

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC
de reordenació de l'àmbit del **Centre Recreatiu Turístic** de Vila-seca i Salou

**I.2. MEMÒRIA
D'ORDENACIÓ**



Aprovació provisional

Desembre 2016

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE REORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DEL CENTRE RECREATIU I TURÍSTIC DE VILA-SECA I SALOU

Document d'aprovació provisional

0.	DOCUMENT COMPRENSIU
I.	MEMÒRIA
	I.1 MEMÒRIA D'INFORMACIÓ
	I.2 MEMÒRIA D'ORDENACIÓ
II.	NORMATIVA URBANÍSTICA
III.	PLÀNOLS D'INFORMACIÓ I D'ORDENACIÓ
IV.	ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC
V.	ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA I ESTUDI DE TRÀNSIT
VI.	AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA
VII.	ANNEXOS:
	VII.1 ESTUDI DE RISCOS GEOLÒGICS I GEOTÈCNICS
	VII.2 ESTUDI D'INUNDABILITAT
	VII.3 PLA D'ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC
	VII.4 INFORMES
	VII.5 DADES REGISTRALS
	VII.6 ESTUDI HIDROLÒGIC SECTORS NORD I CTI
	VII.7 ESTUDI D'INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA
	VII.8 ESTUDI D'IMPACTE ECONÒMIC I TURÍSTIC SOBRE EL TERRITORI
VIII.	INFORME DE PARTICIPACIÓ



ÍNDEX MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

1	OBJECTIUS I DIRECTIUS	2
1.1	LA REORDENACIÓ DE L'ÀMBIT	2
1.2	DIRECTRIUS DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC.....	2
	<i>1.2.1 Integració territorial i urbanística</i>	<i>2</i>
	<i>1.2.2 Articulació de les noves activitats relacionades amb el turisme de negocis, congressos, convencions, comerç i activitats de joc i apostes.....</i>	<i>4</i>
	<i>1.2.3 Compatibilitat de la nova proposta amb el planejament anterior i amb els usos existents</i>	<i>4</i>
	<i>1.2.4 Objectius, criteris i obligacions ambientals del Pla</i>	<i>5</i>
2	SÍNTESI D'ALTERNATIVES CONSIDERADES	8
2.1	ALTERNATIVA 0. MANTENIMENT DEL PLANEJAMENT VIGENT	8
2.2	ALTERNATIVA 1. INTENSIFICACIÓ SOBRE ELS SÒLS URBANS NO EDIFICATS PROVINENTS DE L'EXECUCIÓ DEL SÒL URBANITZABLE DELS SUBSECTORS 1 I 2	9
2.3	ALTERNATIVA 2. DUES GRANS ÀREES DE CONCENTRACIÓ DE LES NOVES ACTIVITATS	10
2.4	ALTERNATIVA 3. CONSOLIDACIÓ DE LA FAÇANA A L'AUTOVIA I MANTENIMENT DE LA CONFIGURACIÓ DEL PLANEJAMENT VIGENT A LA RESTA DE L'ÀMBIT	11
2.5	JUSTIFICACIÓ DE L'ADEQUACIÓ RESPECTE L'ALTERNATIVA SELECCIONADA	12
3	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ	13
3.1	L'ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC	13
3.2	ORDENACIÓ I FUNCIONAMENT DE LA MOBILITAT	14
3.3	SECTOR 1 COMPLEXOS TURÍSTICS INTEGRATS – CTI	20
	<i>3.3.1 Àmbit.....</i>	<i>20</i>
	<i>3.3.2 Proposta d'ordenació</i>	<i>20</i>
	<i>3.3.3 Condicions d'ordenació de l'edificació</i>	<i>23</i>
	<i>3.3.4 Directrius.....</i>	<i>23</i>
	<i>3.3.5 Condicions tècniques del sector</i>	<i>24</i>
3.4	SECTOR 2 NORD	26
	<i>3.4.1 Àmbit.....</i>	<i>26</i>
	<i>3.4.2 Proposta d'ordenació</i>	<i>26</i>
	<i>3.4.3 Condicions d'ordenació de l'edificació</i>	<i>26</i>
	<i>3.4.4 Directrius.....</i>	<i>26</i>
	<i>3.4.5 Condicions tècniques del sector</i>	<i>26</i>
3.5	SECTOR 3 CENTRE DE CONVENCIONS - CC	29
	<i>3.5.1 Àmbit.....</i>	<i>29</i>
	<i>3.5.2 Proposta d'ordenació</i>	<i>29</i>
	<i>3.5.3 Condicions d'ordenació de l'edificació</i>	<i>29</i>
	<i>3.5.4 Directrius.....</i>	<i>29</i>
	<i>3.5.5 Condicions tècniques del sector</i>	<i>30</i>
3.6	SÒL URBÀ CONSOLIDAT DE LA RESTA DE L'ÀMBIT DEL PDU	32
	<i>3.6.1 Àrea de la Rambla del Parc</i>	<i>32</i>
	<i>3.6.2 Àrea sud</i>	<i>32</i>
	<i>3.6.3 Sòls provinents de les cessions d'aprofitament de l'antic subsector 2.....</i>	<i>32</i>
3.7	SÒL NO URBANITZABLE.....	33
	<i>3.7.1 Sistemes en sòl no urbanitzable</i>	<i>33</i>
	<i>3.7.2 Zona esportiva privada, clau Golf.....</i>	<i>33</i>
	<i>3.7.3 Zona de protecció especial. clau PEIN</i>	<i>33</i>
	<i>3.7.4 Zona de serveis platja, clau BC.....</i>	<i>33</i>
4	ESTRATÈGIES DE GESTIÓ. ADMINISTRACIÓ ACTUANT	34
4.1	SISTEMA D'ACTUACIÓ	34
4.2	ADMINISTRACIÓ ACTUANT	35
5	PROGRAMACIÓ DE LES ACTUACIONS	35

5.1	CRITERIS GENERALS	35
5.2	PROGRAMACIÓ DELS SECTORS D'INTERÈS SUPRAMUNICIPAL.....	36
5.3	PLA D'ETAPES.....	36
	<i>5.3.1 Sector 1 Complexos Turístics Integrats - CTI.....</i>	<i>36</i>
	<i>5.3.2 Sector 2 Nord.....</i>	<i>37</i>
	<i>5.3.3 Sector 3 Centre de Convencions - CC.....</i>	<i>37</i>
	<i>5.3.4 Execució d'infraestructures externes als sectors delimitats i ordenats i d'altres externes a l'àmbit del PDU.....</i>	<i>37</i>
6	BASES TÈCNIQUES I ECONÒMIQUES	38
6.1	AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA DEL PDU	38
6.2	INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA DEL PDU.....	38
7	CRÈDITS.....	39

1 Objectius i directius

1.1 La reordenació de l'àmbit

L'objectiu general del pla director urbanístic (PDU) és la reordenació global de l'àmbit del Centre Recreatiu i Turístic (CRT) de Vila-seca i Salou, amb la regulació d'una nova ordenació dels usos del sòl i dels aprofitaments, amb subjecció a la Llei 6/2014, del 10 de juny, de modificació de la Llei 2/1989, del 16 de febrer, sobre centres recreatius turístics, i d'establiment de normes en matèria de tributació, comerç i joc, a l'efecte de facilitar la implantació de complexos turístics integrats on hi hagi noves activitats relacionades amb el turisme de negocis, congressos, convencions, comerç i activitats de joc i apostes que impulsin l'oferta turística a Catalunya i afavorir, en l'àmbit del centre recreatiu, nous projectes d'inversió que s'adaptin a les noves demandes del mercat turístic.

El PDU delimita i ordena l'àmbit d'interès supramunicipal del CRT de Vila-seca per a l'execució d'una actuació d'especial rellevància territorial, és a dir, classifica i qualifica el sòl i estableix l'ordenació detallada del sòl dels nous sectors de desenvolupament amb el nivell i la documentació propis d'un pla urbanístic derivat i la resta de determinacions a què fa referència l'article 56.6 del text refós de la llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost.

La reordenació de l'àmbit es concreta en la determinació de la superfície de sòl i l'edificabilitat dels espais destinats a complexos turístics integrats, zona-CTI, amb activitats de joc i apostes, usos hoteleres i usos comercials; l'establiment dels paràmetres corresponents per als diferents usos, inclosos els de joc i apostes admesos fora de l'àrea del parc temàtic d'atraccions d'acord amb la Llei 6/2014; i l'establiment, fora d'aquests complexos turístics integrats dels ajustos necessaris per a ubicar-hi els usos i sostres que els complementin per als increments d'aprofitament, de les reserves de sòl per a sistemes i de cessions d'aprofitament obligatòries i gratuïtes que corresponguin, d'acord amb la legislació urbanística.

La reordenació es planteja de manera compatible amb les determinacions del pla territorial parcial del Camp de Tarragona, d'acord amb el pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC), el PDU de la indústria i el turisme, el règim normatiu del pla d'espais d'interès natural (PEIN) i amb consideració dels valors i les reflexions del catàleg de paisatge del Camp de Tarragona pel que fa a la configuració d'espais i edificacions.

1.2 Directrius del Pla Director Urbanístic

1.2.1 Integració territorial i urbanística

➤ Activitat i protecció

La posició geogràfica de Port Aventura i el valor paisatgístic i ambiental del seu entorn guien les noves operacions per a la seva adequada integració territorial i urbana, en un sector de tanta importància per a l'economia del Camp de Tarragona. L'enfortiment de les estructures ecològiques, el reconeixement de les especificitats geogràfiques, els recursos i identitats culturals del territori on s'insereix el CRT són un valor a afegir al desenvolupament econòmic del Camp de Tarragona.

L'estructura orgànica del CRT es formula amb èmfasi en els aspectes territorials i mediambientals, així com en la relació amb les preexistències urbanes i el caràcter referencial de les pròpies activitats recreatives i turístiques, de manera que l'estructura urbana dissenyada, a més de tenir un sòlid ancoratge territorial sigui un suport eficient i flexible per al conjunt de les activitats previstes en el procés d'ocupació espai-temporal.

En definitiva, la reordenació de l'àmbit permet l'activitat i alhora garanteix la protecció dels esmentats valors, és a dir, concilia la correcta implantació de les noves activitats recreatives i turístiques amb la garantia d'una protecció de l'espai natural i el patrimoni.

➤ Singularitat i integració urbana

L'enclavament del CRT té un paper estratègic per la lògica de localització i àmbit d'influència, que obre l'oportunitat de revertir la singularitat dels continguts d'oci existents i previstos en una major significació metropolitana, recolzada sobre l'alta accessibilitat de l'àmbit i la seva exposició visual.

No obstant la seva singularitat, com a part de “l'andana litoral” de l'àmbit central del Camp de Tarragona i d'acord amb els objectius que ja van guiar l'actual ordenació del CRT, la reordenació de l'àmbit del CRT contribueix a pautar la intensa ocupació de la franja litoral amb la voluntat, d'una banda, de consolidar i equilibrar l'estructura urbana i social de la primera línia de costa i, d'altra banda, de recuperar la permeabilitat intrínseca del territori pel que fa als espais oberts.

Quant als teixits urbans contigus, en un àmbit tan heterogeni en què les activitats turístiques i recreatives del sòl urbà i del sòl no urbanitzable es barregen segons les lògiques pròpies i singulars de les diverses activitats, la reordenació contribueix al caràcter compacte i continu dels nous creixements i en el foment de la convivència amb l'estructura dels teixits contigus, amb una certa proporcionalitat i graduació dels creixements en ares d'uns teixits urbans cohesionats. Així mateix, respecta la qualitat paisatgística de l'actual concepte de resort recreatiu i turístic del complex de Port Aventura i per la integració dels espais lliures dins la ordenació dels nous creixements.

En quant al veïnatge amb els sòls de la indústria química, es preveu la localització d'un sistema d'espais lliures perimetrales de protecció a l'entorn dels àmbits químics, d'acord amb el PDU de les activitats industrials i turístiques, que afavoreix la seguretat de les àrees residencials i l'activitat turística i minimitza l'impacte visual de la indústria química en un indret d'alt valor turístic.

➤ Connectivitat i permeabilitat del sistema d'espais oberts territorials

Pel que fa al sistema d'espais oberts, el pla director, d'acord amb el criteri d'afavorir les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat, la salut dels ecosistemes, la conservació dels valors geològics i de les zones humides, afavoreix la recuperació dels sistemes naturals, en especial els de “drenatge” del territori, i dota de sentit morfològic i territorial les delimitacions dels sòls integrants del sistema d'espais oberts, afavorint la màxima continuïtat i dimensió territorial de les peces no urbanitzades i els espais lliures.

- A tals efectes, afavoreix la contigüitat ecològica i social entre l'espai PEIN de la sèquia Major i els prats de la Pineda i de Cal-Ípolis (fora de l'àmbit del CRT), també protegits pel PDUSC, per tal de configurar el corredor ecològic interior-costa reconegut al catàleg de paisatge pel valor ecològic i estètic del paisatge aquàtic dels terrenys a banda i banda de la carretera de la Pineda, el qual integraria també els elements patrimonials del parc torre d'en Dolça, la torre de Mas Carboners i l'ermita de la Mare de Déu de la Pineda, i els sòls ara agrícoles confrontants.
- Afavoreix la permeabilitat interior-costa a través dels espais oberts i es preserva el valor natural i geològic del corredor litoral incorporant els elements naturals propis i garantint l'accés per al seu ús social.

➤ Sostenibilitat mediambiental, social i econòmica. Equilibri públic-privat

Dins l'actual context contemporani d'explosió de la ciutat, els nous espais especialitzats d'oci i consum responen, entre d'altres, a factors de localització en relació amb l'accessibilitat, a la proximitat del mercat i a les sinèrgies entre activitats; espais on els viaris sobredimensionats i les grans superfícies d'aparcament semblen indicar el trasllat de l'ús social a l'interior dels contenidors i la volumetria i l'arquitectura específica de cada peça adopten el paper de “reclam” exterior i factor de visibilitat.

Els espais lliures d'aquests artefactes d'oci i consum amb freqüència són espais directament vinculats a l'ús del recinte, limitats als clients i dins d'una franja horària establerta, en favor d'un espai col·lectiu interior on la “galeria comercial”, el “mall” o els “jardins privats”, reproduint els espais col·lectius tradicionals (passeigs, places, parcs), sovint amb ambigüitat entre l'ús públic i privat dels mateixos.

Malgrat estan sovint separats de l'espai públic tradicional, el concepte de “parc” i d'un “paisatge urbà recreat” i cuidat, són cada cop més significatius en aquestes peces com a factor d'imatge i de valor.

Conscient d'aquestes contradiccions i amb la voluntat de superar-les amb un projecte que no sigui tancat en si mateix, el CRT, des de la seva concepció inicial, comparteix tant la realitat contemporània d'àmbit d'oci especialitzat ben comunicat i emmarcat dins una marca turística (la Costa Daurada), com el propòsit d'espai d'oci per excel·lència en un entorn de natura recreada, concebut com un gran espai enjardinat amb una alta qualitat ambiental i paisatgística on es

barregen els diferents usos recreatius i turístics (parc temàtic d'atraccions, usos comercials i hotelers, de golf i residencial d'alt nivell) tant en el parc temàtic d'atraccions com en l'àrea residencial i hotelera amb la urbanització del golf en els intersticis dels espais residencials, configurant un resort recreatiu i turístic a l'aire lliure amb una narrativa paisatgística integrada.

Per aquests motius, la nova proposta segueix el mateix criteri i aprofita l'enorme potencial del desenvolupament turístic per posar en pràctica la revalorització del paisatge a través d'una intervenció activa on natura i artifici convergeixen i es restitueixen les relacions funcionals i continuïtats ambientals interrompudes i se'n creen de noves.

La visió d'una intervenció activa, on els serveis i programes turístics no es veuen com a agents disruptors del paisatge sinó com a articuladors dels processos naturals i imaginats a través de projectes de paisatgístics, ha de guiar les noves intervencions.

La nova ordenació garanteix la continuïtat dels corredors existents, sobretot la continuïtat dels corredors paisatgístics interiors recreats de l'àmbit (corredor d'activitats) i dels recorreguts al llarg de la vialitat bàsica interior, i s'integra dins de l'ordenació els principals recorreguts "verds" perimetrals (carretera de la Pineda i de l'avinguda de l'Batlle Pere Molas).

Altrament, s'integra el sòl no urbanitzable o de sistemes de les vores de l'àmbit del CRT bé dins les trames urbanes preexistents o bé amb la condició d'espais oberts, restaurant els seus valors naturals i ordenant-los per permetre'n l'ús social. Així mateix, l'ordenació de les noves activitats aporta nous elements de revalorització paisatgística integrats dins l'estructura orgànica de la proposta que respon tant a l'avaluació morfològica i ambiental de l'àmbit com als requisits del nous usos recreatius i turístics.

➤ Esquelet viari bàsic

Es configura un esquelet viari jerarquitzat a partir de l'estructura actual i rellevant a l'escala del pla, que vertebrava les activitats existents i els nous assentaments recreatius i turístics, assegurant uns nivells de connectivitat amb la xarxa bàsica estructurant de l'entorn del CRT i preveu la integració i permeabilitat d'aquesta dins la nova ordenació.

Així mateix, s'enforteixen amb detall la integració de eixos de connectivitat no motoritzada (vianants i bicicletes) i l'accessibilitat al sector en transport públic. I també, s'aposta per la integració dels sistemes que permetin la mobilitat amb vehicles eficients des del punt de vista energètic (vehicles elèctrics o de gas).

➤ Visió supramunicipal

El context on es situa el CRT ve marcat per quatre ítems territorials que determinen d'una o altra forma el caràcter d'aquesta àrea: l'àmbit central del Camp de Tarragona, la façana litoral turística, la indústria petroquímica i la xarxa de comunicacions.

El Camp de Tarragona constitueix la segona gran àrea urbana de Catalunya, i es tracta d'un àmbit funcionalment vinculat a les ciutats de Tarragona i Reus, que exerceixen de polaritats de tipus regional. Aquests grans nodes urbans no es troben aïllats, sinó que de fet esdevenen les grans peces d'un àmbit caracteritzat també per la continuïtat de l'espai urbà, que inclou els municipis de l'entorn del CRT com Vila-seca, Salou i Cambrils entre altres. Aquesta gran àrea desenvolupa centralitats pròpies basades en els serveis urbans de les grans ciutats, però també centralitats basades en la indústria i en el turisme. El caràcter d'aquestes tres grans centralitats, i l'activitat que generen, condicionen l'espai i el mode de vida dels residents i determinen el sistema urbà en conjunt.

Des d'una perspectiva morfològica, a banda de les estructures més urbanes i consolidades corresponents als principals nuclis d'aquest sistema metropolità, hi trobem, arrel de l'activitat turística, un pes destacable del sector hotelier a la façana litoral, i en una segona línia i en sectors més allunyats de l'àmbit central, uns teixits residencials de baixa densitat. Els grans polígons industrials d'altra banda, ocupen extenses superfícies monofuncionals en contigüitat als grans nodes urbans de l'àrea.

Així, aquest espai central del Camp de Tarragona configura una conurbació urbana en la que els teixits urbans, les infraestructures i els usos del sòl dels diferents municipis interaccionen amb intensitat, generant dinàmiques que tendeixen a formar un únic àmbit des d'un punt de vista funcional.

D'altra banda, aquesta conurbació es veu complementada per una dotació de comunicacions important (i encara a hores d'ara en transformació) que atén a dinàmiques de mobilitat d'escala regional. Així, la connectivitat ve determinada pel pas de grans infraestructures terrestres de país, amb parada o connexió en diferents punts de l'àmbit (autopista AP-7, autovia A-7, línies de ferrocarril València-Tarragona-Barcelona i Madrid-Tarragona-Barcelona, línia de ferrocarril d'alta velocitat, corredor mediterrani ferroviari de mercaderies en construcció, etc) i per l'existència d'infraestructures estratègiques com l'aeroport de Reus i el port de Tarragona.

El CRT constitueix ja actualment una centralitat en sí mateixa dins l'àmbit del Camp de Tarragona, que atreu fins a quatre milions de visitants a l'any i exerceix com a un dels grans motors econòmics de la zona. Les noves activitats previstes i l'eixamplament de l'oferta turística que aquestes representen, venen a incrementar la força de l'àmbit com a clúster turístic de caràcter internacional.

L'àmbit de la rambla del Parc i parc d'atraccions

L'oferta turística que es desenvolupa en aquesta àrea és l'actual, es tracta d'un turisme familiar vinculat sobretot al parc temàtic de Port Aventura, que des del 1995 ha anat consolidant l'oferta lúdica instal·lada al territori. En aquesta àrea es recullen les actuals condicions urbanístiques i s'actualitzen, als efectes d'homogeneïtzar la normativa urbanística global de l'àmbit, i per tal de fer possible d'una banda la viabilitat econòmica dels seus desenvolupaments i d'altra banda es fomenti l'activitat turística amb major intensitat. En concret:

- Pel que a l'antic subsector 1 rambla del Parc es mantindran les condicions actuals, atès el seu estat de consolidació, amb petits ajustos.
- D'acord amb l'esperit de la Llei 6/2014, de 10 de juny, de modificació de la Llei 2/1989, del 16 de febrer, sobre centres recreatius turístics, i d'establiment de normes en matèria de tributació, comerç i joc, es mantenen els usos globals del parc temàtic d'atraccions de Port Aventura com també es respecten els usos hotelers temàtics vinculats al parc d'atraccions i els seus serveis complementaris.

L'àmbit al nord de l'autovia C-31b

Aquesta nova oferta turística inclou la implantació dels complexos turístics integrats, que introdueixen un nou model d'activitat amb un caràcter inexistent a hores d'ara, més desestacionalitzat i amb nous usos, vinculats als hotels-ressorts, el joc i els centres de convencions.

El nou model hotelier, amb establiments de categories superiors i estretament lligats a l'activitat dels resorts, representa un nou tipus d'oferta turística que es diferencia de l'existent a la costa catalana. Es tracta d'una nova activitat que no competeix amb les activitats hoteleres de l'entorn, sinó que conforma un nou pol d'atracció turística que ha de captar un nou tipus de demanda. Aquest motor econòmic, resorts, hotels, centres de convencions, pren forma amb elevades intensitats urbanes, pròpies d'aquest tipus de model, recolzades davant l'autovia C-31b generant una nova façana.

L'àmbit al sud de l'autovia C-31b

A l'àrea més propera al litoral, que inclou la part per sota de l'autovia de l'antic subsector 2, els camps de golf i el beach club, la proposta del CRT presenta trets diferencials respecte dels complexos turístics integrats i respecte de l'entorn urbà proper:

La façana urbana de Salou es caracteritza pel continu que forma l'edificació des del cap de Salou al nord fins al nucli de Cambrils al sud resseguint l'eix de la platja. Es tracta d'una primera línia de mar densament edificada, amb blocs de tipus plurifamiliar, de 4 a 6 plantes, amb alguna torre de més alçada intercalada, edificis destinats originalment a l'activitat turística. Aquesta primera línia edificada es situa rere el passeig marítim a l'alçada de les platges, i s'enfila pels penya-segats del cap de Salou, guanyant visibilitat atès que en aquests darrers es mantenen les alçades edificatòries, amb blocs que arriben fins a PB+8.



Atenent a l'activitat netament turística d'aquesta franja de Salou, bona part dels edificis acullen petit comerç als baixos.

A la part nord del cap de Salou, apareixen teixits amb tipologies de blocs plurifamiliars aïllats, força visibles, intercalats amb zones de cases agrupades o aïllades. La Pineda, ja en terreny pla, té una estructura urbana més compacta, amb predomini de blocs plurifamiliars d'alçades variables.

L'àrea sud del CRT, situada al sud de l'autovia C-31b entre el nucli urbà de Salou i el cap de Salou, ja ha obtingut la classificació de sòl urbà consolidat fruit del desenvolupament del pla parcial del subsector 2.

En aquest àmbit, doncs, es manté el concepte de resort de l'actual ordenació, on es barregen els usos residencials i turístics, de baixa densitat, amb els espais del golf. Es manté l'estructura orgànica configurada d'una banda pel corredor d'activitats, espina dorsal del concepte general de resort i nexa d'unió entre el parc temàtic, l'àmbit central i la platja, i d'altra per la xarxa viària de titularitat privada i ús públic de l'interior. Així mateix, es mantenen els tres camps de golf (dos de 18 forats i un de 9 forats) i les parcel·les d'ús residencial, turístic-hoteler i comercial aprovades pel planejament vigent.

1.2.2 Articulació de les noves activitats relacionades amb el turisme de negocis, congressos, convencions, comerç i activitats de joc i apostes

De la mateixa manera que el concepte de "parc" com a factor d'imatge i valor va estar a l'origen de l'ordenació del CRT, la implantació dels nous complexos turístics integrats (CTIs) dins l'àmbit del CRT obre el debat sobre com compatibilitzar el canvi d'escala, la intensitat i el seu caràcter sovint aïllat i privat dins de l'especificitat del CRT o, en definitiva, com aprofitar el potencial urbà per a configurar elements comuns que articulin un nou paisatge urbà de qualitat.

Tot i la tematització de les arquitectures, i malgrat caldria un anàlisi detallat de cada tipologia de complex concret, sí semblen poder interpretar-se elements comuns en quant als usos (hoteler, comercial, joc i apostes, congressos i convencions, teatres i auditoris) i en quant a l'organització espacial d'aquests usos: l'ús hoteler es desenvolupa en torres i la resta d'usos en el sòcol. La planta a peu de carrer s'organitza segons un recorregut intern o "galeria" envoltat dels comerços que embolcalla l'espai de "casino". Als extrems d'aquesta planta es situen les peces de teatres i auditoris i les de congressos i convencions. Altrament, en quant a l'agregació, en la majoria dels casos les peces es col·loquen en referència al carrer principal o "strip" on les arquitectures actuen com a reclam.

L'ordenació d'aquestes peces ha de ser capaç d'afrontar i resoldre els diversos requeriments territorials, ambientals, de mobilitat, de programa, etc. alhora que donar resposta a la recerca de les formes i els espais de relació.

➤ Flexibilitat i coherència

En aquest sentit, l'ordenació de les àrees dels nous complexos turístics integrats es guia alhora pel principi de flexibilitat en la configuració específica de les peces que permet l'ajust i adaptació als condicionants del projecte i de l'entorn, i de coherència i harmonia formal de l'ordenació amb les trames urbanes preexistents i el paisatge urbà de l'entorn, les quals s'estableixen a partir dels elements estructurals comuns que es deriven dels objectius, valors i estratègies plantejats.

➤ Qualitat urbana

Els CTIs són unitats de projecte compactes que per la seva intensitat, diversitat d'usos i voluntat referencial tenen un potencial urbà estructurador. Efectivament, es tracta de peces de certa densitat i complexitat que estableixen una forta relació amb el seu entorn immediat alhora que acaben per erigir-se en pols de referència més general.

En aquest sentit, es tracta d'una intervenció que demana, per programa i posició, un determinat discurs d'inserció urbana on l'enteniment de l'oportunitat del lloc es converteixen en la directriu generadora de les opcions de projecte del seu desenvolupament posterior.

Per la qual cosa, la relació de les peces amb l'entorn immediat i entre els diversos complexos pot esdevenir una de les principals estratègies vers la superació de models autònoms o descontextualitzats i per a aconseguir un àrea diversa, que contingui paisatge, usos i activitats, espais públics i equipaments, amb una imatge alhora unitària i diversa.

Com es construeix un àrea especialitzada diversa i complexa des d'una ordenació única? O com regular l'heterogeneïtat per a garantir l'harmonia de les parts?

L'element principal d'organització, coherència i formalització és l'espai públic, juntament amb la llibertat interior dels elements. És per això que s'estableixen unes regles de joc en relació amb la tipologia dels espais públics, les diferents façanes del projecte i l'escala a la qual responen o la manera de treure partit a la topografia en la seva funció de transició i límit. El repte és ser capaç d'integrar-se en el paisatge i esdevenir alhora una peça límit de l'urbà enfront d'aquest paisatge.

Altrament, s'afavoreix i requereix la mixtura d'usos perquè esdevinguin, a més d'espais d'oci i consum, espais mixtes de centralitat, que ofereixen l'oportunitat de combinar dins un mateix àmbit consum i oci i altres funcions especialitzades.

Així, en l'ordenació d'aquestes peces es tindran en compte, a més de les relacions metropolitanes (d'accessibilitat, visibilitat, etc) les relatives a l'encaix de les peces en l'entorn immediat (accessos, agregació, transició públic-privat, urbanització i continuïtat dels espais lliures, límit urbà, etc). En especial, aquest pla director atén les següents qüestions de coherència dels elements comuns d'ordenació:

- Les formes d'accessibilitat: ordenació del sistema d'accessos, aparcaments, traçat viari, i relació amb el transport públic. L'ordenació de la mobilitat respon alhora a la connectivitat territorial que aquestes activitats requereixen (factor de localització), i tindrà una qualitat d'urbanització cuidada (factor d'imatge).
- La claredat de la traça generadora del projecte, responent simultàniament als requeriments funcionals i als vincles amb l'entorn.
- L'ordenació dels espais referencials ("portes", "nodes", "fronts") i la introducció d'un repertori variat d'espais lliures i dotacionals de diferents escales i àmbits de servei.
- La continuïtat dels espais lliures i dels eixos cívics, la permeabilitat en el sentit mar-muntanya (pautat dels buits i plens) i la recerca d'un medi ambient de qualitat (presència de natura).
- Les formes de visibilitat i seqüències perceptives
- La diversificació tipològica interna a partir de mòduls bàsics.
- La complexitat i adaptació topogràfica

1.2.3 Compatibilitat de la nova proposta amb el planejament anterior i amb els usos existents

➤ Manteniment de les preexistències

La reordenació parteix del criteri de posar ordre i compatibilitzar els nous usos amb les preexistències provinents de l'execució del planejament vigent i, per tant, amb el criteri de màxim respecte vers a les activitats preexistents i el concepte de "Resort" de l'ordenació del CRT.

En aquest sentit, es mantenen i s'integren dins la reordenació de l'àmbit:

- La façana comercial / hotelera de la rambla del Parc
- Els usos globals del parc temàtic d'atraccions.
- L'estructura i configuració de la meitat sud de l'àmbit del CRT, on es barregen les peces de sòl no urbanitzable destinades a golf i les peces edificables residencials i turístics-hotellers (d'acord amb el pla parcial del subsector 2), així com l'alt nivell d'urbanització.
- Els sòls de sistemes i els sòls corresponents a la cessió del 10% de l'aprofitament mitjà del sector, obtinguts per execució del planejament.

1.2.4 Objectius, criteris i obligacions ambientals del Pla

Objectius i criteris ambientals del PDU

L'estudi ambiental estratègic (EAE) especifica els objectius i criteris ambientals que, en base a la diagnosi dels aspectes ambientalment significatius, dels objectius de protecció ambiental fixats a l'àmbit internacional, estatal, autonòmic o local que tinguin relació amb l'instrument objecte d'avaluació ambiental i del concepte de desenvolupament urbanístic sostenible, es considera que el pla haurà d'atendre i que serveixen de base per a l'establiment de les estratègies ambientals del PDU i per la seva avaluació ambiental. Així doncs, els objectius ambientals considerats al pla són:

Objectius prioritaris:

- Maximitzar la conservació dels hàbitats de més interès identificats, especialment els de tipus prioritari.
- Compatibilitzar els usos previstos al PDU amb el manteniment dels valors naturals de la sèquia Major.
- Garantir la no afectació a les aigües subterrànies en tant que són la font d'alimentació de la zona humida de la sèquia Major.
- Mantenir, potenciar i fins i tot millorar els eixos de connectivitat local existents a l'àmbit.
- Garantir l'adequació de la proposta a la presència de les zones inundables identificades i assegurar que no la proposta no comporti un augment del risc.
- Garantir la suficiència de recursos d'abastament i sanejament pels usos previstos, sense afectar a l'entorn on es localitzen.
- Minimitzar l'impacte sobre la qualitat de l'aire derivada dels nous usos previstos pel PDU.
- Evitar les afectacions a població i espais naturals derivades de la contaminació acústica i lluminosa.
- Integrar els criteris necessaris per a garantir la mínima afectació sobre el paisatge i la qualitat paisatgística dels nous usos previstos.
- Promoure i garantir un model urbà eficient des del punt de vista energètic i de gestió de residus.
- Minimitzar l'afectació sobre la generació de GEH.
- Incloure en la proposta d'ordenació criteris i mesures d'adaptació al canvi climàtic.

Objectius rellevants:

- Compatibilitzar la proposta del PDU amb els usos agraris i forestals de més valor.
- Mantenir aquells ambients més propicis pel desenvolupament de les espècies faunístiques identificades.
- Garantir l'adequació de la proposta a la presència de zones de servitud associades al risc químic.

Objectius secundaris:

- Maximitzar la conservació i integració dels elements de valor ambiental locals identificats.
- Mantenir les condicions de seguretat enfront el risc d'incendi forestal.
- Garantir que els usos previstos no impliquin un augment de la pressió derivada del risc de contaminació marina.
- Mantenir i integrar els elements de valor social i cultural existents a l'àmbit.

Anàlisi de la sensibilitat ambiental

La definició de la sensibilitat ambiental té per objectiu establir quins són els àmbits que permeten un major nivell d'acolliment dels nous usos previstos. Es realitza a partir de l'associació dels nivells de sensibilitat o acollida prèviament analitzats per als diferents aspectes del medi considerats en l'EAE.

L'elaboració d'aquest mapa per tot l'àmbit d'estudi s'ha realitzat en base als criteris ambientals, que es tradueixen en les següents categories de sensibilitat:

- **Sensibilitat baixa:** no s'aprecien elements especialment significatius que poguessin fer no recomanable la seva transformació urbanística. Es tracta de les àrees on s'haurien de situar preferentment els elements més impactants.
- **Sensibilitat moderada:** S'hi donen condicions específiques que, sense impedir estrictament la seva transformació, fan recomanable l'adopció de determinades mesures preventives o correctores.
- **Sensibilitat alta:** Coincideixen amb àrees que per les seves condicions o posició relativa respecte d'altres elements haurien de quedar preferentment excloses del procés de transformació o, en cas de que això no fos possible, prendre mesures preventives, correctores o compensatòries significatives.
- **Sensibilitat molt alta:** Són aquelles àrees on s'hi aprecien condicionants que desaconsellen totalment la seva transformació o directament queden excloses del procés urbanitzador per determinacions legals o de risc.

Per a la definició d'aquestes àrees es pot assignar un atribut de sensibilitat a cada aspecte del medi considerat, de manera que en cas de superposició, sempre s'assigna a aquella àrea el grau de sensibilitat més alt.

La sensibilitat d'un àmbit s'ha de considerar molt alta si s'hi dóna algun dels següents supòsits:

- Espais del parc natural, PEIN, la XN2000 o altres espais protegits legalment.
- Zones humides.
- Sòls de protecció especial del pla territorial parcial de les comarques de Tarragona.
- Espais inundables per períodes de retorn de 10 anys.
- Zones amb pendents superiors al 20%.

La sensibilitat alta s'han de considerar quan, com a mínim, s'hi donen un d'aquests atributs:

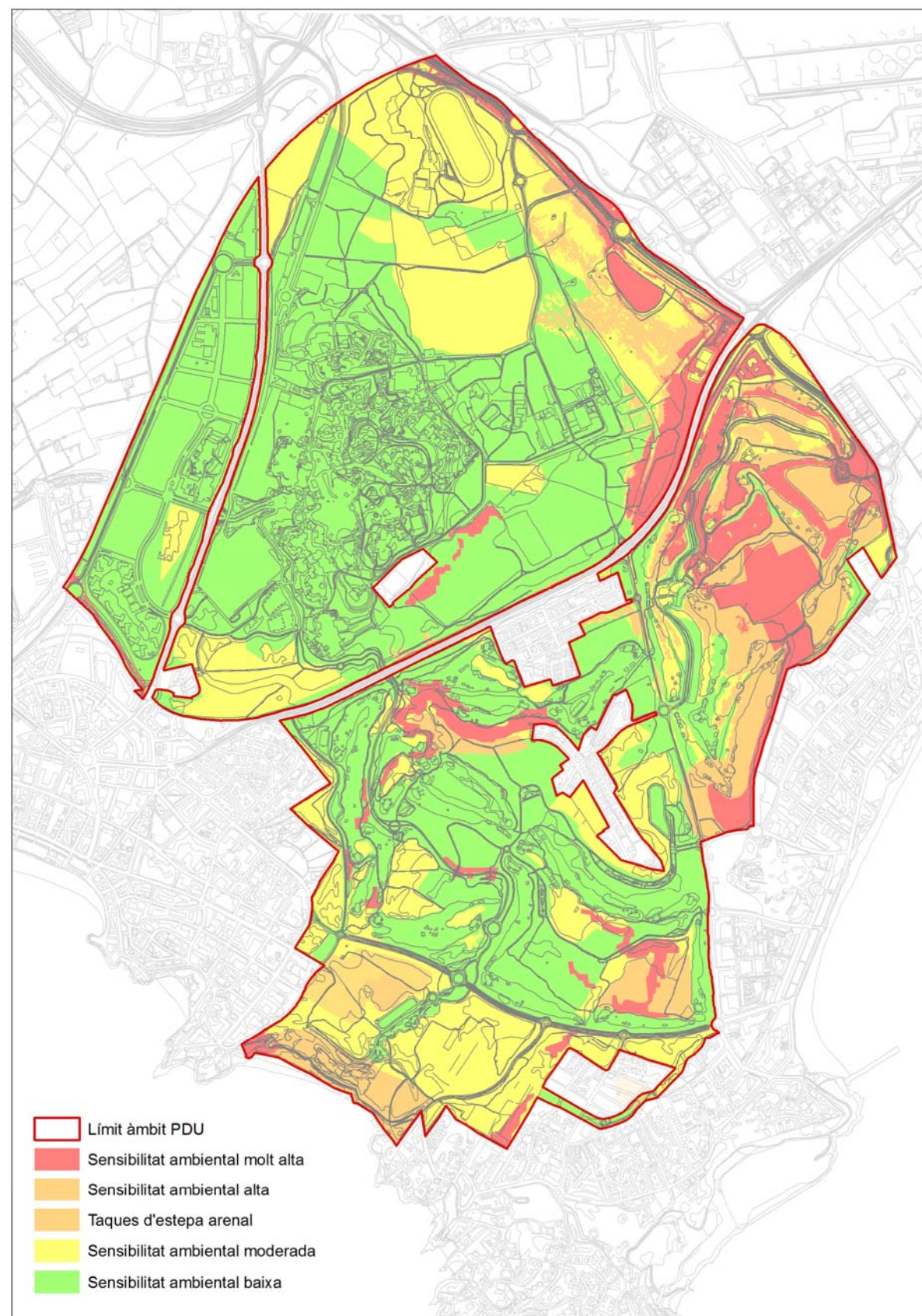
- Hàbitats d'interès comunitari de caràcter prioritari.
- Zona de pineda sobre dunes
- Zona d'estepa dunar
- Franja tampó de 100 m al voltant de la sèquia Major.
- Basses del camp de golf properes a la sèquia Major.
- Zones d'elevada visibilitat.
- Espais inundables per períodes de retorn de 100 anys.

Pel que fa a les zones de sensibilitat ambiental moderada, s'han de considerar així aquelles zones en que s'hi dóna almenys una de les següents situacions:

- Hàbitats d'interès comunitari de caràcter no prioritari.
- Parc de la torre d'en Dolça.
- Altres basses del golf i bassa del Panteloni.
- Espais inundables per períodes de retorn de 500 anys.
- Zones identificades pel de risc químic.

Les zones no incloses en cap de les categories de sensibilitat ambiental anteriors s'han classificat com a sensibilitat baixa.

En base a aquesta categorització es mostra a continuació el mapa de sensibilitat ambiental per a l'àmbit:



Definició dels elements ambientalment significatius pel desenvolupament del PDU

Una vegada identificats i analitzats els elements ambientals rellevants i la sensibilitat ambiental de l'àmbit, es procedeix a continuació a realitzar una diagnosi sintètica i integrada d'aquesta anàlisi, amb l'objectiu d'identificar aquells elements ambientalment significatius que ens permetran una millor i més adequada definició dels objectius ambientals del PDU i un plantejament d'estratègies ambientals a tenir en compte en la proposta del pla.

Així, a partir de l'anàlisi realitzada, els elements ambientalment significatius a tenir en compte per a la definició de la proposta del PDU són els següents:

- Dins de l'àmbit existeixen usos agraris a la zona est i peces forestals de diferent entitat, predominantment pinedes mediterrànies localitzades al sud de l'autovia C-31b.
- La distribució dels hàbitats difereix de la disponible en la cartografia oficial d'hàbitats, existint al sector diverses zones amb presència d'hàbitat d'interès comunitari però amb una distribució diferent a la de la cartografia oficial. Únicament es localitzen hàbitats d'Interès comunitari prioritari a la zona de la sèquia Major.
- Existeixen zones de valor faunístic, especialment les relacionades amb les zones humides i ambients aquàtics (sèquia Major i altres espais humits existents a la zona est de l'àmbit).
- La sèquia Major, protegida com a zona PEIN i XN2000, esdevé el principal element de valor natural a l'àmbit, i es localitza en una entorn amb una rellevant pressió antròpica.
- La sèquia Major i l'espai del seu entorn esdevenen una zona humida rellevant ja que conforma una mostra residual d'antics aiguamolls i d'antigues zones inundables i s'alimenta principalment per l'aportació d'aigües freàtiques.
- Es localitzen altres elements ambientals de tipologia més local i puntual, com poden ser peus arboris d'interès o les basses del parc de la torre d'en Dolça.
- Tot i que la presència d'infraestructures i usos urbans dificulta la connectivitat ecològica existeixen alguns eixos connectors potencials de tipus local pel manteniment/millora de la permeabilitat ecològica.
- Es localitzen diverses zones de risc alt d'incendi forestal, especialment a la zona sud de l'àmbit on s'hi ubiquen les principals peces de pineda, en un àmbit amb existència o previsió d'urbanitzacions residencials de baixa densitat.
- L'àmbit d'actuació es troba parcialment afectat per zones de servitud associades a les indústries químiques i a les xarxes de transport de mercaderies perilloses existents en aquest àmbit.
- S'identifica, en aquest àmbit un perill de contaminació marina, molt alt.
- Especialment a l'àmbit est del sector, s'identifica un risc alt d'inundació.
- A banda del canal existent al límit est de l'àmbit no es localitzen cursos permanents d'aigües superficials.
- L'àmbit es localitza sobre l'espai ocupat per l'aquífer del Baix Francolí, el qual presenta uns nivells alts de pressió sobre l'estat químic i moderada sobre l'estat qualitatiu.
- Actualment existeixen usos que demanden un notable subministrament d'aigua, el qual és proveït pel consorci d'aigües de Tarragona (CAT), del qual formen part ambdós municipis. Pel que fa al sanejament, cal tenir en compte que l'EDAR de Vila-seca es troba propera a la saturació.
- No s'identifiquen problemàtiques rellevants en referència a la qualitat de l'aire, si bé cal tenir en compte l'existència de diversos focus emissors (polígons industrials i vies de comunicació).
- Existeixen zones habitades i zones de valor ambiental (sèquia Major), amb una major sensibilitat pel que fa als impactes acústics i lluminosos.
- En l'àmbit es localitzen elements puntuals (torres) o lineals (xarxa de camins) amb valor des del punt de vista patrimonial, així com punts d'expectativa arqueològica.
- Des del punt de vista paisatgístic, esdevé un àmbit esquitxat de nombrosos usos antròpics (urbanitzacions, infraestructures, parc temàtic, camps de golf, etc). Així mateix, es localitzen algunes àrees d'elevada exposició visual.

- Els usos existents actualment presenten uns consums de recursos i una generació de residus destacable, amb la consegüent afectació sobre les emissions de GEH.
- El PDU es localitza en un àmbit litoral, pel qual es preveuen uns determinats impactes associats als efectes del canvi climàtic.
- Del mapa de sensibilitat ambiental se'n desprèn que la zona est de l'àmbit és la més vulnerable per la presència del risc d'inundabilitat i l'espai protegit de la zona de la sèquia.

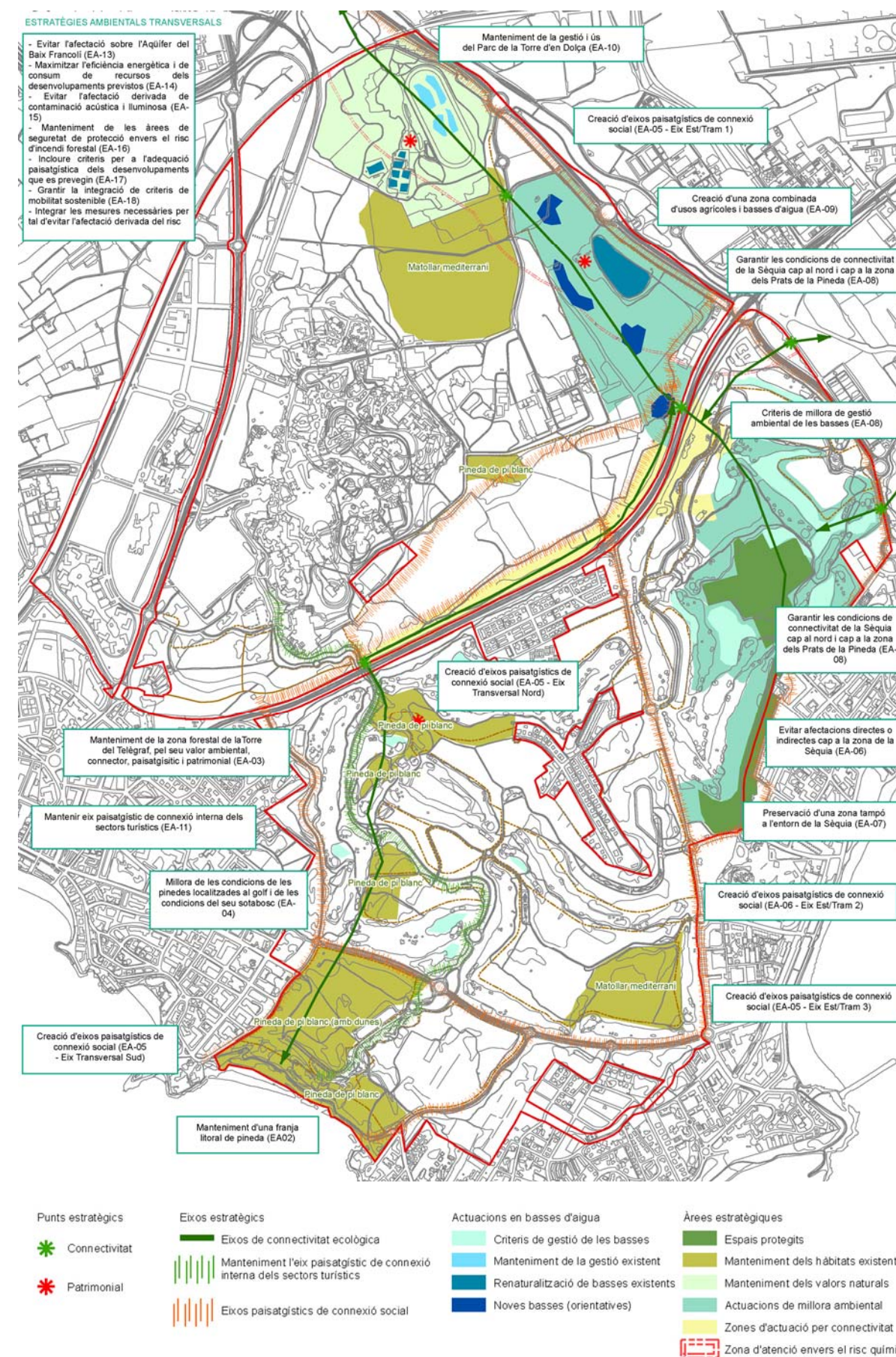
Estratègies generals ambientals

Per tal de poder facilitar el compliment dels objectius ambientals plantejats, l'EAE proposa estratègies ambientals a tenir en compte en el desenvolupament de la proposta del PDU. Aquestes estratègies ambientals tenen per objectiu esdevenir eines per a facilitar l'adequació de la proposta del PDU a l'assoliment dels objectius ambientals, fent doncs compatible el desenvolupament urbanístic, en aquest àmbit territorial, amb l'anàlisi de la sensibilitat ambiental del PDU i amb els factors ambientalment rellevants descrits en aquest document.

En el procés de redacció del PDU aquestes estratègies ambientals s'han tingut en compte des d'un inici el que ha permès l'adequació de la proposta als objectius i criteris ambientals, aconseguint una major ambientaltització de la proposta i, per tant, un major compliment dels objectius ambientals per part de la mateixa. En definitiva, no ha calgut una definició extensa de mesures correctores i compensatòries ja que les mesures preventives han estat integrades en el propi planejament.

Les principals estratègies ambientals per a cada un dels tres sectors que delimita el PDU es resumeixen en la descripció de la proposta de cada sector. La definició completa d'aquestes estratègies ha estat incorporada a l'EAE.

Aquesta delimitació d'estratègies ambientals que s'han tingut en compte en la redacció del PDU es resumeix en el següent plànol, on s'han identificat de manera esquemàtica aquelles que tenen una translació territorial directa.



2 Síntesi d'alternatives considerades

Als efectes del contingut i naturalesa del PDU i pel que fa referència a la síntesi de les alternatives que es van considerar a la fase d'objectius i propòsits generals o avanç, que ara es desenvolupa, aquest apartat descriu les diferents alternatives plantejades de localització dels nous usos i de les reserves de sòl de cessió que possibilita la Llei 6/2014, del 10 de juny, de modificació de la Llei 2/1989, del 16 de febrer, sobre centres recreatius turístics, i d'establiment de normes en matèria de tributació, comerç i joc, en base a un model infraestructural i ambiental que tingui en compte els objectius i criteris descrits en aquell document d'avanç.

A banda de l'alternativa 0 que desenvolupa el planejament vigent sense la necessitat de redacció del PDU, al document d'avanç es plantegen 3 alternatives, que es fonamenten en les diverses possibilitats de desenvolupament de l'ordenació pel que fa a la zonificació i a l'esquema viari.

Hom podria plantejar-se com a una nova alternativa el no desenvolupament del planejament vigent que, de fet, és una de les opcions que estableix l'òrgan ambiental en el document d'abast en relació a les alternatives. Cal tenir en compte, però, que el no desenvolupament del planejament actual s'entén com a no viable atès que s'ha aprovat una llei (Llei 6/2014, del 10 de juny, sobre centres recreatius i turístics, i d'establiment de normes en matèria de tributació, comerç i joc) que és la que estableix que, per mitjà d'un PDU s'ha de reordenar l'àmbit del CRT amb l'objectiu d'implantar en aquest noves activitats relacionades amb el turisme de negocis, congressos, convencions, comerç i activitats de jocs i apostes, per tal d'impulsar l'oferta turística a Catalunya i afavorir nous projectes d'inversió que s'adaptin a les demandes del mercat turístic.

Es valora la capacitat de respondre a aquests tres conceptes, atenent a l'equilibri potencial que la utilització del territori i el medi ambient, la mobilitat generada i el model d'ocupació considerats puguin vertebrar una millor proposta d'ordenació de l'àmbit. Es selecciona l'alternativa que respon de manera més efectiva i coherent a les problemàtiques ambientals, a la configuració d'una xarxa viària bàsica racional i l'encaix dels nous usos i intensitats en l'àmbit territorial del CRT.

Altrament, tenint en compte les preexistències significatives de l'àmbit del CRT, com són el parc d'atraccions de Port Aventura, la pràctica consolidació del sector de la rambla del Parc i la urbanització de la vialitat interna i la zona residencial, hotelera i els camps de golf del subsector 2, les alternatives es plantegen a partir del sòl encara per edificar o transformar i del sòl no urbanitzable sense ús específic, amb l'objectiu de l'adequada integració dels nous usos amb dites preexistències. En aquest sentit es valora a continuació l'alternativa 0 com a resultat de l'execució del planejament vigent.

Aquests sòls, als efectes de facilitar, en determinades zones, la implantació de noves activitats relacionades amb el turisme de negocis, congressos, convencions, comerç, i activitats de joc, i apostes previstes a la Llei 6/2014, de 10 de juny, és necessària la reordenació de l'àmbit del centre recreatiu turístic de Vila-seca i Salou, que vetlli per la correcta integració territorial i urbanística de les noves activitats recreatives i turístiques alhora que garanteixi la protecció de l'espai natural i el patrimoni.

Cal recordar que l'interès territorial de la iniciativa rau en l'atractiu d'aquesta zona, amb una afluència constant de turistes cap a l'actual parc d'atraccions de Port Aventura i l'activitat esportiva dels camps de golf, que es veurà complementada i reforçada amb la reordenació de l'àmbit. La seva localització, a prop de mar, i connectada amb el port de Tarragona i l'aeroport de Reus, fan d'aquest lloc un emplaçament estratègic i una oportunitat d'especial rellevància social i econòmica pel territori, amb l'objectiu d'impulsar l'oferta turística a Catalunya i afavorir nous projectes d'inversió que s'adaptin a les demandes del mercat turístic.

D'altra banda, la reordenació de l'àmbit permetrà que es donin les condicions urbanístiques adients perquè es pugui dur a terme la segona fase del concurs per obtenir les corresponents autoritzacions per la instal·lació i explotació d'àrees de joc en el centre recreatiu i turístic de Vila-seca i Salou, d'acord amb el que estableix el punt 10 de les bases reguladores de la resolució ECO/1982/2015, de 7 de setembre, mitjançant la qual es va convocar el concurs.

2.1 Alternativa 0. Manteniment del planejament vigent

Tal com s'ha exposat anteriorment, pel que fa als sòls encara per edificar, d'acord amb el planejament vigent es destinen els sòls al sud, corresponents al subsector 2, a usos residencials i hotelers, tant a l'àmbit de la sèquia com a la part central i a l'àmbit de la platja, els sòls corresponents al subsector 1, de la rambla del Parc, a usos hotelers i comercials, i els sòls del front de l'autovia a usos hotelers, d'acord amb un model de "resort" on les peces residencials i hoteleres de baixa densitat s'emmarquen dins d'una oferta de camps de golf, i els usos comercials i hotelers de més densitat es situen al llarg de l'avinguda Batlle Pere Molas.

L'execució del planejament vigent comporta, per tant, la compleció d'aquest model on els eixos principals d'activitat són, per una banda, l'avinguda Batlle Pere Molas i, d'altra banda, el corredor "verd" d'activitats que organitza i estructura les diverses àrees del CRT de nord a sud.

Tant l'àrea de la rambla del Parc com l'antic subsector 2 pel que fa als sòls situats al sud de l'autovia C-31b, si bé no es troben edificats, si que han desenvolupat el planejament al haver aprovat definitivament els plans parcials i, a més, haver executat la totalitat de les obres d'urbanització i cessions requerides. Per tant, tots dos àmbits tenen avui d'acord amb la legislació urbanística la consideració de sòl urbà consolidat. Aquest règim de sòl fa inviable la no edificació que té els drets consolidats.

Altrament tampoc seria viable la ubicació dels nous usos previstos per la llei en aquets sòls ja transformats ja que tant les cessions efectuades com la vialitat executada no es poden adaptar als requeriments dels nous usos dels complexos turístics integrats.

Altrament aquests ous usos proposats per la Llei precisen també dels usos avui vigents com a complementaria per tal que el CRT esdevingui un centre recreatiu turístic de primer ordre i equilibrat pel que fa als usos i oferta recreativa.

Finalment també cal valorar la important qualitat ambiental assolida, sobretot en l'àmbit del subsector 2, que no aconsella en fer en aquest àmbit cap mena de transformació dels usos i edificabilitats previstos per tal de poder-la mantenir.

2.2 Alternativa 1. Intensificació sobre els sòls urbans no edificats provinents de l'execució del sòl urbanitzable dels subsectors 1 i 2

Estructura general de l'ordenació

Alternativa basada en la transformació de les peces actualment aptes per a ser edificades, és a dir, aquelles destinades a ús hotel·ler-comercial en el subsector 1 i a hotel·ler-residencial en el subsector 2, que manté l'estructura actual de la xarxa viària i disposa els sòls de cessió sobre el sòl agrícola amb front a l'autovia i al vial de la Pineda.

L'estructura general de l'ordenació correspon, per tant, a l'establerta pel planejament general i derivat ja executat, amb una major intensitat de les peces hotel·leres i comercials de la meitat nord de l'àmbit, derivada de l'admissió de l'ús de joc i apostes i dels models d'implantació que aquest ús requereix.

Detall de la configuració de zones i sistemes

- Tant en el front de l'avinguda Pere Molas com en el front de l'autovia C-31b es proposen situar els complexos turístics integrats que integren l'ús hotel·ler, comercial, joc i apostes i congressos, és a dir sobre els eixos principals actuals i en l'àrea més propera al teixit urbà de Salou.
- En la meitat sud de l'àmbit es mantenen els usos residencials i hotel·lers actuals.
- Les reserves addicionals de sistemes derivades de l'increment de sostre en relació al sostre previst pel planejament vigent es situen sobre el sòl no urbanitzable fora de l'àmbit del parc temàtic d'atraccions i no destinat a camp de golf, és a dir, sobre el sòl parcialment agrícola amb front a l'autovia C-31b i al vial de la Pineda.

Valoració de l'alternativa

Quant a la infraestructura, malgrat l'aprofitament acompanya bàsicament els dos grans eixos de l'avinguda Batlle Pere Molas i l'autovia C-31b, la intensificació d'aquests dos eixos agreuja la saturació de trànsit de la plaça Europa així com interfereix en l'accés al parc temàtic d'atraccions, que actualment es produeix des de l'avinguda de Pere Molas.

D'una banda, quant al teixit urbà de Salou, la concentració de les noves activitats en un punt molt proper al nucli de Salou podria beneficiar-se del caràcter urbà d'aquesta àrea, si bé la intensitat de les noves activitats previstes dificulta la mobilitat d'un punt del territori ja de per sí difícil atesa la confluència de l'avinguda Pere Molas (principal accés al nucli de Salou) amb l'autovia C-31b.

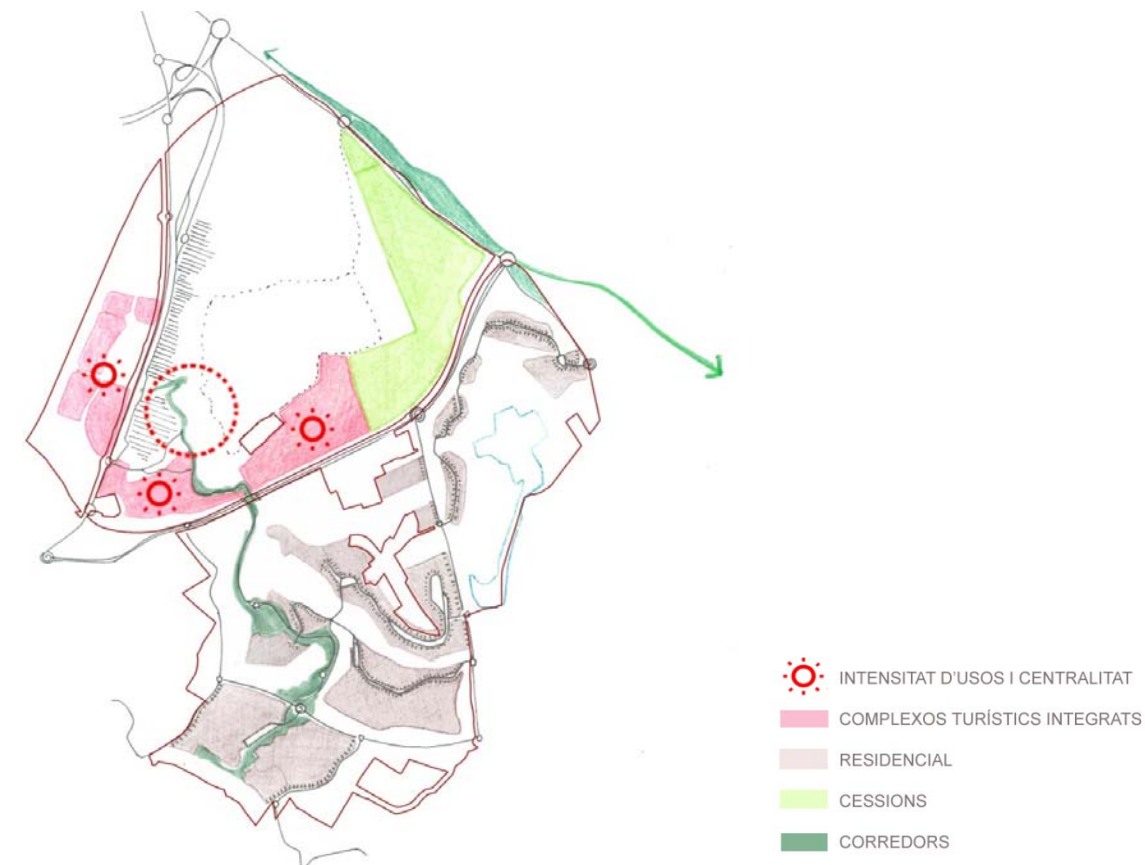
D'altra banda, quant al parc temàtic d'atraccions, si bé la integració dels complexos turístics integrats amb el parc podria generar sinergies positives entre ambdues activitats, la diferent dinàmica d'un i altre demana un funcionament amb certa autonomia en què es pugui aprofitar aquesta proximitat però sense interferir en les accessos i en la gestió de les diferents activitats.

En relació amb l'estructura viària de la resta de l'àmbit del CRT, s'agreuja la desconexió entre la vialitat d'accés de Port Aventura i la del resort de la meitat sud, pel que si bé és necessari una certa independència d'ambdues xarxes, es desaprofita l'oportunitat de polaritzar l'ordenació del CRT d'acord amb un esquema clar de nous "nodes" i "portes" i es debilita la claredat de l'esquema bàsic del CRT.

En relació amb els sòls de cessió, l'estratègia de concentra-les a la part nord-est de l'àmbit, enfront la carretera de la Pineda, complementa les funcions de connector ecològic d'aquest eix, però en canvi, no les connecta amb els creixements de la façana a l'autovia ni amb l'estructura orgànica de l'àmbit.

Per últim, en relació amb el programa funcional, es considera que els nous usos demanen un model concentrat i intensificat sobre uns eixos clars, contrari al model dispers i d'integració del sòl urbà i no urbanitzable que va establir el planejament vigent.

Alternativa 1



2.3 Alternativa 2. Dues grans àrees de concentració de les noves activitats

Estructura general de l'ordenació

Alternativa que consisteix en la concentració dels nous complexos turístics integrats a l'àmbit nord, amb façana a l'autovia, i la concentració dels usos residencials i turístics al sector de la platja Llarga, desenvolupat a un costat i altre de la carretera de la costa (avinguda Pla d'en Maset). Els sòls de cessió es situen a la part central de l'àmbit, destinant a sistemes les actuals peces residencials de la part central i de l'àmbit de la Sèquia.

Als dos eixos viaris existents principals de la proposta, autovia i avinguda pla d'en Maset, es suma un nou vial posterior a l'àrea de complexos turístics integrats de l'àmbit nord, amb accés des del vial de la Pineda entre els nous complexos i el parc temàtic, amb una única connexió amb l'autovia a l'alçada de la plaça d'Europa de Salou.

Detall de la configuració de zones i sistemes

- Es crea una façana continua a la C-31b, sobre el que són els terrenys més aptes per a acollir els nous usos de manera que es completa la façana en el municipis de Salou i de Vila-seca.
- Es preveu una nova centralitat a l'encreuament de l'avinguda pla d'en Maset amb el "corredor d'activitats".
- S'allibera la part central de l'àmbit de creixements residencials/recreatius, tant a l'entorn de les urbanitzacions (Mirador de Salou i Xalets de Salou) com a l'entorn de la sèquia Major.

Valoració de l'alternativa

L'esquema d'implantació té la claredat d'organitzar-se a partir dels dos eixos principals de la xarxa viària com són, a nivell supramunicipal l'autovia C-31b i, a nivell local, l'avinguda pla d'en Maset. Es tracta d'un model concentrat que redueix a dos punts els àmbits d'actuació, que si bé té l'avantatge de concentrar l'activitat al llarg del front a l'autovia, també la concentra en la part sud, un punt molt delicat pel que fa a l'impacte paisatgístic.

Quant a l'ocupació del front de l'autovia, des de l'avinguda Pere Molas fins a gairebé la carretera de la Pineda, en "estirar" l'ocupació cap a l'oest s'aconsegueix la diversificació de la mobilitat entre l'accés est des de l'avinguda Pere Molas i l'accés oest des de la carretera de la Pineda.

Així mateix, permet un tractament unitari i coherent de la façana, tant pel que fa al front edificat com al tractament de la secció de l'autovia i als nusos viaris, de tal manera que aquest tractament contribueixi a la permeabilitat transversal de l'àmbit i a l'establiment d'uns criteris comuns d'ordenació.

No obstant això, quant a l'àmbit sud, es tracta de terrenys poc adequats per a assimilar una gran intensitat d'usos atesa la seva topografia, l'alta visibilitat, la presència de vegetació i d'hàbitats d'interès mediambiental i, per tant, atès el fort impacte paisatgístic que tindria la concentració de les activitats a l'àmbit platja.

Així mateix, aquesta intensificació entra en contradicció amb les determinacions de la llei de costes, segons la qual a la zona d'influència cal evitar la formació de pantalles arquitectòniques o l'acumulació de volums i la densitat d'edificació no pot ser superior a la mitja del sòl urbanitzable programat o apte per urbanitzar en el termes municipals respectius.

Per tant, malgrat l'alternativa 2 alliberi la part central de l'àmbit com a gran parc en continuïtat amb les instal·lacions dels camps de golf, es perjudica el potencial de connexió ecològica entre l'interior i la costa a través d'un dels pocs punts de permeabilitat que encara existeixen en el litoral tarragoní, sobretot en un àmbit tan sensible i tan transformat com és el cap de Salou.

Així mateix, es desvirtua el concepte de resort integrat actual de peces residencials i hoteleres en continuïtat amb els camps de golf i, per tant, afecta l'estructura orgànica actual del CRT, així com l'activitat del golf, que ja està en funcionament.

Per últim, la intensitat de les dues actuacions demanaria reforçar més clarament les connexions nord-sud de l'àmbit en relació a la mobilitat, pel que mancava completar l'esquelet viari en aquest sentit.

Alternativa 2



2.4 Alternativa 3. Consolidació de la façana a l'autovia i manteniment de la configuració del planejament vigent a la resta de l'àmbit

Estructura general de l'ordenació

Aquesta alternativa consisteix en establir una certa “especialització” dels usos turístics en tres àmbits: l'àmbit de la rambla del Parc com a zona turística familiar vinculada al parc temàtic; l'àmbit sobre l'autovia on preveu que si consolidin usos turístics lligats al joc i als negocis amb l'ampliació del centre de convencions i usos comercials i hotelers; i finalment l'àmbit sud com a resort turístic recolzat en els camps de golf, el beach-club i el front marítim. Així mateix, es mantenen els usos residencials i hotelers de l'àmbit central, de l'àmbit sèquia i de l'àmbit de la platja Llarga, amb la delimitació del sòl vigent.

Es crea un nou eix en sentit transversal (nord-sud), que consisteix en allargar l'actual camí del Racó cap al nord fins a connectar-lo amb el vial de la Pineda, al mateix temps que es configura un enllaç cap a l'A7 que vertebrava un nou accés a aquest àmbit de desenvolupament.

Detall de la configuració de zones i sistemes

- Es situen les peces de major intensitat amb els nous usos a la façana de l'autovia, que es configura com l'àmbit que millor condicions té per a acollir els nous usos, i es manté la configuració de “resort” que integra els usos residencials, hotelers i de golf a l'àmbit per sota l'autovia.
- Els sòls de cessió es situen en la part est de l'àmbit, sobre el sòl agrícola enfront el vial de la Pineda i en el front a l'autovia dels nous complexos.
- Es mantenen els usos residencials i hotelers de la meitat sud de l'àmbit amb la delimitació actual, sense perjudici que es puguin actualitzar els paràmetres vigents.

Valoració de l'alternativa

Aquesta alternativa potencia la façana de l'autovia com a eix principal de l'actuació així com crea un nou eix en sentit transversal el camí del Racó, que relliga tots els àmbits i crea una nova centralitat en l'encreuament amb l'autovia.

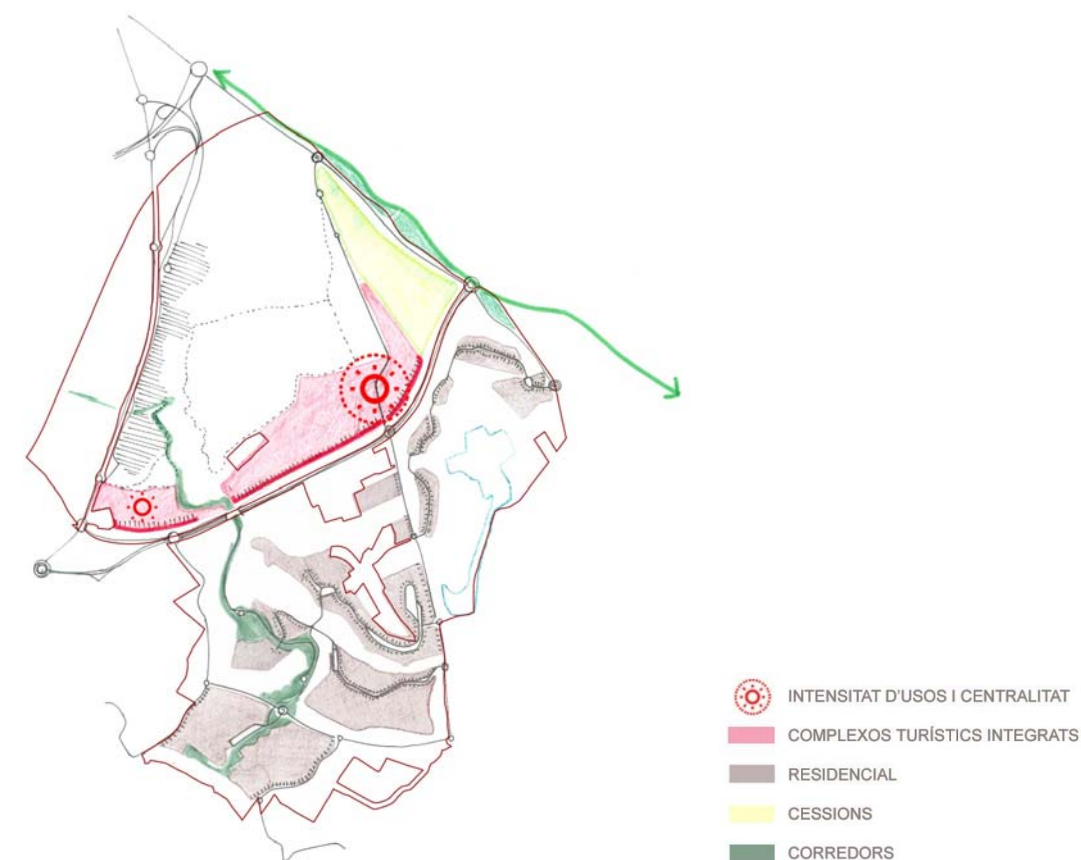
Tal com s'ha dit anteriorment, l'ocupació de la totalitat del front de l'autovia permet un tractament unitari i coherent de la façana així com la diversificació de la mobilitat.

L'encreuament de l'autovia amb el nou eix nord-sud del camí del Racó genera una nova centralitat recolzada per la nova edificació que relaciona amb els dos eixos principals de la proposta, l'autovia, en sentit est-oest, i el camí del Racó, en sentit nord-sud.

Aquest esquema viari permet tres accessos a l'àmbit dels complexos turístics integrats: l'accés principal des del nord (lligat a l'A7 i al vial de la Pineda) l'accés des de la nova centralitat o “plaça” a l'encreuament amb l'eix nord-sud del camí de Racó, i l'accés des de la plaça Europa.

La situació dels sòls de cessió per a sistemes en el front al vial de la Pineda contribueix a la configuració d'un gran corredor “verd” que afavoreix la connectivitat ecològica i social interior-costa al llarg de l'eix de la Pineda.

Alternativa 3



2.5 Justificació de l'adequació respecte l'alternativa seleccionada

L'alternativa seleccionada és l'alternativa 3, perquè constitueix l'opció que dona una millor resposta als objectius i criteris establerts, i que, en el seu conjunt, conté una major capacitat d'encaix territorial en tant que afavoreix més l'adequació a les determinacions del planejament territorial i urbanístic, alhora que garanteix una implantació coherent que té en compte la reordenació global de l'àmbit i integra els diferents usos i àmbits a través d'eixos viaris i corredors ecològics que garanteixen la connectivitat interior-costa de l'àmbit.

En quant a la connectivitat ecològica, la ubicació dels sòls de sistemes en el front de la Pineda, a més a més crear un “coixí” respecte al recinte químic, completa el corredor interior-costa esmentat, conformat pels sòls reconeguts en el catàleg de paisatge del Camp de Tarragona pel seu valor estètic com a “paisatge aquàtic”. Aquest corredor integra, a més dels sòls agrícoles del front al vial de la Pineda, l'espai PEIN de la sèquia Major (també dins l'àmbit del CRT) i els prats de la Pineda i de Cal-Ípolis (fora de l'àmbit del CRT), reconeguts també en el planejament territorial i el PDUSC.

Es tracta, en aquest sentit, de l'alternativa que conté un major nivell qualitatiu del sòl reservat per al sistema d'espais lliures, per la continuïtat, permeabilitat interior-costa i el valor ambiental i estètic d'aquests sòls.

Quant a la singularitat i contigüitat dels teixits urbans i qualitat urbana, la proposta aposta per una ordenació coherent sobre els sòls més aptes per a acollir els nous usos i intensitats, la façana a l'autovia, que aprofita el potencial urbà d'aquestes peces quant a mixtura d'usos i densitat urbana i reverteixi en una claredat estructural, identitària i connectiva. Altrament, es manté el caràcter de resort integrat de la meitat sud de l'àmbit amb el manteniment dels usos residencials i de golf, i es planteja unes intensitats a l'àmbit de la platja aptes per a la integració amb les trames urbanes existents.

El model de concentració de les activitats jerarquitzava els accessos i aporta major pes específic als elements estructurals ja existents com són els elements infraestructurals (autovia C-31b, carretera TV-3148, avinguda Batlle Pere Molas i carretera de la costa) i també els elements naturals (el corredor de la Pineda, el corredor d'activitats i el sistema costaner).

En relació amb l'esquelet viari, la proposta de l'avanç treu partit dels eixos bàsics que donen accessibilitat a l'àmbit del CRT i en crea un de nou, l'eix del camí del Racó, que introdueix un ordre nou de “centralitat” a l'encreuament amb l'autovia C-31b, de “porta” d'accés des de la carretera TV-3148 i de connexió clara en sentit nord-sud que articula els diferents àmbits. Ara s'ha modificat aquest traçat portant el nou vial des de l'enllaç amb l'autovia A7 fins la nova rotonda sobre la carretera de la Pineda, mantenint d'aquesta manera l'enllaç amb el camí del Racó. D'una banda, la zona-CTI de complexos turístics integrats tenen un espai propi i no donen façana directa a l'autovia, permetent una independència dels trànsits que minimitza l'impacte sobre els fluxos urbans existents.

Així mateix, traspassant l'actuació sobre el nou vial millorant la racionalització dels accessos i el tractament de la secció viària de l'autovia entre la carretera de la Pineda i la plaça Europa i, quant a la coherència i flexibilitat de la volumetria, la configuració d'elements comuns d'ordenació, com serien el parc lineal, la creació d'un nou eix cívico-comercial i la correcta interrelació amb el parc temàtic d'atraccions, amb independència de la solució arquitectònica dels complexos turístics integrats.

En aquest sentit, contempen l'execució de l'alternativa a l'autovia C31b, enllaçant-la amb l'avinguda dels Països catalans, de manera que s'alliberi el trànsit de la plaça Europa. Malgrat està previst en el planejament vigent, el desenvolupament del pla director permet la seva obtenció a càrrec de les actuacions previstes.

Així mateix, a nivell de trànsit per vianants, contempen uns eixos cívics que articulen els diferents àmbits del pla director.

Altrament s'ordenen els usos turístics, especialitzant-los segons tres àmbits diferents:

___ L'àmbit de la rambla del Parc com a zona turística familiar vinculada més directament amb el parc d'atraccions.

___ L'àmbit al nord de l'autovia C-31b on preveu que si consolidin usos turístics lligats al joc i als negocis amb l'ampliació del centre de convencions i usos comercials i hotelers.

___ L'àmbit al sud de l'autovia C-31b com a resort turístic recolzat en els camps de golf, el beach-club i el front marítim.

És en aquest sentit que permet una ordenació més racional i efectiva de la mobilitat a tot l'àmbit del PDU.

Des de la vessant jurídica, la llei només permet l'ús de joc i apostes que ha de dinamitzar aquesta zona turística dins l'àmbit del pla. Per tal d'implementar-lo es necessita la modificació dels usos admesos pel planejament vigent.

Des de la perspectiva de la viabilitat econòmica de les actuacions, es valoren positivament les alternatives 2 i 3 per sobre de les altres, atès que la concentració del nou aprofitament, que inclou entre d'altres el nou ús de joc i apostes, simplifica el procés de gestió del sòl. Així mateix fa més viable la inversió des del punt de vista del seu atractiu per als grans operadors, alhora que facilita l'articulació d'un projecte unitari malgrat intervinguin diversos inversors i s'atorgui més d'una llicència de joc. És en aquest sentit que es considera que facilita la materialització de la proposta.

Des del punt de vista econòmic i social, totes les alternatives es consideren positives atenent que possibiliten per igual la diversificació de l'oferta turística de l'àmbit afegint als atractius que té actualment (turisme familiar, parc d'atraccions, golf) les opcions del turisme de negocis i el joc amb les inversions econòmiques que comporten. Així mateix, permeten consolidar el resort turístic lligat als camps de golf. D'altra banda, aquesta diversificació ha de permetre fomentar la desestacionalització de la demanda, un dels grans reptes d'aquesta zona de la costa daurada, on l'economia s'ha desenvolupat essencialment entorn del sector turístic.

D'altra banda, els aprofitaments plantejats d'activitat econòmica es consideren front als usos residencials, una oportunitat per a la gent del territori en forma de llocs de treball. L'apartat 5 de la memòria d'informació del PDU, relatiu a la “*Caracterització socioeconòmica i model turístic*”, conclou que el potencial d'habitatges previst pel planejament urbanístic vigent, cobreix amb escreix la demanda prevista. En aquest sentit, s'ha desestimat incrementar el sostre residencial i/o la densitat d'habitatges en l'àmbit sud, on el planejament vigent preveu usos residencials, mentre que s'ha incrementat el sostre d'ús turístic en la zona més propera a la línia de costa que consolidi el resort al voltant dels camps de golf i el beach-club.

Des del punt de vista tècnic totes les alternatives considerades al nivell de detall d'aquesta escala de treball, són viables, sense que es detecti cap punt que pugui resultar conflictiu.

Altrament, al anar avançant la proposta amb major escala de detall, s'ha anat optant per a l'alternativa que tot fent viable econòmicament l'actuació comporti un menor increment d'edificabilitat i unes majors cessions d'espais lliures. En aquest sentit, cal fer esment que s'ha reduït l'aprofitament per activitats econòmiques previst inicialment a un terç, mentre que les cessions compleixen amb escreix els mínims fixats pel planejament urbanístic.

Pel que fa a les necessitats d'equipaments comunitaris, l'apartat 5 de la memòria d'informació del PDU conclou que no es considera necessària cap reserva atès que a l'entorn de l'àmbit del Pla existeixen nombrosos solars destinats a equipaments, ja cedits i urbanitzats, que romanen buits. Així mateix, la pròpia natura de l'ordenació proposada que compta amb tots els serveis al seu interior, fa pensar que no es requeriran nous equipaments públics.

3 Descripció de la proposta d'ordenació

3.1 L'àmbit d'actuació del Pla director urbanístic

Les propostes del PDU d'acord amb els objectius expressats en els apartats anteriors d'aquesta memòria, s'encaminen a la reordenació de l'àmbit per tal de reforçar, complementar i reactivar l'activitat turística. En aquest sentit, les actuacions que preveu es centren en la implantació de complexos turístics integrats que inclouen un nou ús, el de joc i apostes, que estratègicament diversifiqui i complementi l'oferta de lleure de l'àmbit, així com la localització de nou sostre per a usos comercials i hotelers i pel desenvolupament d'activitats firals, de congressos i de convencions que ampliïn el ventall de l'oferta existent, tot atraient el turisme de negocis. Les noves activitats sumades a l'oferta lúdica actual de l'àmbit, amb una llarga tradició turística conjuntament amb l'atractiu que suposen el parc d'atraccions i els camps de golf, afavoriran nous projectes d'inversió i reforçaran i reactivaran la zona en termes d'activitat econòmica i generació de llocs de treball. Així mateix, contribuiran a la desestacionalització de la demanda, un dels esculls que pateix el sector turístic de la costa daurada.

S'ha analitzat amb detall tot l'àmbit del PDU i en el document d'objectius i propòsits generals del PDU s'han valorat les possibles alternatives d'ordenació, entre les quals es va justificar i concloure que, en síntesi, l'ordenació es fonamenta en una certa "especialització" dels usos turístics-hotelers en tres àmbits diferents:

- L'àmbit central on preveu que si consolidin nous usos turístics dels complexos turístics integrats lligats al joc i als negocis amb l'ampliació del centre de convencions existent i la previsió de nous usos comercials i hotelers sense condomini.
- L'àmbit de la rambla del Parc com a zona turística familiar vinculada més directament amb el parc d'atraccions
- L'àmbit sud com a resort turístic recolzat en els camps de golf, el beach-club i el front marítim.

Sens perjudici que els usuaris de qualsevol dels àmbits pugui gaudir dels altres. En aquest sentit, els tres àmbits s'articulen entre sí mitjançant eixos cívics alhora que s'integren amb el teixit urbà de l'entorn. En aquest apartat es detalla i quantifica la proposta.

Atès el grau de consolidació del sector de la rambla del Parc, s'ha optat per mantenir-hi el planejament vigent en el benentès que encaixa amb els objectius del PDU amb petits ajustos i que ha d'anar ampliant la seva execució a mida que s'ampliï l'oferta del parc d'atraccions.

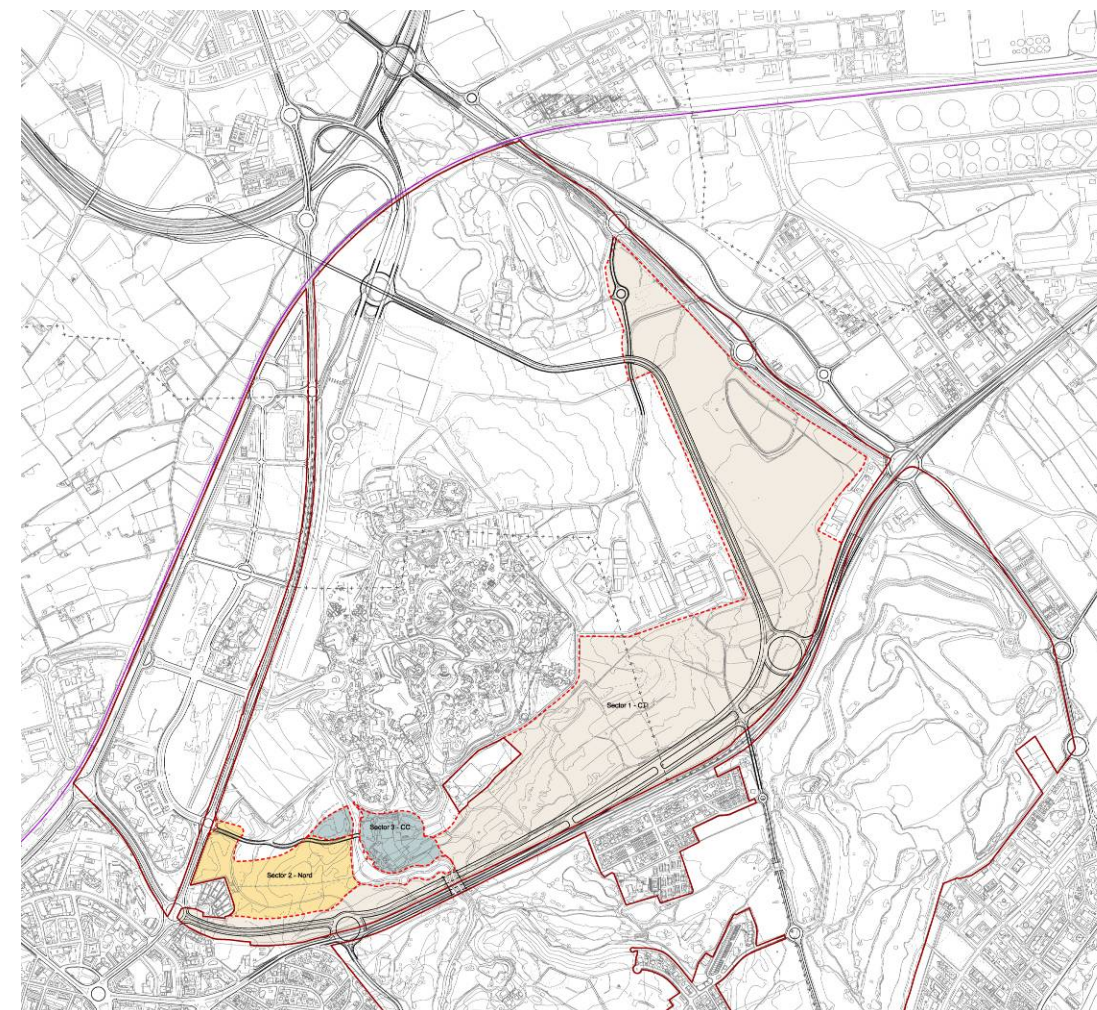
L'aprofitament amb el nou ús de complexos turístics integrats es concentra al nord de l'autovia articulant usos de jocs i apostes amb sostre hotelier, comercial, oci (teatres, exposicions, etc) i altres activitats relacionades amb el turisme de negocis (convencions, congressos, etc). S'ordena el sòl vacant situat entre el parc temàtic i les infraestructures viàries que el voregen a sud i a est (C-31b i el vial d'accés a la Pineda). En aquest sentit, acaba d'ordenar la gran peça central de l'àmbit del CRT.

Al sud de l'autovia C-31b, es manté el concepte de ressort de l'actual ordenació, on es barregen els usos residencials i turístics, de baixa densitat, amb els espais destinats a camp de golf. Es manté l'estructura configurada d'una banda pel corredor d'activitats, l'àmbit central i la platja, i d'altra per la xarxa viària de titularitat privada i ús públic de l'interior.

Per tal de fer viable urbanísticament aquesta proposta, es delimiten tres sectors de planejament, un en sòl urbanitzable i dos en sòl urbà, que ordenaran els usos al nord de l'actual autovia C-31b:

- **Sector 1 Complexos Turístics Integrats - CTI**
- **Sector 2 Nord**
- **Sector 3 Centre de Convencions - CC**

A continuació es descriuen sintèticament els sectors que el PDU delimita, mentre que en els apartats 3.4, 3.5 i 3.6 es desenvolupa en detall la proposta per a cadascun d'ells i se'n defineixen els paràmetres urbanístics aplicables. En els apartats 4 i 5 se'n desenvolupa llur gestió i programació.



Plànol d'ordenació amb els tres sectors de planejament delimitats pel PDU

Sector 1 Complexos Turístics Integrats - CTI. (Sòl urbanitzable). Situat a l'entorn de Port Aventura fins a les infraestructures viàries existents (autovia C-31b al sud i carretera de Vila-seca a la Pineda a l'est) que constitueix la principal actuació del PDU, atès que concentra l'oferta del nou ús de joc i apostes, complementat amb superfície hotelera, comercial i d'oci (convencions, congressos, teatres, etc), i també urbanitza per a l'ús públic la gran peça del parc de la Pineda, a la vegada que genera un eix verd que connecta aquest parc amb el nucli de Salou seguint la traça de la C-31b.

Sector 2 Nord. (Sòl urbà). Situat al nord de l'autovia C-31b a tocar del nucli urbà i de l'àrea de la rambla de Mar, on s'hi preveuen usos turístic-hotelers.

Sector 3 Centre de Convencions - CC. (Sòl urbà). Situat entre els dos sectors anteriors, té per objecte possibilitar l'ampliació del centre de convencions existent.

Per tal de donar resposta als requeriments d'accessibilitat i mobilitat generats per la nova ordenació, es proposen una sèrie d'actuacions en la vialitat de l'àmbit que es desenvolupen amb detall en l'apartat posterior. Algunes d'elles constitueixen sistemes de cessió obligatòria de cada sector i d'altres són obres externes que es repercuteixen proporcionalment com a despeses d'urbanització entre tots ells.

A la resta de l'àmbit del PDU hi resten sòls urbans consolidats (àrea de la rambla del Parc, àrea Sud i sòls provinents de cessions d'aprofitament de l'antic subsector 2); i sòls no urbanitzables (sistemes, zona esportiva privada, zona de protecció especial i la zona de serveis platja), on s'hi manté el planejament vigent. En els apartats 3.7 i 3.8 s'expliquen aquests sòls amb major detall.

3.2 Ordenació i funcionament de la mobilitat

Enllaços amb l'autovia A7

El PDU proposa, en el plànol o.08_Actuacions Singulares, noves connexions amb l'autovia A-7 que permetrien reforçar l'oferta infraestructural actual; l'objectiu és assegurar un nivell de servei adequat al trànsit rodat que es preveu accedeixi a l'àmbit un cop aquest estigui totalment desenvolupat. Els nous enllaços, a efectes de claredat, s'han dividit en dos àmbits.

Pel que fa a l'àmbit est, el PDU proposa la següent solució per a les connexions:

- Accessos Est: la proposta consisteix en una nova entrada al tronc central de l'A-7 en sentit Tarragona des de la sortida actual de Port Aventura, a més d'una remodelació dels accessos a Port Aventura i a l'A-7 pel costat nord de l'autovia.

D'altra banda, per a l'àmbit oest es proposen tres alternatives:

- Alternativa Oest – A: es basa en la connexió amb les vies col·lectores de l'A-7, en sentit Tarragona i Castelló, a través de dos viaductes de nova execució.
- Alternativa Oest – B: preveu l'enllaç a través de l'accés actual a Port Aventura, ampliant en allò que sigui necessari els ramals d'entrada i sortida existents. Aquesta alternativa inclouria també la remodelació dels accessos a Port Aventura i a l'A-7 pel costat nord de l'autovia.
- Alternativa Oest – C: incorpora les actuacions previstes en l'alternativa Oest – B i, a més, el tram de vial de connexió amb la C-14 i A-7/AP-7 situat al nord de la traça viària que apareix al POUM de Salou. En qualsevol cas, aquesta alternativa només es podria desenvolupar si la resta de vial situat al municipi de Salou s'ha desenvolupat a càrrec dels planejaments derivats del POUM de Salou.

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que acompanya el present PDU inclou com a annex un Estudi de Trànsit en el qual, a banda de la pròpia xarxa interna del CRT, s'ha avaluat l'impacte de les sol·licitacions de trànsit futures en el sistema A-7/AP-7.

D'entre les alternatives exposades per a l'àmbit oest la solució modelitzada ha estat, a l'igual que en el document de segona aprovació inicial, la que contempla dos nous viaductes en l'àmbit oest (Alternativa Oest - A). La simulació de trànsit conclou que aquests nous enllaços són capaços d'assegurar un nivell de servei adequat per a la situació futura, fins i tot per a l'hora punta en escenari de temporada alta.

Pel que fa a les alternatives Oest – B/C, s'han incorporat en el document arran dels informes i al·legacions de diversos agents del territori i, tot i que han estat també analitzades durant la fase de redacció de l'estudi de trànsit, no ha estat possible donar-hi el mateix grau de detall. En qualsevol cas, s'ha de remarcar que la tria entre aquestes o altres alternatives que puguin sorgir més endavant es concretarà per mitjà dels projectes d'urbanització, estudis informatius o bé, en cas necessari, per mitjà d'un pla especial urbanístic d'infraestructures.

Finalment, cal indicar que la solució d'accessos proposada per l'Ajuntament de Salou en el seu informe a la segona aprovació inicial s'ha analitzat també a través del programa de simulació de trànsit. Els resultats indiquen que aquesta solució seria insuficient per a les necessitats del planejament proposat, carregant especialment alguns vials del terme municipal de Salou. Els resultats i conclusions de la simulació s'han incorporat com a annex a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. Això no obstant, aquesta solució es pot considerar complementària a les proposades pel present PDU i es pot desenvolupar en el marc del planejament municipal de Salou.

Mobilitat en vehicle privat

A l'hora d'analitzar l'estructura de mobilitat del nou àmbit, resulta imprescindible analitzar en primer lloc la configuració de la xarxa externa existent, ja que la seva topologia determinarà en gran manera la solució òptima per a la mobilitat del Pla, tant pel que fa a la connectivitat externa com als desplaçaments interns.

Oferta de la xarxa viària externa

La xarxa viària externa es pot classificar en 3 categories segons les característiques de traçat, el tipus de desplaçaments que absorbeixen i el territori que serveixen. Així, es parlarà de la xarxa viària externa regional, la xarxa viària externa intermunicipal i la xarxa viària externa local.

S'ha entès per xarxa viària externa regional les autopistes i autovies d'alta capacitat, o bé capacitat mitjana, que absorbeixen desplaçaments passants i que connecten el CRT a nivell regional (més enllà del nivell comarcal).

La xarxa viària externa intermunicipal està formada per vies que tenen un paper estructurant a escala comarcal. Aquestes vies tenen una secció variable adaptada a les característiques específiques de cada tram, no estan segregades i presenten els enllaços a nivell.

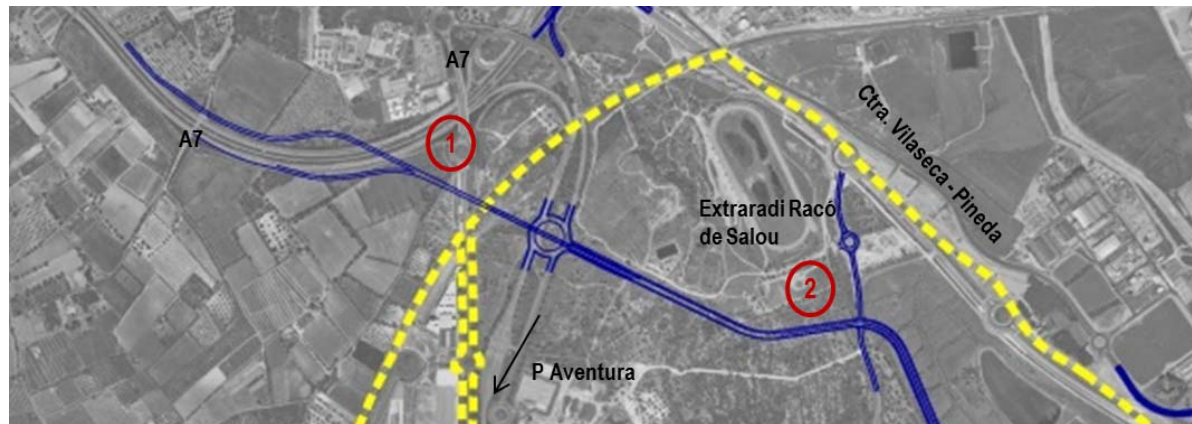
La xarxa viària externa local està formada per vies amb un paper estructurant bàsicament local i de connexió amb les vies de rang superior. Tenen un grau d'integració elevat amb la topografia i les activitats del territori. La xarxa viària externa de l'àmbit del CRT és la següent:

Xarxa viària externa			
	Carretera	Carrils	Titularitat
Regional	AP-7	2+2	Ministeri de Foment
	A-7	2+2	Ministeri de Foment
	C-14	2+2	Generalitat de Catalunya
Interurbana	C-31B	2+2	Generalitat de Catalunya
	T-325 (continuació C-31B)	2+2	Generalitat de Catalunya
	N-340	1+1	Ministeri de Foment
Local	T-319 o C/Batlle Pere Molas	2+2	Diputació de Tarragona
	T-3148 o Carretera de la Pineda	2+2	Diputació de Tarragona
	TV-3146	1+1	Diputació de Tarragona

Proposta de nova xarxa secundària de vialitat

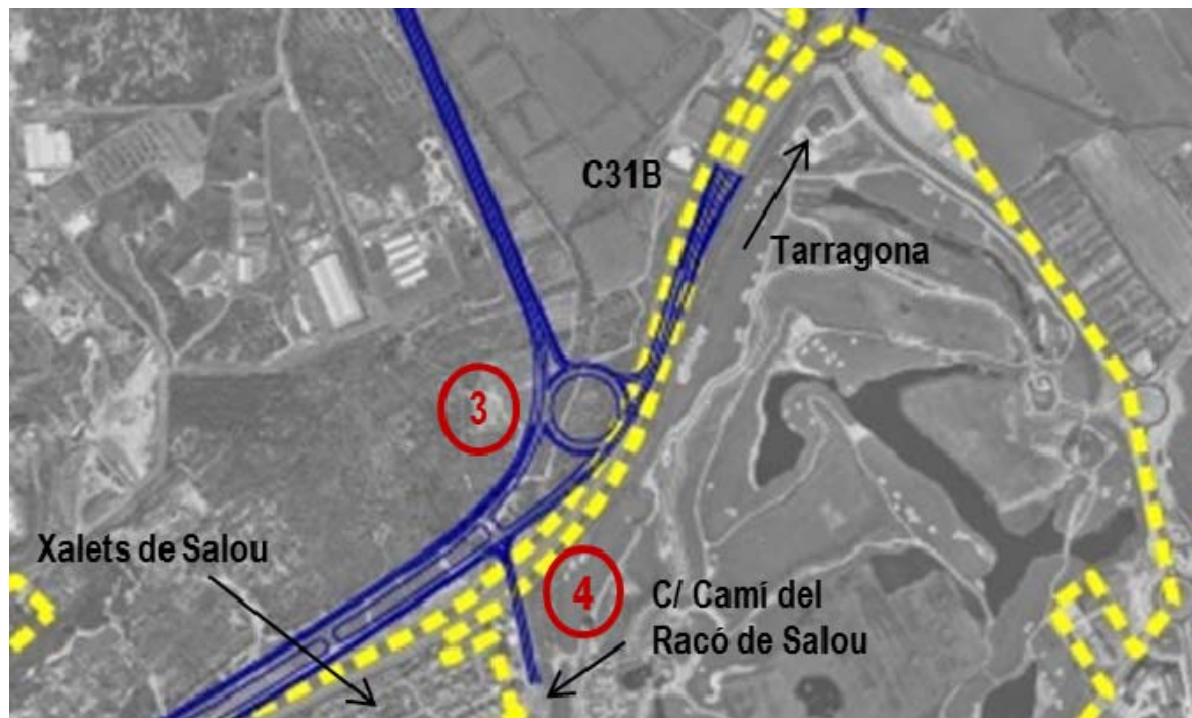
L'àmbit del PDU es connecta a les infraestructures territorials a través del següents nodes:

1. Pel nord, l'autopista A-7 presenta dos nous ramals, un per sentit, que enllacen amb el nou vial mitjançant un carril d'entrada i un de sortida que recorren en viaducte per sobre de la nova rotonda d'accés nord al parc de Port Aventura. Aquests dos carrils, que surten al voltant del PK 1.153 de l'A-7, s'uneixen en planta formant part d'una sola calçada en el moment d'entrar a l'àmbit del CRT. Un cop arriba al nivell del terreny, la calçada passa a ser de 2 carrils per sentit. L'amplada de disseny dels carrils per a tots els nous vials és de 3,5 m.
2. Al nord-est de l'àmbit es creua a diferent nivell el vial d'accés dels serveis i treballadors de Port Aventura. Aquest vial procedent de la Carretera de Vilaseca a la Pineda és una calçada d'1+1 de 3,5 m d'amplada de carril i presenta una sortida directa a l'espai privat d'hípica.



Nous enllaços nord amb l'autovia A-7 i la carretera Vila-seca - Pineda

3. A l'est de l'àmbit, la C-31b enllaça amb els nous vials mitjançant una rotonda de 85 m de radi exterior, amb una calçada anular de 3 carrils i 3,5 m d'amplada per carril. Aquesta rotonda, dissenyada per suportar i distribuir gran part dels vehicles que accediran a l'àmbit, enllaçarà amb la C31b per l'est aprofitant gran part del traçat actual. Pel nord enllaçarà amb el nou vial vist al punt 2 i, per l'oest, enllaçarà amb la nova versió pacificada de la C31b, en la qual cada sentit presenta una calçada única amb 3 o 4 carrils depenent del tram. Aquestes dues calçades de sentits oposats estaran separades per distàncies que oscil·laran entre 100 (a la rotonda) i 30 m i disposaran de dos punts per efectuar canvis de sentit, de 3 carrils cada un.
4. Al sud de la rotonda es proposa un nou enllaç amb el carrer del Camí del Racó, degut a que la nova via pacificada presenta un traçat totalment diferent a l'actual C-31b. Aquest enllaç, que serà una intersecció en T, només es donarà en sentit Tarragona (calçada sud), i presentarà un carril de sortida (en sentit sud, Xalets de Salou) i un d'entrada (en sentit est, Tarragona). La secció serà, doncs, una calçada 1+1.



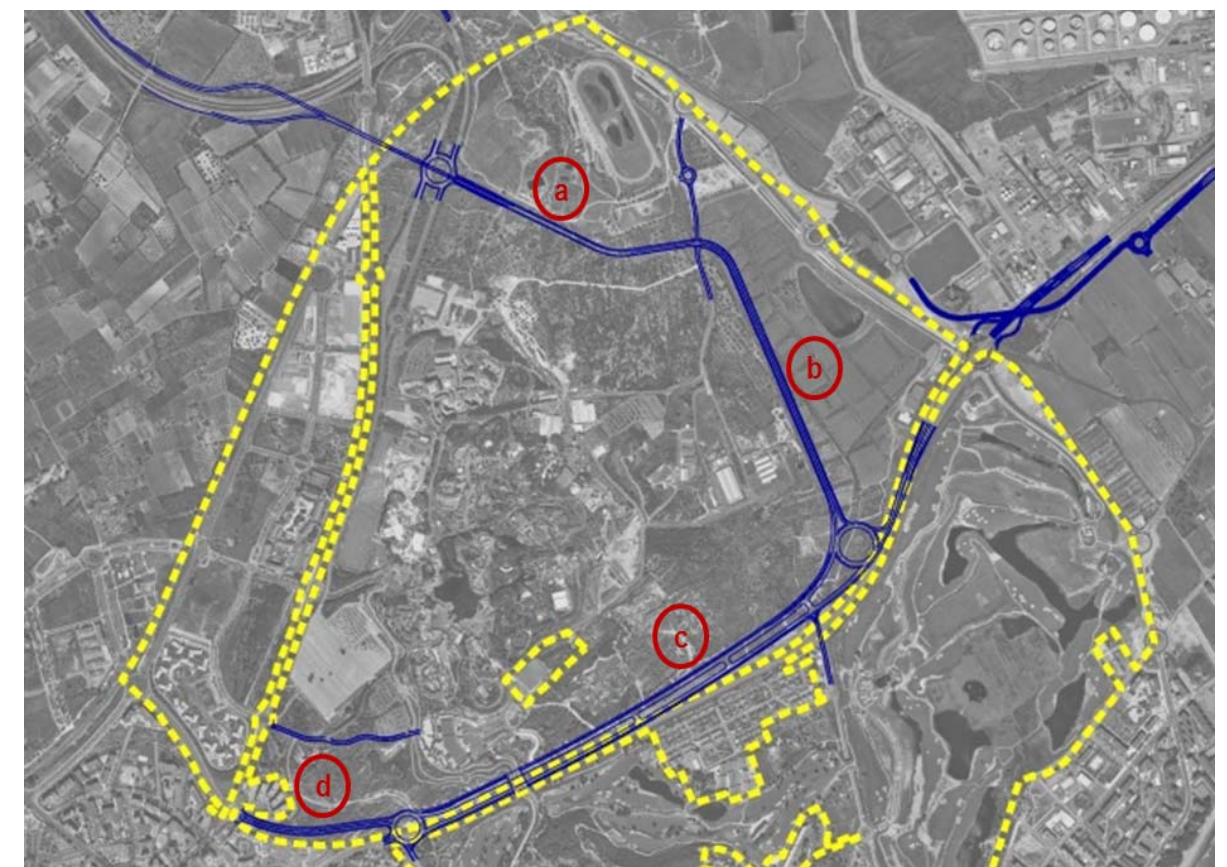
Nous enllaços est amb la C31b i el carrer del Camí del Racó

5. Aquesta nova via pacificada enllaçarà per l'oest, mitjançant una nova rotonda, amb l'autovia de Tarragona – Salou (dins de la trama urbana que discorre pel municipi de Salou), amb l'avinguda de la Pedrera (que dona accés a la zona sud de l'àmbit) i amb un nou vial que connectarà amb les avingudes dels Països Catalans i Batlle Pere Molas. La secció d'aquests enllaços s'adaptarà als vials actuals, mantenint-ne les característiques excepte en el cas del nou vial, que presentarà una calçada amb dos carrils per sentit (3,5 m) i una mediana de separació de 2,3 m.



Nou enllaç oest amb Salou i l'avinguda de la Pedrera

Pel que fa a les característiques bàsiques dels nous vials que hauran d'articular la mobilitat interna de l'àmbit del CRT es recullen a continuació:



Anàlisi de les característiques bàsiques per trams de la nova vialitat

- El tram nord proposat presenta un tram en viaducte 1+1 d'accés a l'àmbit que, en arribar a nivell del terreny, es converteix en un 2+2 de calçada única. Les velocitats màximes recomanades per aquests trams són 40 km/h als vials d'entrada/sortida de l'A-7, 50 km/h en el tram d'1+1, 50 en el 2+2 km/h i 40 km/h a l'entorn de la rotonda est.
- El tram transversal entre rotondes proposat presenta un tram de dos calçades separades amb 2 carrils per sentit a l'entorn de la rotonda sud, i un tram més llarg de calçada única amb mediana. La separació entre calçades oscil·la entre 30 (a la rotonda) i 2 metres. La velocitat màxima recomanada entre rotondes és de 50 i de 40 km/h al seu entorn.

- El tram transversal entre rotondes és la gran avinguda d'accés al CTI, i es planteja com a tal, una via metropolitana amb tres carrers perpendiculars que la creuen amb semàfors i que donaran accés al CTI, situat al costat nord, i al camí del Racó, situat al costa sud. La separació entre les dues calçades, 30 m, permetrà que en un futur, si fa falta, apareguin unes calçades centrals a diferent nivell. Això podria tenir sentit si a la C31 se li dona una continuïtat, que ara no té ni està prevista a curt o mig termini, creuant Salou i la via del ferrocarril. Per tant, ara es proposa reconvertir la C31 amb dues calçades separades amb 2 carrils per sentit a l'entorn de la rotonda sud, i un tram més llarg de dues calçades separades per una ampla mediana. La separació entre calçades oscil·la entre 30 (a la rotonda) i 2 metres. La velocitat màxima recomanada entre rotondes és de 50 km/h tenint en compte que serà una via pacificada, i de 40 km/h al seu entorn. El tram disposarà de 4 carrils a la calçada nord i 3 a la sud.
- Finalment, el tram entre la nova rotonda oest i la rotonda entre les avingudes dels Països Catalans i Batlle Pere Molas tindrà una secció 2+2 amb una mediana intermèdia, que donarà una separació de 2,3m. La velocitat màxima recomanada entre rotondes és de 50 i de 40 km/h al seu entorn.

L'amplada de disseny dels carrils dels nous vials proposats és de 3,5 m.



Proposta d'actuacions sobre la xarxa viària

Mobilitat en transport públic

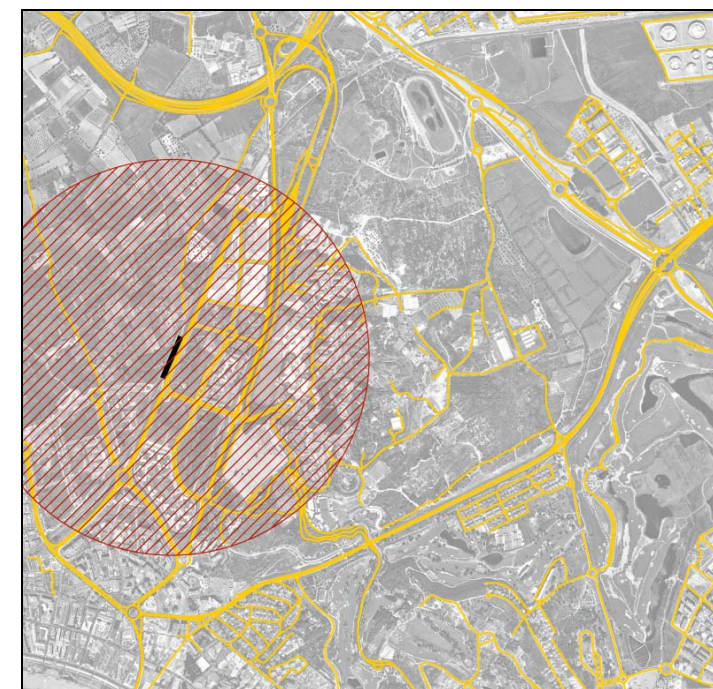
L'entorn més proper del CRT està servit per dues línies de ferrocarril (xarxa ADIF/Renfe):

- Línia Barcelona - València, amb estacions a Port Aventura i Salou.
- Línia Barcelona - Lleida, amb estació a Vila-seca

Totes dues línies passen per Tarragona ciutat. L'estació de Port Aventura, de via única, dona servei a l'àrea nord-oest de la rambla del Parc de l'àmbit del CRT, inclòs el parc temàtic i els diferents equipaments turístics (hotels, centre comercial, etc.). En canvi, l'àrea al sud de la C-31b i la zona més oriental de l'àmbit són més inaccessibles, degut a distàncies de més de 1,5 km. Atesa la cobertura parcial del servei de ferrocarril, es disposa ja a dia d'avui d'una xarxa de bus de connexió que serveix bona part de l'àmbit.

Tots els nodes de transport ferroviari, així com l'aeroport de Reus, caldrà que estiguin connectats amb el CRT a través de servei d'autobús. Tot i així, per la pròpia naturalesa de les activitats del CRT, així com per la incertesa de l'evolució de la xarxa ferroviària (pel que fa a terminis de les obres i serveis que posaran el marxa els operadors) en aquests moments és difícil fer una planificació, de les línies d'autobús i dels seus horaris i freqüències.

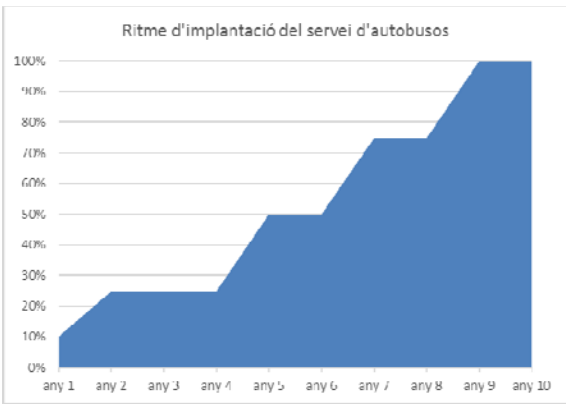
S'han esbossat doncs una sèrie de corredors o línies que uneixin els nodes esmentats amb el punts d'atracció del CRT, la qual cosa permet també identificar els itineraris principals per als autobusos i la conveniència d'establir carrils bus en la xarxa viària.



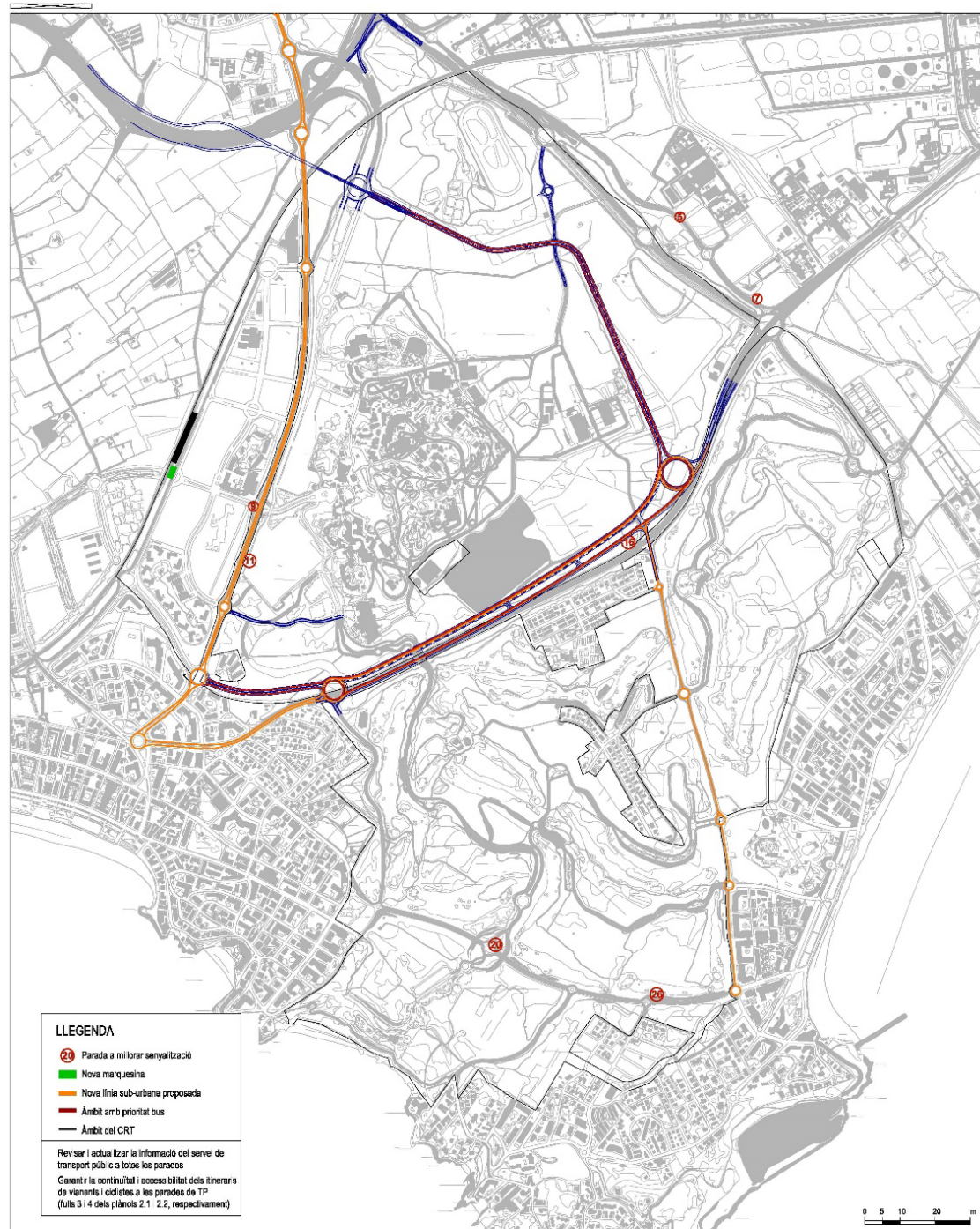
Estació ferrocarril Port Aventura i la seva àrea de servei

En general, en l'àmbit del CRT hi ha una potent xarxa viària de recent construcció, de manera que no és realista plantejar actuacions que impliquin obres de remodelació d'aquesta xarxa. En canvi, es proposa dotar de carrils bus la nova vialitat específica d'accés al nou nucli d'àrees de joc, hotels i centres comercials, ja que, tal com s'ha comentat, els modes de transport públic per carretera (autobús, autocar, taxi) seran els que hauran de donar servei directe a la major part del CTI, atès que es preveu una majoria d'atracció de turisme internacional provinent dels ports de Barcelona i Tarragona, així com, dels aeroports del Prat i de Reus. A tal efecte, el vial adjacent a les parcel·les de la zona CTI ja preveuen un carril d'amplada especial, en la part confrontant a la façana, per facilitar la parada i encotxament- desencotxament de passatgers.

Per tal de fer front a la nova demanda de transport públic de superfície, el PDU incorpora una previsió del dèficit d'explotació atenent al Decret 344/2006, d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. El valor previst en aquest concepte ascendeix a 9,41 M€, repartits durant els primers 10 anys segons la següent progressió:



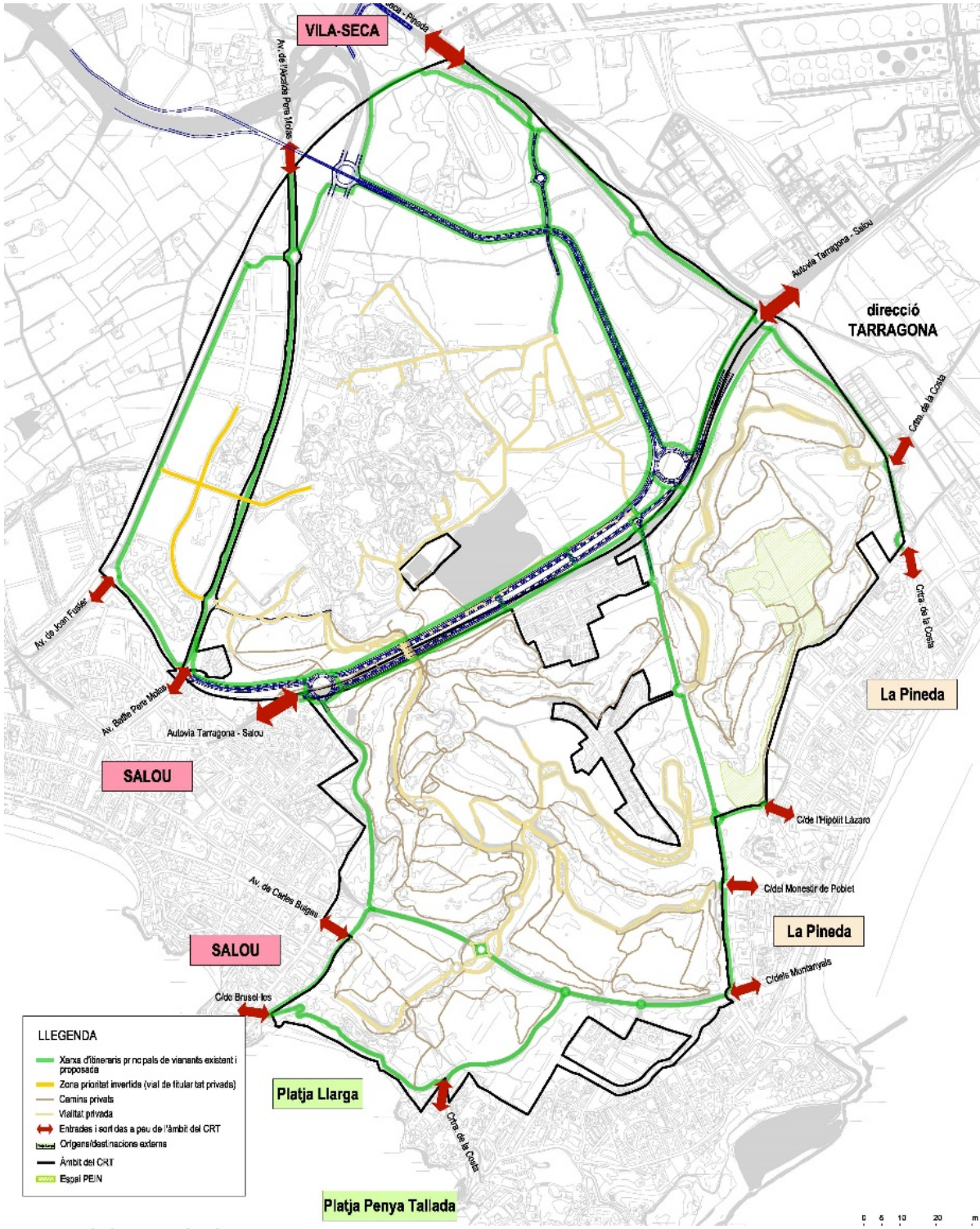
Ritme d'implantació del servei d'autobusos



Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic

Xarxa d'itineraris a peu

L'àmbit d'estudi presenta unes distàncies que en alguns casos seran llargues per als desplaçaments a peu. Tot i això degut a les característiques del planejament previst es considera que tots els vials del CRT seran idonis per als desplaçaments a peu ja que compleixen les condicions establertes pel Decret 344/2006, l'Ordre VIV/561/2010 i el Decret 135/1995 de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del codi d'accessibilitat perquè aquests siguin segurs, còmodes i accessibles. A més, aquests cal que garanteixin els següents requisits. Es proposa que la xarxa de vianants sigui la següent:



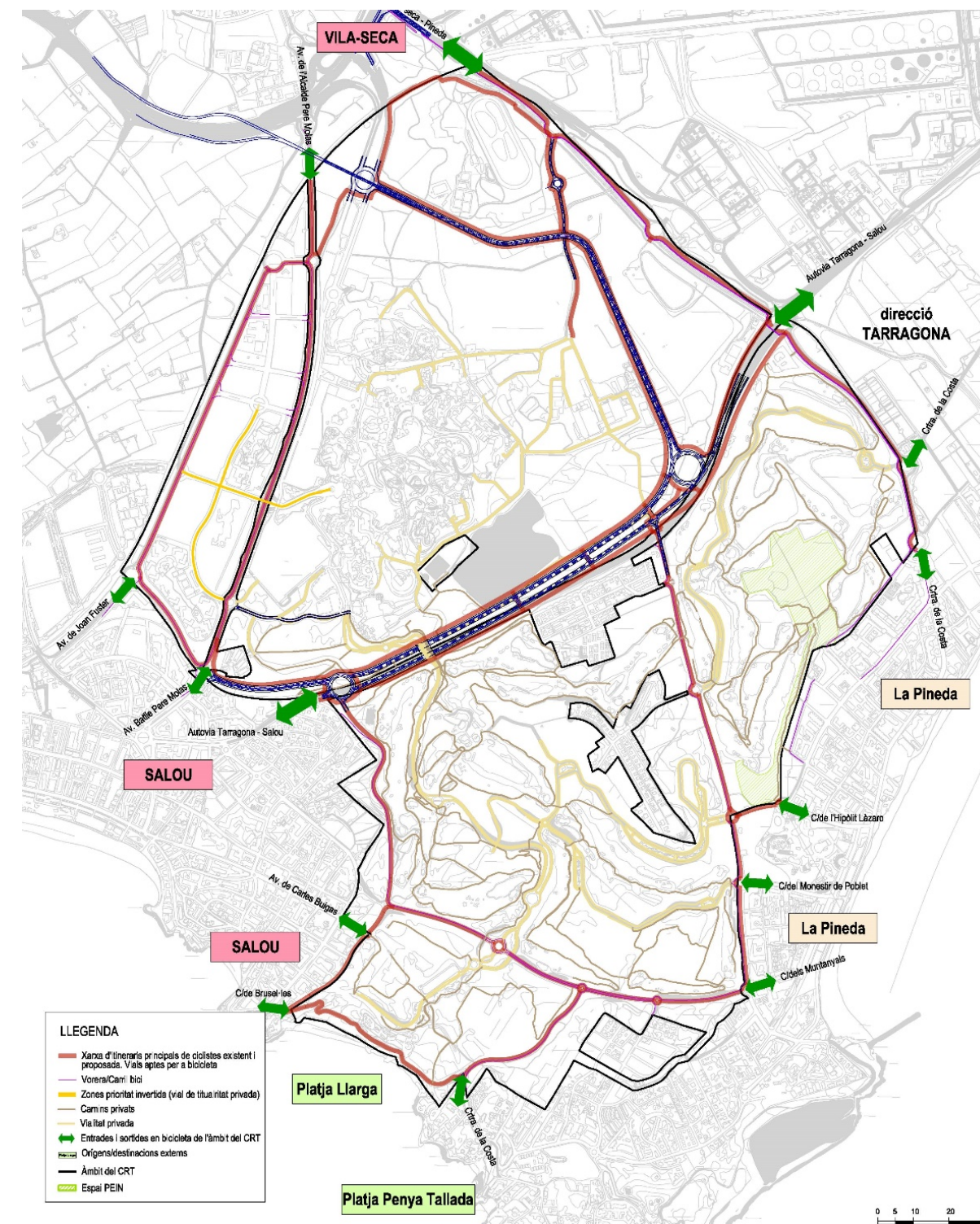
Proposta de la xarxa de vianants

Les propostes per aquesta xarxa i els requisits que cal que aconsegueixi són els següents:

- Disposar d'una xarxa d'itineraris principals per a vianants que compleixi els tots els criteris i condicions mínims establerts per la llei (descrits anteriorment) en qüestions d'accessibilitat (amplada mínima de les voreres, passos de vianants adaptats, etc.), seguretat (velocitats màximes dels vehicles, il·luminació, etc.), funcionalitat (accés als equipaments i centres generadors de viatges, espais lliures i parades de transport públic) i comoditat. En aquest sentit caldria revisar l'espai dedicat als vianants a les següents vies:
 - o Carrer del Camí del Racó
 - o Avinguda de la Pedrera
 - o Extraradi del Recó de Salou (nou vial de connexió entre els CTI i la carretera T3148)
 - o Carrer del Cap de Salou
 - o Vial d'accés als CTI, C-31 pacificada
 - o Convertir el carrer del Camí del Racó en un eix cívic per accedir al CTI en modes no motoritzats amb passos de vianants en totes les seves interseccions. Preveure un espai per als vianants a l'accés des d'aquest carrer al CTI.
- La continuïtat en el territori i entre les diferents peces del PDU així com en l'interior d'aquestes.
- La continuïtat i l'encaix de la xarxa, tant de vianants com de bicicletes, amb la xarxa dels municipis i implantacions de l'entorn.
- La continuïtat, la seguretat i l'accessibilitat dels itineraris per a vianants en els creuaments, interseccions i rotondes. En aquest sentit, caldrà que totes les cruïlles presentin passos de vianants degudament senyalitzats, amb guals adaptats i bona visibilitat. Es proposa que no hi hagi vehicles aparcats abans dels passos de vianants que dificultin la visibilitat. Totes les noves interseccions excepte una són del tipus rotonda. Caldrà que els itineraris dels vianants aprofitin els ramals immediats de la rotonda per creuar la calçada, aprofitant que són punts on la velocitat dels vehicles serà menor. Per tant s'haurà de garantir la seguretat d'aquests passos, fent-los visibles des de qualsevol punt de la rotonda, amb una senyalització adient i possibles elements moderadors de la velocitat. També caldria permeabilitzar els nous vials proposats, de manera que aquests no suposin una barrera i obliguin a llargs recorreguts innecessaris. En aquest sentit s'haurien de pacificar aquestes vies amb passos de vianants màxim cada 100 m i altres mesures que redueixin la velocitat dels vehicles, o bé crear passos a diferent nivell en cas que fos necessari.
- La continuïtat dels itineraris a les parades d'autobús i l'estació de ferrocarril de l'àmbit. S'haurà de garantir que aquesta continuïtat s'adequarà als termes exigibles de seguretat i accessibilitat. En el present cas, la totalitat de les parades de transport públic de l'àmbit s'ubiquen a la xarxa d'itineraris principals de vianants. Fora del CRT, també caldrà realitzar itineraris segurs, còmodes i accessibles a les parades situades a l'est de l'àmbit, amb passos de vianants adaptats abans de les parades i voreres amples i protegides.
- Preveure vials d'accés als espais lliures. En concret la xarxa d'itineraris principal proposada garanteix que l'accés a aquests espais lliures es realitzi de manera directa des d'aquesta. Com s'observa en el plànol següent, la ubicació dels espais lliures és en tots els casos adjacent a la xarxa o d'accés immediat.
- Crear passos de vianants visibles a totes les sortides/entrades de les noves rotondes de manera que garanteixin la continuïtat, la seguretat i l'accessibilitat dels itineraris per a vianants, amb possible ubicació d'elements reductors de la velocitat. A més, garantir la visibilitat total dels passos des de qualsevol punt de la intersecció.
- Pacificar els trams de vial entre rotondes mitjançant passos de vianants continus que garanteixin la permeabilitat del tram. Aquests hauran de ser correctament senyalitzats i ubicats, aprofitant la possible implantació de semàfors o elements reductors de la velocitat.

Xarxa d'itineraris per bicicleta

Les distàncies dins l'àmbit d'estudi fan possibles els desplaçaments en bicicleta. Els vials dissenyats pel planejament del CRT ja preveuen la integració de la bicicleta com a element clau en la mobilitat. La xarxa de bicicletes s'adequarà als termes exigibles de seguretat i accessibilitat d'acord al que estableix el "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya" i les "Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya". Es proposa que la xarxa de bicicletes sigui la següent:



Proposta per a la xarxa de bicicletes

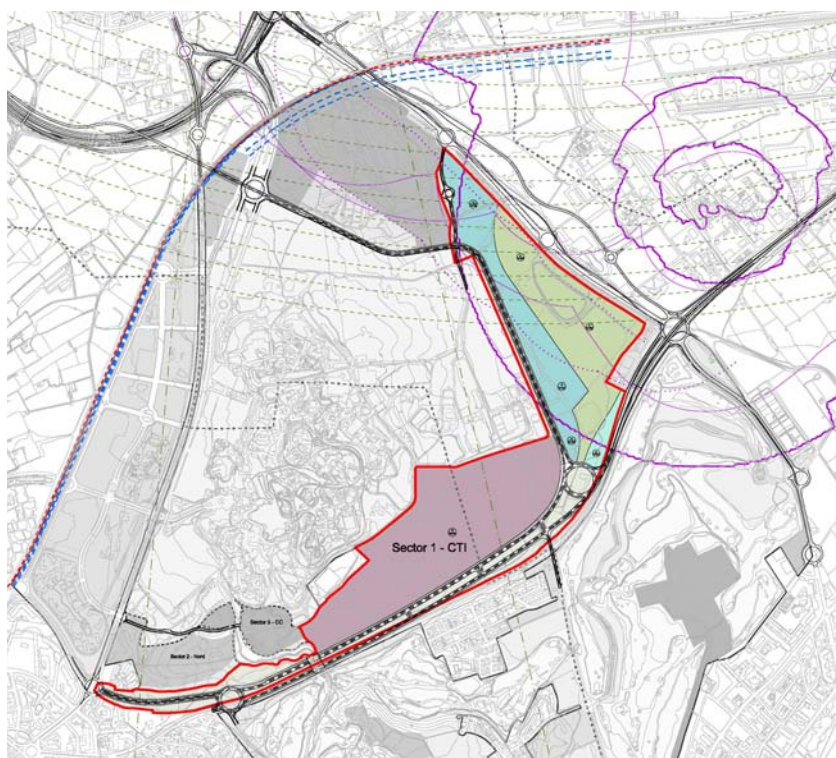
Les propostes per aquesta xarxa i els requisits que cal que compleixi són els següents:

- Disposar d'una xarxa d'itineraris principals per a ciclistes que compleixi els tots els criteris i condicions mínims establerts per la llei (descrits anteriorment) en qüestions d'accessibilitat (amplades mínimes, tipologia de via), seguretat (velocitats màximes dels vehicles, il·luminació, etc.), funcionalitat (accés als equipaments i centres generadors de viatges, espais lliures i parades de transport públic) i comoditat. En aquest sentit caldria revisar l'espai dedicat als ciclistes a les següents vies:
 - o Carrer del Camí del Racó
 - o Avinguda de la Pedrera
 - o Extraradi del Recó de Salou (nou vial de connexió entre els CTI i la carretera T3148)
 - o Carrer del Cap de Salou
 - o Vial d'accés als CTI, C-31 pacificada. Aquest espai pot ser:
 - Un carril bici en el mateix carrer, en cas que aquest s'integri com a via urbana.
 - Un camí o voral paral·lel al carrer.
 - o Convertir el carrer del Camí del Racó en un eix cívic per accedir al CTI en modes no motoritzats. Preveure un espai per les bicicletes a l'accés des d'aquest carrer al CTI.
- Els itineraris ciclistes dels nous vials s'hauran d'ajustar a una de les següents opcions:
 - o Carril bici segregat en calçada.
 - o Vorera bici segregada del pas de vianants.
 - o Vials de plataforma única, amb espais compartit de modes motoritzats i no motoritzats, màxim 20 km/h.
 - o Cohabitació en calçada amb vehicles motoritzats, màxim 30 km/h i IMD de 1.000 vehicles.
 - o Altres opcions com pista-bici o camí verd.
- La continuïtat i l'encaix de la xarxa, tant de vianants com de bicicletes, amb la xarxa dels municipis i implantacions de l'entorn.
- La continuïtat en el territori i entre les diferents peces del PDU així com en l'interior d'aquestes.
- Les característiques que hauran de tenir els carrils bici dels nous vials, descrites anteriorment, cal que es mantinguin també en els punts de conflicte potencials com ara cruïlles, rotondes i interseccions.
- La trajectòria de les bicicletes en les rotondes necessiten una atenció particular. Cal evitar l'escenari en què el vehicle talla la trajectòria de les bicicletes. Una solució és incorporar el trànsit de les bicicletes a la vorera de la rotonda, per damunt o al costat dels passos de vianants, sempre considerant que s'ha d'afavorir un sistema segregat amb la cohabitació amb els vianants a l'alçada dels passos.
- Cal que els trams entre rotondes siguin permeables, de manera que aquests no suposin una barrera que obligui a fer llargs recorreguts. En aquest sentit, s'haurien de pacificar aquestes vies amb passos de ciclistes associats a semàfors o altres mesures que redueixin la velocitat dels vehicles, o bé crear passos a diferent nivell en cas que fos necessari.
- Quan les característiques de l'entorn ho permeten i la velocitat del vehicle privat és igual o inferior als 30km/h la bicicleta pot circular compartint la calçada amb el cotxe.
- La continuïtat dels itineraris a les parades d'autobús i l'estació de ferrocarril de l'àmbit. En aquest sentit, caldrà preveure aparcaments de bicicletes a les parades i estacions. També s'haurà de garantir que aquesta continuïtat s'adequarà als termes exigibles de seguretat i accessibilitat. En el present cas, la totalitat de les parades de transport públic de l'àmbit s'ubiquen a la xarxa d'itineraris principals de ciclistes, la qual està formada per vials aptes per a l'ús de la bicicleta tant per pendants com per tipologia (carrils bici, vials de convivència, etc.). Fora del CRT, caldrà realitzar itineraris segurs, còmodes i accessibles a les parades situades a l'est de l'àmbit, principalment als punts d'aparcament de bicicletes associats a les mateixes.
- Preveure vials d'accés als espais lliures. En concret la xarxa d'itineraris principal de ciclistes proposada garanteix que l'accés a aquests espais lliures es realitzi de manera directa des d'aquesta. Com s'observa en el plànol següent, la ubicació dels espais lliures és en tots els casos adjacent a la xarxa o d'accés immediat.
- La continuïtat, la seguretat i l'accessibilitat dels itineraris per a bicicletes en els creuaments, interseccions i rotondes. Els itineraris per a vianants i ciclistes es mantindran separats en els

passos de vianants. D'altra banda, els vianants disposaran de preferència per creuar els carrils bici amb el perllongament dels passos de vianants sobre la calçada en la infraestructura ciclista.

- Política de la bicicleta. La bicicleta ha de ser una alternativa en la mobilitat al CRT per als següents tipus de desplaçaments: desplaçaments interns, desplaçaments multimodals i desplaçaments CRT – Vila-seca i Salou. Cal pensar en un sistema innovador i funcional que prengui força. Per a això caldrà pensar en: els aparcaments, sistemes de bicicleta compartida, sistema de lloguer de bicicletes, bicicletes elèctriques, entre d'altres.
- Aparcaments. Cal dur a terme una bona xarxa d'aparcaments (full 2 del plànol 2.2). Es proposa dur a terme una reserva d'aparcaments (veure següent apartat). També es proposa que s'estableixin una sèrie d'aparcaments segurs: en empresa per als treballadors i a l'Estació de Renfe de Port Aventura.
- Existència de bicicletes "nominals". Les empreses poden estudiar la possibilitat d'oferir als seus treballadors bicicletes d'ús personal per a garantir-ne la disponibilitat i la qualitat del servei.
- Es proposa una reserva d'aparcaments per a bicicletes de 6.914 places.

3.3 Sector 1 Complexos Turístics Integrats – CTI



3.3.1 Àmbit

Superfície. La superfície total de l'àmbit d'actuació és de 1.017.110 m².

Límits. La peça principal del sector, limita al nord amb l'àmbit del parc d'atraccions de Port Aventura; a l'est amb la carretera de la xarxa local TV-3148 de Vila-seca a la Pineda; al sud amb l'autovia C-31b de Tarragona a Salou; i a l'oest amb el sector del centre de convencions i l'àrea sud. L'àmbit del sector s'estén en forma de banya en paral·lel a l'autovia C-31b, per sota dels sòls inclosos en els sectors Nord i Centre de Convencions. El camí del Mar (corredor d'activitats) d'ús privatiu de l'àmbit al sud de la C-31b creua elevat sobre l'autovia C-31b i el sector.

Accessibilitat. L'accés al sector del CTI es produeix per tres punts diferents:

_ L'accés nord on hi arriba el flux de vehicles procedent de l'autopista i l'autovia mitjançant el nou vial que transcorrerà sobre el parc d'atraccions més els que arriben des de la carretera de Vila-seca a la Pineda. El pla director deixa oberta la resolució final dels accessos des de l'A7, segons s'ha exposat en l'apartat 3.2 d'aquesta memòria, relatiu a l'ordenació i funcionament de la mobilitat.

_ L'accés est que es produeix a l'encreuament entre el vial provinent de l'accés nord i l'autovia C-31b de Tarragona a Salou, punt on es planteja que aquesta finalitzi per, a partir d'aquí i en direcció oest, passar a tenir la consideració de vialitat urbana.

_ L'accés oest que canalitzarà el trànsit procedent de Salou i que es produeix en la rotonda de confluència del nou vial que substitueix el tram de l'autovia C-31b referit anteriorment i l'avinguda de la Pedrera, que transcorre entre el nucli urbà de Salou i la banda oest dels camps de golf.

_ Finalment, l'accés directe des de l'avinguda Batlle Pere Molas a través dels sectors Nord i Centre de Convencions.

Topografia. La cota més baixa (6-7 m) es troba a l'extrem est del sector, sobre la rotonda d'encreuament de l'autovia amb la carretera d'accés a la Pineda. La cota més alta (46-47 m), es troba en el punt més proper al parc d'atraccions. L'extrem oest del sector baixa de la cota 43 en el punt de contacte amb el parc a la cota 30, la qual cosa suposa un desnivell de 13 m i un pendent transversal d'un 7-8%. El pendent transversal sobrepassa el 10% en altres punts del sector.

Pel que fa al pendent longitudinal, al costat paral·lel a l'autovia és del 2-3%. Al costat del canal de la sèquia, el desnivell baixa de la cota 18 en el punt situat més al nord fins a la cota 6 de la rotonda, la qual cosa suposa un pendent d'un 1%.

Planejament vigent i estat actual. L'àmbit d'actuació abasta sòls inclosos als termes municipals de Salou i de Vila-seca. A la part del sector inclosa al terme de Salou el planejament vigent li atorga el règim de sòl urbanitzable delimitat dins l'antic subsector 2, que es correspon amb la parcel·la XXIIb, més una reserva de sistema de vialitat en sòl no urbanitzable. La part del sector inclosa al terme de Vila-seca està classificada d'acord amb el planejament vigent com a sòl no urbanitzable d'ús comú. Antigament aquests sòls tenien ús agrícola i actualment només resta una part utilitzada per a aquesta finalitat, on hi existeix una gran bassa de laminació. D'altra banda, en l'àmbit hi ha ubicat l'element patrimonial BCIN (monument històric) corresponent a la torre de Mas dels Carboners.

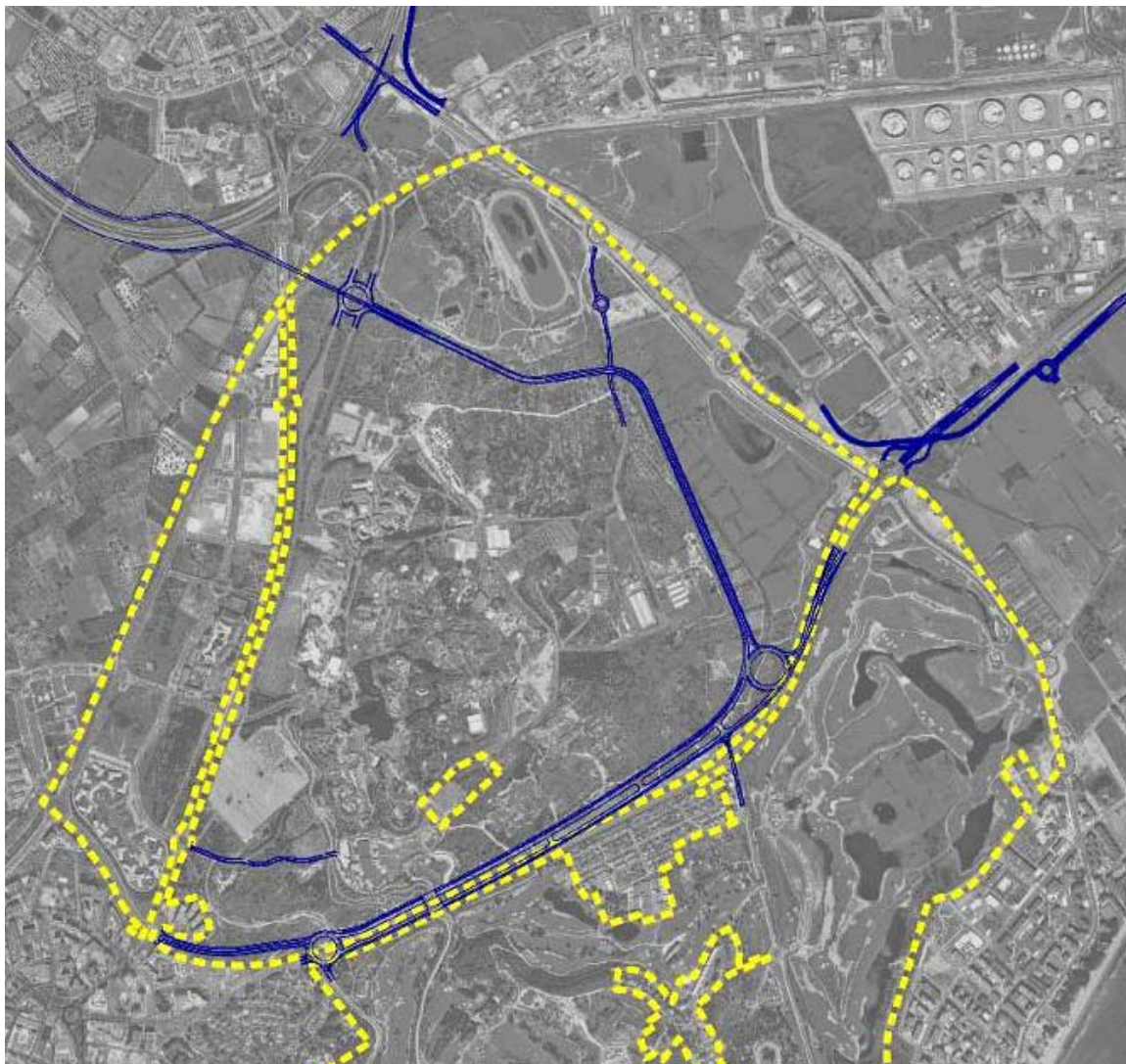
3.3.2 Proposta d'ordenació

La proposta per al sector ordena un gran centre, zona-CTI de complexos turístics integrats al llarg de poc més d'1 km de façana al nou vial que es planteja com a substitució del tram d'autovia que discorre entre el parc d'atraccions al nord i els camps de golf al sud, confrontant la façana a aquest vial, mentre que concentra els espais lliures i equipaments a la zona oriental del sector, conformant un gran parc equipat de 38 ha -el parc equipat de la Pineda-. Al sud, per sota del nou vial estructurant, s'hi ubica un parc lineal de 11 ha que discorre en paral·lel a aquest i que actua com a nexa d'unió entre el centre urbà de Salou i el parc de la Pineda.

Sistema viari. La vialitat s'estructura amb un doble eix en forma d'L invertida que recorre tot el sector connectant els tres punts d'accés, situats als extrems nord, est i oest de l'àmbit. Des de l'accés nord, el tram nord-sud del vial intern circula en paral·lel al límit del parc temàtic de Port Aventura. El tram direcció est-oest situat entre les dues noves rotondes d'enllaç proposades, es configura com un vial amb dues calçades separades per un passeig central, una per a cada sentit de circulació, que passa a substituir el tram actual d'autovia per tal de conformar un vial més "urbà" i "cívic" al llarg de tot el front del CTI i que actuï també com a nexa d'unió amb el centre urbà de Salou. És en aquest tram on es produiran els accessos al complex turístic, que tindran la consideració de vialitat privada i que es definiran en fase de projecte.

Per accedir als nous sectors de desenvolupament es desplega com un vial continu que connecta els diferents accessos a l'àmbit i conforma un autèntic eix estructurant. Aquest eix s'inicia a l'extrem nord en la rotonda de connexió amb l'A7, tot connectant amb la carretera de la Pineda a través d'un vial de 2+2 carrils de circulació que genera una nova rotonda de distribució. Aquest vial creua a cota superior la via del FFCC i els accessos i sortides de Port Aventura, per tal de reduir la interferència sobre la xarxa existent.

A partir de la rotonda de distribució on es planteja la finalització de l'autovia com a tal, es genera un nou eix de 3+3 carrils de circulació al llarg de tot el front del CTI. Aquest vial connectarà amb la C-31b a través d'una rotonda de nova execució i elevada respecte el terreny, que enllaçarà a partir d'aquest punt i en direcció oest amb el vial estructurant que confronta i donarà accés a la gran peça del CTI. La nova rotonda elevada permet la connexió directa dels itineraris de vianants i bicicletes, així com adaptar-se millor a la topografia de l'àmbit del CTI.



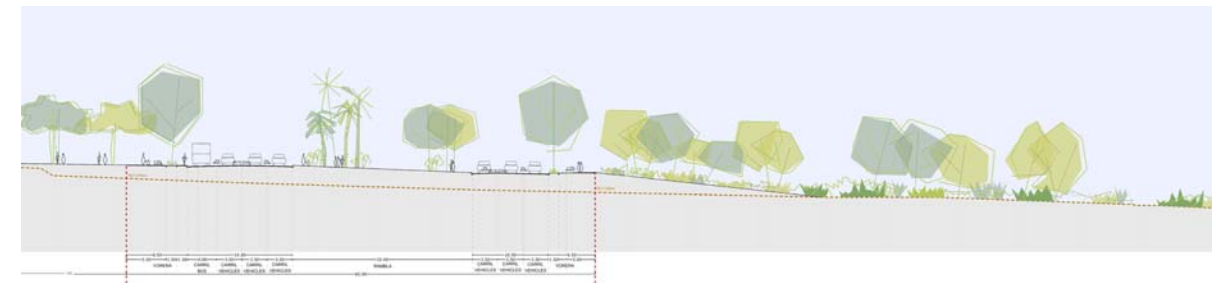
Vialitat i connexions proposades

A partir d'aquesta rotonda, el nou vial discorre en paral·lel a la traça de l'actual autovia, que en aquest tram desapareix, amb una secció de 3+4 carrils que enllaça amb la nova rotonda oest abans esmentada. El vial en qüestió es va obrint cap al nord respecte el traçat rectilini de l'autovia actual, amb l'objecte de configurar una franja d'espais lliures d'amplada suficient que actuarà com a nexa d'unió entre el centre urbà de Salou i el parc de la Pineda, així com per incrementar la separació respecte el barri d'habitatges unifamiliars situats al sud del sector.

A l'oest, el vial continua fins la rotonda existent a l'avinguda Batlle Pere Molas, en un tram que té la vocació de constituir una alternativa a la C-31b que permeti el trànsit de pas sense haver de travessar el nucli urbà de Salou, amb una millora significativa respecte a l'actual configuració.

En qualsevol cas, la solució viària concreta inclosa dins els terrenys que el PDU qualifica de sistema viari és indicativa i, per tant, es podrà ajustar en els corresponents projectes d'urbanització.

Pel que fa a la mobilitat de vianants, tot el recorregut disposarà de voreres accessibles segons les disposicions del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquestes voreres relliguen els itineraris de vianants existents, connectant el carrer del camí del Racó amb a l'extrem nord de l'avinguda Batlle Pere Molas i amb la carretera de la Pineda. Aquesta connectivitat social queda assegurada pel fet que la rotonda d'enllaç amb l'autovia i el vial nord-sud es prevegi mitjançant un augment de la rasant de l'autovia actual, fet que ha permetre la connectivitat a través de passos inferiors.



Secció del vial confrontant al CTI

La mobilitat en bicicleta es vehicularia a través de la franja verda esmentada anteriorment, situada al sud del nou vial estructurant que substitueix el tram d'autovia en aquest àmbit. Aquest recorregut tindria continuïtat per sota de la nova rotonda situada a l'extrem est del sector i connectaria amb els itineraris existents en el parc urbà de la Pineda.

En referència a la mobilitat en transport públic, s'han previst carrils d'amplada especial en cada sentit de circulació per permetre un trànsit més fluid d'autobusos i autocars, així com facilitar les maniobres d'encotxament i desencotxament. Pel que fa a les noves línies de bus i reforçament de les existents, el PDU preveu una partida econòmica en concepte de dèficit d'explotació del transport públic de superfície en els primers 10 anys de la implantació.

Sistema d'espais lliures i equipaments. Les cessions d'espais lliures i d'equipaments, amb uns percentatges del 21% i del 15% respectivament, es concentren a la part est de l'àmbit i superen amb escreix el mínim fixat per la legislació urbanística. S'han assimilat les necessitats dels usos admesos previstos amb l'ús residencial, fixant un mínim tant per espais lliures com per equipaments de 20 m² per cada 100 m²st, equiparant aquestes cessions a les màximes previstes per la llei per a usos residencials.

Atès el caràcter supramunicipal de la gran peça d'espais lliures i d'equipaments del nou parc de la Pineda, es procurà que aquestes cessions de sòls de sistemes siguin gestionades a través del Consorci del CRT en els termes que aquest Consorci estableixi.



Imatge indicativa del parc

La proposta d'ordenació de tots aquests sòls es basa en la creació d'un recorregut semicircular que discorre al llarg de la semicircumferència esmentada i que tindrà itineraris per a vianants, bicicletes i vehicles. El recorregut de vianants i bicicletes es configura amb una filosofia de corredor en el que una secció complexa proporciona a cadascun el seu espai singular i integrat en una franja amb vegetació autòctona, que per tant també configura el seu propi ecosistema i hi aporta un quart protagonista, que és la fauna.

Aquest nou corredor connectarà per la banda sud amb l'anomenat corredor d'activitats, l'eix que vertebrà tota la part sud del CRT, i per tant en farà de continuació natural, creant un itinerari complet des de l'entrada de l'àmbit pel nord fins a la platja.

El gran espai públic situat en la L al nord i a l'est del parc temàtic està qualificat en part d'espais lliures i en part d'equipaments. Es proposa una configuració en forma de parc agrícola equipat, que en una trama que segueixi la de l'estructura agrícola original, integri recorreguts per a vianants i bicicletes, camps de conreu, prats, aiguamolls i basses que poden servir també com a elements de laminació natural, equipaments en les àrees on així ho permeti el planejament i fins i tot possibles àrees de serveis tècnics.



Imatge indicativa del parc lineal paral·lel al vial confrontant al CTI

Així, en tot aquest espai públic es distingirien quatre ecosistemes diferenciats:

Un primer ecosistema seria el situat al llarg del corredor, que, en consonància amb el corredor d'activitats existent, es poblarà amb vegetació autòctona. Les comunitats vegetals que el formaran seran les pinedes mediterrànies de pi blanc (*Pinus halepensis*) i pi pinyer (*Pinus pinea*) acompanyats d'alzines (*Quercus ilex*). El sotabosc el formaran espècies arbustives característiques de les brolles de romaní i bruc d'hivern com el romaní (*Rosmarinus officinalis*), el bruc (*Erica*) i el llentiscle (*Pistacia lentiscus*) entre les espècies més presents.

Un segon ecosistema serà el que es generarà a la franja de la trama agrícola situada entre el vial i el corredor, formada per camps d'arbres fruiters com l'avellaner (*Corylus avellana*), l'ametller (*Prunus dulcis*), el garrofer (*Ceratonia siliqua*) i l'olivera silvestre (*Olea europaea sylvestris*) entre els més característics.



Imatge indicativa de la connexió del sector amb el corredor d'activitats

Un tercer ecosistema serà el que es generarà a la resta de la trama agrícola que organitza els espais lliures, aquesta trama serà un mosaic compost de diverses espècies herbàcies i lleguminoses que guardaran el caràcter dels camps mostrant una imatge pradenca. Les espècies que en formaran part seran: la colza (*Brassica napus*), el trèvol (*Trifolium repens* i *arvense*), l'alfals (*Medicago sativa*), el llistó (*Brachypodium retusum*), el fenàs (*Brachypodium phoenicoides*) i les festuques (*Festuca ovina* i *Festuca arundinacea*) com a espècies més representatives.

El quart ecosistema, relacionat amb l'anterior, se situarà en la nova àrea d'aiguamolls que es defineix en l'ordenació indicativa: es tracta de l'àrea situada al sud del parc, tocant al punt més baix de l'àmbit. Es proposa la ubicació d'una sèrie de basses de laminació connectades entre elles, amb

una capacitat mínima de 12.000 m³, que podrien formar una zona humida, amb vegetació específica, com els pollancre (*Populus nigra*), els àlbers (*Populus alba*), els salzes (*Salix alba*) i els freixes (*Fraxinus angustifolia* i *Fraxinus excelsior*) entre els arbres, i de sanguinyol (*Cornus sanguinea*), salzes arbustius (*Salix fragilis*) i cornellers (*Cornus mas*) com a masses d'arbusts.

El parc equipat tindrà un tractament uniforme, que contindrà les àrees qualificades d'equipaments, situades per la banda interior, més propera al vial i més allunyada per tant de les àrees de risc químic identificades per l'informe de protecció civil; i les qualificades d'espais lliures, que conformen la major part de l'àmbit i tota la part exterior. La presència de diferents tipus d'equipaments ha de venir a reforçar l'ús del parc sense que aquest perdi el seu caràcter d'espai unitari.

A partir de l'itinerari central que forma el corredor, a través del parc equipat es configuren diverses connexions amb la carretera de Vila-Seca a la Pineda i amb el Santuari de la Mare de Déu de la Pineda situat a l'altra banda de la carretera esmentada. La rotonda que es farà a la cruïlla entre el vial provinent de l'accés nord amb l'autovia C-31b quedarà elevada, de manera que, per la cota inferior, els itineraris de vianants i bicicletes, així com la fauna, connectaran amb els itineraris corresponents situats a les bandes del camí del Racó. Finalment, el punt situat a l'extrem oest del CTI farà de ròtula de connexió central que unirà el nou corredor, el corredor d'activitats existent i els itineraris interiors que es configuren al propi CTI. Aquesta ròtula es podrà configurar com un espai públic organitzat en terrasses que salvi la diferència de cota entre el nivell on se situen el corredor d'activitats i la plataforma principal del CTI i la cota inferior dels nous itineraris situats a cota del nou vial estructurant.



Imatge d'ordenació indicativa del sector

Aprofitament privat i usos admesos. Zona CTI. Els usos principals admesos en l'àmbit de la zona CTI de complexos turístics integrats de gestió unitària són els següents: hotels, comercial, oci (convencions, congressos, teatre, etc), àrea de joc i altres usos que inclouen els serveis tècnics i aparcament.

Es fixa un sostre màxim sobre rasant de 745.000 de m²st. El sostre total admès per a cada ús és de 425.000 m²st per al de complex hotelier, 30.000 m²st d'àrea de joc, 50.000 m²st de comercial i 120.000 m²st per a oci (convencions, congressos, teatres...).

Els 120.000 m²st sobre rasant remanents entre el sostre màxim admès per als usos d'hotels, àrea de joc, comercial i oci es poden destinar a altres usos de servei als usos amb activitat econòmica (serveis tècnics, aparcament, etc), sens perjudici que s'hi destini una major superfície al no esgotar el sostre màxim establert pels usos d'activitats (hotels, àrea de joc, comercial i oci) o bé que, aquests últims, es situïn sota rasant. Tant l'aparcament com els serveis tècnics també es poden situar sota rasant.



Imatges indicatives de l'ordenació del CTI

Quadre resum dels paràmetres bàsics del sector

SECTOR 1_ COMPLEXOS TURÍSTICS INTEGRATS - CTI		
Sòl	m²	%
Hidràulic	18.569	1,8%
Espais lliures	211.772	20,8%
Equipaments	151.749	14,9%
Vialitat	251.313	24,7%
SISTEMES	633.403	62,3%
Zona CTI	383.707	37,7%
ZONES	383.707	37,7%
TOTAL SECTOR	1.017.110	100,0%
Sostre	m²st	%
Hoteler	425.000	57,0%
Àrea de joc	30.000	4,0%
Comercial	50.000	6,7%
Oci (Congressos, convencions, teatres...)	120.000	16,1%
Aparcament i serveis (usos no lucratiu)	120.000	16,1%
TOTAL SOSTRE	745.000	100,0%
EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	0,73	

Estratègies ambientals

- _ Creació d'uns eixos paisatgístics de connexió social que, resseguint els vials existents als límits i a l'interior de l'àmbit, permetin la creació d'una xarxa connectada d'eixos d'ús social entre els nuclis de Vila-seca i Salou amb la zona litoral de la platja Llarga
- _ Preveure les zones verdes i equipaments com una composició mixta de zona agrícola i basses naturals que garanteixi les condicions de connectivitat entre la zona de la sèquia i les basses de la torre d'en Dolça
- _ Alhora, la creació de les basses de laminació es defineixen, també, amb l'objectiu d'eliminar el risc d'inundació ara present en aquest àmbit, per tal de fer-lo compatible amb els usos previstos en el PDU.

- _ Garantir les condicions de connectivitat ecològica de la sèquia cap al nord a través de permeabilitzar les infraestructures existents i les proposades
- _ Evitar l'afectació sobre l'aqüífer del Baix Francolí
- _ Maximitzar l'eficiència energètica i de consum de recursos dels nous desenvolupaments previstos
- _ Evitar l'afectació derivada de contaminació acústica i lluminosa
- _ Incloure criteris per a l'adequació paisatgística dels desenvolupaments que es prevegin

3.3.3 Condicionaments d'ordenació de l'edificació

Es preveu que en aquesta zona es puguin desenvolupar entre 1 i 4 parcel·les corresponents a cadascuna de les possibles autoritzacions per a la instal·lació i explotació d'àrees de joc que es podrien arribar a adjudicar en el corresponent concurs públic, i una cinquena parcel·la destinada a la materialització de la cessió del 15% de l'aprofitament del sector.

En qualsevol cas, el desenvolupament de la zona s'ha de fer en base a un projecte unitari i de conjunt, amb independència del nombre de parcel·les en el qual es divideixi, les quals poden tenir una distribució irregular dels aprofitaments urbanístics, segons resulti de la resolució de l'esmentat concurs públic i del projecte de reparcel·lació consegüent. Per garantir la coherència global i efectuar la concreció de volums, es redactarà i tramitarà un pla de millora urbana posterior a l'aprovació definitiva del pla director.

Un altre condicionant que es fixa pel disseny del projecte, és que el programa s'ha desenvolupar en tres parts: sòcol, sobre sòcol i volum en alçada. En els plànols d'ordenació es fixen els gàlils admesos.

El sòcol és la part en contacte amb el terreny i pot tenir una alçada màxima de 16 m des de la cota de referència. Es permet el desdoblament de la planta baixa en dues plantes. Atesa la longitud de la zona d'aprofitament privat i el desnivell de la topografia, es pauta una fragmentació de l'edificació que bé mitjançant un vial d'accés o un simple retranqueig produeixin una discontinuïtat que permeti una lectura de l'edifici a una escala més adequada.

El sobre sòcol és situa per sobre del sòcol i inclou quatre plantes més, amb una possible variació de dues plantes.

El volum en alçada és situa per sobre el sobre sòcol i es pot desenvolupar en diferents volums ocupant una llargada màxima de façana fixada en normativa. L'alçada màxima total des de la rasant de carrer (sòcol, sobre sòcol i volum en alçada) es fixa en 75 m per tal d'afectar el mínim les visuals des del parc d'atraccions. En la volumetria en alçada es localitzarà l'ús de complex hoteler.

Així mateix i en aquest sentit, es fixa normativament que cal evitar l'aparició d'una façana paral·lela i continua al llarg del carrer al que confronta el complex.

3.3.4 Directrius

- _ Projecte unitari que garanteixi l'articulació dels diferents usos permesos, així com una imatge unitària de tota la façana del sector al llarg de l'autovia C-31b.
- _ Vetllar per la qualitat arquitectònica de les edificacions i els espais no edificats resultants.
- _ La materialització de l'edificabilitat permesa s'ha de regir pel criteri de garantir el mínim efecte pantalla que asseguri la màxima connectivitat visual entre el parc temàtic i la línia de costa.
- _ El parc urbà de la Pineda, en el punt més proper a la rotonda d'enllaç entre l'autovia i la carretera de la Pineda, ha de garantir la suficient superfície de bassa de laminació per fer front als requeriments derivats de l'estudi d'inundabilitat. Aquest volum mínim dona resposta tant als efectes

pluviomètrics actuals com a l'increment que suposa la impermeabilització del sòl derivada de l'actuació.

_ S'ha de garantir les condicions de connectivitat ecològica de la sèquia cap al nord i cap a la zona dels parts de la pineda.

_ S'ha de garantir el pas de la canonada d'aigua que alimenta el dipòsit situat entre el sector i el parc d'atraccions. Se'n pot canviar el traçat, sempre i quan sigui a càrrec del sector. Així mateix, s'hi ha de garantir l'accés rodat per al seu manteniment.

3.3.5 Condicions tècniques del sector

Xarxa d'aigua potable

La demanda de consum es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Zona ús hotel·ler (*): 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona-dia; coeficient punta 3
- Equipament: 0,12 l/seg/ha
- Espais lliures: 0,10 l/seg/ha
- Vialitat amb tractament verd: 0,10 l/seg/ha
- Hidrants: 2 hores de funcionament en continu 2 boques d'hidrant; cabal d'un hidrant=1000 l/min; pressió mínima de 10 mca

(*) Pel càlcul de la demanda s'assimilen els m² d'ús d'àrea de joc, ús comercial i ús d'oci a m² d'ús hotel·ler

D'acord amb aquests criteris, la demanda per aquest sector CTI és de:

- Cabal mig: 0,034 m³/seg
- Cabal punta: 0,092 m³/seg
- Total cabal anual del sector: 1.076.286 m³/any

Per tal de garantir la disponibilitat del cabal anual d'abastament d'aigua de boca necessari per abastir les necessitats dels 3 sectors: CTI, Nord i Centre de Convencions, es va sol·licitar el certificat de disponibilitat d'aigua de boca a la Mancomunitat Gestora de recursos hídrics de Salou i Vila-seca, la qual el mes de juliol de 2016 el va emetre.

En quan a la distribució de l'aigua potable, d'acord amb la informació facilitada per SOREA, S.A., concessionària dels serveis municipals d'aigua potable de Vila-seca i Salou, resta pendent la posada en servei i la cessió a la companyia del dipòsit anomenat Torremolinos. Un cop posat en servei, juntament amb el funcionament simultani amb el dipòsit Ebre-Salou, quedarà configurada i dimensionada la distribució cap a cadascun dels tres sectors. En cas que fos necessari, s'executaria un nou dipòsit.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

La nova xarxa de distribució queda indicada en el plànol o.6.1, i serà concretada en el corresponent projecte d'urbanització.

Xarxa d'evacuació d'aigües residuals

El dimensionament de la xarxa de residuals es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Zona ús hotel·ler: 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona-dia; coeficient punta 3
- Centre de convencions/equipament: 0,12 l/seg/ha

(*) Pel càlcul de la demanda s'assimilen els m² d'ús d'àrea de joc, ús comercial i ús d'oci a m² d'ús hotel·ler

D'acord amb aquests criteris, el cabal generat per aquest sector CTI és de:

- Cabal mig: 0,031 m³/seg
- Cabal punta: 0,089 m³/seg

Pel tal de poder abocar les aigües residuals del sector CTI és necessària la construcció de la corresponent xarxa de sanejament.

Aquesta nova xarxa en baixa es connectarà a l'estació de bombament d'aigües residuals (EBAR) anomenada S4 (punt d'ubicació rotonda carretera C-31 B, coordenades UTM ETRS89 X: 346.623 Y: 4.550.631). Aquesta EBAR S4, aboca a través d'un col·lector en alta a l'EDAR de Vila-seca i Salou.

D'acord amb la informació facilitada per l'ACA, aquesta contempla l'ampliació de l'EDAR de Vila-seca i Salou dins del programa de mesures (mesura codi C1.903) del pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya (2016-2021).

A tal efecte s'acordarà mitjançant conveni amb l'ACA, les condicions de connexió al sistema de sanejament de l'ampliació de l'EDAR Vila-seca i Salou, o a altres plantes de depuració que l'Agència Catalana de l'Aigua consideri adients.

Anirà a càrrec del sector, en funció del seu volum d'abocament d'aigües residuals, el cànon corresponent per tal que l'ACA pugui fer front al sanejament.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Les noves xarxes d'aigües residuals queden indicades en el plànol o.6.2, i seran concretades en els corresponents projectes d'urbanització.

Xarxa d'aigües pluvials

El desguàs de les aigües pluvials es produirà per la xarxa viària proposada preferentment per gravetat, i excepcionalment per impulsió. Partint d'aquesta hipòtesi de treball, les aigües abocaran per una xarxa proposada de col·lectors, que discorreran pel nou vial urbà que substitueix l'antiga traça de la C-31 B. Aquestes noves xarxes queden indicades en el plànol o.6.3, i seran concretades en els corresponents projectes d'urbanització.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Per tal de poder recollir i desguassar les aigües pluvials en l'àmbit del Sector CTI, es proposen diversos trams de col·lectors que discorreran per la calçada nord del nou vial urbà que discorre per l'antiga traça de la C-31 B, que en part forma part de la vialitat interna del sector i en part s'ubica fora de l'àmbit del CRT. Aquests col·lectors podran ser comuns pels tres sectors: Nord, CTI i Centre de Convencions.

El primer tram s'inicia en l'extrem nord del sector i discorre en sentit sud per gravetat, fins a desviar-se del vial aproximadament a una distància de 800 metres des de l'inici. Aquestes aigües abocaran a un sistema de basses de laminació.

El segon tram s'inicia en el punt alt del vial situat a l'oest del sector, amb un recorregut d'aproximadament 1.550 metres en sentit est. Aquest tram recollirà les aigües de part de la conca del sector CTI, part de les provinents del Sector Nord i part del Sector Centre de Convencions. Aquestes aigües abocaran a un sistema de basses de laminació.

El sistema de basses de laminació previstes als espais lliures del sector CTI compleix una doble funció. D'una banda, laminar l'increment de cabals punta de pluvials derivats de la urbanització del sòl privat del CTI, i d'altra desguassar una part dels cabals per baixos períodes de retorn cap a la zona sud de l'àmbit per tal de mantenir el regim actual de cabals d'escorrentiu.

El tercer tram s'inicia en el punt alt del vial situat a l'oest del sector però en sentit oest, amb un recorregut d'aproximadament 950 metres. Aquest tram discorre per gravetat i abocarà en la xarxa de pluvials existent en l'avinguda Alcalde Pere Molas. Per tal de no sobrecarregar la xarxa existent es proposa un dipòsit de retenció.

Per altre banda, per desguassar les aigües pluvials provinents de la calçada sud del nou vial urbà que discorre per l'antiga traça de la C-31 B, es preveuen dos trams de col·lector: un que discorrerà

des del punt alt del nou vial en sentit oest d'aproximadament 1.640 m de longitud, i un altre des del punt alt del nou vial en sentit est d'aproximadament 950 m de longitud. Aquests col·lectors abocaran en els punts actuals de desguàs de la C-31 B.

Abans de l'abocament de les noves xarxes de pluvials tant a les basses de laminació, com als punts actuals de desguàs, s'instal·laran els corresponents dipòsits de retenció d'hidrocarburs.

Xarxa elèctrica

El resum de les potències de subministrament considerades per al càlcul són:

- Ús hotel·ler / àrea de joc / comercial / oci: 125 w/m²st
- Aparcament / instal·lacions: 2 w/m²st
- Equipaments: 100 w/m²st
- Espais lliures: 2 w/m²
- Vials: 2 w/m²

Per tal de poder disposar d'aquesta potència en el territori, s'ha previst la construcció d'una nova subestació. Per a la ubicació d'aquesta nova subestació es proposen dues alternatives, sense perjudici d'altres ubicacions que fruit dels estudis tècnics, urbanístics i/o de les companyies de subministrament es considerin oportunes. Aquestes dues alternatives inicials s'ubiquen, o bé al polígon químic sud o bé a l'àmbit de l'estació receptora prevista ja en terrenys de la ZAL. En qualsevol de les alternatives, Red Elèctrica Española haurà de fer una obertura en la xarxa d'alta tensió, portant aquesta obertura fins a la nova subestació. Des d'aquesta subestació s'estendran els corresponents circuits de mitja tensió subterranis cap a cada un dels sectors.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Els centres de transformació tenen la funció de transformar la mitja tensió en baixa tensió. D'aquesta manera es permet a l'usuari final poder fer ús de l'energia per consum propi. Segons el Nou Reglament de Baixa Tensió (842/2002) s'han previst una sèrie de potències per parcel·la a partir dels diferents usos definits al planejament.

Es preveu que les parcel·les tindran un subministrament de Baixa Tensió de fins a 100 kW. Les parcel·les que per càlcul necessitin una potencia superior a 100kW tindran subministrament en MT. Per tal de dissenyar la xarxa de subministrament elèctric, caldrà tenir en compte les diverses prescripcions tècniques de les companyies subministradores del territori. En els termes municipals que afecten al PDU, intervé la companyia distribuïdora Endesa Distribución Eléctrica.

Els materials utilitzats compliran el Reglament vigent de BT del 2 d'agost de 2002 i les Normes Tècniques Particulars d'octubre de 2006 de la companyia subministradora , aprovades per la Direcció General d'Energia i Mines.

La nova xarxa elèctrica queda indicada en el plànol 0.6.4, i serà concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El detall del sector de la potència demandada fruit de la reordenació de l'àmbit que recull el PDU és el següent:

Sector CTI	m²	w/m²	Total kW	Total kVA
Parcel·la CTI	625.000 m² st	125 W/m² st	78.125 kW	82.237 kVA
	120.000 m² st	2 W/m² st	240 kW	253 kVA
	Total:		78.365 kW	82.489 kVA
Equipaments	45.525 m² st	100 W/m² st	4.552 kW	4.792 kVA
Zones verdes	211.772 m²	2 W/m²	424 kW	446 kVA
Vialitat	251.313 m²	2 W/m²	503 kW	529 kVA
Total Sector CTI:			83.844 kW	88.256 kVA

Xarxa de telecomunicacions

La xarxa es dissenyarà d'acord a les instruccions tècniques de disseny i constructives proposades per la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació. La xarxa proposada haurà de tenir en compte les necessitats de les companyies de telecomunicacions, sempre amb uns criteris de disseny que facilitin l'accés als diferents operadors de serveis per tal de fomentar la competitivitat del mercat, millorant els serveis i continguts a oferir als usuaris finals.

Davant de la necessitat de dotar d'un servei de control, telefonia bàsica, serveis de banda ampla i de preveure un pas per possibilitar el servei de telecomunicacions per cable a totes les parcel·les d'aquesta urbanització, es dissenya una infraestructura de conductes de canalització soterrada com a xarxa troncal.

El traçat escollit respon a la necessitat de connectar els nous vials de les urbanitzacions i els vials existents a les xarxes de les operadores de telecomunicacions.

La xarxa troncal està constituïda per conductes de Ø125 mm de diàmetre exterior segons els diferents trams i les diverses companyies interessades. En aquesta xarxa es disposen diversos pericons segons els criteris de disseny, a una distància mai superior als 150 m.

No es considera el disseny de la xarxa d'accés com a escomeses a les parcel·les.

Els edificis d'habitatges i els edificis singulars es dotaran d'infraestructura de telecomunicacions segons s'estableix en el Reial Decret Llei 1/1998 amb l'objectiu de donar compliment a aquesta norma i a les condicions d'habitabilitat que determina el Decret 141/2012.

La nova xarxa de telecomunicacions queda indicada en el plànol 0.6.5, i si no hi ha impediment serà tota ella soterrada i podrà ser concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

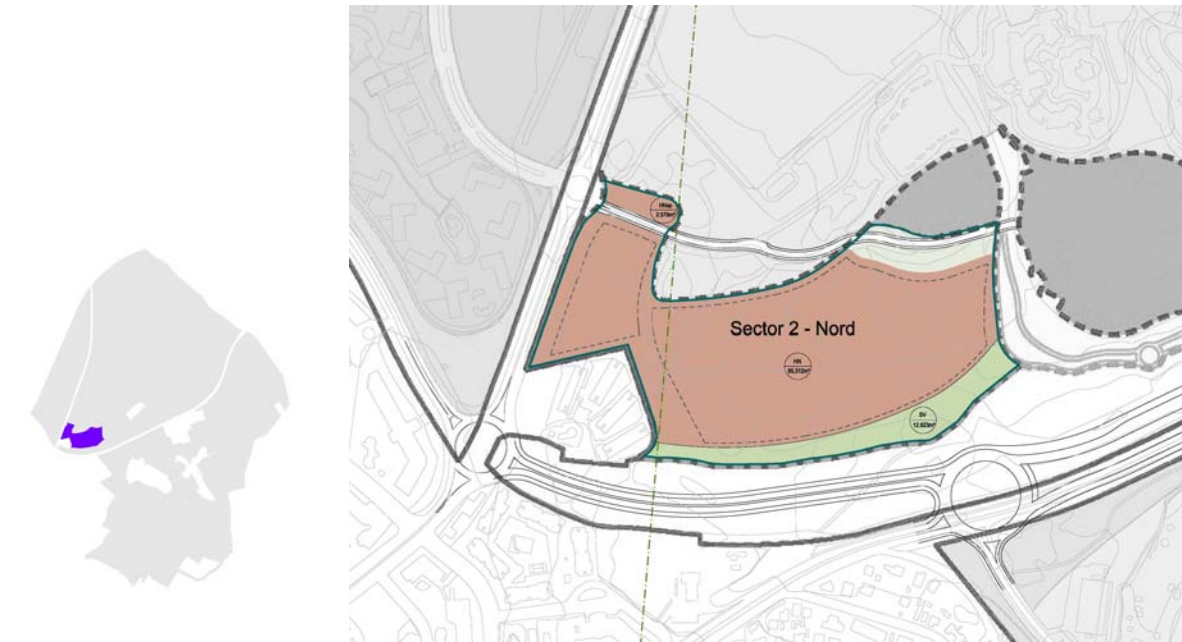
Xarxa de gas natural

El desenvolupament de la xarxa serà a través d'una anella que connecti amb la xarxa existent.

Tant en els gasoductes com en les xarxes de distribució, les canonades es col·locaran a un metre de fondària sobre la generatriu superior del tub. Aquesta fondària és suficient per a suportar vibracions i esforços que puguin produir-se sobre la superfície del terreny. A més, serà necessari instal·lar proteccions addicionals en tots el punts especials (creuament de lleres, vials, etc) en els que puguin produir-se esforços o vibracions superiors als normals, de forma que les mesures adoptades contrarestin els efectes que de tal circumstancia se'n pugui derivar.

El disseny de la instal·lació s'efectuarà d'acord amb els criteris i assessorament de la companyia subministradora GAS NATURAL.

3.4 Sector 2 Nord



3.4.1 Àmbit

Superfície. La superfície total de l'àmbit d'actuació és de 108.339 m².

Límits. Limita al nord amb l'àmbit del parc d'atraccions i amb el vial que connecta el parc i el centre de convencions amb l'avinguda Batlle Pere Moles que vertebrava el sector rambla del Parc. Al sud limita amb el nou vial estructurant que confronta al CTI i amb el vial que articula l'accés al complex d'apartaments turístics Paradise Village. La longitud del sector en la dimensió paral·lela al nou vial situat al sud és de l'ordre dels 500 m.

Accessibilitat. L'accés rodat al sector es produeix per la mateixa avinguda Batlle Pere Moles quedant també articulada pel corredor cívic que recorrerà l'àmbit del PDU des del parc d'atraccions fins a la línia de platja en direcció nord-sud.

Topografia. El sector té un pendent aproximadament constant en direcció est-oest d'un 5-6%. El punt més baix es situa sobre la cota 10-11 a l'avinguda Batlle Pere Moles, assolint-se la cota 38 al límit est del sector.

Planejament vigent i estat actual. El planejament vigent atorga una edificabilitat de 1.385 m²st.

3.4.2 Proposta d'ordenació

La proposta pel sector és la ubicació d'un recinte turístic-hoteler de 50.000 m²st màxim que complementi l'oferta de turisme familiar de la zona rambla del Parc, lligada al parc d'atraccions, a l'hora que serveixi al centre de convencions, si s'escau, atesa la proximitat.

Sistema d'espais lliures i equipaments. Les cessions destinades a espais lliures es situen al sud del sector, en paral·lel a la del nou vial proposat que connectarà més a l'oest amb l'avinguda Batlle Pere Moles l'autovia C-31b per tal que facin de coixí entre aquesta infraestructura de trànsit ràpid i la zona d'aprofitament privat. S'han calculat sobre el 25% de l'increment d'aprofitament respecte al fixat pel planejament vigent.

Així mateix, el sector cedirà gratuïtament la vialitat d'accés al centre de convencions.

Aprofitament privat i usos admesos. Zona HN (Hoteler Nord). Atesa la visibilitat de l'àmbit i la topografia de la zona, l'alçada màxima permesa es redueix a PB+3, inferior a la de l'entorn. Això no obstant, la llargada màxima de l'edificació s'assimila a la de l'entorn.

Quadre resum dels paràmetres bàsics de la proposta.

SECTOR 2_ NORD		
Sòl	m²	%
Espais lliures	12.824	11,8%
Vialitat	7.623	7,0%
SISTEMES	20.447	18,9%
Zona HN	87.892	81,1%
ZONES	87.892	81,1%
TOTAL SECTOR	108.339	100,0%
Sostre	m²st	%
Hoteler	50.000	100,0%
TOTAL SOSTRE	50.000	100,0%
EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	0,46	

Estratègies ambientals

_ Creació d'uns eixos paisatgístics de connexió social que, resseguint els vials existents als límits i a l'interior de l'àmbit, permetin la creació d'una xarxa connectada d'eixos d'ús social entre els nuclis de Vila-seca i Salou amb la zona litoral de la platja Llarga

_ Maximitzar l'eficiència energètica i de consum de recursos dels nous desenvolupaments previstos.

3.4.3 Condicions d'ordenació de l'edificació

En la normativa del document es fixen els paràmetres i condicionants d'aplicació a la zona hoteler nord (clau HN). Així, s'estableixen per a aquesta zona la condició de parcel·la única i indivisible, i un sostre màxim total de 50.000 m²st destinat a ús turístic-hoteler.

Pel que fa a l'edificació, es fixen una alçada màxima de 15 m, corresponent a PB+3, i una longitud màxima de front continu de 70 m. La reserva mínima de places d'aparcament és de 1 plaça per cada 5 places d'allotjament.

3.4.4 Directrius

_ Atès que l'àmbit es situa en un punt elevat i aquest és visible des de molts punts de l'entorn, l'ordenació ha de tenir especial cura en la integració paisatgística de les edificacions.

3.4.5 Condicions tècniques del sector

Xarxa d'aigua potable

La demanda de consum es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Zona ús hoteler: 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona·dia; coeficient punta 3
- Espais lliures: 0,10 l/seg/ha

- Hidrants: 2 hores de funcionament en continu 2 boques d'hidrant; cabal d'un hidrant=1000 l/min; pressió mínima de 10 mca

D'acord amb aquests criteris, la demanda per aquest sector Nord és de:

- Cabal mig: 0,002 m³/seg
- Cabal punta: 0,007 m³/seg
- Total cabal anual del sector: 77.044 m³/any

Per tal de garantir la disponibilitat del cabal anual d'abastament d'aigua de boca necessari per abastir les necessitats dels 3 sectors: CTI, Nord i Centre de Convencions, es va sol·licitar el certificat de disponibilitat d'aigua de boca a la Mancomunitat Gestora de recursos hídrics de Salou i Vila-seca, la qual el mes de juliol de 2016 el va emetre.

En quan a la distribució de l'aigua potable, d'acord amb la informació facilitada per SOREA, S.A., concessionària dels serveis municipals d'aigua potable de Vila-seca i Salou, resta pendent la posada en servei i la cessió a la companyia del dipòsit anomenat Torremolinos. Un cop posat en servei, juntament amb el funcionament simultani amb el dipòsit Ebre-Salou, quedarà configurada i dimensionada la distribució cap a cadascun dels tres sectors. En cas que fos necessari, s'executaria un nou dipòsit.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

La nova xarxa de distribució queda indicada en el plànol o.6.1, i serà concretada en el corresponent projecte d'urbanització.

Xarxa d'evacuació d'aigües residuals

El dimensionament de la xarxa de residuals es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Zona ús hotel·ler: 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona-dia; coeficient punta 3
- Equipaments: 0,12 l/seg/ha

D'acord amb aquests criteris, el cabal generat per aquest sector Nord és de:

- Cabal mig: 0,002 m³/seg
- Cabal punta: 0,007 m³/seg

Pel tal de poder abocar les aigües residuals del sector Nord és necessària la construcció de la corresponent xarxa de sanejament.

Les aigües residuals del sector Nord i Centre de Convencions recorreran per l'àmbit de la vialitat interna del sector Nord i per l'actual vial que dona accés al Centre de Convencions. La xarxa de sanejament del sector Nord haurà ser dimensionada amb capacitat per recollir tant els abocaments del sector Nord com els del sector Centre de Convencions i per tant s'hauran de repercutir els costos de la xarxa residuals d'aquests trams percentualment a la demanda de cada un dels sectors.

Aquesta nova xarxa en baixa es connectarà a la xarxa d'aigües residuals al carrer Pere Moles del municipi de Salou.

En quan a la depuració de les noves aigües residuals generades, d'acord amb la informació facilitada per l'Agència Catalana de l'Aigua, aquesta contempla l'ampliació de l'EDAR de Vila-seca i Salou dins del Programa de Mesures (Mesura codi C1.903) del Pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya (2016-2021).

A tal efecte s'acordarà mitjançant conveni amb l'ACA, les condicions de connexió al sistema de sanejament de l'ampliació de l'EDAR Vila-seca i Salou, o a altres plantes de depuració que l'Agència Catalana de l'Aigua consideri adients.

Anirà a càrrec del sector, en funció del seu volum d'abocament d'aigües residuals, el cànon corresponent per tal que l'ACA pugui fer front al sanejament.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Les noves xarxes d'aigües residuals queden indicades en el plànol o.6.2, i seran concretades en els corresponents projectes d'urbanització.

Xarxa d'aigües pluvials

El desguàs de les aigües pluvials es produirà per la xarxa viària proposada preferentment per gravetat, i excepcionalment per impulsió.

Partint d'aquesta hipòtesi de treball, les aigües abocaran a un col·lector de pluvials, que recorrerà per l'àmbit de la vialitat interna del sector Nord i per l'actual vial que dona accés al Centre de Convencions. La xarxa de pluvials del sector Nord haurà ser dimensionada amb capacitat per recollir tant els abocaments del sector Nord com els del sector Centre de Convencions i per tant s'hauran de repercutir els costos de la xarxa de pluvials d'aquests trams percentualment a la demanda de cada un dels sectors.

Part del sector es troba ubicat dins de conques que hauran d'abocar les aigües pluvials en el col·lector que recorrerà per la calçada nord del nou vial urbà que substitueix l'antiga traça de la C-31 B, que en part forma part de la vialitat interna del sector CTI i en part s'ubica fora de l'àmbit del CRT. Aquest col·lector, en part, serà comú pels tres sectors: Nord, CTI i Centre de Convencions.

Aquesta nova xarxa queda indicada en el plànol o.6.3, i serà concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Xarxa elèctrica

Els resum de les potències de subministrament considerades per al càlcul són:

- Ús hotel·ler: 125 w/m²st
- Espais lliures: 2 w/m²
- Vials: 2 w/m²

Per tal de poder disposar d'aquesta potència en el territori, s'ha previst la construcció d'una nova subestació. Per a la ubicació d'aquesta nova subestació es proposen dues alternatives, sense perjudici d'altres ubicacions que fruit dels estudis tècnics, urbanístics i/o de les companyies de subministrament es considerin oportunes. Aquestes dues alternatives inicials s'ubiquen, o bé al polígon químic sud o bé a l'àmbit de l'estació receptora prevista ja en terrenys de la ZAL. En qualsevol de les alternatives, Red Elèctrica Española haurà de fer una obertura en la xarxa d'alta tensió, portant aquesta obertura fins a la nova subestació. Des d'aquesta subestació s'estendran els corresponents circuits de mitja tensió subterranis cap a cada un dels sectors.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Els centres de transformació tenen la funció de transformar la mitja tensió en baixa tensió. D'aquesta manera es permet a l'usuari final poder fer ús de l'energia per consum propi. Segons el Nou Reglament de Baixa Tensió (842/2002) s'han previst una sèrie de potències per parcel·la a partir dels diferents usos definits al planejament.

Es preveu que les parcel·les tindran un subministrament de Baixa Tensió de fins a 100 kW. Les parcel·les que per càlcul necessitin una potència superior a 100kW tindran subministrament en MT. Per tal de dissenyar la xarxa de subministrament elèctric, caldrà tenir en compte les diverses prescripcions tècniques de les companyies subministradores del territori. En els termes municipals que afecten al PDU, intervé la companyia distribuïdora Endesa Distribución Eléctrica.

Els materials utilitzats compliran el Reglament vigent de BT del 2 d'agost de 2002 i les Normes Tècniques Particulars d'octubre de 2006 de la companyia subministradora, aprovades per la Direcció General d'Energia i Mines.

La nova xarxa elèctrica queda indicada en el plànol o.6.4, i serà concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El detall del sector de la potència demandada fruit de la reordenació de l'àmbit que recull el PDU és el següent:

Sector Nord	m²	w/m²	Total kW	Total kVA
Parcel·la	50.000 m² st	125 W/m² st	6.250 kW	6.579 kVA
Zones verdes	12.824 m²	2 W/m²	26 kW	27 kVA
Vialitat	7.623 m²	2 W/m²	15 kW	16 kVA
Total Sector Àmbit Nord:			6.291 kW	6.622 kVA

Xarxa de telecomunicacions

La xarxa es dissenyarà d'acord a les instruccions tècniques de disseny i constructives proposades per la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació. La xarxa proposada haurà de tenir en compte les necessitats de les companyies de telecomunicacions, sempre amb uns criteris de disseny que facilitin l'accés als diferents operadors de serveis per tal de fomentar la competitivitat del mercat, millorant els serveis i continguts a oferir als usuaris finals.

Davant de la necessitat de dotar d'un servei de control, telefonia bàsica, serveis de banda ampla i de preveure un pas per possibilitar el servei de telecomunicacions per cable a totes les parcel·les d'aquesta urbanització, es dissenya una infraestructura de conductes de canalització soterrada com a xarxa troncal.

El traçat escollit respon a la necessitat de connectar els nous vials de les urbanitzacions i els vials existents a les xarxes de les operadores de telecomunicacions.

La xarxa troncal està constituïda per conductes de Ø125 mm de diàmetre exterior segons els diferents trams i les diverses companyies interessades. En aquesta xarxa es disposen diversos pericons segons els criteris de disseny, a una distància mai superior als 150 metres.

No es considera el disseny de la xarxa d'accés com a escomeses a les parcel·les.

Els edificis d'habitatges i els edificis singulars es dotaran d'infraestructura de telecomunicacions segons s'estableix en el Reial Decret Llei 1/1998 amb l'objectiu de donar compliment a aquesta norma i a les condicions d'habitabilitat que determina el Decret 141/2012.

La nova xarxa de telecomunicacions queda indicada en el plànol o.6.5, i si no hi ha impediment serà tota ella soterrada i podrà ser concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Xarxa de gas natural

El desenvolupament de la xarxa serà a través d'una anella que connecti amb la xarxa existent.

Tant en els gasoductes com en les xarxes de distribució, les canonades es col·locaran a un metre de fondària sobre la generatriu superior del tub. Aquesta fondària és suficient per a suportar vibracions i esforços que puguin produir-se sobre la superfície del terreny. A més, serà necessari instal·lar proteccions addicionals en tots els punts especials (creuament de lleres, vials, etc) en els que puguin produir-se esforços o vibracions superiors als normals, de forma que les mesures adoptades contrarestin els efectes que de tal circumstància se'n pugui derivar.

El disseny de la instal·lació s'efectuarà d'acord amb els criteris i assessorament de la companyia subministradora GAS NATURAL.

3.5 Sector 3 Centre de Convencions - CC



3.5.1 Àmbit

Superfície. La superfície total de l'àmbit d'actuació és de 52.188 m².

Límits. Limita al nord amb el parc d'atraccions, a l'est amb el sector del CTI i a l'oest amb el sector Nord i la zona d'espais lliures corresponent a les cessions del sector Sud. Ocupa l'antiga parcel·la XXII a1 del subsector 2.

Accessibilitat. Actualment, l'accés principal al centre de convencions existent es produeix per l'oest des de l'avinguda Batlle Pere Moles. A l'est té un accés de servei, altrament, també s'hi arriba per un vial existent que recorre el perímetre del parc d'atraccions pel nord i per l'est. El camí del Mar que des de l'accés principal a Port Aventura creua l'autovia per un pas elevat i arriba al fins la línia de costa, divideix el sector en dos.

Topografia. L'entrada principal es situa a la cota 36. Les entrades de servei des del parc es situen a les cotes 36 i 43. L'esplanada d'aparcament situada a ponent de l'àmbit està sobre la cota 33-34.

Planejament vigent i estat actual. El centre de convencions existent es localitza a la part oriental del sector. L'edificació està orientada d'est a oest, sent la façana est la principal. El planejament vigent li atorga un sostre màxim de 14.612 m²st que ja ha estat edificat. El sector inclou una esplanada situada a ponent del camí del mar, utilitzada actualment com a aparcament en superfície del centre.

3.5.2 Proposta d'ordenació

El sector es delimita per tal de possibilitar l'ampliació del centre de convencions existent, de manera que el nou edifici serveixi d'articulació amb el sector del CTI, possibilitant també que el sostre es destini a l'ús turístic-hoteler a l'igual que els altres dos sectors delimitats pel pla director. En aquest sentit, es preveu un espai-plaça que permetrà aquesta integració. Així mateix, aquesta ampliació farà possible que el centre de convencions doni façana al nou vial estructurant confrontant al CTI que en aquest tram substitueix a l'actual autovia C-31b.

Sistema viari. Es mantenen els accessos actuals que passen a tenir qualificació de vialitat pública, tant el principal com el de serveis. La zona utilitzada actualment com a aparcament ha de mantenir

aquest ús i es qualifica com a CC-p. El camí del Mar es converteix en l'eix cívic que articula les dues zones que configuren el sector, així com permet connectar el centre amb el parc d'atraccions i el resort del sud amb trànsit restringit als vianants i formes sostenibles de transport rodat intern vinculat dins l'àmbit del PDU.

Sistema d'espais lliures i equipaments. Les cessions d'espais lliures s'han calculat aplicant l'estàndard de 20 m² per cada 100 m²st sobre l'increment de sostre previst. Permeten obtenir el sòl destinat a eix cívic que ocupa una superfície de 2.000 m².

Aprofitament privat i usos admesos. El sostre necessari per a l'ampliació del centre de convencions previst s'avalua en 10.000 m²st. Tenint en compte el planejament vigent, el sostre màxim previst al sector és de 24.612 m²st. S'admeten com a usos principals l'ús de centre de convencions i l'ús turístic-hoteler.

Quadre resum dels paràmetres bàsics de la proposta

SECTOR 3_ CENTRE DE CONVENCIONS - CC		
Sòl	m²	%
Espais lliures	2.000	3,8%
SISTEMES	2.000	3,8%
Zona CTI	50.188	96,2%
ZONES	50.188	96,2%
TOTAL SECTOR	52.188	100,0%
Sostre	m²st	%
Centre de convencions/ hotelier	24.612	100,0%
TOTAL SOSTRE	24.612	100,0%
EDIFICABILITAT BRUTA (m²st/m²)	0,47	

Estratègies ambientals

_ Creació d'uns eixos paisatgístics de connexió social que, resseguint els vials existents als límits i a l'interior de l'àmbit, permetin la creació d'una xarxa connectada d'eixos d'ús social entre els nuclis de Vila-seca i Salou amb la zona litoral de la platja Llarga

_ Maximitzar l'eficiència energètica i de consum de recursos dels nous desenvolupaments previstos.

3.5.3 Condicions d'ordenació de l'edificació

En la normativa del document es fixen els paràmetres i condicionants d'aplicació a la zona centre de convencions (clau CC). Així, s'estableixen per a aquesta zona la condició de parcel·la única i indivisible, una ocupació màxima del 80% i un sostre màxim total de 24.612 m²st destinat a ús de centre de convencions.

Pel que fa a l'edificació es fixen una alçada màxima de 10,5 m, corresponent a PB+2. La reserva mínima de places d'aparcament és de 1 plaça per cada 4 persones d'aforament.

3.5.4 Directrius

_ Vetllar per la qualitat arquitectònica de les edificacions de l'ampliació del centre de convencions acord amb l'edificació existent.

3.5.5 Condicions tècniques del sector

Xarxa d'aigua potable

La demanda de consum es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Centre convencions/ hotel: 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona dia; coeficient punta 3
- Espais lliures: 0,10 l/seg/ha
- Hidrants: 2 hores de funcionament en continu 2 boques d'hidrant; cabal d'un hidrant=1000 l/min; pressió mínima de 10 mca

D'acord amb aquests criteris, la demanda per l'increment de sostre d'aquest sector Centre de convencions és de:

- Cabal mig: 0,000463 m³/seg
- Cabal punta: 0,0014 m³/seg
- Total cabal anual del sector: 15.231 m³/any

Cal tenir en compte que aquestes dotacions són per l'increment de sostre d'aquest sector, i per tant la dotació total per aquest sector serà la vigent més la generada per aquest increment de sostre. El sostre vigent en aquest àmbit manté les actuals dotacions.

Per tal de garantir la disponibilitat del cabal anual d'abastament d'aigua de boca necessari per abastir les necessitats dels 3 sectors: CTI, Nord i Centre de Convencions, es va sol·licitar el certificat de disponibilitat d'aigua de boca a la Mancomunitat Gestora de recursos hídrics de Salou i Vila-seca, la qual el mes de juliol de 2016 el va emetre.

En quan a la distribució de l'aigua potable, d'acord amb la informació facilitada per SOREA, S.A., concessionària dels serveis municipals d'aigua potable de Vila-seca i Salou, resta pendent la posada en servei i la cessió a la companyia del dipòsit anomenat Torremolinos. Un cop posat en servei, juntament amb el funcionament simultani amb el dipòsit Ebre-Salou, quedarà configurada i dimensionada la distribució cap a cadascun dels tres sectors. En cas que fos necessari, s'executaria un nou dipòsit.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

La nova xarxa de distribució queda indicada en el plànol o.6.1, i serà concretada en el corresponent projecte d'urbanització.

Xarxa d'evacuació d'aigües residuals

El dimensionament de la xarxa de residuals es calcula d'acord amb els criteris de l'ACA:

- Centre convencions/ hotel: 3 habitants per habitatge; 200 litres/persona dia; coeficient punta 3

D'acord amb aquests criteris, el cabal generat per aquest àmbit és de:

- Cabal mig: 0,00046 m³/seg
- Cabal punta: 0,0014 m³/seg

Pel tal de poder abocar les aigües residuals del sector Centre de convencions és necessària la construcció de la corresponent xarxa de sanejament.

Les aigües residuals del sector Nord i Centre de Convencions recorreran per l'àmbit de la vialitat interna del sector Nord i per l'actual vial que dona accés al Centre de Convencions. La xarxa de sanejament del sector Nord haurà ser dimensionada amb capacitat per recollir tant els abocaments del sector Nord com els del sector Centre de Convencions i per tant s'hauran de repercutir els costos de la xarxa residuals d'aquests trams percentualment a la demanda de cada un dels sectors.

Aquesta nova xarxa en baixa es connectarà a la xarxa d'aigües residuals al carrer Pere Moles del municipi de Salou.

En quan a la depuració de les noves aigües residuals generades, d'acord amb la informació facilitada per l'Agència Catalana de l'Aigua, aquesta contempla l'ampliació de l'EDAR de Vila-seca i Salou dins del Programa de Mesures (Mesura codi C1.903) del Pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya (2016-2021).

A tal efecte s'acordarà mitjançant conveni amb l'ACA, les condicions de connexió al sistema de sanejament de l'ampliació de l'EDAR Vila-seca i Salou, o a altres plantes de depuració que l'Agència Catalana de l'Aigua consideri adients.

Anirà a càrrec del sector, en funció del seu volum d'abocament d'aigües residuals, el cànon corresponent per tal que l'ACA pugui fer front al sanejament.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Les noves xarxes d'aigües residuals queden indicades en el plànol o.6.2, i seran concretades en els corresponents projectes d'urbanització.

Xarxa d'aigües pluvials

Les aigües residuals del sector Nord i Centre de Convencions recorreran per l'àmbit de la vialitat interna del sector Nord i per l'actual vial que dona accés al Centre de Convencions. La xarxa de sanejament del sector Nord haurà ser dimensionada amb capacitat per recollir tant els abocaments del sector Nord com els del sector Centre de Convencions i per tant s'hauran de repercutir els costos de la xarxa residuals d'aquests trams percentualment a la demanda de cada un dels sectors.

Aquesta nova xarxa en baixa es connectarà a la xarxa d'aigües residuals al carrer Pere Moles del municipi de Salou.

En quan a la depuració de les noves aigües residuals generades, d'acord amb la informació facilitada per l'Agència Catalana de l'Aigua, aquesta contempla l'ampliació de l'EDAR de Vila-seca i Salou dins del Programa de Mesures (Mesura codi C1.903) del Pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya (2016-2021).

A tal efecte s'acordarà mitjançant conveni amb l'ACA, les condicions de connexió al sistema de sanejament de l'ampliació de l'EDAR Vila-seca i Salou, o a altres plantes de depuració que l'Agència Catalana de l'Aigua consideri adients.

Anirà a càrrec del sector, en funció del seu volum d'abocament d'aigües residuals, el cànon corresponent per tal que l'ACA pugui fer front al sanejament.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Les noves xarxes d'aigües residuals queden indicades en el plànol o.6.2, i seran concretades en els corresponents projectes d'urbanització.

Xarxa elèctrica

Els resum de les potències de subministrament considerades per al càlcul són:

- Ús centre convencions/ hotel: 120 w/m²st
- Espais lliures: 2 w/m²
- Vials: 2 w/m²

Per tal de poder disposar d'aquesta potència en el territori, s'ha previst la construcció d'una nova subestació. Per a la ubicació d'aquesta nova subestació es proposen dues alternatives, sense perjudici d'altres ubicacions que fruit dels estudis tècnics, urbanístics i/o de les companyies de subministrament es considerin oportunes. Aquestes dues alternatives inicials s'ubiquen, o bé al polígon químic sud o bé a l'àmbit de l'estació receptora prevista ja en terrenys de la ZAL. En qualsevol de les alternatives, Red Elèctrica Española haurà de fer una obertura en la xarxa d'alta

tensió, portant aquesta obertura fins a la nova subestació. Des d'aquesta subestació s'estendran els corresponents circuits de mitja tensió subterranis cap a cada un dels sectors.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Els centres de transformació tenen la funció de transformar la mitja tensió en baixa tensió. D'aquesta manera es permet a l'usuari final poder fer ús de l'energia per consum propi. Segons el Nou Reglament de Baixa Tensió (842/2002) s'han previst una sèrie de potències per parcel·la a partir dels diferents usos definits al planejament.

Es preveu que les parcel·les tindran un subministrament de Baixa Tensió de fins a 100 kW. Les parcel·les que per càlcul necessitin una potencia superior a 100kW tindran subministrament en MT. Per tal de dissenyar la xarxa de subministrament elèctric, caldrà tenir en compte les diverses prescripcions tècniques de les companyies subministradores del territori. En els termes municipals que afecten al PDU, intervé la companyia distribuïdora Endesa Distribución Eléctrica.

Els materials utilitzats compliran el Reglament vigent de BT del 2 d'agost de 2002 i les Normes Tècniques Particulars d'octubre de 2006 de la companyia subministradora , aprovades per la Direcció General d'Energia i Mines.

La nova xarxa elèctrica queda indicada en el plànol o.6.4, i serà concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El detall de la potència demandada del sector Centre de convencions és el següent:

Sector Centre de Convencions	m²	w/m²	Total kW	Total kVA
Increment aprofitament	10.000 m² st	125 W/m² st	1.250 kW	1.316 kVA
Zones verdes	2.000 m²	2 W/m²	4 kW	4 kVA
Vialitat	0 m²	2 W/m²	0 kW	0 kVA
Total Sector Àmbit Sud:			1.254 kW	1.320 kVA

Xarxa de telecomunicacions

La xarxa es dissenyarà d'acord a les instruccions tècniques de disseny i constructives proposades per la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació. La xarxa proposada haurà de tenir en compte les necessitats de les companyies de telecomunicacions, sempre amb uns criteris de disseny que facilitin l'accés als diferents operadors de serveis per tal de fomentar la competitivitat del mercat, millorant els serveis i continguts a oferir als usuaris finals.

Davant de la necessitat de dotar d'un servei de control, telefonia bàsica, serveis de banda ampla i de preveure un pas per possibilitar el servei de telecomunicacions per cable a totes les parcel·les d'aquesta urbanització, es dissenya una infraestructura de conductes de canalització soterrada com a xarxa troncal.

El traçat escollit respon a la necessitat de connectar els nous vials de les urbanitzacions i els vials existents a les xarxes de les operadores de telecomunicacions.

La xarxa troncal està constituïda per conductes de Ø125 mm de diàmetre exterior segons els diferents trams i les diverses companyies interessades. En aquesta xarxa es disposen diversos pericons segons els criteris de disseny, a una distància mai superior als 150 m.

No es considera el disseny de la xarxa d'accés com a escomeses a les parcel·les.

Els edificis d'habitatges i els edificis singulars es dotaran d'infraestructura de telecomunicacions segons s'estableix en el Reial Decret Llei 1/1998 amb l'objectiu de donar compliment a aquesta norma i a les condicions d'habitabilitat que determina el Decret 141/2012.

La nova xarxa de telecomunicacions queda indicada en el plànol o.6.5, i si no hi ha impediment serà tota ella soterrada i podrà ser concretada en els corresponents projectes d'urbanització.

El cost de les infraestructures comunes per als tres sectors es repercutirà a cada un d'ells en funció de la demanda.

Xarxa de gas natural

El desenvolupament de la xarxa serà a través d'una anella que connecti amb la xarxa existent.

Tant en els gasoductes com en les xarxes de distribució, les canonades es col·locaran a un metre de fondària sobre la generatriu superior del tub. Aquesta fondària és suficient per a suportar vibracions i esforços que puguin produir-se sobre la superfície del terreny. A més, serà necessari instal·lar proteccions addicionals en tots el punts especials (creuament de lleres, vials, etc) en els que puguin produir-se esforços o vibracions superiors als normals, de forma que les mesures adoptades contrarestin els efectes que de tal circumstancia se'n pugui derivar.

El disseny de la instal·lació s'efectuarà d'acord amb els criteris i assessorament de la companyia subministradora GAS NATURAL.

3.6 Sòl urbà consolidat de la resta de l'àmbit del PDU

S'han ajustat les determinacions del planejament vigent dins de l'àmbit del PDU, dibuixant-les sobre cartografia digital a una escala de detall de 1/1.000. Així mateix s'han pres en consideració els projectes d'infraestructures realment executats. Les superfícies de les zones i sistemes s'han mesurat per mitjans mecànics i queden recollides en els plànols d'ordenació.

A la resta de l'àmbit, fora dels tres sectors definits als punts anteriors, es refon el planejament vigent amb petits ajustos gràfics i/o normatius.

3.6.1 Àrea de la Rambla del Parc

La peça de sòl constituït per l'àrea anomenada rambla del Parc, situada a ponent de l'àmbit del PDU, en front del parc temàtic de Port Aventura i delimitada per les avingudes de Joan Fuster i Batlle Pere Moles es considera sòl urbà consolidat d'acord amb les determinacions de la normativa urbanística. En aquest sentit, s'ha executat la urbanització prevista pel pla parcial de la rambla del Parc i s'han recepcionat els terrenys destinats a sistemes públics per part dels ajuntaments, mitjançant el corresponent projecte de reparcel·lació.

El pla director es limita a refondre el planejament vigent, dotant-lo de coherència sense preveure, però, cap actuació de transformació urbanística.

Per tal de clarificar les qualificacions urbanístiques, i fer més entenedora la normativa, s'han unificat les claus de les zones i sistemes incloses en el PDU, en funció de l'ús principal admès:

- RP-H Ús principal hotelier
- RP-C Ús principal comercial
- RP-HC Ús principal comercial i hotelier

Cada clau s'ha numerat per assignar-li el sostre màxim fixat en el pla parcial i que es recull normativament. Aquest àmbit queda regulat a la normativa del pla.

En referència als usos admesos i per tal de dotar de coherència tot l'àmbit del PDU, es redefineix l'ús hotelier com a ús turístic-hotelier, en el sentit que es pot desenvolupar en qualsevol de les modalitats regulades per la llei de turisme.

Així mateix, s'ha introduït un matís normatiu en referència a la vialitat privada (clau RP-xp) prevista pel planejament i ja executada. Atès que es considera d'interès públic el manteniment de la connectivitat entre l'estació de ferrocarril de Port Aventura i el parc d'atraccions, la normativa garanteix, tot i respectant la propietat privada, l'accés públic a aquesta vialitat.

Altrament, l'àmbit es troba a cavall entre els municipis de Salou i Vila-seca. Si bé en un inici tot el sector es va regular conjuntament mitjançant el corresponent pla parcial (1996), posteriorment aquest es va modificar puntualment en dos ocasions que només afecten al terme municipal de Salou (2004 i 2009). Així mateix, aquest municipi ha revisat el planejament general (POUM 2003). La normativa del PDU homogeneïza normativament tot el sector per tal de dotar de coherència l'ur ordenació, amb independència que pertanyi a un o altre municipi. En aquest sentit:

L'àmbit de la rambla del Parc (clau RP) es regula segons els paràmetres de tipologia de bloc aïllat del POUM de Salou. Per a la zona corresponent a Vila-seca, en cas de modificació de l'edificació existent o ampliació es farà mitjançant un pla de millora urbana.

Per a la zona d'ús mixt, per a noves llicències i canvis d'activitats, s'unifiquen els criteris entre ambdós municipis, quant a localització d'aparcament i a la regulació dels usos complementaris.

A la zona d'ús principal mixt (clau RP-HC) s'unifica la parcel·la mínima a tot el sector a 12.000 m².

Les parcel·les RP-C1, RP-C2 i RP-C3 del municipi de Salou que d'origen constituïen una única parcel·la, tot i que queda reduïda la superfície de sòl al detreure-li aquella corresponent als vials, es manté el sostre adjudicat originalment que s'ha repartit proporcionalment a cada parcel·la. S'entén que amb l'aprovació definitiva del pla director, el pla parcial del sector rambla del Parc i llurs

modificacions perden vigència, quedant regulat per la normativa del PDU, a la qual s'han d'adaptar els planejaments generals d'ambdós municipis.

3.6.2 Àrea sud

Es correspon als terrenys de l'àmbit del CRT situats al sud de l'autovia C-31b, provinents del pla parcial urbanístic del subsector 2 del CRT, exclosos els sòls cedits en concepte de cessió del 10% de l'aprofitament mig, que es descriuen en el punt següent. Es tracta d'un sector que abasta diverses peces de sòl integrades en els camps de golfs, més 2 peces situades entre l'avinguda del pla de Masset i la línia de mar. L'accés als diferents àmbits s'efectua mitjançant el camí del Racó i les avingudes del pla de Masset i la Pedrera, que donen pas a la vialitat interna de caràcter privat.

En aquesta àrea es manté el planejament del pla parcial del subsector 2 aprovat, pel que no es modifiquen ni les cessions efectuades ni els aprofitaments. Ara bé, fruit dels projectes de reparcel·lació i urbanització executats s'ha procedit a adaptar les zones a la realitat urbanitzada. Aquesta àrea queda regulada a la normativa del pla.

3.6.3 Sòls provinents de les cessions d'aprofitament de l'antic subsector 2

Correspon a l'antiga parcel·la XXV, XXIII, i XXIV del pla parcial del subsector 2 cedides en concepte del 10% d'aprofitament a l'ajuntament de Vila-seca, per a la qual es mantenen els paràmetres vigents. Es tracta de les zones següents:

A l'àmbit platja la peça de sòl residencial de l'extrem sud de l'àmbit de 32.422 m² de superfície, amb la qualificació següent:

- Zona residencial plurifamiliar, clau RP
- Sostre màxim 24.771 m²st
- Número màxim d'habitatges 124
- Alçada màxima PB+2PP

A l'àmbit de la peça de sòl hotelera situada a l'extrem nord-oest de l'àmbit, amb una superfície de 37.567 m², amb la qualificació següent:

- Zona hotel, clau H
- Sostre màxim 18.120 m²st
- Alçada màxima PB+3PP

A l'àmbit de la sèquia la peça de sòl situada a l'extrem est de l'àmbit de 10.620 m² de superfície, amb la qualificació següent:

- Zona hotel, clau H
- Sostre màxim 6.651 m²st
- Alçada màxima PB+2PP

3.7 Sòl no urbanitzable

Pel que fa al sòl no urbanitzable, en l'àmbit del PDU s'hi localitzen cessions de sistemes d'equipaments, el sistema d'equipament comunitari recreatiu (parc temàtic d'atraccions), la zona de protecció especial (PEIN sèquia Major), la zona esportiva privada (golf) i la zona de serveis de platja (*beach club*).

3.7.1 Sistemes en sòl no urbanitzable

Sistema d'equipament comunitari recreatiu, clau EPA

El sistema general d'equipament comunitari recreatiu correspon a l'àmbit ocupat pel parc temàtic d'atraccions de Port Aventura i comprèn els terrenys, de 192 ha, destinats a aquest parc en virtut del Decret 152/1989, de 23 de juny, pel qual es va aprovar la instal·lació d'un centre recreatiu a Vila-seca i Salou, a l'empara de la Llei 2/1989, de 16 de febrer. El PDU qualifica els terrenys de sistema d'equipament comunitari recreatiu de titularitat privada (clau EPA).

Els usos que s'admeten en aquest àmbit són els existents en el moment de l'entrada en vigor de la Llei 6/2014, del 10 de juny, d'acord amb la disposició addicional primera que aquesta llei ha introduït en la Llei 2/1989. Aquests usos són els següents:

- Atraccions mecàniques.
- Parc aquàtic.
- Hotels temàtics vinculats i integrats funcionalment a les àrees i nusos temàtics del parc.
- En general, aquelles activitats recreatives, d'espectacles, culturals o esportives que tinguin com a potencial destinatari al públic del parc temàtic d'atraccions i que puguin conviure en harmonia amb els usos existents.

Per a noves instal·lacions i edificacions s'ha de tenir present de garantir la integració paisatgística del conjunt i el respecte amb les activitats que es preveuen en l'entorn, de manera que es mantinguin les distàncies i proteccions adequades per a garantir que no es produeixin molèsties acústiques, visuals o d'altra mena entre els usos admesos.

Cessions de sistemes d'espais lliures i equipaments

En l'àmbit del CRT existeixen un seguit de sistemes ja cedits als ajuntaments de Vila-seca i Salou, i que estan en funcionament, només en part. Es tracta de la peça d'equipaments situada al nord del parc d'atraccions amb una superfície de 304.110 m² (clau SE) on hi ha antics abocadors en desús, també hi ha un hipòdrom en funcionament i terrenys sense ús específic; la peça situada amb accés des del camí del Racó de 40.515 m² (clau EQ) i la peça amb accés des de l'avinguda de la Pedrera de 25.262 m² (clau SE), que tampoc té un ús desenvolupat, ambdues situades al municipi de Salou.

3.7.2 Zona esportiva privada, clau Golf

Abasta els sòls no urbanitzables destinats a camps de golf, en els municipis de Vila-seca i Salou, amb una superfície total de 1.700.795 m² delimitats en els plànols d'ordenació i regulats a partir de la modificació puntual del planejament urbanístic de l'àmbit del CRT, aprovada definitivament el 3.4.2004, i ordenada en el pla especial urbanístic en sòl no urbanitzable, camp de golf de 45 forats, aprovat definitivament el 2.2.2006.

En la zona de golf s'ha partit de l'adaptació del planejament vigent (pla especial urbanístic) a la realitat executada, sense afectar la superfície d'aprofitament privat, i pel que fa a la regulació segueix vigent la normativa del pla especial. L'ús admès en l'àmbit és el de camp de golf, com a pràctica esportiva a l'aire lliure i els usos complementaris propis d'aquest tipus d'instal·lacions. Els usos complementaris que s'hi puguin implantar han de ser directament vinculats a l'activitat de golf i proporcionats a la demanda dels usuaris de l'activitat principal.

3.7.3 Zona de protecció especial, clau PEIN

Dins de l'àmbit del CRT, envoltat per la zona del pla especial urbanístic en sòl no urbanitzable, camp de golf, es troba la sèquia Major, un espai natural reconegut per la Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals, i delimitat inicialment pel Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el pla d'espais d'interès natural (PEIN). La delimitació d'aquest espai es va aprovar de forma inicial mitjançant el pla especial de delimitació, aprovat per la resolució de 21.12.2000, amb una extensió de 5 ha. La Generalitat va aprovar la delimitació provisional d'aquest espai, el 5.7.2002, amb un àmbit ampliat d'aquest PEIN de 17,3 ha. La resolució de MAH/39/2005, d'11 de gener, va fer públic l'acord de Govern de 28.12.2004, d'aprovació definitiva del pla especial de delimitació definitiva dels espais PEIN, cap de Santes Creus, plana de Sant Jordi i sèquia Major.

El PDU, partint de la delimitació vigent, estableix una adaptació cartogràfica 1/1000 actualitzada segons consta en els planós d'ordenació.

Els terrenys dels àmbits de sòl no urbanitzables de la sèquia (clau PEIN), resten sotmesos al règim d'ús establert per la seva normativa específica aplicable, i el pla de gestió d'aquest espai, en tan aquesta normativa específica no determini les seves condicions precises, de conformitat amb l'article 435, protecció d'espais naturals, clau 53, del PGOU de Vila-seca, no es permetrà cap ús en aquest espai que sigui incompatible amb la seva condició.

3.7.4 Zona de serveis platja, clau BC

Abasta els sòls no urbanitzables destinats en part a usos esportius i complementaris a la platja Llarga de Salou (club de platja), amb una superfície de 42.073 m², delimitats en el plànol d'ordenació i que el pla general de Salou qualifica de zona esportiva, clau E1. D'altra banda, aquest sòl està dintre de la franja de 100 m de la zona de servitud de protecció del domini públic marítim-terrestre establerta per la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes i està situada en el punt final del "corredor d'activitats" o "camí de Mar", parc lineal permeable i eix vertebrador del CRT, com un recorregut paisatgístic que comunica el parc temàtic, hotels, centre de convencions, àrees residencials i camps de golf fins arribar a la platja Llarga.

La zona de serveis de platja o *beach club* existent, constitueix un dels extrems de l'eix cívic que al llarg del camí de mar, vertebrada els diferents àmbits del PDU, articulant un recorregut paisatgístic que comunica el parc temàtic, hotels, centre de convencions, CTI, àrees residencials i camps de golf fins arribar a la platja. El PDU el qualifica amb la clau BC dins del règim del sòl no urbanitzable i no hi preveu cap actuació específica més enllà d'allò existent. Es fixa el sostre màxim d'acord amb el construït en el moment de l'aprovació d'aquest PDU. La regulació remet a la normativa existent.

En aquest sentit, les modificacions en l'àmbit de l'àrea esportiva privada, s'hauran d'ajustar als articles 47 i 48 del TRLU, o mitjançant un pla especial urbanístic en sòl no urbanitzable.

Atès que l'àmbit es troba dintre dels 100 m de la zona de servitud de protecció del domini públic marítim-terrestre establerta per la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, els usos admesos són els vinculats i/o complementaris al servei de la platja. Així mateix, qualsevol intervenció o actuació que es produeixi en l'àmbit, estarà subjecte a les limitacions i procediments d'autoritzacions corresponents a zona de servitud de protecció del domini públic marítim-terrestre establerta en la legislació de costes.

Altament, s'haurà de donar compliment als apartats 2 i 6 de l'article 100 de la normativa del POUM de Salou que regula l'ordenació urbanística en l'àmbit de protecció de la zona costanera.

Els usos admesos són els que es varen autoritzar per a la construcció d'un club de platja en sòl no urbanitzable, amb serveis de bar amb cuina, menjadors terrassa, piscina, vestuaris i pistes de voleibol-platja, concedida en la sessió de 6.2.2002, per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona.

4 Estratègies de gestió. Administració actuant

Aquest PDU estableix diverses estratègies i sistemes d'actuació amb la finalitat de desenvolupar i executar les actuacions d'execució directa que se'n deriven d'aquest planejament.

Depenent de la naturalesa de les actuacions a portar a terme, les actuacions es divideixen en:

- Actuacions d'execució directa d'infraestructures o actuacions singulars
- Actuacions d'execució directa dels sectors d'interès supramunicipal

Actuacions d'execució directa d'infraestructures

S'inclouen en aquesta categoria, aquelles actuacions consistents en l'execució d'infraestructures de connexió i de serveis comuns, tant externes com internes a l'àmbit del PDU, necessàries i comuns als tres sectors d'interès supramunicipal delimitats, determinant aquest planejament la participació de cadascun dels sectors en el repartiment dels costos d'execució d'aquestes infraestructures.

Actuacions d'execució directa dels sectors d'interès supramunicipal

El PDU de reordenació del CRT de Vila-seca i Salou, delimita i ordena els següents sectors d'interès supramunicipal:

- Sector 1 Complexos turístics integrats - CTI
- Sector 2 Nord
- Sector 3 Centre de convencions - CC

Aquests sectors es preveu inicialment que constitueixen cadascun d'ells un únic polígon, encara que sigui possible la seva execució per fases, d'acord amb el que determini el projecte d'urbanització executiu, i estigui garantida la connexió de totes les xarxes de serveis i la cessió dels terrenys d'ús públic que correspongui a cada etapa.

Altrament, si escau, es podrà estudiar i tramitar en cadascun d'aquests sectors una divisió poligonal en el moment que es consideri oportú, seguint el procediment previst a l'article 119 del TRLU i sempre que es doni compliment als requisits establerts en l'article 118.

4.1 Sistema d'actuació

L'article 121 del TRLU, estableix que l'execució del planejament es podrà dur a terme per qualsevol dels següents sistemes d'actuació: reparcel·lació i expropiació.

El sistema d'actuació que s'estableix per a l'execució del sector 1 CTI, sector d'interès supramunicipal d'execució directa a l'empara d'aquest PDU, és el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació, per ser bàsica la iniciativa pública en l'execució d'aquest àmbit i assegurar aquest sistema una ràpida realització de l'actuació per part de l'administració actuant.

Pels altres dos sectors, sector 2 Nord i sector 3 Centre de convencions, s'estableix com a sistema d'actuació el de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica per tractar-se d'àmbits en què l'estructura de la propietat i l'interès manifestat pels propietaris dels àmbits garanteix l'execució dels sectors.

En ambdues modalitats del sistema de reparcel·lació, els propietaris del polígon o unitat d'actuació aporten els sòls de cessió obligatòria i són al seu càrrec les despeses d'urbanització. En la modalitat de cooperació l'administració actuant executa les obres d'urbanització del sector, i en la modalitat de compensació bàsica correspon l'execució d'aquestes a la junta de compensació.

El PDU, en el plànol d'ordenació *o.08 Actuacions singulars*, recull les infraestructures de connectivitat i de serveis necessàries i comuns als sectors d'interès supramunicipal que s'han d'executar i repercutir a aquests àmbits en els percentatges que més endavant s'indiquen, actuacions les quals es relacionen a continuació amb la numeració que s'indica en el plànol:

Infraestructures de connexió i connectivitat incloses dins l'àmbit del PDU a repartir a repartir entre els sectors d'interès supramunicipal:

- Pas sobre infraestructures existents i projectades (només s'executarà en cas que es desenvolupi la opció 1.Oa) (assenyalada amb el número 2)
- Rotonda connexió CRT - Port Aventura (assenyalada amb el número 3)
- Vial nord enllaç A7 i Port Aventura (assenyalada amb el número 4)
- Rotonda i vial oest sobre C-31 b (assenyalada amb el número 5)
- Corredor verd (assenyalada amb el número 6), inclou la sobreelevació de la nova rotonda est en la C-31b dins l'àmbit del sector CTI, per tal de garantir la connectivitat ecològica del corredor verd.
- Modificació rasant carrer del camí del Racó (assenyalada amb el número 7)
- Accés est C-31 b (assenyalada amb el número 8)

En els cas de les obres de connexió i de connectivitat relacionades, el cost de l'adquisició del sòl i el d'execució de l'obra s'imputarà als 3 sectors d'interès supramunicipal delimitats i ordenats en aquest planejament en proporció als sostres atribuïts a cadascun, resultant d'aquesta distribució els percentatges següents:

En els cas de les obres de connexió, el cost de l'adquisició del sòl no inclòs en els àmbits dels sectors i el d'execució de l'obra s'imputarà als sectors d'interès supramunicipal delimitats i ordenats en aquest planejament en proporció als sostres atribuïts a cadascun, resultant d'aquesta distribució els percentatges següents:

- Sector 1 Complexos turístics integrats - CTI, en un 92,71%
- Sector 2 Nord, en un 6,04%
- Sector 3 Centre de convencions - CC, en un 1,25%

Aquests mateixos percentatges són d'aplicació per al repartiment del dèficit d'explotació del transport públic, com es recull en la memòria, en concret en el quadre que figura en l'apartat 6.1 *Avaluació econòmica i financera del PDU*, i de les mesures correctores que calgui executar per reduir, si s'escau, les afectacions que es puguin produir a tercers de fora de l'àmbit del PDU, al reconduir cap a la seva conca natural les aigües pluvials de la Canonja que salten al CTI degut a la barrera que ocasiona la C-31.

Pel que fa a l'execució del vial de connexió del sector CTI que transcorre íntegrament per l'àmbit del citat sector, el cost estricte de la vialitat, descomptades les xarxes de serveis, anirà a càrrec d'aquest sector. Atès que per aquest vial passaran xarxes de serveis comuns als altres dos sectors delimitats en el PDU, els cost d'implantació dels serveis formarà part dels costos repercutible als diferents sectors en funció del percentatge de demanda de cadascun dels àmbits i per tant s'inclou en les despeses repercutibles d'infraestructures viàries i de serveis comuns a cadascun dels sectors d'interès supramunicipal.

Portada de serveis, cànons de subministrament i elements comuns de xarxes de subministrament de serveis comuns als sectors, és preveuen les següents:

- Infraestructura elèctrica
- Sanejament, aigües residuals i pluvials
- Xarxa de telecomunicacions
- Xarxa de gas
- Xarxa de serveis comuns a través del vial de connexió del sector CTI
- Cànon de subministrament d'aigua potable
- Obres de drenatge

El repartiment del cost d'implantació dels serveis comuns aniran a càrrec dels tres sectors d'interès supramunicipal, i les despeses es repercutiran en funció del percentatge de demanda de servei de cadascun dels àmbits.

Aquestes actuacions d'infraestructures de connexions i de serveis comuns als sectors del PDU, es preveu executar-les en base als corresponents estudis informatius, projectes executius, projecte d'urbanització o pla especial que es redacti i faculti llur execució pel sistema d'expropiació dels sòls

necessàries que no són objecte de cessió obligatòria en desenvolupament dels sectors d'interès supramunicipal.

Infraestructura de connexió viària inclosa en l'àmbit del PDU a repartir entre el sector 2 Nord i el sector 3 Centre de convencions:

- Tram del vial d'accés des de l'avinguda Batlle Pere Molas (assenyalada amb el número 9)

El cost d'adquisició de sòl i d'execució d'aquesta obra de connexió externa als sectors Nord i Centre de convencions, es repercutirà en proporció als sostres atribuïts a cadascun dels sectors, resultant d'aquesta distribució els percentatges següents:

- Sector 2 Nord, en un 82,86%
- Sector 3 Centre de convencions - CC, en un 17,14%

Infraestructures de connexió externes a l'àmbit del PDU: en el plànol d'ordenació *o.08 Actuacions singulars* es grafien les actuacions de millora de les connexions del PDU amb l'autopista A7. Les possibles actuacions de millora, que es definiran i concretaran amb la conformitat del Ministeri de Foment, són les que es relacionen a continuació, i que no exclouen altres alternatives que puguin sorgir, amb la numeració que s'indica en el plànol:

- Previsió d'intervenció en els ramals d'accés est a l'A-7 (assenyalada amb el número 1.E):
- Previsió d'intervenció en els ramals d'accés oest a l'A-7:
 - o Alternativa a (assenyalada amb el número 1.Oa)
 - o Alternativa b (assenyalada amb el número 1.Ob)
 - o Alternativa c (assenyalada amb el número 1.Oc)

Aquestes obres s'hauran de concretar en els corresponents estudis informatius, projectes executius, o pla especial d'infraestructures que es redacti i faculti llur execució pel sistema d'expropiació. El cost d'execució d'aquestes obres externes serà a càrrec i repercutit entre els sectors delimitats en el PDU, en els mateixos percentatges establerts anteriorment per a l'atribució dels costos d'execució d'Infraestructures viàries comuns.

La repercussió del cost d'execució de les obres externes als tres sectors delimitats en el PDU, l'efectuarà l'administració actuant directament als propietaris d'aquests sectors o a la Junta de compensació si està constituïda. Si prèviament a l'execució de les referides obres es signés un Conveni urbanístic amb els propietaris obligats al pagament, la repercussió del cost i pagament es realitzarà en la forma i condicions establertes en dit conveni.

En el supòsit que es desenvolupi qualsevol dels sectors abans d'executar-se les obres d'infraestructures externes, els propietaris d'aquests àmbits o bé els adjudicataris del concurs del sector CTI, que vulguin iniciar les obres d'edificació simultàniament a la urbanització, hauran d'assegurar el pagament que els correspongui del percentatge assignat al sector del cost d'infraestructures de connexions i xarxes de serveis externes, mitjançant la constitució d'una garantia a disposició de l'administració actuant, en alguna de les formes admeses en la legislació de contractes del sector públic.

4.2 Administració actuant

Es nomena al Consorci intermunicipal de Vila-seca i Salou (conegut com a consorci del CRT) com administració actuant dels sectors delimitats i ordenats en aquest PDU: sector 1 CTI, sector 2 Nord i sector 3 Centre de convencions. L'administració actuant dels sectors d'interès supramunicipal rebrà de forma gratuïta el sòl corresponent al 15% d'increment de l'aprofitament urbanístic que estableix el PDU per aquests àmbits de planejament. La cessió en sòl podrà ser substituïda per l'equivalent del seu valor econòmic en el cas que es doni algun dels supòsits establerts als articles 43.3 i 45.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme.

Les actuacions directes d'execució d'infraestructures de mobilitat i serveis que requereixin l'expropiació forçosa dels terrenys per a la seva obtenció, l'administració expropiant serà el Departament de Territori i Sostenibilitat, i beneficiària de l'expropiació, el Consorci del CRT.

Aquestes obres d'infraestructures seran executades per l'administració actuant del PDU, o si s'escau, podran ser executades per l'administració sectorial competent de la que depengui o s'hagi d'incorporar la infraestructura o, si s'escau, per la companyia subministradora del servei, en ambdós supòsits sota la direcció o supervisió de l'administració actuant, corresponent a l'administració actuant, la repercussió als propietaris dels sectors o als adjudicataris del Concurs del sector CTI, dels costos d'execució de les obres externes, pel seu posterior rescabament a l'organisme sectorial o empresa que hagi executat l'obra.

Atès el caràcter supramunicipal dels tres sectors delimitats pel pla director (sector 1 CTI, sector 2 Nord i sector 3 Centre de Convencions) es procurarà que les cessions de sistemes pròpies de cada un dels sectors siguin gestionades a través del Consorci del CRT en els termes que aquest Consorci estableixi.

Atesa la singularitat de l'ordenació urbanística que regula el present Pla Director en desenvolupament d'allò que preveu la Llei 2/1989, del 16 de febrer, modificada per la Llei 6/2014, del 10 de juny, i també donada la supramunicipalitat d'aquesta actuació, resulta necessari que per l'adequada funcionalitat dels projectes regulats per la legislació esmentada, els propietaris dels diferents sectors inclosos en l'àmbit del Pla Director vindran obligats a constituir-se en una entitat urbanística col·laboradora per cadascun dels sectors per tal de conservar les obres i instal·lacions d'urbanització executades. Aquesta obligatorietat haurà de ser plenament vigent i efectiva en el moment de la recepció definitiva de les obres per part de l'administració actuant

5 Programació de les actuacions

5.1 Criteris generals

D'acord amb el que disposa l'article 56.2 del TRLU, els plans directors urbanístics han de contenir, entre d'altres, un document on es faci constar la "programació de les actuacions per aplicar-los".

El PDU de reordenació del CRT de Vila-seca i Salou, delimita i ordena els següents sectors: sector 1 CTI, sector 2 Nord i sector 3 Centre de convencions. Aquesta previsió requereix la necessària coordinació i integració de les accions de gestió, redacció i execució per fases de les obres d'urbanització dels sectors, que garanteixen el desenvolupament d'aquests àmbits destinats a activitats econòmiques, turístiques, comercials, lúdiques.

La programació de les actuacions d'aquest PDU estan, per tant, directament vinculades a l'execució jurídica (gestió) i material (execució de les obres) dels sectors delimitats.

Les actuacions urbanístiques d'execució de sectors de planejament, generalment, es desenvolupen a partir dels processos següents:

- Planejament.
- Projectes de gestió.
- Projecte/s d'urbanització i d'espais lliures.
- Execució de les obres d'urbanització i dels espais lliures.
- Projectes d'execució d'obres d'infraestructures externes.
- Gestió i execució de les obres d'infraestructures externes.
- Execució de les obres d'edificació.

Amb la finalitat d'afavorir una major agilitat en el procés de tramitació, es poden simultaniejar algunes de les actuacions urbanístiques ressenyades, d'acord amb la legislació vigent.

L'aplicació concreta de les actuacions ressenyades al desenvolupament d'aquest PDU, es realitzarà en cadascun dels sectors delimitats d'acord amb les següents fases:

- Tramitació, aprovació i executivitat del PDU.
- Redacció i tramitació del projecte/s d'urbanització i dels espais lliures.
- Redacció i aprovació del projecte de gestió i formalització de les cessions.
- Execució de les obres d'urbanització i dels espais lliures.

- Redacció projectes constructius i d'activitat i obtenció de les preceptives llicències.
- Construcció de les edificacions que en algunes de les seves fases es podrà simultaniejar amb les obres d'urbanització.

El PDU, per a l'execució de les infraestructures comuns de connexions viàries, de serveis i mesures correctores d'inundabilitat, tant internes com externes a l'àmbit del PDU, les quals no estan vinculades al desenvolupament de cap sector en concret, preveu que s'hauran d'executar per l'administració actuant o administració sectorial competent en el termini establert, per tal de garantir les connexions viàries i de serveis dels diferents àmbits delimitats. Aquestes obres, per a la seva execució, requeriran la redacció, tramitació i aprovació dels corresponents projectes d'urbanització o, si s'escau, projectes d'obres ordinàries o plans especials urbanístics que definiran la solució i situació concretes de les infraestructures que s'escaiguin de connectivitat, serveis i mesures correctores d'inundabilitat.

Les obres de connexió viària es sufragaran pels tres sectors delimitats pel PDU, d'acord amb el percentatge de participació assignat a cadascun d'aquest àmbits respecte a la total cost d'execució previst d'aquestes infraestructures. El percentatge assignat a cada sector per a la repercussió de costos de les infraestructures viàries, s'ha fixat en base al sostre corresponent a cada sector respecte al total del PDU. Pel que fa a les connexions i xarxes de serveis comuns, el repartiment s'efectuarà en funció del percentatge de demanda de servei de cadascun dels sectors.

5.2 Programació dels sectors d'interès supramunicipal

La programació de les actuacions del PDU referides al desenvolupament i execució dels sectors delimitats i ordenats en aquest document, inclou tant la redacció i tramitació dels instruments de planejament, gestió i urbanització, com l'execució material de les obres d'urbanització, en el present supòsit es preveu un únic termini de 4 anys per iniciar i acabar l'execució dels tres sectors del PDU: sector 1 CTI; sector 2 Nord i sector 3 Centre de convencions. Aquesta únic termini comú pels desenvolupaments del sectors, podrà periodificar-se per fases en cadascun d'aquests àmbits, si bé la total execució haurà d'estar acabada en el quart trimestre de l'any 2020.

D'acord amb allò exposat anteriorment, la programació òptima de les actuacions del PDU, fins el total acabament de les obres d'urbanització dels sectors i execució de les infraestructures de connexions i de serveis comuns internes a l'àmbit del PDU (excloses les corresponents d'infraestructures generals sectorials a càrrec de les administracions amb competències), s'ajustarà a la seqüència que es detalla a continuació:

Planejament. Tramitació del PDU:

- Aprovació inicial del PDU: juny 2016.
- Aprovació definitiva PDU: desembre 2016.
- Publicació en el DOGC del PDU i executivitat del PDU: desembre 2016/ gener 2017.

A partir de l'executivitat del PDU, la seqüència de desenvolupament de cadascun dels sectors serà la següent:

Redacció i tramitació de projectes d'urbanització i d'espais lliures. Es podran redactar tants projectes d'urbanització, d'espais lliures i complementaris com fases d'urbanització previstes:

- Aprovació inicial i definitiva del projecte d'obres bàsiques d'urbanització.
- Aprovació inicial i definitiva dels projectes d'obres complementàries d'urbanització.

Gestió:

- Redacció i aprovació inicial dels instruments de gestió per part de l'administració actuant.
- Aprovació definitiva del corresponent projecte de reparcel·lació, simultània o posterior a l'aprovació del projecte d'obres bàsiques d'urbanització.

Execució de l'obra urbanitzadora:

- Inici de les obres d'urbanització.
- Finalització de les obres d'urbanització.

Edificació:

- S'edificarà per àmbits coincidents amb les fases d'urbanització. L'edificació podrà ser simultània a l'obra d'urbanització.

A partir de l'executivitat del PDU, la seqüència de l'execució de les infraestructures de connexions i de serveis comuns serà la següent:

Redacció i tramitació dels projectes d'urbanització, estudi informatiu o, si s'escau, dels projectes d'obres ordinàries o plans especials urbanístics. Es podran redactar tants projectes com infraestructures de connexions o serveis a executar, i la tramitació serà la que legalment correspongui segons tipus de projecte o pla:

- Aprovació inicial i definitiva del projecte o pla.
- L'aprovació definitiva del pla o projecte, legitimarà per a l'expropiació dels terrenys i béns externes a l'àmbit del PDU, mitjançant tramitació del corresponent projecte d'expropiació forçosa individualitzada o taxació conjunta.
- El terrenys d'infraestructures comuns que són objecte de cessió obligatòria en el desenvolupament dels sectors d'interès supramunicipal, podran ser objecte d'ocupació directa en el moment d'execució de l'obra si l'instrument de gestió del sector no ha estat aprovat definitivament.

5.3 Pla d'etapes

En el present pla, no es precisa el traçat ni les característiques de les obres d'urbanització bàsiques dels sectors de planejament delimitats i ordenats, atès que de conformitat amb el que preveu l'article 56.6.c) del TRLU és opcional del pla fer-ho, i per tant, es preveu que s'efectuarà en els corresponents projectes d'urbanització d'obres bàsiques, i els diferents projectes complementaris a tramitar amb posterioritat.

L'aprovació definitiva del PDU comporta l'aprovació de l'ordenació detallada dels sectors delimitats: sector 1 CTI, sector 2 Nord i sector 3 Centre de convencions, l'execució dels quals podrà ser simultània o no però dins del període que va des del 4rt trimestre de 2017 al 4rt trimestre del 2021. No obstant això, qualsevol dels sectors podrà executar-se abans del període establert si els projectes d'urbanització i gestió estan aprovats i sorgeix l'oportunitat del seu desenvolupament anticipat.

Els projectes d'obres d'urbanització bàsiques i complementàries, es tramitaran prèvia o simultàniament a la reparcel·lació de cadascun dels àmbits, i seran aprovats per l'administració competent de conformitat amb el que disposen els articles 157bis, 157.4 i 23 del TRLU.

Els tres sectors delimitats i ordenats en aquest PDU, es desenvoluparan cadascun d'ells en un termini de quatre anys, període que s'estableix per iniciar i acabar les obres d'urbanització, i que es preveu s'iniciaran el 4rt trimestre de 2017 i que acabaran el 4rt trimestre de 2021.

Les obres d'infraestructures externes o comuns relatives als diferents sectors s'executaran per l'administració actuant i, si s'escau per l'administració sectorial competent, en un termini de 3 anys, que es preveu que s'iniciïn en el 4rt trimestre de l'any 2019 i finalitzin el 4rt trimestre de l'any 2022. Aquestes obres d'infraestructures seran repercutibles d'acord amb els percentatge establert en aquest planejament per cadascun dels sectors d'interès supramunicipal del PDU, i l'estimació del cost d'aquestes obres estan quantificades i imputades en l'Estudi de viabilitat econòmica dels diferents sectors delimitats i ordenats en el PDU.

5.3.1 Sector 1 Complexos Turístics Integrats - CTI

El desenvolupament del sector 1 CTI constituirà un únic polígon d'actuació, les condicions del qual queden establertes en la normativa del PDU, si bé es preveu la possibilitat de divisió poligonal si així es considera convenient per part de l'administració actuant.

L'aprovació definitiva dels projectes d'urbanització i de reparcel·lació comportarà l'inici de la contractació i de l'execució material de les obres.

En aquest sector es preveu tramitar simultàniament el projecte d'urbanització i el projecte de reparcel·lació una vegada aprovat definitivament el PDU. Es preveu l'aprovació definitiva d'ambdós projectes al final del segon semestre de 2017.

Es preveu que el sector estigui desenvolupat en el termini de 4 anys pel que fa a les obres d'urbanització corresponents al sector, que hauran d'estar finalitzades al 4rt trimestre de 2021.

5.3.2 Sector 2 Nord

Pel que fa a l'execució del sector 2 Nord, es preveu que es desenvolupi en un únic polígon d'actuació, si bé, es podria desenvolupar en dos polígons, que es delimitarien i concretarien mitjançant la tramitació de l'instrument de divisió polygonal de conformitat amb el que disposa l'article 119.1.a) del TRLU.

Es preveu que el sector estigui desenvolupat en el termini de 4 anys pel que fa a les obres d'urbanització corresponents al sector, que hauran d'estar finalitzades al 4rt trimestre de 2021.

5.3.3 Sector 3 Centre de Convencions - CC

En aquest àmbit el PDU preveu un únic polígon d'actuació.

El sector es preveu que es desenvolupi en el termini de 4 anys pel que fa a les obres d'urbanització corresponents al sector, que hauran d'estar finalitzades al 4rt trimestre de 2021.

5.3.4 Execució d'infraestructures externes als sectors delimitats i ordenats i d'altres externes a l'àmbit del PDU

El PDU preveu l'execució d'Infraestructures de serveis i de connexions externes dels sectors, moltes d'elles comuns als diferents àmbits delimitats i ordenats en aquest planejament, i d'altres infraestructures externes a l'àmbit del PDU de reordenació del CRT de Vila-seca i Salou.

L'execució d'aquestes infraestructures s'efectuarà per l'administració actuant o, si s'escau, per l'administració sectorial competent, i requerirà la tramitació i aprovació prèvia dels corresponents projectes d'urbanització, estudis informatius, i/o plans especials urbanístics, que segons els cas, legitimaran per a l'expropiació dels terrenys necessaris per a l'execució de l'obra.

El PDU estableix un període de 3 anys per a l'execució d'aquestes obres d'infraestructures, període que es preveu iniciar el 4rt trimestre de 2019 i acabar el 4rt trimestre de l'any 2022.

L'aprovació del PDU legitimarà per portar a terme les actuacions d'execució directa relatives a les infraestructures externes, els costos de les quals, són repercutibles als tres sectors d'interès supramunicipal delimitats pel PDU, en els percentatges establerts en l'apartat 4.1. *Sistema d'actuació* d'aquesta memòria. Aquests percentatges s'han fixats en base al sostre assignat a cadascun dels sectors per aquest Pla, en el cas de les connexions viàries, i en funció del percentatge de demanda de servei de cadascun dels sectors pel que fa a al cost d'implantació de les d'Infraestructures comuns de serveis.

L'estudi d'avaluació econòmica i financera preveu un cost estimatiu d'execució d'aquestes infraestructures comuns.

No s'estableix un ordre de prioritats per l'execució d'aquestes infraestructures de connexions i de serveis, si bé l'execució d'aquestes infraestructures estarà condicionada al desenvolupament dels diferents sectors del pla director. No obstant això, se relacionen a continuació les obres d'infraestructures externes i de serveis comuns a executar:

Infraestructures de connexió i connectivitat dels sectors dins l'àmbit del PDU, són les assenyalades en el plànol o.08 *Actuacions singulars*:

- Pas sobre infraestructures existents i projectades (només s'executarà en cas que es desenvolupi la opció 1.Oa) (assenyalada amb el número 2)
- Rotonda connexió CRT - Port Aventura (assenyalada amb el número 3)
- Vial nord enllaç A7 i Port Aventura (assenyalada amb el número 4)
- Rotonda i vial oest sobre C-31 b (assenyalada amb el número 5)
- Corredor verd (assenyalada amb el número 6), inclou la sobreelevació de la nova rotonda est en la C-31b dins l'àmbit del sector CTI, per tal de garantir la connectivitat ecològica del corredor verd.
- Modificació rasant carrer del camí del Racó (assenyalada amb el número 7)
- Accés est C-31 b (assenyalada amb el número 8)

Infraestructures de serveis comuns dels sectors de l'àmbit del PDU:

- Infraestructura elèctrica
- Sanejament, aigües residuals i pluvials
- Xarxa de telecomunicacions
- Xarxa de gas
- Xarxa de gas
- Xarxa de serveis comuns a través del vial de connexió del sector CTI
- Cànon de subministrament d'aigua potable
- Obres de drenatge i mesures correctores d'inundabilitat

Infraestructures de connexió externes a l'àmbit del PDU, de millora de les connexions del PDU amb l'autopista A7, àmbit que s'ha dibuixat en el plànol o.08 *Actuacions singulars*, i que no exclouen altres alternatives que puguin sorgir:

- Previsió d'intervenció en els ramals d'accés est a l'A-7 (assenyalada amb el número 1.E):
- Previsió d'intervenció en els ramals d'accés oest a l'A-7:
 - o Alternativa a (assenyalada amb el número 1.Oa)
 - o Alternativa b (assenyalada amb el número 1.Ob)
 - o Alternativa c (assenyalada amb el número 1.Oc)

6 Bases tècniques i econòmiques

L'article 56 del TRLU regula els plans directores urbanístics, el contingut del qual inclou, entre altres, les bases tècniques i econòmiques per al seu desenvolupament.

L'apartat g) de l'article 56 de la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del TRLU, introdueix un nou tipus de plans directores urbanístics de delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal per a l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social o econòmica o de característiques singulars.

Els referits PDU de delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal han d'establir l'ordenació detallada del sòl amb el nivell i la documentació pròpia d'un pla urbanístic derivat i, per tant, ha de donar compliment a l'article 66.d) del TRLU.

En aquest sentit, el present PDU conté l'estudi i justificació de la seva viabilitat amb el document d'avaluació econòmica i financera i l'informe de sostenibilitat econòmica que pondera l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

Així, en el document d'avaluació econòmica i financera es comprova si l'aprofitament urbanístic, pensant en el valor immobiliari que previsiblement tindrà aquest una vegada introduït al mercat, juntament amb les inversions associades a les càrregues del pla, són suficients per poder finançar de forma adient els sistemes (infraestructures públiques, indemnitzacions, urbanització i dotacions de caràcter col·lectiu), tot això respectant els estàndards de dimensió i qualitat que demana el desenvolupament urbà habitual.

Mentre que l'informe de sostenibilitat econòmica demostra que els ajuntaments afectats podran finançar adequadament el manteniment dels espais públics de l'ordenació plantejada, un cop passin a titularitat municipal. A continuació, es fa un breu resum del contingut d'ambdós documents.

6.1 Avaluació econòmica i financera del PDU

El document d'avaluació econòmica i financera, atesa la naturalesa d'aquest PDU de delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal per a l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social o econòmica o de característiques singulars, s'ajusta als requisits exigits per al planejament derivat.

L'anàlisi de viabilitat aborda l'encaix, en termes de mercat, dels productes immobiliaris proposats pel PDU. S'utilitza un mètode dinàmic, és a dir, amb una periodificació dels costos i beneficis previstos i, amb independència de què l'operador urbanístic, l'immobiliari i l'explotador del centre puguin ser o no el mateix, s'analitzen les dues operacions que són necessàries per a disposar del producte immobiliari acabat: l'operació immobiliària i l'operació de sòl.

Es parteix d'un estudi de mercat que avalua el preu de venda dels productes immobiliaris amb les diferents activitats que es contemplen per a cada zona del PDU, el que permet fer una previsió dels ingressos de l'operació.

A partir d'aquí, s'estimen els costos necessaris per edificar, concepte que comprèn els costos d'execució material, el benefici industrial, la gestió i comercialització, així com una taxa de rendibilitat que s'ha definit partint de les recomanacions del Ministerio de Hacienda. Això permet obtenir un valor residual del sòl urbanitzat, és a dir, el preu màxim que es pot arribar a pagar per garantir la viabilitat de l'operació immobiliària.

Tot seguit, es fa la mateixa operació aplicada al sòl. Es tenen en compte, per tant, els costos d'urbanització i gestió, així com una taxa de rendibilitat i la cessió d'aprofitament mig prevista a les administracions actuant. El resultat és un valor residual del sòl brut, que és l'element definitiu que permet valorar la viabilitat de l'operació.

Aquest estudi conclou que, tant el valor de repercussió del sòl (VRS) com el valor residual del sòl sense urbanitzar (VSo) són positius i de suficient entitat com per confirmar que la proposta del PDU és econòmicament viable.

Ingressos i costos de construcció previstos:

De l'estudi realitzat es conclouen els següents valors de venda i construcció €/m²/st:

	Cost construcció	Preu venda
Hotel sector Nord	2.100	3.500
Centre Convencions/Hotel GL	2.700	4.500
Hotel GL sector CTI	2.700	4.500
Comercial CTI	1.210	3.500
Oci CTI	2.700	4.500
Serveis CTI	400	450
Usos ponderats CTI	2.230	3.781
Usos ponderats PDU	2.227	3.776

Despeses d'urbanització previstes:

Fins que els projectes d'urbanització dels sectors detallin amb major precisió els costos d'urbanització, l'estudi econòmic incorpora la següent previsió:

	Sector CTI	Sector Nord	Centre Convencions	Suma
Dotació de serveis	24.165.610 €	2.132.870 €	273.664 €	26.572.143 €
Urbanització interna vials i zones verdes	64.219.287 €	3.062.074 €	142.500 €	67.423.861 €
SUBTOTAL 1	88.384.896 €	5.194.944 €	416.164 €	93.996.004 €
Increment sostre total àmbit CRT:	800.945 m ² st	48.353 m ² st	10.000 m ² st	800.945 m ² st
% de sostre respecte al total de l'àmbit	92,71%	6,04%	1,25%	100%
Despeses d'urbanització externes dels sectors i mobilitat: accessos des d'A-7 i vial nord	26.887.199 €	1.750.728 €	362.072 €	29.000.000 €
Despeses d'urbanització externes dels sectors i mobilitat entorn C-318	19.525.670 €	1.271.391 €	262.939 €	21.060.000 €
Despeses mesures correctores d'inundabilitat (fora àmbit CRT)	1.854.290 €	120.740 €	24.971 €	2.000.000 €
Despesa d'urbanització externa exclusiva S. Nord i CC (Tram vial confrontant)	0 €	806.323 €	166.757 €	973.080 €
Total Despeses d'urbanització externes dels sectors i mobilitat	48.267.159 €	3.949.181 €	816.740 €	53.033.080 €
SUBTOTAL 2	136.652.055 €	9.144.125 €	1.232.904 €	147.029.084 €
Dèficit explotació transport públic de superfície	8.715.161 €	567.477 €	117.361 €	9.400.000 €
TOTAL	145.367.216 €	9.711.602 €	1.350.265 €	156.429.084 €
Reserva per possibles imprevistos	29.232.784 €	1.948.398 €	269.735 €	31.450.916 €
TOTAL	174.600.000 €	11.660.000 €	1.620.000 €	187.880.000 €

A partir del valor de venda, i considerant els costos de construcció, gestió i comercialització, i la rendibilitat de l'operació, s'han obtingut els valors de repercussió del sòl urbanitzat següents:

- Sector 1 CTI: 598,98 €/m² de sostre urbanitzat
- Sector 2 Nord: 403,19 €/m² de sostre urbanitzat
- Sector 3 Centre de convencions: 462,69 €/m² de sostre urbanitzat

Valor de repercussió del sòl brut

Amb les despeses i els ingressos previstos s'ha calculat el valor de repercussió del sòl brut. Amb el mètode residual dinàmic s'han obtingut els valors de repercussió del sòl brut següents:

- Sector 1 CTI: 155,79 €/m² de sostre urbanitzat
- Sector 2 Nord: 38,56 €/m² de sostre urbanitzat
- Sector 3 Centre de convencions: 25,44 €/m² de sostre urbanitzat

6.2 Informe de sostenibilitat econòmica del PDU

En el document d'informe de sostenibilitat econòmica s'aborda la sostenibilitat econòmica del PDU, que pondera l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

L'informe conclou que el pla director garanteix un balanç fiscal corrent positiu i la sostenibilitat econòmica derivada del funcionament ordinari de les finances locals municipals respectives, tant pel valor dels immobles i de les instal·lacions com pel volum d'activitats que es pot esperar d'ells.

7 Crèdits

La redacció del *Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou*, ha estat efectuada per tècnics de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme i de l'Institut Català del Sòl:

- Direcció i coordinació tècnica del PDU:

Josep Armengol Tatjé, *Subdirector General de Planificació Territorial i Paisatge*. DGOTU

- Redacció del PDU:

Elisabeth Tuà Sardà, *arquitecta*. DGOTU

Rosa Vilella Gassiot, *arquitecta*. DGOTU

Susana Ferraz Comin, *arquitecta*. DGOTU

Pilar Martí Manrique, *arquitecta*. DGOTU

Miriam Germeno, *arquitecta*. DGOTU

Oriol Bel Segués, *arquitecte*. DGOTU

Mercè Bolló Querol, *arquitecta*. DGOTU

Anna Comellas Jodar, *arquitecta*. DGOTU

Adrià Fisas Masferrer, *arquitecte*. DGOTU

Blanca Feliu Borrell, *advocada*. DGOTU

Jordi Guiteras Rosiñol, *advocat*. DGOTU

Lluís Laguna Cano, *advocat*. DGOTU

Carme Bach Cardona, *advocada*. DGOTU

Júlia Rubert Tayà, *ambientòloga i paisatgista*. DGOTU

Àngels Trèmols Gironell, *geògrafa*. DGOTU

Toni Prats Llavari, *geògraf especialista en SIG*. DGOTU

Elisabet Massana Guitart, *delineant*. DGOTU

Montserrat Fernandez Vidal, *delineant*. DGOTU

Octavio Redondo Nogueras, *delineant*. DGOTU

Jordi Sola Mas, *arquitecte*. Direcció del Projecte. INCASÒL

Jordi Salvat Martí, *arquitecte*. Coordinació del Projecte. INCASÒL

Laura Peces Font, *enginyera tècnica d'Obres Públiques*. INCASÒL

Blanca Cusell Molet, *advocada*. INCASÒL

Marc Martínez Rosa, *enginyer de Camins, Canals i Ports*. INCASÒL

Xavier Pablo Salvat, *paisatgista i enginyer tècnic Agrícola*. INCASÒL

Sílvia Segura Baró, *arquitecta*. INCASÒL

Marian Solé Llach, *delineant*. INCASÒL

Lluís Gómez Izquierdo, *delineant*. INCASÒL

Jordi Arcalís Sánchez, *enginyer tècnic d'Obres Públiques*. INCASÒL

Sonsoles Letang Jiménez de Anta, *enginyera superior de Forests i enginyera tècnica Agrícola*. INCASÒL

Otília Cases Duch, *enginyera geòloga*. INCASÒL

Ramon Forcada Pons, *arquitecte*. Direcció d'Anàlisi Estratègica. INCASÒL

David Sarri Mata, *arquitecte*. Coordinació d'Anàlisi Estratègica. INCASÒL

Rosa Grima López, *enginyera de Camins, Canals i Ports*. Coordinació d'Anàlisi Estratègica. INCASÒL

Joaquim Vidal Tribó, *economista*. INCASÒL

- Redactors externs d'altres documents del PDU:

Estudi poblacional: Marta Iglesias Vivet, *advocada*

Document IV. *Estudi ambiental estratègic*: LAVOLA SOSTENIBILITAT

Document V. *Estudi d'avaluació de mobilitat generada i Estudi de trànsit*: TRANSFER ENGINYERIA

Document VI. *Avaluació econòmica i financera*: GABINET D'ESTUDIS ECONÒMICS

Document VII.1. *Estudi de riscos geològics i geotècnics*: ICGC

Document VII.2. *Document d'inundabilitat*: ICGC

Document VII.3. *Pla d'adaptació al canvi climàtic*: LAVOLA COSOSTENIBILITAT

Document VII.6. *Estudi hidrològic*: ICGC