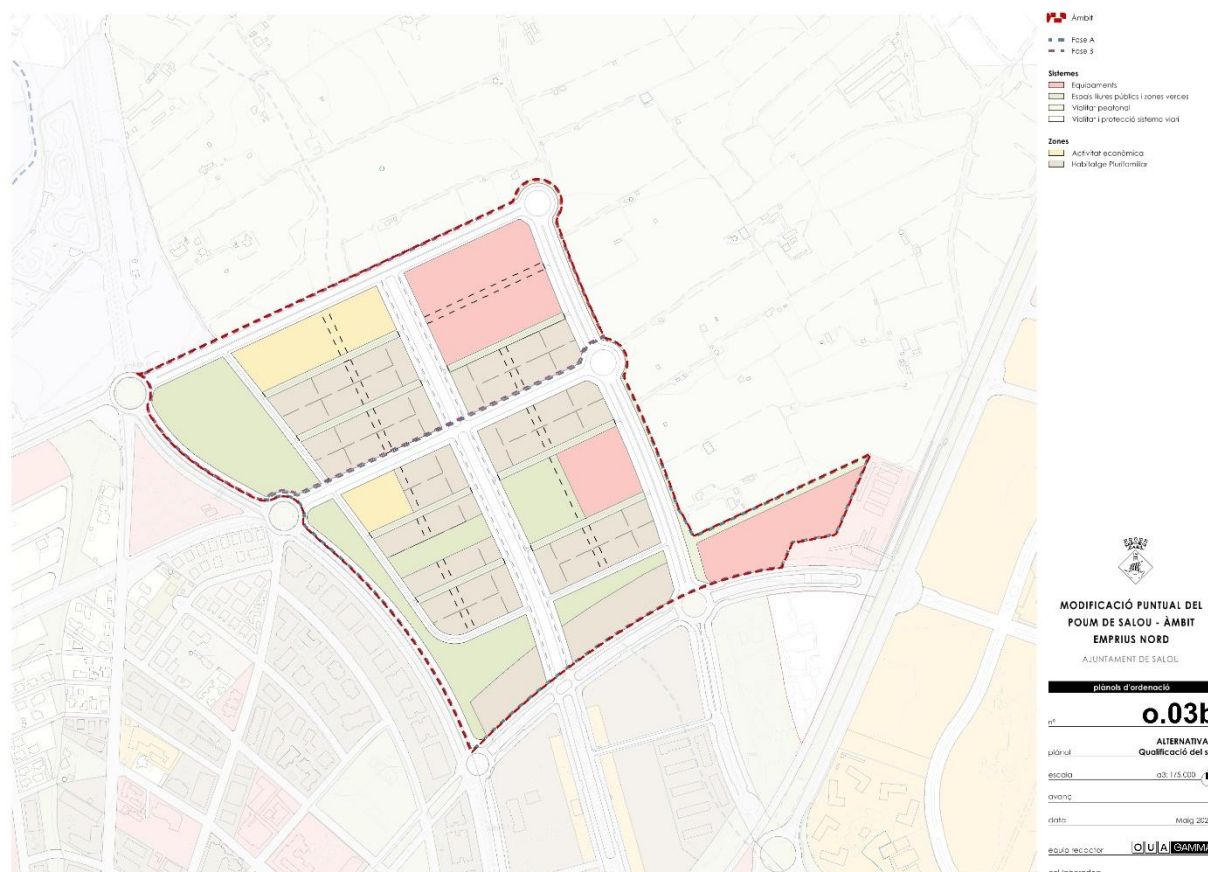
QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD

		ALTERNATIVA 3 Fase A		ALTERNATIVA 3 Fase B		ALTERNATIVA 3	
Àmbit MPPOUM		261.515 m²s	100,00%	203.475 m²s	100,00%	464.990 m²s	100,00%
Sòl no urbanitzable							
ZONES							
Sòl agrícola permanent	20						
Sòl Urbanitzable		261.515 m²s	100,00%	203.475 m²s	100,00%	464.990 m²s	100,00%
SISTEMES		170.014 m²s	65,0%	132.275 m²s	65,0%	302.289 m²s	65,0%
Vialitat i protecció sistema viari	7-V	70.870 m²s	27,1%	52.734 m²s	25,9%	123.604 m²s	26,6%
Vialitat peatonal	Xv	16.823 m²s	6,4%	10.423 m²s	5,1%	27.246 m²s	5,9%
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV	48.017 m²s	18,4%	32.593 m²s	16,0%	80.610 m²s	17,3%
Equipaments	9-E	34.304 m²s	13,1%	36.525 m²s	18,0%	70.829 m²s	15,2%
ZONES		91.501 m²s	35,0%	71.200 m²s	35,0%	162.701 m²s	35,0%
Habitatge	18-P	84.634 m²s	32,4%	50.591 m²s	24,9%	135.225 m²s	29,1%
Act. Econòmica	AE	6.867 m²s	2,6%	20.609 m²s	10,1%	27.476 m²s	5,9%
Edificabilitat bruta		0,61 m²st/m²s		0,61 m²st/m²s		0,61 m²st/m²s	
SOSTRE TOTAL		159.524 m²st		124.120 m²st		283.644 m²st	
Sostre residencial		150.637 m²st	94,4%	110.315 m²st	88,9%	260.952 m²st	92,0%
Habitatge de Protecció		75.319 m²st	50%	55.157 m²st	50%	130.476 m²st	50,0%
HPP Venda		37.660 m²st	50%	27.578 m²st	50%	65.238 m²st	50,0%
HPP Lloguer		37.660 m²st	50%	27.578 m²st	50%	65.238 m²st	50,0%
Habitatge Lliure		75.319 m²st	50%	55.157 m²st	50%	130.476 m²st	50,0%
Sostre Complementari		8.887 m²st	5,6%	13.805 m²st	11,1%	22.692 m²st	8,0%
Comercial aïllat		3.434 m²st		10.305 m²st		13.739 m²st	4,8%
Comercial pb		5.453 m²st		3.500 m²st		8.953 m²st	3,2%
Densitat bruta		75,94 hab/ha		71,51 hab/ha		74,00 hab/ha	
HABITATGES TOTALS		1.986 hab.		1.455 hab.		3.441 hab.	
Habitatge Lliure		1.005 hab.	74,94 m²st/hab.	736 hab.	74,94 m²st/hab.	1.741 hab.	74,94 m²st/hab.
HPP Venda		443 hab.	85,00 m²st/hab.	325 hab.	85,00 m²st/hab.	768 hab.	85,00 m²st/hab.
HPP Lloguer		538 hab.	70,00 m²st/hab.	394 hab.	70,00 m²st/hab.	932 hab.	70,00 m²st/hab.

Taula 17. Quadre de dades de l'Alternativa 3

	ALTERNATIVA 3
Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.	
Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.	
Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.	
Establir densitats adequades i reforçar la mixicitat d'usos.	
Contribució a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.	
Reforç de l'eix d'activitat a l'entrada del municipi i de la connexió amb el pol intermodal pel passeig del 30 d'Octubre.	
Reequilibri funcional i autocontenció laboral.	
Modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.	
Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa.	
Adequació l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.	

Taula 18. Compliment dels objectius de l'Alternativa 3



Imatge 42. Plànol o.03b: ALTERNATIVA 3. Qualificació del sòl.

2.3.5 Justificació de l'alternativa escollida

L'alternativa escollida és l'alternativa 3.

L'alternativa 0, en mantenir el planejament vigent sense desenvolupar el sector, no permet donar resposta als objectius principals de la modificació i, per tant, es descarta d'inici. La comparació efectiva se centra, en conseqüència, en les alternatives 1, 2 i 3.

Adequació al model urbà equilibrat de referència

L'alternativa 1 manté substancialment la lògica del planejament vigent i no resol les limitacions estructurals derivades d'una baixa intensitat urbana, especialment pel que fa a la relació entre sostre edificable, densitat i sistemes, amb el consegüent risc de generar espais poc actius o insegurs i amb dificultats per a la seva activació efectiva.

Les alternatives 2 i 3 permeten superar aquestes limitacions mitjançant un ajust dels paràmetres d'ordenació que garanteix una massa crítica suficient per activar l'espai públic i consolidar un model urbà més compacte, continu i funcionalment equilibrat.

Adaptació al PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents

L'alternativa 1 només incorpora una adaptació parcial a les determinacions del PDUSNS i no resol de manera completa els condicionants sectorials concurrents.

Les alternatives 2 i 3 permeten una adequada adaptació al planejament de rang superior, integrant els criteris de sostenibilitat i complexitat funcional i considerant els riscos i afeccions presents a l'àmbit en coherència amb la normativa aplicable.

Ajust de l'àmbit i encaix del node intermodal

L'alternativa 1 no incorpora la reserva necessària per a la futura estació d'autobusos ni resol l'encaix del node intermodal.

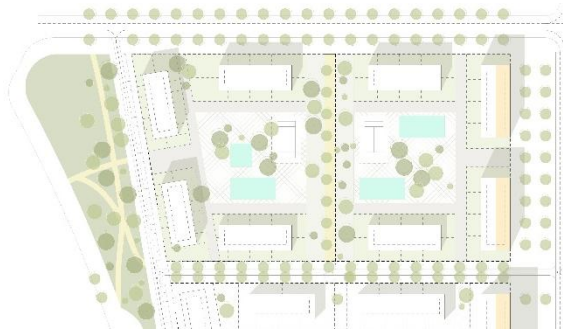
Les alternatives 2 i 3 incorporen l'ajust de delimitació i de classificació necessari per integrar dins el sector la peça destinada a aquesta infraestructura, permetent configurar un node intermodal en relació amb

l'estació ferroviària de Salou–PortAventura i amb la futura infraestructura tramviària, i reforçant el paper del sector com a nova porta d'entrada al municipi.

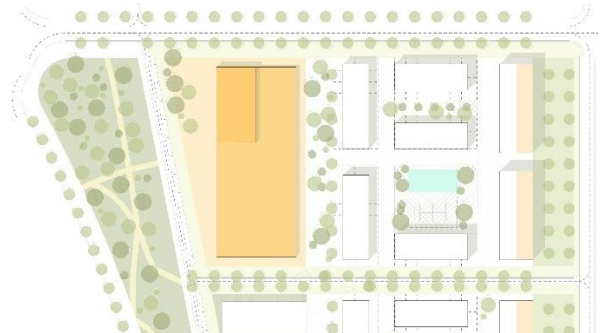
Densitats i mixticitat d'usos

L'alternativa 1 no modifica de manera significativa els paràmetres de densitat ni garanteix una presència efectiva d'usos mixtos.

Les alternatives 2 i 3 estableixen unes densitats més adequades i reforcen la mixticitat d'usos, permetent una estructura urbana més complexa, una millor relació entre residència, activitat i serveis, i una major capacitat d'activació urbana.



Imatge 43. Ordenació indicativa Alternativa 01



Imatge 44. Ordenació indicativa Alternativa 03

Habitatge principal i habitatge protegit

L'alternativa 1 no dona una resposta suficient a les necessitats d'habitatge principal ni a les noves exigències en matèria d'habitatge protegit.

Les alternatives 2 i 3 permeten adequar la capacitat residencial del sector i incorporar les reserves d'habitatge amb protecció pública d'acord amb el marc normatiu vigent, assegurant alhora la viabilitat del model.

Reforç de l'eix d'activitat i d'intercanvi vinculat al passeig del 30 d'Octubre

L'alternativa 1 no reforça de manera suficient el paper del passeig del 30 d'Octubre dins l'estructura urbana del sector.

Les alternatives 2 i 3 consoliden aquest eix com a veritable avinguda urbana estructuradora, capaç d'articular la continuïtat entre el centre urbà i el node intermodal, concentrar activitat econòmica i reforçar la façana d'accés al municipi, contribuint de manera decisiva a l'activació dels espais públics i a la construcció d'una nova centralitat urbana.

Reequilibri funcional i autocontenció laboral

L'alternativa 1 introdueix només una millora parcial en la relació entre residència i activitat.

Les alternatives 2 i 3 permeten avançar cap a una relació més equilibrada entre població ocupada resident i llocs de treball localitzats, afavorint una major autocontenció funcional i reduint la dependència de la mobilitat obligada.

Modificació de la Trama Urbana Consolidada (TUC)

L'alternativa 1 no resol adequadament la modificació de la TUC necessària per a la implantació dels usos comercials previstos.

Les alternatives 2 i 3 permeten ajustar la delimitació de la TUC en coherència amb la nova ordenació i amb l'estructura funcional del sector, fent viable la implantació efectiva dels usos comercials.

Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa

L'alternativa 1 no millora de manera significativa la connexió del sector amb la ciutat existent.

Les alternatives 2 i 3 reforcen la continuïtat urbana, la connexió amb els eixos existents i la mobilitat activa, millorant la integració del sector dins l'estructura urbana de Salou i la seva relació amb el node intermodal.

Gestió, viabilitat i desenvolupament del sector

La diferència determinant entre les alternatives 2 i 3 rau en les condicions de gestió.

L'alternativa 2 planteja una ordenació globalment adequada des del punt de vista urbanístic, però no incorpora criteris suficients de flexibilitat que permetin garantir la seva viabilitat real en termes de gestió, execució i adaptació temporal.

L'alternativa 3, en canvi, incorpora un criteri explícit de flexibilitat que permet un desenvolupament progressiu del sector, eventualment per fases o mitjançant àmbits diferenciats, assegurant una execució realista i econòmicament viable del conjunt de la proposta.

Conclusió

S'aporta en una taula resum el compliment de cada una de les alternatives en relació als objectius buscats per tal de facilitar-ne la lectura i l'exercici de determinar quina ha de ser l'alternativa escollida.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Adequar el sector al model urbà equilibrat de referència.				
Adaptar el planejament vigent a les determinacions del PDUSNS i als condicionants sectorials concurrents.				
Ajustar l'àmbit per possibilitar l'encaix de la nova estació d'autobusos i del futur pol intermodal.				
Establir densitats adequades i reforçar la mixicitat d'usos.				
Contribució a la cobertura de les necessitats d'habitatge principal del municipi.				
Reforç de l'eix d'activitat a l'entrada del municipi i de la connexió amb el pol intermodal pel passeig del 30 d'Octubre.				
Reequilibri funcional i autocontenció laboral.				
Modificació de la Trama Urbana Consolidada en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos.				
Connexió urbana, continuïtat territorial i mobilitat activa.				
Adequació l'ordenació a les condicions de gestió futura, viabilitat i sostenibilitat econòmica del sector.				

Taula 19.Compliment dels objectius de les diferents alternitves

En conjunt, l'alternativa 3 és la que dona una resposta més completa i equilibrada al conjunt dels objectius de la modificació puntual, en la mesura que integra de manera coherent els requeriments territorials, urbanístics i funcionals, i incorpora, a diferència de la resta d'alternatives, les condicions necessàries per a un desenvolupament viable, progressiu i capaç de consolidar una nova centralitat urbana al municipi de Salou.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRÍUS NORD												
	ALTERNATIVA 0		ALTERNATIVA 1		ALTERNATIVA 2		ALTERNATIVA 3 Fase A		ALTERNATIVA 3 Fase B		ALTERNATIVA 3	
Àmbit MPPUOM	464.990 m²	100,00%	464.990 m²	100,00%	464.990 m²	100,00%	261.515 m²	100,00%	203.475 m²	100,00%	464.990 m²	100,00%
Sòl no urbanitzable	28.760 m²		28.760 m²		0 m²							
ZONES	28.760 m²		28.760 m²		0 m²							
Sòl agrícola permanent	28.760 m²		28.760 m²		0 m²							
Sòl Urbanitzable	434.230 m²	100,00%	434.230 m²	100,00%	464.990 m²	100,00%	261.515 m²	100,00%	203.475 m²	100,00%	464.990 m²	100,00%
SISTEMES	239.927 m²	55,0%	239.927 m²	55,0%	302.289 m²	65,0%	170.014 m²	65,0%	132.275 m²	65,0%	302.289 m²	65,0%
Vialitat i protecció sistema viari	7-V		93.682 m²	21,5%	123.604 m²	26,6%	70.870 m²	27,1%	52.734 m²	25,9%	123.604 m²	26,6%
Vialitat peatonal	Xv		38.755 m²	8,9%	27.246 m²	5,9%	16.823 m²	6,4%	10.423 m²	5,1%	27.246 m²	5,9%
Espais lliures públics i zones verdes	8-IV		77.160 m²	17,7%	80.610 m²	17,3%	48.017 m²	18,4%	32.593 m²	16,0%	80.610 m²	17,3%
Equipaments	9-E		30.330 m²	7,0%	70.829 m²	15,2%	34.304 m²	13,1%	34.525 m²	16,0%	70.829 m²	15,2%
ZONES			196.304 m²	45,0%	162.701 m²	35,0%	91.801 m²	35,0%	71.200 m²	35,0%	162.701 m²	35,0%
Habitatge	18-P				135.225 m²	29,1%	84.634 m²	32,4%	50.591 m²	24,9%	135.225 m²	29,1%
Act. Econòmica	AE				27.476 m²	5,9%	6.867 m²	2,6%	20.609 m²	10,1%	27.476 m²	5,9%
Edificabilitat bruta			0,40 m²/m²		0,41 m²/m²		0,61 m²/m²		0,61 m²/m²		0,61 m²/m²	
SOSTRE TOTAL	174.492 m²		174.492 m²		263.644 m²		159.524 m²		124.120 m²		263.644 m²	
Soste residencial	174.492 m²	100,0%	174.492 m²	100,0%	260.952 m²	92,0%	150.437 m²	94,6%	110.315 m²	88,9%	260.952 m²	92,0%
Habitatge de Protecció	87.246 m²	50%	87.246 m²	50%	130.476 m²	50%	75.319 m²	50%	55.157 m²	50%	130.476 m²	50,0%
HPP Venda	43.623 m²	25%	43.623 m²	25%	65.238 m²	25,0%	37.660 m²	50%	27.578 m²	50%	65.238 m²	50,0%
HPP Lloguer	43.623 m²	25%	43.623 m²	25%	46.398 m²	25,0%	37.660 m²	50%	27.578 m²	50%	65.238 m²	50,0%
Habitatge Lliure	87.246 m²	50%	87.246 m²	50%	130.476 m²	50%	75.319 m²	50%	55.157 m²	50%	130.476 m²	50,0%
Soste Complementari					22.492 m²	8,0%	8.887 m²	8,6%	13.805 m²	11,1%	22.492 m²	8,0%
Comercial alt					13.739 m²	4,8%	3.434 m²	3,4%	10.305 m²	4,6%	13.739 m²	4,8%
Comercial pb					8.953 m²	3,2%	5.453 m²	3,2%	3.500 m²	3,2%	8.953 m²	3,2%
Densitat bruta	63,00 hab./ha		63,00 hab./ha		74,00 hab./ha		75,94 hab./ha		71,51 hab./ha		74,00 hab./ha	
HABITATGES TOTAIS	2.312 hab.		2.312 hab.		3.441 hab.		1.986 hab.		1.455 hab.		3.441 hab.	
Habitatge Lliure	1.066 hab.	81,84 m²/m² hab.	1.176 hab.	74,19 m²/m² hab.	1.741 hab.	74,94 m²/m² hab.	1.005 hab.	74,94 m²/m² hab.	736 hab.	74,94 m²/m² hab.	1.741 hab.	74,94 m²/m² hab.
HPP Venda	623 hab.	70,00 m²/m² hab.	513 hab.	85,00 m²/m² hab.	768 hab.	85,00 m²/m² hab.	443 hab.	85,00 m²/m² hab.	325 hab.	85,00 m²/m² hab.	768 hab.	85,00 m²/m² hab.
HPP Lloguer	623 hab.	70,00 m²/m² hab.	623 hab.	70,00 m²/m² hab.	932 hab.	70,00 m²/m² hab.	538 hab.	70,00 m²/m² hab.	394 hab.	70,00 m²/m² hab.	932 hab.	70,00 m²/m² hab.

Taula 20.Comparatiu alternatives

Així mateix, és l'única alternativa que permet donar resposta simultània a l'encaix del node intermodal, al reforç del passeig del 30 d'Octubre com a eix estructurador i a la necessitat d'un model urbà amb suficient intensitat i capacitat d'activació.

Per aquests motius, es considera l'alternativa més adequada com a base per al desenvolupament posterior del planejament.

2.4 DESCRIPCIÓ DE LES CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ

Incorporació de la nova estació d'autobusos i configuració del pol intermodal

La proposta d'ordenació associada a l'alternativa escollida parteix de la voluntat d'integrar dins l'àmbit una peça actualment classificada com a sòl no urbanitzable, amb la finalitat de fer possible la implantació de la futura estació d'autobusos de Salou. Aquesta operació permet configurar un nou pol intermodal en relació directa amb l'actual estació ferroviària de Salou-PortAventura i amb la futura estació del tramvia, reforçant així el paper estratègic de l'àmbit com a nou espai d'accés, intercanvi i centralitat urbana. La incorporació d'aquesta peça no respon únicament a una necessitat funcional vinculada a la implantació d'una infraestructura de transport, sinó que esdevé també una oportunitat per redefinir l'entrada al municipi en termes d'imatge urbana, accessibilitat i articulació territorial.

Estructura urbana i eixos principals d'ordenació

En aquest sentit, la proposta estructura el sector a partir d'un sistema d'eixos urbans, espais lliures i peces dotacionals que permeten cosir la nova centralitat intermodal amb la ciutat existent. El pol de transport previst es planteja com a extrem i alhora com a element tractor d'un eix estructurador que té continuïtat en el passeig del 30 d'Octubre i que es prolonga mitjançant una seqüència d'equipaments públics, espais lliures i usos d'activitat econòmica. Aquesta operació permet consolidar un recorregut urbà clar, recognoscible i funcional, capaç de connectar la nova porta d'entrada al municipi amb el centre de Salou i de reforçar, al mateix temps, la complexitat funcional del sector. En coherència amb aquest objectiu, a la façana sud de l'àmbit es proposa la implantació estratègica d'un front actiu, amb presència d'usos comercials i d'activitat econòmica en planta baixa, destinat a intensificar l'ús de l'espai públic, qualificar la imatge urbana d'accés i donar continuïtat a l'eix comercial i de serveis existent.

Aquesta mateixa lògica d'ordenació permet reforçar la connexió del sector amb la ciutat consolidada i, alhora, obrir-lo cap al seu entorn territorial immediat. La proposta prioritza els itineraris de vianants i la mobilitat activa, no només en direcció al centre urbà, sinó també cap als espais oberts i naturals de l'entorn. En aquest marc, es reconeixen i s'incorporen els traçats dels camins existents —especialment el camí dels Emprius i el camí de la Bassa— com a suport de la nova estructura de recorreguts, contribuint a mantenir la memòria territorial del lloc i a garantir una connexió funcional amb l'entorn de Vila-seca. D'aquesta manera, l'ordenació no es limita a implantar noves peces urbanes, sinó que es construeix a partir de les preexistències territorials i les integra en un sistema continu d'espais lliures, recorreguts quotidians i relacions urbanes i paisatgístiques.

Connexió amb la ciutat i mobilitat activa

Així mateix, la proposta dona continuïtat a l'eix d'activitat econòmica reconegut pel planejament vigent al Vial del Cavet, prolongant-lo a través d'una nova ordenació en què es combinen usos d'activitat econòmica, equipaments i espais lliures. Igualment, es preveu la continuació de l'avinguda de Salvador Vilaseca com a eix estructurador intern, capaç d'articular els principals vectors de l'ordenació i d'unir els dos grans sistemes urbans del sector: d'una banda, l'eix vinculat al passeig del 30 d'Octubre i, de l'altra, el sistema associat al Vial del Cavet i a la façana d'accés al municipi. Aquest nou eix central no només ordena la mobilitat rodada, sinó que es configura també com a suport dels desplaçaments quotidians i de la lectura unitària del sector, esdevenint la peça vertebradora de la seva estructura interna.

Continuïtat dels eixos d'activitat econòmica

En paral·lel a aquest eix central, i en contacte amb l'autovia de Salou a Reus, la proposta incorpora un eix verd que recupera el recorregut del camí de la Bassa i que contribueix a configurar una nova façana urbana d'entrada a Salou, combinant espais lliures, activitat econòmica i peces dotacionals. A la part

nord d'aquest eix es planteja un gran parc amb doble qualificació d'equipament i espai lliure, amb l'objectiu de possibilitar en el futur la configuració d'un parc equipat, flexible i capaç d'adaptar-se a les necessitats col·lectives que es vagin determinant. Aquesta peça es concep, a més, com una franja de transició entre el desenvolupament urbà i l'espai obert, incorporant criteris de drenatge sostenible, laminació de l'aigua, continuïtat ecològica i integració paisatgística. D'aquesta manera, la proposta no només resol la relació entre el sector i la ciutat, sinó també la seva relació amb l'espai natural i amb els condicionants ambientals que incideixen sobre l'àmbit.

Eix verd, parc equipat i transició amb l'espai obert

Des del punt de vista de l'estructura de sistemes, la proposta comporta un increment substancial del sòl destinat a sistemes públics, que augmenta en un 20% afegint 51.182 m² de nova aportació. Es configura un total de 92.680 m² de sòl destinat a espais lliures, equivalent al 20% de l'àmbit, dels quals 16.354 m² també admeten equipament. Pel que fa a l'ús específic d'equipament s'hi reserven 62.295 m², és a dir, entorn del 13,4% del sòl. Aquest increment posa de manifest que la proposta no es limita a una mera operació d'intensificació edificatòria, sinó que reequilibra el sector en favor d'una estructura urbana més dotada, més permeable i més preparada per absorbir noves funcions de centralitat, intercanvi i servei al conjunt del municipi.

Increment i reequilibri dels sistemes públics

Pel que fa als paràmetres d'edificació, la incorporació de la nova peça de sòl per encabir la futura estació d'autobusos comporta un augment de la superfície total de l'àmbit. Tanmateix, la proposta es formula de manera que el sostre destinat a habitatge lliure es manté pràcticament estable respecte del que resultaria d'aplicar els paràmetres del planejament vigent sobre el nou àmbit ampliat. Així, prenent com a referència una edificabilitat bruta de 0,40 m²st/m²s, el sostre d'habitatge lliure resultant seria de 130.197 m²st, mentre que amb la proposta, i malgrat l'increment de l'edificabilitat bruta del sector fins a 0,61 m²st/m²s, el sostre d'habitatge lliure es manté pràcticament igual, amb 130.476 m²st. Aquesta estabilitat permet destinar la resta del sostre addicional a habitatge amb protecció oficial, que passa aproximadament de 55.799 m²st a 130.000 m²st, amb un increment molt significatiu del sostre protegit.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIU NORD Salou									
		Planejament vigent POUM		Planejament proposat (PARÀMETRES POUM)		Planejament proposat			
Àmbit MPPQUIM		464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%		
Sòl urbà consolidat	SUC		0,00%	0,00 m ² s	0,00%	0,00 m ² s	0,00%		
Sòl no urbanitzable	SNU	28.740,00 m ² s	6,19%	0,00 m ² s	0,00%	0,00 m ² s	0,00%		
Àmbit PPU EMPRIU NORD		436.230,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%		
SISTEMES		239.926,50 m ² s	55,00%	255.744,50 m ² s	55,00%	302.243,50 m ² s	65,00%	46.499,00 m ² s	
Vialitat i protecció sistema viari	7-V					123.604,00 m ² s	26,58%		
Vialitat peatonal	Xv					27.246,00 m ² s	5,86%		
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV					80.610,00 m ² s	17,34%		
Equipaments	9-E					70.829,00 m ² s	15,23%		
ZONES		196.303,50 m ² s	45,00%	209.245,50 m ² s	45,00%	162.746,50 m ² s	35,00%	-46.499,00 m ² s	
Habitatge	18-P					135.225,00 m ² s	29,08%		
Act. Econòmica	AE					27.476,00 m ² s	5,91%		

Taula 21. Comparativa de sòl qualificat

Estructura residencial i reforç de l'habitatge protegit

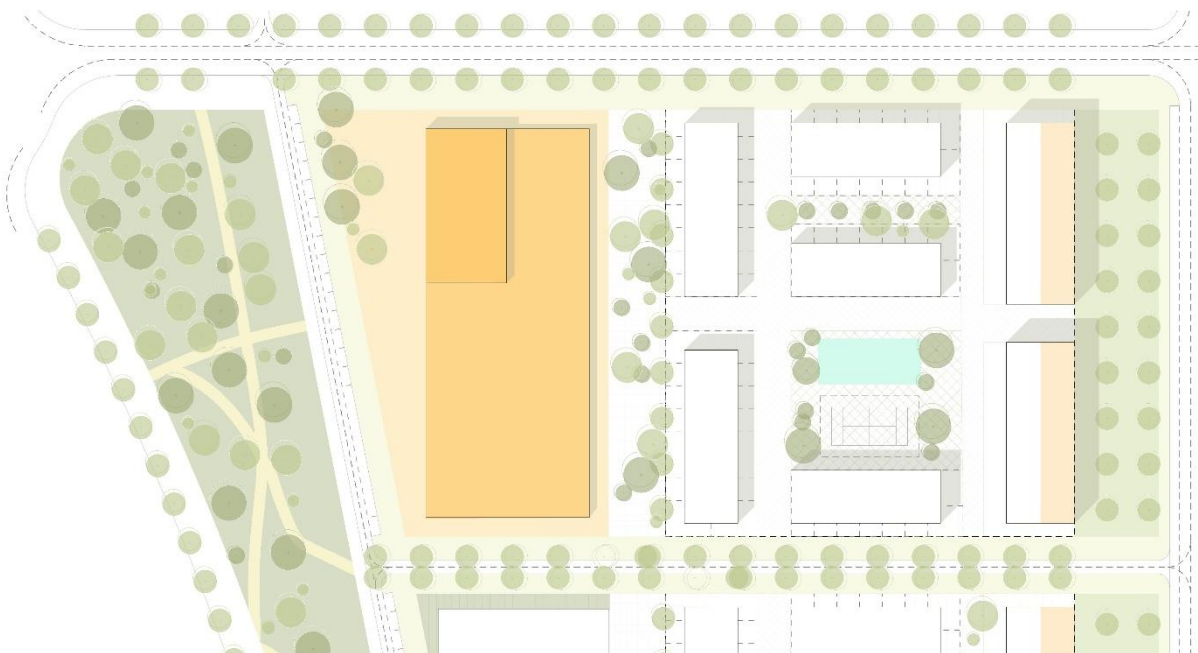
Aquest ajust comporta, en conseqüència, un canvi substancial en la composició residencial de la proposta. Mentre que els habitatges lliures experimenten un increment pràcticament testimonial, passant de 1.737 a 1.741 habitatges, els habitatges amb protecció oficial augmenten en 973 unitats fins a assolir un total de 1.700 habitatges protegits. Aquest resultat és coherent amb els objectius de la modificació, en la mesura que permet reforçar de manera efectiva la contribució del sector a l'habitatge principal, adequar-lo al nou marc legal en matèria d'habitatge protegit i assequible, i avançar cap a un model residencial més equilibrat socialment i menys dependent de la simple expansió del parc lliure.

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD Salou									
	Planejament vigent POUM		Planejament proposat (PARÀMETRES POUM)		Planejament proposat		Diferència		
Àmbit MPPOUM	464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%			
Sòl urbà consolidat SUC		0,00%	0,00 m ² s	0,00%	0,00 m ² s	0,00%			
Sòl no urbanitzable SNU	28.760,00 m ² s	6,19%	0,00 m ² s	0,00%	0,00 m ² s	0,00%			
Àmbit PPU EMPRIU NORD	436.230,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%	464.990,00 m ² s	100,00%			
Edificabilitat bruta	0,40 m ² s/m ² s		0,40 m ² s/m ² s		0,61 m ² s/m ² s		0,21 m ² s/m ² s		
SOSTRE TOTAL	174.492,00 m ² s		185.996 m ² s		283.644 m ² s		74.956 m ² s		
Sostre residencial	174.492 m ² s	100,00%	185.996 m ² s	100,00%	260.952 m ² s	92,00%	74.956 m ² s		
Habitatge lliure	122.144 m ² s	70,00%	130.197 m ² s	70,00%	130.476 m ² s	50,00%	279 m ² s		
Habitatge de protecció	52.348 m ² s	30,00%	55.799 m ² s	30,00%	130.476 m ² s	50,00%	74.677 m ² s		
HPP Venda	26.174 m ² s	50,00%	27.900 m ² s	50,00%	65.238 m ² s	50,00%	37.338 m ² s		
HPP Lloguer	26.174 m ² s	50,00%	27.900 m ² s	50,00%	65.238 m ² s	50,00%	37.338 m ² s		
Sostre dotacional - comercial		0,00%	0 m ² s	0,00%	22.692 m ² s	8,00%	22.692 m ² s		
Densitat bruta	53,00 hab./ha.		53,00 hab./ha.		74,00 hab./ha.		21,00 hab./ha.		
Habitatges Totals	2.312 hab.	100,00%	2.464 hab.	100,00%	3.441 hab.	100,00%	977 hab.		
Habitatge lliure			1.737 hab.	74,96 m ² /habitatge	1.741 hab.	74,94 m ² /habitatge	4 hab.		
Habitatge de protecció		70,00 m ² /habitatge	727 hab.	76,75 m ² /habitatge	1.700 hab.	76,75 m ² /habitatge	973 hab.		
HPP Venda			328 hab.	85,00 m ² /habitatge	768 hab.	85,00 m ² /habitatge	440 hab.		
HPP Lloguer			399 hab.	70,00 m ² /habitatge	932 hab.	70,00 m ² /habitatge	533 hab.		

Taula 22. Comparativa de sostre

Síntesi de la proposta

En conjunt, la proposta configura una ordenació que combina l'encaix d'una nova infraestructura estratègica de mobilitat, la consolidació d'un nou front urbà d'accés al municipi, la millora de la connectivitat interna i externa del sector, l'increment dels sistemes públics i el reforç dels usos econòmics, comercials, dotacionals i residencials protegits. Tot plegat permet avançar cap a un model de desenvolupament més compacte, mixt, accessible i integrat territorialment, capaç de donar resposta tant als objectius del planejament superior com a les necessitats de transformació urbana, funcional i social d'aquest àmbit de Salou.



Imatge 45. Ordenació indicativa Alternativa escollida

2.4.1 Quadre resum comparatiu

QUADRE RESUM ÀMBIT EMPRIUS NORD Salou									
		Planejament vigent POUM		Planejament proposat (PARAMETRES POUM)		Planejament proposat		Diferència	
Àmbit MPPOUM		464.990,00 m²s	100,00%	464.990,00 m²s	100,00%	464.990,00 m²s	100,00%		
Sòl urbà consolidat	SUC		0,00%	0,00 m²s	0,00%	0,00 m²s	0,00%		
Sòl no urbanitzable	SNU	28.760,00 m²s	6,19%	0,00 m²s	0,00%	0,00 m²s	0,00%		
Àmbit PPU EMPRIU NORD		436.230,00 m²s	100,00%	464.990,00 m²s	100,00%	464.990,00 m²s	100,00%		
SISTEMES		239.926,50 m²s	55,00%	255.744,50 m²s	55,00%	302.243,50 m²s	65,00%	46.499,00 m²s	
Vialitat i protecció sistema viari	7-V					123.604,00 m²s	26,58%		
Vialitat peatonal	Xv					27.246,00 m²s	5,86%		
Espais lliures públics i zones verdes	8-ZV					80.610,00 m²s	17,34%		
Equipaments	9-E					70.829,00 m²s	15,23%		
ZONES		196.303,50 m²s	45,00%	209.245,50 m²s	45,00%	162.746,50 m²s	35,00%	-46.499,00 m²s	
Habitatge	18-P					135.225,00 m²s	29,08%		
Act. Econòmica	AE					27.476,00 m²s	5,91%		
Edificabilitat bruta		0,40 m²st/m²s		0,40 m²st/m²s		0,61 m²st/m²s		0,21 m²st/m²s	
SOSTRE TOTAL		174.492,00 m²st		185.996 m²st		283.644 m²st		97.648 m²st	
Sostre residencial		174.492 m²st	100,00%	185.996 m²st	100,00%	260.952 m²st	92,00%	74.956 m²st	
Habitatge lliure		122.144 m²st	70,00%	130.197 m²st	70,00%	130.476 m²st	50,00%	279 m²st	
Habitatge de protecció		52.348 m²st	30,00%	55.799 m²st	30,00%	130.476 m²st	50,00%	74.677 m²st	
HPP Venda		26.174 m²st	50,00%	27.900 m²st	50,00%	65.238 m²st	50,00%	37.338 m²st	
HPP Loguer		26.174 m²st	50,00%	27.900 m²st	50,00%	65.238 m²st	50,00%	37.338 m²st	
Sostre dotacional - comercial			0,00%	0 m²st	0,00%	22.692 m²st	8,00%	22.692 m²st	
Densitat bruta		53,00 hab./ha.		53,00 hab./ha.		74,00 hab./ha.		21,00 hab./ha.	
Habitatges Totals		2.312 hab.	100,00%	2.464 hab.	100,00%	3.441 hab.	100,00%	977 hab.	
Habitatge lliure				1.737 hab.	74,96 m²/habitatge	1.741 hab.	74,94 m²/habitatge	4 hab.	
Habitatge de protecció			70,00 m²/habitatge	727 hab.	76,75 m²/habitatge	1.700 hab.	76,75 m²/habitatge	973 hab.	
HPP Venda				328 hab.	85,00 m²/habitatge	768 hab.	85,00 m²/habitatge	440 hab.	
HPP Loguer				399 hab.	70,00 m²/habitatge	932 hab.	70,00 m²/habitatge	533 hab.	

Taula 23. Quadre resum

2.5 JUSTIFICACIÓ I COMPLIMENT DEL MARC LEGAL APLICABLE

2.5.1 Justificació de la tramitació d'Avanç de la MPPOUM

Donat que aquesta MPPOUM proposa una ordenació detallada de l'àmbit i en delimita un Polígon d'actuació urbanística, aquest Avanç de la MPPOUM s'elabora i es tramita d'acord amb l'article 75.4 del TRLU

Article 75.4. En el cas que el planejament urbanístic general municipal no estigui adaptat als objectius d'equilibri del planejament territorial parcial, és obligatòria la consulta prèvia de l'avanç del pla a què fa referència aquest article amb relació als plans parcials urbanístics que desenvolupin el sòl urbanitzable delimitat o no delimitat. Amb aquesta finalitat, l'avanç del pla ha d'avaluar la transformació urbanística del sòl de conformitat amb la legislació urbanística i si aquesta transformació s'adequa als objectius d'equilibri esmentats atenent tant els sòls ja transformats com els sòls pendents de transformació.

Segons estableix l'article 106.2 del RLU, l'avanç de l'instrument de planejament ha de contenir:

- a) Els objectius i els criteris generals del pla.
- b) Una síntesi de les alternatives considerades i dels objectius i criteris urbanístics, ambientals o socials que justifiquen l'elecció de la proposta bàsica sotmesa a informació pública.
- c) La descripció de les característiques bàsiques de la proposta d'ordenació.
- d) Si l'instrument de planejament està sotmès a avaluació ambiental, un informe ambiental preliminar per tal que l'òrgan ambiental pugui determinar l'amplitud, nivell de detall i grau d'especificació de l'informe de sostenibilitat ambiental. Sens perjudici del què pugui establir la normativa sobre avaluació ambiental de plans i programes, l'informe ambiental preliminar, quan es tracti del pla d'ordenació urbanística municipal, ha de contenir els aspectes assenyalats en les lletres a i b de l'article 70 d'aquest Reglament i, quan es tracti de plans urbanístics derivats, ha de contenir els aspectes assenyalats en les lletres a i b de l'apartat 1 de l'article 100 d'aquest Reglament.

El document per a l'aprovació inicial de la present MPPOUM de Salou contindrà la documentació que determinen els l'article 118 del RLU.

2.5.2 Justificació i compliment del marc legal aplicable

- En l'article 3 del TRLUC - Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible - i article 9 -directrius per al planejament urbanístic- es determinen els principis que ha de garantir l'exercici de les competències urbanístiques.
- L'article 9 del TRLUC – Directrius per al planejament urbanístic -els sòls amb pendent superior al 20% s'han de preservar de la urbanització. Malgrat això, tal com estableix l'article 7 punt 1b del RLUC, per raons de racionalitat i coherència de l'ordenació, els plans d'ordenació urbanística municipal poden incorporar terrenys amb pendents superiors al 20% en sectors de planejament derivat, sempre que s'estableixi els referits terrenys no poden acollir cap tipus d'edificació ni d'altres actuacions que alterin la morfologia del relleu. En tot cas aquests terrenys no són computables a efectes de compliments dels estàndards legals mínims d'espais lliures públics i equipaments comunitaris.
- L'article 6.4c del RLUC -Zona inundable per episodis extraordinaris- i limitació d'usos admissibles.
- L'article 57.3 del TRLUC – "Els plans d'ordenació urbanística municipal i les seves modificacions i revisions han de reservar per a la construcció d'habitatges de protecció pública el sòl suficient per al compliment dels objectius definits en la memòria social que, com a mínim, ha de complir els percentatges del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació, destinats a la venda, al lloguer o a altres formes de cessió d'ús, següents:
 - a) El sòl corresponent al 40 % del sostre en actuacions de transformació urbanística del sòl urbanitzable."

Atesos els preceptes normatius abans esmentats i prenent en compte el supòsit que ens ocupa cal tenir present el següent:

- La MPPOUM de l'àmbit Emprius Nord compleix amb el principi del desenvolupament urbanístic sostenible i les directrius de planejament urbanístic en tant que conjuga necessitats de creixement i conservació dels valors naturals i paisatgístics i històrics i culturals. L'àmbit d'Emprius Nord proposa una ordenació que no ha de comportar un impacte negatiu sobre el paisatge i el caràcter existent en l'entorn i permet així mateix, en benefici del benestar de les persones, ampliar els àmbits destinats a espais lliures amb una ordenació coherent i una distribució equitativa i funcional dels mateixos.
- L'àmbit que es desenvolupa no incorpora cap terreny amb pendents superiors al 20%, a excepció dels petits bancals propis de conreus i rieres.
- La MPPOUM fa la reserva mínima d'habitatges de protecció pública que estableix el marc legal urbanístic vigent: prenent com a mínim el 50% del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació.

Per tot l'anterior cal considerar que el planejament en tràmit respecte l'establert en la legislació vigent en matèria urbanística.

2.6 JUSTIFICACIÓ DEL TRÀMIT DE CONSULTA PRÈVIA D'ACORD AMB L'ARTICLE 75.4

La present MPPOUM, en tant que preveu el desenvolupament del sòl urbanitzable de l'àmbit d'Emprius Nord, queda subjecte a la tramitació prevista en l'article 75.4 del TRLU.

Article 75.4.

En el cas que el planejament urbanístic general municipal no estigui adaptat als objectius d'equilibri del planejament territorial parcial, és obligatòria la consulta prèvia de l'avanç del pla a què fa referència aquest article amb relació als plans parcials urbanístics que desenvolupin el sòl urbanitzable delimitat o no delimitat. Amb aquesta finalitat, l'avanç del pla ha d'avaluar la transformació urbanística del sòl de conformitat amb la legislació urbanística i si aquesta transformació s'adequa als objectius d'equilibri esmentats atenent tant els sòls ja transformats com els sòls pendents de transformació.

La consulta prèvia és preceptiva, en tant que la MPPOUM desenvolupa sòl urbanitzable i el planejament urbanístic general de Salou no està adaptat al planejament territorial parcial. Tal i com ja s'ha exposat en la memòria d'informació de la present MPPOUM, el PDUSNS va proposar modificar el sector 04 Emprius Nord sota el principi de sostenibilitat d'utilització racional del sòl, complexitat, i segons les estratègies

territorials i fixar un mínim d'edificabilitat per a usos d'activitat econòmica i/o dotacional, d'acord amb l'estratègia Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità.

De tal manera, el PDUSNS també estableix que caldrà justificar les previsions d'equilibri i complexitat que estableix el planejament territorial per als municipis, per tal de fixar el sostre d'activitat econòmica d'acord amb l'article 15 de la normativa del PDU.

Els objectius d'equilibri es concreten en els cinc objectius específics següents, tal i com ja detalla el PDUSNS:

- b) Assolir masses crítiques de població i llocs de treball que facilitin la disminució de les necessitats de mobilitat i la dotació de transport públic i equipaments al servei del conjunt del territori.
- e) Evitar i corregir la dispersió d'usos i edificacions en el territori.
- f) Propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud i amb capacitats de prestació eficient dels serveis.
- h) Fomentar la mixticitat d'usos dels teixits urbans.
- k) Potenciar l'ús eficient de les àrees urbanes per a disminuir les necessitats d'extensió.

S'aporta a continuació la justificació del compliment de cadascun d'aquests objectius.

Objectiu b. Assolir masses crítiques de població i llocs de treball que facilitin la disminució de les necessitats de mobilitat i la dotació de transport públic i equipaments al servei del conjunt del territori.

Aquest objectiu és central en el cas de l'àmbit d'Emprius Nord. El mateix PDUSNS recorda que, en aquest àmbit, cal reforçar l'equilibri entre població resident i llocs de treball i evitar que el sector es desenvolupi com una simple extensió residencial, desvinculada dels sistemes de mobilitat i de servei del municipi.

La proposta d'ordenació associada a l'alternativa escollida dona una resposta clara a aquesta exigència. D'una banda, concentra en una peça contigua al nucli una massa residencial suficient per sostenir nous serveis urbans i reforçar el paper del sector dins el conjunt de Salou. De l'altra, incorpora activitat econòmica, sostre comercial i dotacional i una nova centralitat vinculada a la futura estació d'autobusos i al pol intermodal.

No es tracta només d'incrementar el nombre potencial d'habitatges, sinó de transformar aquest increment en ciutat operativa: amb més transport públic, més equipaments, més activitat quotidiana i una relació més eficient entre lloc de residència, lloc de treball i serveis de proximitat.

En aquest sentit, la proposta compleix aquest objectiu principalment per les raons següents:

- Concentra una intensitat urbana suficient en un àmbit directament connectat amb la ciutat existent, evitant que el creixement es dispersi en peces menors o desarticulades.
- Introdueix sostre d'activitat econòmica i comercial, especialment associat al front d'accés al municipi, al Vial del Cavet i a l'entorn intermodal, generant condicions per a la localització de llocs de treball dins del mateix sector.
- Integra la nova estació d'autobusos i la relació amb l'estació Salou-PortAventura i amb la futura estació del tramvia, reforçant de manera directa la viabilitat del transport públic i la funció d'intercanvi d'aquest àmbit.
- Incrementa substancialment els sistemes públics, els espais lliures i els equipaments, de manera que la nova població prevista no es planteja com una simple càrrega addicional sinó com a suport per a una dotació urbana més completa i més eficient.
- Avança cap a una millor relació entre població resident i llocs de treball localitzats a Salou, afavorint l'autocontenció funcional i reduint part de la mobilitat obligada que generaria un sector exclusivament residencial.

Per tot això, la MPPOUM no només aporta una massa crítica residencial rellevant, sinó que la vincula a noves oportunitats d'activitat econòmica, a una millor oferta de transport públic i a un increment real de les dotacions urbanes. És precisament aquesta combinació, i no la simple magnitud del creixement, la que permet entendre que l'objectiu d'equilibri es compleix.

Objectiu e. Evitar i corregir la dispersió d'usos i edificacions en el territori.

La proposta evita la dispersió perquè no crea un nou assentament aïllat ni obre un front de creixement desvinculat de la ciutat. L'àmbit d'Emprius Nord es reformula com a extensió directa del nucli de Salou i d'Emprius Sud, en continuïtat amb els teixits existents i amb les principals infraestructures urbanes del municipi.

- Dona continuïtat als eixos estructuradors existents, especialment al passeig del 30 d'Octubre i a l'avinguda de Salvador Vilaseca, evitant una ordenació basada en peces autònomes o mal connectades.
- Concentra els principals fronts actius i els usos d'activitat econòmica en les façanes d'accés i en els eixos amb més capacitat estructurant, en lloc de dispersar-los sense jerarquia pel conjunt del sector.
- Ordena el contacte amb les infraestructures i amb els espais oberts mitjançant una estructura clara de sistemes, espais lliures i peces dotacionals, de manera que el límit urbà resultant sigui llegible i controlat.
- Recupera i integra camins i recorreguts existents com el camí dels Emprius i el camí de la Bassa, incorporant-los a l'estructura general del sector i evitant la fragmentació entre la nova ordenació i el territori preexistent.

Es corregeix el risc de desenvolupar un teixit especialitzat, permès al planejament vigent. Aquest permetia que el sector es materialitzés, de fet, com una gran peça residencial i hotelera amb usos complementaris merament admesos, però no garantits. Aquesta lògica hauria afavorit un desenvolupament funcionalment pobre i, en la pràctica, dispers en els seus efectes territorials, perquè obligaria a externalitzar bona part dels serveis, de l'activitat i dels desplaçaments quotidians.

- La nova ordenació substitueix aquesta lògica per una estructura més compacta, més jerarquizada i més cohesionada, en què els usos no es dispersen aleatòriament sinó que es disposen d'acord amb la funció urbana de cada peça.
- La barreja de residència, activitat econòmica, comerç, equipaments i espais lliures es planteja des d'una lògica de proximitat i complementarietat, i no com una suma indiferenciada de sòls independents.
- L'increment dels sistemes públics reforça la continuïtat urbana i evita que l'edificació es resolgui mitjançant illes desconnectades o residuals, sense suport suficient d'espai públic i d'equipaments.
- La previsió d'incorporar la possibilitat d'un potencial desenvolupament per fases també contribueix a evitar la dispersió temporal, perquè permet un desplegament progressiu del sector sense perdre la coherència de l'estructura general ni generar fragments urbans sense encaix.
- Així, l'ordenació no es limita a ocupar sòl contigu a la ciutat, sinó que corregeix expressament el risc de dispersió funcional i morfològica que el PDUSNS identificava en el planejament vigent.

Des del punt de vista urbanístic, el resultat és una nova peça de ciutat concebuda com a continuació del nucli, amb jerarquia viària, fronts urbans definits, sistemes públics estructuradors i una relació ordenada amb els espais oberts i amb les infraestructures que limiten l'àmbit.

La possibilitat de desenvolupar l'ordenació per fases reforça l'objectiu de desplegament progressiu i no fragmentari, ja que permet ajustar l'execució a les condicions reals de gestió i de mercat sense renunciar a un esquema global compacte, continu i territorialment coherent.

Objectiu f. Propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud i amb capacitats de prestació efficient dels serveis.

L'àmbit d'Emprius Nord reuneix les condicions bàsiques de major aptitud territorial dins l'estructura urbana de Salou. Es tracta d'un àmbit contigu al nucli consolidat, situat entre els principals accessos viaris al municipi i directament relacionat amb sectors ja urbanitzats o en desenvolupament, especialment Emprius Sud.

A aquesta aptitud locacional s'hi afegeix una condició estratègica singular: la possibilitat d'encaixar en el mateix àmbit la futura estació d'autobusos i el nou pol intermodal vinculat a l'estació ferroviària de

Salou-PortAventura i al futur tramvia. Aquesta circumstància converteix el sector en una localització especialment adequada per concentrar noves intensitats urbanes, serveis i activitat.

La proposta no ignora els condicionants sectorials existents; al contrari, els assumeix com a límits i premisses de l'ordenació. Però, precisament perquè es tracta d'un sòl ja destinat històricament a l'extensió urbana, ben situat dins el sistema d'assentaments i amb capacitat de connexió efectiva amb les xarxes urbanes i de mobilitat, la seva transformació és territorialment més eficient que la d'altres peces perifèriques o desconnectades.

La major aptitud d'aquesta localització es manifesta, en concret, en els aspectes següents:

- Presenta continuïtat física i funcional amb la ciutat existent, fet que facilita l'extensió eficient de les xarxes de serveis urbans i evita costos territorials propis dels creixements deslligats.
- Disposa d'una excel·lent accessibilitat rodada i, sobretot, d'una oportunitat excepcional de connexió amb el transport públic d'escala municipal i supramunicipal a través del futur entorn intermodal.
- Permet situar nous equipaments, espais lliures i activitats en una posició central dins la façana nord-oest del nucli, reforçant la capacitat de servei del sector respecte del conjunt de Salou i no només respecte dels futurs residents.
- Per tot això, la transformació de l'àmbit d'Emprius Nord s'ajusta plenament a l'objectiu territorial de prioritzar el desenvolupament en les localitzacions de major aptitud i amb millor capacitat per a una prestació eficient dels serveis.

Objectiu h. Fomentar la mixticitat d'usos dels teixits urbans.

Aquest és, probablement, l'objectiu més directament vinculat a la raó de ser de la modificació. El PDUSNS va identificar de manera expressa que el planejament vigent no garantia la mixticitat d'usos pròpia del model de ciutat complexa, perquè admetia usos complementaris però no n'assegurava la presència real ni una quantia mínima.

La MPPOUM proposada respon precisament a aquest dèficit i replanteja el sector perquè deixi de ser una reserva de creixement predominantment residencial i passi a configurar-se com una nova peça urbana mixta, capaç d'articular habitatge, activitat econòmica, comerç, equipaments, espais lliures i intercanvi modal.

- Incorpora un sostre específic dotacional i comercial, i reforça la implantació d'usos d'activitat econòmica en les peces més accessibles i estratègiques de l'ordenació.
- Planteja un front actiu d'accés al municipi, amb presència de planta baixa comercial i d'activitat econòmica, destinat a intensificar l'ús quotidià de l'espai públic i a donar continuïtat a l'eix de serveis existent.
- Combina habitatge lliure i habitatge amb protecció oficial en una proporció molt més equilibrada, i associa aquesta estructura residencial a peces dotacionals i econòmiques que n'eviten la monofuncionalitat.
- Relaciona la mixticitat amb el nou entorn intermodal i amb el Vial del Cavet, de manera que l'activitat no apareix com un afegit residual sinó com un component estructural del nou sector.
- Dona compliment a la directriu del PDUSNS de garantir, conjuntament amb els sectors d'extensió del nucli i les seves extensions, una reserva mínima per a usos d'activitat econòmica i/o dotacionals, en coherència amb l'article 15 de la normativa del PDU.
- Permet avançar cap a una millor relació entre residència i llocs de treball, reforçant l'autocontenció funcional del sector i la seva capacitat d'operar com a part d'un teixit urbà complex i no especialitzat.
- La modificació de la TUC en allò necessari per habilitar els usos comercials previstos reforça igualment aquesta orientació, perquè elimina barreres normatives a la implantació efectiva dels usos que el nou model necessita.
- En conseqüència, la proposta no es limita a declarar una compatibilitat d'usos, sinó que ordena espacialment la seva convivència i la fa operativa des del primer nivell de l'estructura urbana.

Des d'aquesta perspectiva, es pot concloure que l'objectiu de mixicitat d'usos no només es respecta, sinó que esdevé el criteri principal de reordenació del sector.

Objectiu k. Potenciar l'ús eficient de les àrees urbanes per a disminuir les necessitats d'extensió.

Aquest objectiu implica prioritzar la transformació i la intensificació racional de les àrees urbanes o d'extensió ja previstes abans que obrir nous sòls o reproduir models expansius poc eficients. La proposta per a l'àmbit d'Emprius Nord s'inscriu plenament en aquesta lògica.

En lloc de traslladar les necessitats residencials, dotacionals i de mobilitat a nous sectors, la modificació reformula un àmbit ja classificat, contigu a la ciutat i pendent de desenvolupament des de fa anys, i el converteix en una peça molt més eficient des del punt de vista urbà i territorial.

- Manté pràcticament estable el sostre d'habitatge lliure respecte del que resultaria d'aplicar els paràmetres vigents sobre l'àmbit ampliat, i destina l'increment principal de sostre a habitatge protegit i a sostre dotacional-comercial. Això significa obtenir més ciutat i més funció urbana sense basar l'operació en un simple augment del parc lliure.
- Incrementa de manera molt notable els sistemes públics, els espais lliures i els equipaments dins del mateix perímetre de creixement, reforçant la qualitat i el rendiment urbà d'un àmbit que, amb el planejament vigent, hauria estat menys dotat i menys equilibrat.
- Aprofita una localització ja servida i ja incorporada a l'horitzó de creixement municipal, evitant que les noves demandes s'hagin d'absorbir mitjançant noves extensions perifèriques o mitjançant operacions menys ben connectades amb la ciutat existent.
- La incorporació de la futura estació d'autobusos i del pol intermodal dins aquesta mateixa operació reforça encara més l'eficiència global de la proposta, perquè concentra en un únic àmbit una combinació d'infraestructura, habitatge, activitat, espai públic i equipaments que, en altres condicions, es podria haver dispersat en diverses peces.
- En termes territorials, la proposta transforma un buit pendent de desenvolupament en una autèntica peça de ciutat, més compacta, més dotada i més útil per al conjunt del municipi, i redueix així la pressió per continuar estenent el creixement cap a altres sòls.

Per tant, la MPPOUM potencia un ús clarament més eficient d'aquesta àrea urbana i acredita que la resposta a les noves necessitats de Salou passa per reequilibrar i intensificar els sectors adequats, i no per ampliar innecessàriament els fronts d'extensió.

Conclusions

D'acord amb tot l'exposat, la Modificació Puntual del POUM de Salou a l'àmbit Emprius Nord pot considerar-se adequada als objectius d'equilibri del planejament territorial parcial als efectes de la consulta prèvia prevista a l'article 75.4 del TRLU.

La proposta acredita que el sector pot assolir una massa crítica suficient de població, llocs de treball, transport públic i equipaments; evita la dispersió pròpia d'un desenvolupament monofuncional; i localitza el creixement en una peça territorialment apta, contigua al nucli i amb capacitat de prestació eficient dels serveis.

Així mateix, la modificació dona una resposta directa a la principal objecció formulada pel PDUSNS, en la mesura que garanteix una mixicitat real d'usos, reforça el paper del sector com a peça de centralitat i intercanvi, i millora l'eficiència urbana d'un àmbit ja previst pel planejament en lloc de desplaçar les noves necessitats cap a altres extensions.

2.7 TRAMITACIÓ AMBIENTAL PREVISTA

La incorporació de criteris de sostenibilitat en el planejament urbanístic pren importància i concreció a partir del Text refós de la Llei d'Urbanisme i el seu reglament, que es pronuncia clarament a favor d'un

desenvolupament urbanístic sostenible, sobre la base de l'ús racional del territori, per a comptabilitzar el creixement i el dinamisme econòmic necessari amb la cohesió social, el respecte al medi ambient i la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

Des d'aquesta perspectiva el primer objectiu de la Llei és impregnar les polítiques urbanístiques de l'exigència de conjugar les necessitats del planejament amb els imperatius del desenvolupament sostenible.

Relacionat, doncs, amb aquesta primera premissa, la Llei també esmenta que entre la documentació necessària per la tramitació de tot un seguit de figures de planejament urbanístic és preceptiva l'elaboració de, com a mínim, un informe que descrigui en termes ambientals les característiques del projecte que es vol implantar.

D'altra banda la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, transposa a la legislació catalana la Directiva 2001/42/CE, de 27 de juny, relativa a l'Avaluació Ambiental Estratègica de Plans i Programes i estableix l'obligatorietat d'avaluar els efectes ambientals de l'ordenació territorial i del planejament urbanístic.

L'entrada en vigor de la normativa estatal per plans i programes: Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, determina una avaluació ambiental estratègica per determinades 36 modificacions, i estableix la documentació ambiental mínima a presentar, així com el seu contingut en la tramitació del pla.

L'avaluació ha de centrar-se en aquells valors, vulnerabilitats i impactes significatius derivats de les noves accions produïdes per la modificació; aquest s'inicia en una fase en la que s'estableixen uns objectius de protecció generals bàsics que cal seguir durant l'elaboració de la modificació.

L'avaluació ambiental és una eina de gestió ambiental que pretén integrar criteris ambientals i de sostenibilitat en el disseny i revisió de plans i programes, tot i que també és aplicable a propostes polítiques i legislatives. Basada en un enfocament proactiu, l'avaluació ambiental estratègica ha de permetre posar al mateix nivell els aspectes ambientals, socials i econòmics des de les primeres fases del procés de presa de decisions.

La característica que diferencia el procés d'AAE respecte altres mètodes d'avaluació ambiental de plans o projectes i que a priori ha d'augmentar l'efectivitat d'aquesta avaluació ambiental, és justament el fet que es porta a terme des de les primeres fases del procés de presa de decisions. La Llei 16/2015 del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, estableix en la seva Disposició Addicional vuitena, les regles aplicables en avaluació ambiental fins que la Llei 6/2009 s'adapti a al Llei de l'Estat 21/2013.

En l'apartat 6 de la Disposició Addicional vuitena de la Llei 16/2015, estableixen els plans sotmesos a avaluació ambiental estratègica ordinària i els que són objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada. Segons aquesta disposició (apartat 6.b), són objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada les modificacions dels plans urbanístics que no constitueixen variacions fonamentals de les estratègies, les directrius i les propostes o de la cronologia del pla però que produeixen diferències en els efectes previstos a la zona d'influència, casuística en la que es troba la present proposta.

El present Avanç de la modificació puntual incorpora fins a un total de 3 alternatives d'ordenació (alternativa 0, 1, 2 i 3) que acompanyen el procés d'avaluació ambiental, amb la finalitat d'ajudar a analitzar els possibles efectes sobre el medi ambient de cadascuna d'elles, determinar els aspectes més rellevants que es poden veure afectats i determinar els possibles impactes derivats de l'alternativa escollida.