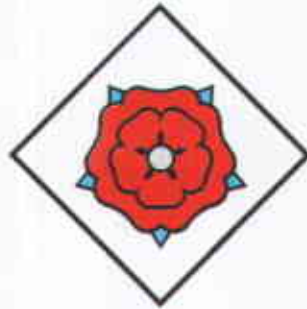


17 FEB. 1999

TEXT REPOS



PLA GENERAL MUNICIPAL D'ORDENACIÓ DE REUS

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
**Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme**

APROVAT DEFINITIVAMENT PEL CONSELLER DE
POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES EN
DATA...1.1 MARÇ 1999....

La Secretària de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya

MEMÒRIA

FEBRER 1999

Í N D E X

INTRODUCCIÓ.....	1
CRITERIS GENERALS DEL PLA	2
ELS OBJECTIUS PRINCIPALS DE LA REVISIÓ	3
1.- Incidir en les àrees urbanes amb dificultat per desenvolupar-se.....	3
2.- Revisar la infraestructura viària	3
3. Previsions de creixement.....	7
ELEMENTS VERTEBRADORS DEL PLA.....	14
CONTINGUT DEL DOCUMENT.....	16
MODIFICACIONS EN LES NORMES URBANÍSTIQUES.....	20
Aspectes concrets:	20
Actuacions en sòl urbà	22
El sòl urbanitzable.....	25
El sòl no urbanitzable.....	25
JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DE L'ESTÀNDARD MÍNIM D'ESP AIS LLIURES PÚBLICS PER HABITANT.	28
REDACCIÓ DEL DOCUMENT	29

INTRODUCCIÓ

L'objecte d'aquest projecte és la revisió del Pla general d'ordenació urbana de Reus definitivament aprovat per Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya el 21 de desembre de 1988 i publicat el febrer de 1989.

El document vigent va recollir molta informació i va fer un treball d'anàlisi molt a fons, tant del sòl urbà: teixits, tipologies, usos; com del sòl no urbanitzable: camins, barrancs, mesura de les parcel·les, situació de les edificacions; aconseguint una normativa força adequada tant en sòl urbà com urbanitzable.

Es van detectar encertadament les àrees de tensió o conflictives. Es van delimitar operacions de modificació: Unitats d'actuació, Estudis de detall, Plans especials i àrees amb possibilitat de transformació d'ús industrial a residencial

Pel que fa a infraestructura es van definir dues variants: al sud-oest i a l'est amb caràcter de vies ràpides i un passeig Nord que connectava les dues vies anteriors, però amb un objectiu distint. Aquest últim pretenia ser un eix verd on s'ubicarien equipaments per a la ciutat. També es definien sis sistemes viaris d'interès preferent.

El Pla general de 1989 ha estat una de les eines més importants de transformació i millora urbana i territorial del municipi; després de vuit anys de vigència i aplicació del Pla es poden treure les conclusions següents:

- 1) Els principis i objectius generals continuen essent vàlids, tot i que el punt de sortida d'avui inclou tota la gestió realitzada i l'evident evolució del document en tots els aspectes.
- 2) Hi ha hagut molta divergència entre les previsions de creixement demogràfic i de capacitat d'inversió de l'administració, i les actuacions establertes en el 1r i 2n quadrienni del Programa d'actuació.

Pel que fa al creixement demogràfic i a la inversió pública, la realitat ha estat molt per sota del que preveu el Pla.

S'han desenvolupat moltes actuacions urbanístiques, però no en l'ordre establert pel Programa d'actuació.

Aquests punts es poden veure en la memòria de l'Avanç del Pla de la revisió es poden veure detalladament aquests punts.

CRITERIS GENERALS DEL PLA

L'urbanisme és un procés lent però que va avançant, consolidant-se a poc a poc i, per tant, els objectius generals també van evolucionant, essent avui els següents:

1. La promoció del centre de la ciutat, és a dir la ciutat històrica o el Tomb de raval i els eixamples del segle XVIII, potenciant els valors propis, principalment edificis i espais de valor històric i les activitats comercials, solucionant a més els problemes de degradació.
2. L'atenció al problema de les comunicacions. Des d'una perspectiva interior, aconseguint una major permeabilitat, millorant la mobilitat. I des de la perspectiva de les relacions entre Reus, la seva comarca i el pol industrial i terciari de Tarragona, aconseguint una xarxa de vialitat perifèrica, que integri eficaçment les diverses vies de comunicació que convergeixen a Reus.
3. Solucionar el problema de l'oferta de terrenys industrials, tenint present la necessitat d'agilitzar la gestió, sobretot adaptant les superfícies i repercussions i integrant, espacialment els polígons, en el sistema d'activitats comarcal.
4. Redefinició de les operacions de modificació del sòl urbà i dels sectors de sòl urbanitzable simplificant la gestió i millorant l'entorn i en definitiva la qualitat de vida, per tal de resoldre la problemàtica i les dificultats que s'han plantejat durant el període de vigència del pla.
5. Protecció del sòl rústic com a part important d'equilibri mediambiental, tant pels seus valors naturals i de paisatge: rieres, camins, conjunt de masos i arbrat d'interès històric artístic, com per tot el sòl agrícola que no deixa de ser el gran parc de la ciutat



ELS OBJECTIUS PRINCIPALS DE LA REVISIÓ

- 1.- Incidir en les àrees urbanes amb dificultat per desenvolupar-se
- 2.- Revisar la infraestructura viària: xarxa ferroviària, xarxa viària interurbana i urbana, i recorreguts de paisatge.
- 3.- Previsions de creixement.

1.- Incidir en les àrees urbanes amb dificultat per desenvolupar-se.

Les àrees del Pla del 1989 que majors tensions de gestió han provocat són les zones VII d'INDÚSTRIA ANTIGA. Les àrees on l'actuació ha estat més escassa per les dificultats de treballar amb moltes propietats petites i amb una edificació molt degradada, són les Àrees 2 de renovació i rehabilitació.

Les zones VII són un conjunt d'àrees amb edificacions industrials. La seva transformació en ús residencial comportaria una important millora en el teixit i en la trama urbana. El Pla permetria dues opcions: la continuïtat com a indústria o la transformació a residencial.

La dinàmica de transformació d'aquestes àrees ha estat força conflictiva, motivada principalment per incloure en la mateixa actuació varies propietats amb activitat i dinàmica diferent. S'han estudiat una per una determinant en cada cas l'ús més adequat a l'entorn.

Pel que fa a les Àrees II de renovació i rehabilitació la majoria s'han substituït per actuacions més realitzables.

S'han definit els nous espais lliures i els nous vials, que s'aconseguiran mitjançant actuació aïllada, per expropiació, determinant-se, a més, les àrees especialment beneficiades per l'actuació.

2.- Revisar la infraestructura viària

Xarxa ferroviària

- Traçat ferroviari

Cal analitzar, per separat, el futur traçat ferroviari en base a la seva velocitat de disseny i a la seva funcionalitat.

En primer lloc, hi ha el traçat de velocitat alta València-Barcelona (200-220 km/h.) on queda per resoldre, en primera fase, el tram Vandellós-Tarragona. Hi ha un estudi informatiu amb les diferents variants del traçat.

Pel que afecta al nostre terme, totes elles contempen suprimir l'actual pas del tren pel nucli urbà de Salou i, per tant, la construcció d'una nova estació de Vila-seca-Salou, que se situarà més pròxima al nucli urbà de Reus i estarà millor comunicada que la d'ara.

La Generalitat planteja una variant que, des de prop de Vila-seca, gira cap a l'aeroport de Reus i s'uneix amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona a l'àrea del Morell-Perafort.

aquest traçat, alternatiu al de la costa, no només milloraria el temps del recorregut València-Barcelona, sinó que també enriquiria les possibilitats de la futura àrea metropolitana Tarragona-Reus-Valls, ja que:

- 1.- Possibilita la creació d'una estació sobre el Corredor del Mediterrani al servei de Reus, Tarragona i l'aeroport.
- 2.- Crea una estació sobre la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona a Perafort, relativament propera a l'àrea.
- 3.- La connexió ferroviària del Corredor de l'Ebre amb el Corredor del Mediterrani, tant en direcció nord cap a Barcelona-França com en direcció sud cap a València (avui inexistent), es realitzarà en aquesta zona.

En segon lloc, hi ha el traçat de menor velocitat que caldria potenciar com a tren de rodalies comunicant-lo amb Barcelona. Per realitzar aquesta tasca és necessari crear un nou enllaç cap al sud del denominat "vuit català" que avui finalitza a Sant Vicenç de Calders, de manera que uneixi Sant Vicenç-Valls-Picamoixons -Reus-Tarragona, tomant per la costa, direcció a Sant Vicenç per Altafulla-Torredembarra, per la qual cosa s'ha de construir un ramal d'enllaç a Picamoixons.

Pel que fa al nostre terme hi ha previstes dues intervencions noves: el projecte de Baixador a la Zona Universitària Mas Vila de Barberà i la connexió de la línia Tarragona-Reus-Saragossa amb la de Reus- Roda de Barà travessant la ctra. del Morell.

- Passos per sobre o per sota el tren

A banda de diverses construccions de ponts i túnels necessaris per a realitzar la xarxa viària projectada, hi ha previstes, en sòl urbà, unes millores importants:

La connexió del passeig Mata amb l'av. del Comerç.

La situació de l'estació representa una barrera per la part central de la zona nord; entre el túnel d'accés al barri Gaudí i el pont de la plaça Almostrer hi ha 800 metres de longitud.

Es preveu un pas soterrat per cotxes, la prolongació del passeig Sunyer per connectar amb el carrer Girona, amb el carrer Figueres i amb el passeig Nord.



- Passos elevats per a vianants i bicicletes

El pas principal situat a la plaça de l'Estació, que uneixi els passejos, l'av. del Segle XX, amb l'inici del passeig de la Boca de la Mina, suposarà una gran millora per accedir a peu des del centre (c/ Ample o passejos) al barri Gaudí, als sis centres escolars (dos de primària, tres de secundària i l'IMFE) i a l'Institut Pere Mata.

El pas situat al costat de l'Escola Joan Rebull que unirà l'av. Onze de Setembre amb el carrer Duesaigües, on hi ha una Escola Primària.

El pas situat al costat del Mas Miamau que unirà l'av. Onze de Setembre amb el camí dels Cinc Ponts, on hi ha un equipament esportiu, i a prop, dos nuclis residencials: la urbanització Sant Joan i la urbanització El Pinar.

Xarxa viària interurbana i urbana

Xarxa viària interurbana. Trànsit de pas

A la trama radial històrica cal sobreposar-hi la trama en forma de "Y" (grega) formada per les variants de la N-420 i la C-240.

La variant de la N-420 (Tarragona-Falset) està en l'execució, seguint el traçat previst al Pla de 1989.

Pel que fa a la variant de la ctra. C-240 (Salou-Ponts) el projecte modifica el traçat previst i la separa de la ciutat, passant des de la ctra. de Montblanc fins a l'encreuament amb la ctra. de Constantí, propera a la Riera de la Quadra, enllaçant amb la ctra. de Tarragona més enllà dels terrenys on s'ubica la indústria Cafès Brasília.

Els termes municipals veïns, situats al nord: Castellvell i Almofter, tenen una extensa superfície de sòl residencial de baixa densitat, que tendeix a ser ocupat com a primera residència. Aquest sòl genera una gran mobilitat viària per comunicar-se amb la resta de la comarca. L'única via de comunicació és la ctra. de Castellvell, que sovint queda col·lapsada.

Per tant, es proposa desviar el trànsit de pas cap a una nova via que sortirà sota el camp de futbol d'Almofter i enllaçarà amb la ctra. de Montblanc a l'inici de la variant de la C-240, vorejant un camí existent.

Aquesta via passa per fora del nostre terme, pel sòl d'Almofter i La Selva, però queda molt ben encaixada en el territori i la connexió amb la variant optimitza els desplaçaments.

Vies urbanes

Només s'anomenen les vies que impliquen una transformació rellevant de l'estructura del territori, la resta queda igualment dibuixada en els plànols i el seu traçat és obligatori o orientatiu segons fixa la normativa.

Al nord de la ciutat

Al nord es dibuixa una via radial:

És la prolongació dels passejos mitjançant el pas per sota el tren continuant, pel carrer Figueres fins que es creua amb el passeig Nord i va fins l'equipament educatiu "Escola Alba", en una primera fase i fins a la cruïlla dels Cinc Camins, en una segona fase.

Des de la primera via de ronda, anomenada passeig Nord, a la seva cruïlla amb la ctra. de Castellvell, en surt una bifurcació que s'obre més en el territori amb un traç rectilini, seguint la trama agrícola, fins a trobar-se amb la via de pas que uneix Almostrer amb l'inici de la variant de la C-240 a la ctra. de Montblanc.

S'ha dibuixat una segona ronda que uneix la ctra. de Falset amb Almostrer, passant pel nord de l'Institut Pere Mata per on s'acaba la plana i pel límit sud del nucli urbà de Castellvell.

A l'est de la ciutat, entre la ctra. de Montblanc i la de Tarragona

Al desplaçar més enfora la variant de la carretera C-240 es dibuixa una via que uneix la ctra. de Montblanc amb la de Tarragona. És la prolongació del carrer Illes Medes, que segueix pel camí del Burgaret i coincideix a la Ctra. de Tarragona amb la prolongació del c/. Flix.

En direcció de llevant a ponent es dibuixen tres vies d'àmbit més reduït:

- a) La que varia l'accés a la ctra. del Morell, prolongant el Camí de Valls i ampliant el pas per sota el tren.
- b) La que uneix la ctra. de Tarragona des de sota el pont dels Ploms fins la ctra. de Constantí, per on comença el Camí de les Puntetes.
- c) I una tercera que va des de la nova rotonda a nivell, situada a la ctra. de Tarragona on es creua amb la riera de l'Abeurada, segueix la traça del Camí del Mas de la Sena, fins a trobar-se amb la ctra. de Constantí.

Al sud i oest, entre la ctra. de Falset i la de Tarragona

L'actuació principal en aquesta zona és la prolongació del carrer Flix fins a la ctra. de Cambrils, que permet una connexió més immediata entre les carreteres radials del costat sud (ctres. de Cambrils, Salou, Bellisens i Tarragona).

El Pla contempla, la unió unir des de la cruïlla de la variant de la N-420 amb el Passeig Nord fins la cruïlla de la ctra. de Cambrils amb el carrer Flix, amb una via de ronda que passa gairebé en la totalitat pel terme de Riudoms.

L'inventari de l'arbrat d'interès en aquesta zona i altres arguments de millora i connexió del traçat han fet desplaçar o modificar els vials següents:

- La prolongació del carrer Pintor Fuster fins al barri Montserrat.
- La prolongació del carrer Alcalde Joan Bertran fins a la ctra. de Riudoms.
- La prolongació del carrer Ignasi Iglésies Fort, paral·lel a la ctra. de Falset, fins a l'av. dels Països Catalans.
- El vial que limita pel sud amb la zona industrial de la ctra. d'Alcolea i que actualment s'acaba a la cruïlla amb la Ronda, es gira per sobre el traçat del camí del Roquís i connecta a través de la cruïlla de la ctra. de Riudoms amb el carrer Mare de Déu del Pilar.

Prolongació dels vials en termes veïns

La realitat física i sobretot d'us intermunicipal del nostre territori fa que es projectin vies de comunicació entre els municipis.

Aquets traçats no son vinculants per als termes veïns, i per tant, en el cas de conformitat per part dels municipis afectats, aquests podrien incorporar los al seu planejament.

3. Previsions de creixement

La revisió ha quantificat i ha definit noves zones de creixement residencial, industrial i terciari per tal de facilitar la formació de la segona àrea metropolitana de Catalunya.

El creixement residencial

Durant els últims 10 anys (86-96) anualment s'han construït uns 600 habitatges nous, si aquest ritme es manté, l'any 2005 (vuit anys de vigència del pla) s'hauran edificat 4.800 habitatges.

El Pla territorial general de Catalunya proposa per a la zona de Reus, Tarragona i Valls el creixement següent: s'estima que l'any 2026 hi hagi 850.000 habitants, ja que el 1991 n'hi havia 524.355 habitants.

Si es traspassen aquestes dades de manera lineal al municipi de Reus, es calcula que a l'any 2005 hi hagi uns 110.000 habitants.



Considerant que en cada habitatge hi viuen 2,89 persones, el nombre d'habitatges nous necessaris segons el Pla territorial és de 7.500.

Les dues dades de referència seran doncs, la tendència actual de 4.800 habitatges i la previsió de creixement que fa el Pla territorial amb 7.500.

El Pla general de Reus ha de cobrir aquestes necessitats amb escriure per no encarir el preu del sòl.

El creixement que permet el pla, sense comptar tots els solars de sòl urbà amb obtenció de llicència directe, és el següent:

Les àrees d'actuació previstes en sòl urbà generen 5.650 habitatges.

Els sectors de sòl urbanitzable residencial generen 10.400 habitatges.

Entre les actuacions en sòl urbà i urbanitzable es generen 16.050 habitatges.

El creixement en sòl urbà

Les actuacions previstes en sòl urbà entre Plans especials i Unitats d'actuació són 84, les més rellevants per la seva mesura i pel nombre d'habitatges són:

- Les àrees 6.3 HORT DEL ROS i 6.5 GAUDÍ CARANDELL , amb 500 habitatges cada una.
- Les àrees 3.11 LA SEDERA i l'àrea 5.4 MAS BLASCO, amb 300 habitatges .
- I les àrees 3.9a i 3.9b entre la ctra. de CASTELLVELL i la MINETA; 3.10 HENS i 4.8 ESCORIAL-PAÏSOS CATALANS, entre 200 i 250 habitatges.
- Totes, excepte Hens, es troben en situació perifèrica .

La majoria de les actuacions en sòl urbà són d'àmbit reduït. Per això, en moltes àrees s'ha resolt l'ordenació i s'han delimitat Unitats d'actuació per fer el repartiment de càrregues i beneficis.

El creixement en sòl urbanitzable

En sòl urbanitzable, fins ara, hi havia tres tipus de zones:

Zona Residencial A amb densitat 65 hab/ha i edificabilitat 1,10 m²/m².

Zona Residencial B amb densitat 35 hab/ha i edificabilitat 0,50 m²/m².

Zona Residencial C amb densitat 10 hab/ha i edificabilitat 0,20 m²/m².

La revisió del 1997 crea un nou tipus de zona a cavall entre les actuals zones residencials B i C amb una densitat de 20 hab/ha i una edificabilitat de 0,30



m²/m² que anomena zona C; en la zona D, de 10 hab/ha es permet la construcció d'habitatges més grans amb una edificabilitat de 0,30 m²/m².

Queda establert el tipus de sòl urbanitzable residencial de la manera següent:

Zona Residencial A amb densitat 65 hab/ha i edificabilitat 1,10 m²/m².
 Zona Residencial B amb densitat 35 hab/ha i edificabilitat 0,50 m²/m².
 Zona Residencial C amb densitat 20 hab/ha i edificabilitat 0,30 m²/m².
 Zona Residencial D amb densitat 10 hab/ha i edificabilitat 0,30 m²/m².

Els sectors de més densitat, **Residencial A** són:

C.1 CARMELITES (199 habitatges)
 C.3 BARRANC DELS CAPELLANS (790 habitatges)
 E.3 PARTIDA VILA (758 habitatges)
 G.1 MAS IGLÉSIES (1.710 habitatges)

Tots ells provenen de planejament anterior, i ja s'ha iniciat la seva tramitació. Es troben situats o bé a l'inici de la ctra. d'Alcolea, davant l'av. dels Països Catalans o davant les rondes.

Els sectors de **Residencial B** se situen en una segona fila i creen barris més autònoms, perquè, en general, no depenen d'infraestructures existents com els anteriors i són:

A ponent conformant el parc de l'oest hi ha:

C.4 ctra. DE RIUDOMS (430 habitatges)
 C.5 BARRANC DE LA MINA (790 habitatges)
 C.7 GRANJA GIL (315 habitatges)

Entre el barri Immaculada i el Santuari de Misericòrdia hi ha:

F.1 MAS ANGLÈS (100 habitatges)
 F.2 CAMÍ DELS MORTS (420 habitatges)

A l'est:

E.2 CAMÍ DE VALLS (220 habitatges)

I al sud:

G.2 GRANJA MASSÓ (87 habitatges)
 G.6 URBANITZACIÓ MERCADER (190 habitatges)

Entre els sectors de **Residencial C**, amb la nova densitat de 20 o 15 habitatges/ha hi ha:



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

COMISSIÓ D'URBANISME
 DE CATALUNYA

Al nord, entre la ctra. de Castellvell i la urbanització Sant Joan, tenint com a element estructurador el passeig Nord, hi trobem:

- B.2 CAMÍ VELL DE CASTELLVELL (180 habitatges)
- B.3 L'HOSPITALERA (100 habitatges)
- B.4 MATET (180 habitatges)
- B.7 ESTELLÉS (51 habitatges)

Per sobre el traçat del tren (la raqueta) conformant la nova bifurcació del passeig Nord hi ha

- B.9 PLANES BOADA (130 habitatges)
- B.11 CALDERONS SU (145 habitatges)

A l'oest a la ctra. d'Alcolea, conformant un tram de passeig Nord entre Sol i Vista i la urbanització Pelayo, hi ha el sector C.2a (150 habitatges)

A la zona sud propers a la ctra. de Salou hi ha:

- G.12 PÒRPORES NORD (255 habitatges)
- G.13 MAS BERTRAN (370 habitatges)
- G.14 CAMÍ DE LA PLANA
- G.15 CAPELLA - PÒRPORES (280 habitatges)

I a la Ctra. de Tarragona entre el traçat del tren i Mas Carpa hi ha:

- A.13 MAS TALLAPEDRA (310 habitatges)

Les zones de **Residencial D**, de baixa densitat, en general, resten aïllades sense continuïtat amb la trama urbana, conservant o ampliant sectors anteriors.

Al nord:

A l'entorn del passeig Boca de la Mina conformant una part del passeig Nord hi ha:

- B.1 MAS LLOPIS (120 habitatges)
- B.5 PASSEIG BRIANSÓ (300 habitatges)
- B.13 PASSEIG NORD (475 habitatges)

Com ampliació de la urbanització El Pinar i aprop de la ciutat hi ha B.10 CALDERONS NORD (105 habitatges).

Darrere dels xalets Quintana hi ha: B.6 BARRANC DELS GOSSOS (40h)

I al sud del terme hi ha:

- H.4 MONTEROLS (100 habitatges)
- L'ampliació de H.3 AIGÜESVERDS amb H.9 (200 + 500 habitatges)
- L'ampliació de MAS CARPA amb A.9 BARRANC DE MARTÍ (160 habitatges)
- G.8 MAS CASES (12 habitatges)

Les zones B i C permeten un major ventall de tipologies d'edificació, serà en el Pla parcial on es concretarà l'opció escollida.

Els 11.578 habitatges previstos en sectors de sòl urbanitzable, i segons el tipus de zones, es distribueixen en :

Residencial A d'alta densitat	3.461 habitatges	33%
Residencial B densitat mitjana	2.572 habitatges	25%
Residencial C densitat mitjana baixa	2.275 habitatges	22%
Residencial D baixa	2.103 habitatges	20%

El creixement industrial i terciari

El sòl industrial urbà, que està pendent d'actuacions puntuals (unitats d'actuació i plans especials), té una superfície de 53 ha, sense incloure els solars en sòl urbà amb obtenció de llicència directe.

Els sectors de sòl urbanitzable industrial sumen una superfície total de 418 ha i generen un sostre de 3.215.500 m².

Aquests sectors de sòl industrial s'agrupen principalment, en tres zones: a llevant entre la ctra. de Montblanc i la ctra. de Constantí en 53 ha. formades per:

- A.1 CAMÍ DEL BURGAR
- A.2a CTRA. DE MONTBLANC SUD
- A.2b CTRA. DEL MORELL NORD
- A.3 CTRA. DEL MORELL SUD
- A.4 CTRA. DE CONSTANTÍ NORD
- A.6 GRANJA VILA
- A.10 MAS CORT
- B.8 CEMENTIRI

Al sud, es classifiquen en un sector com a ampliació del de la Roureda, un altre que limita amb la Universitat, tres sectors més, que donen front a la ctra. de Bellisens per sota l'autopista, anomenats:

- A.8 ROUREDA
- A.12 RIERA DEL MOLINET
- H.6 BELLISENS AUTOPISTA
- H.7 BELLISENS ACTUAL N-340
- H.11 BELLISENS- OEST
- H.12 MAS SUNYER

Limitant amb la indústria química Bayer i situat sota la via del tren, hi ha un nou sector per a gran indústria, l'H-8 CASTELLET.

En total, a la zona sud hi ha unes 236 ha de sòl industrial.

I a l'oest, depenent de la ctra. d'Alcolea, s'agrupen varis sectors que ocupen unes 98 ha de sòl industrial formades per:

- C.2b CTRA. D'ALCOLEA
- C.6 CAMÍ DEL ROQUÍS
- D.1 BARRANC DEL ROQUÍS
- D.2 GRANJA ROIG
- D.3a AIQSA
- D.3b AIQSA
- D.4 MAS BATLLE
- D.5a PROLONGACIÓ C/. JOAN FUSTER
- D.6 CTRA. BARRANC DE LA BARRAQUETA

I amb accés des de la ctra. de Riudoms hi ha :

C.8 LA COOPERATIVA

S'han concretat quatre zones de desenvolupament de serveis, dues de caràcter local, una situada davant el passeig Nord i al passeig de la Boca de la Mina, anomenada B.12 MAS CREUS l'altre al sud al G.14 CAMÍ DE LA PLANA, les altres dues, de caràcter comarcal, situades al sud, una a la ctra. de Tarragona, entre el Mercat del Camp i el Consorci d'Aigües, anomenada H.5 MOLINS DE VENT i l'altre limitant amb la Universitat H.11 BELLISENS OEST.

Tot el sòl urbanitzable s'ha situat en terrenys propers a la xarxa de clavegueram existent o bé en projecte.

En el plànol d'informació núm. 4 hi ha grafiada la xarxa fonamental de sanejament i també tots els sectors de planejament definits en aquest Pla general. La xarxa existent és en general unitària i actualment s'està realitzant el Pla director de clavegueram de Reus a un horitzó de 10 anys.

A la pàgina següent hi ha el quadre resum dels sectors de sòl urbanitzable.

codi	nom	codi	superf	m2 verd	m2 equip	habitatg.	m2/m2
A1	CAMI DEL BURGAR	I	40.701	4.070	1.628	0	28.491
A2a	CTA MONTBLANC SUD	I	19.788	1.979	792	0	13.852
A2b	CTA MORELL NORD	I	48.275	4.828	1.931	0	33.793
A3	CTA MORELL SUD	I	82.813	8.281	3.313	0	57.969
A4	CTA CONSTANT. NORD	I	70.911	7.091	2.836	0	49.638
A6	GRANJA VILA	I	46.830	4.683	1.873	0	32.781
A.8	ROUREDA	I	318.733	31.873	12.749	0	223.113
A9 a	BARRANC MARTI	S	28.347	2.835	1.134	0	17.008
A9 b	BARRANC MARTI	RD	62.570	9.386	3.129	63	0
A9 c	BARRANC MARTI	RD	101.217	15.183	5.061	101	0
A9 d	BARRANC MARTI	S	18.476	1.848	739	0	11.086
A10	MAS CORT	I	133.570	13.357	5.343	0	93.499
A12	RIERA DEL MOLINET	I	401.420	40.142	16.057	0	280.994
A13	MAS TALLAPEDRA	RC	156.016	23.402	9.361	312	0
B1	MAS LLOPIS	RD2	87.071	13.061	4.789	122	0
B2	CAMI VELL DE CASTELL.	RC	90.359	13.554	5.422	181	0
B3	L'HOSPITALERA	RC	51.461	7.719	3.088	103	0
B4	MATET	RC	90.986	13.648	5.459	182	0
B5	PASSEIG BRIANSO	RD2	214.596	32.189	11.803	300	0
B6	BARRANC DELS GOSSO.	RD	42.569	6.385	2.128	43	0
B7	ESTALLES	RC1	31.898	4.785	1.914	48	0
B8	CEMENTIRI	I	83.886	8.389	3.355	0	58.720
B9	PLANAS BOADA	RD3	88.599	13.290	4.873	133	0
B10	CALDERONS NORD	RD	105.134	15.770	5.257	105	0
B11	CALDERONS SUD	RD3	96.574	14.486	5.312	145	0
B12	MAS CREUS	S	32.873	3.287	1.315	0	19.724
B13	PASSEIG NORD	RD	478.664	71.800	23.933	479	0
C1	CARMELITES	RA	30.563	6.113	3.209	199	0
C2a	CTA D'ALCOLEA	RC	75.514	11.327	4.531	151	0
C2b	CTA D'ALCOLEA	I	51.354	5.135	2.054	0	35.948
C3a	BARRANC DELS CAPELL.	RA	73.143	14.629	7.680	475	0
C3b	BARRANC DELS CAPELL.	RA	48.572	9.714	5.100	316	0
C4	CTA DE RIUDOMS	RB1	107.490	18.273	8.599	430	0
C5	BARRANC DE LA MINA	RB1	197.531	33.580	15.802	790	0
C6	CAMI ROQUIS	I	58.827	5.883	2.353	0	41.179
C7	GRANJA GIL	RB2	63.123	10.731	5.681	316	0
C8	LA COMARCAL	I	271.820	27.182	10.873	0	190.274
D1	BARRANC ROQUIS	I	126.759	12.676	5.070	0	88.731
D2	GRANJA ROIG	I	51.815	5.182	2.073	0	36.271
D3a	AIQSA	I	46.745	4.675	1.870	0	32.722
D3b	AIQSA	I	39.282	3.928	1.571	0	27.497
D4	MAS BATLLE	I	120.720	12.072	4.829	0	84.504
D5a	PROLOG. JOAN FUSTER	I	49.297	4.930	1.972	0	34.508
D6	BARRANC BARRAQUETA	I	125.086	12.509	5.003	0	87.560
E2	CAMI DE VALLS	RB	63.831	10.851	5.106	223	0
E3	PARTIDA VILA	RA	116.612	23.322	12.244	758	0
F1	MAS ANGLES	RB	31.373	5.333	2.510	110	0
F2	CAMI DELS MORTS	RB	121.213	20.606	9.697	424	0
G1	MAS IGLESIAS	RA	263.576	52.715	27.675	1.713	0
G2	GRANJA MASSO	RB	24.776	4.212	1.982	87	0
G6	URB. MERCADER	RB	54.682	9.296	4.375	191	0
G8	MAS CASES	RD	12.495	1.874	625	12	0
G12	PORPORES NORD	RC	128.344	19.252	7.701	257	0
G13	MAS BERTRAN	RC	183.827	27.574	11.030	368	0
G14	CAMI DE LA PLANA	RC	195.360	29.304	11.722	391	0
G15	CAPELLA-PORPORES	RC	141.571	21.236	8.494	283	0
H4	MONTEROLS	RD	101.979	15.297	5.099	102	0
H5	MOLINS DE VENT	S	400.723	40.072	16.029	0	240.434
H6	BELLISENS-AUTOPISTA	I	318.572	31.857	12.743	0	223.000
H7	BELLISENS-N-340	I	248.952	24.895	9.958	0	174.266
H8	CASTELLET	GI	149.242	14.924	5.970	0	104.469
H9	AIGUESVERDS-2	RD1	453.173	1.327.332	22.659	498	0
H11	BELLISENS-OEST	I	517.276	51.728	20.691	0	362.093
H12	MAS SUNYER	I	759.328	75.933	30.373	0	531.530
			8.848.883	2.393.472	459.545	10.410	3.215.653

ELEMENTS VERTEBRADORS DEL PLA

Moltes vegades no es pot parlar d'un sol element generador de la ciutat, sinó que és a la suma de varis principis i factors encadenats el que aconseguix el desenvolupament i millora d'una part d'aquesta.

De totes les intervencions que el Pla assenyala n'hi ha tres que tenen una funció clarament vertebradora i són les següents:

A - LES VARIANTS; la sud de la ctra. N-420 de Tarragona a Falset i l'est de la ctra. C-240 de Salou a Ponts.

Les variants són elements vertebradors, no tant com a generadors d'una nova façana de la ciutat i límit de creixement, cosa que a la llarga acabaran sent, sinó perquè han permès definir importants àrees de creixement, vinculades amb els nous eixos de comunicacions que aquestes variants comporten, per donar continuïtat a la trama viària.

B- ENDEGAMENT I CANALITZACIÓ DELS BARRANCS DE LA MINA, PEDRET I CAPELLANS A LA ZONA OEST DE LA CIUTAT.

La realització d'aquestes obres permet aconseguir dos objectius bàsics:

- El desenvolupament, com a residencial, d'una superfície gran de buit urbà rodejada de ciutat urbanitzada. Aquest sòl permet la realització de 2.000 habitatges i inclou sis àmbits de planejament; quatre són sectors de sòl urbanitzable, i dos són àrees de sòl urbà.

- La recuperació d'espais naturals com els barrancs, que avui es troben abandonats per la manca d'accessibilitat d'alguns trams i per la utilització indeguda com abocadors. L'endegament i desviament d'aquest sistema hidrogràfic s'integra, en bona part, dins el projecte de Parc de l'Oest i és considerat com un dels elements principals estructuradors del Parc.

C- PASSOS PER SOTA LA VIA DEL TREN AL NORD DE LA CIUTAT CONNECTATS AMB EL PASSEIG NORD.

Gran part del traçat del tren limita amb sòl urbà. És al nord de la ciutat on el problema de la barrera, que comporta aquesta infraestructura, es fa més gran en haver-hi molta més densitat de població, sent insuficients les vies de sortida existents, cosa que justifica la previsió dels accessos nous, que són:

El pas central -plaça de l'Estació- resol aquesta problemàtica, connecta l'esmentada plaça (final del recorregut dels passejos: Misericòrdia, Prim i Sunyer d'una banda i passeig Mata per l'altre) amb el passeig Nord, travessant el barri Gaudí.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

COMISSIÓ D'URBANISME
DE CATALUNYA

El pas est, prolongació del carrer Ventura i Gasol, no serveix tant per resoldre un problema d'augment de densitat, sinó per accedir i comunicar una franja de territori gran que abarca des de la ctra. de Castellvell fins a la ctra. de Montblanc (1650 m. de longitud).



CONTINGUT DEL DOCUMENT

El projecte de revisió del Pla general municipal d'ordenació de Reus consta dels documents següents:

MEMÒRIA
NORMES URBANÍSTIQUES
PLÀNOLS
PROGRAMA D'ACTUACIÓ
ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

La MEMÒRIA és l'explicació global de la revisió del Pla general, s'hi exposen els antecedents, els criteris generals, els objectius principals i l'estructura del document.

Les NORMES URBANÍSTIQUES i els PLÀNOLS són documents complementaris entre sí que determinen el règim jurídic del sòl.

L'estructura general de l'articulat de les NORMES URBANÍSTIQUES s'ha mantingut igual que la del Pla general del 89 per dos motius:

Perquè l'hem considerat correcte i per facilitar el seu ús, en ser un document conegut i utilitzat durant 8 anys.

Les NORMES URBANÍSTIQUES consten de set títols:

El primer, Disposicions generals, conté el desenvolupament i la gestió del Pla, el règim del sòl i la regulació de les obres i activitats.

En el segon, Disposicions comunes d'ordenació, es defineixen els paràmetres i la regulació d'usos amb atenció específica a la compatibilitat d'aquests amb les zones residencials a l'ús industrial i a l'ús d'aparcament.

El tercer, Regulació dels sistemes següents: viari, ferroviari, aeroportuari, hidrogràfic, d'espais lliures públics, d'equipaments i d'infraestructura dels serveis tècnics.

El quart, Regulació del sòl urbà: conté els paràmetres específics segons tipus d'ordenació: alineació a vial, edificació aïllada i edificació exempta i les distintes zonificacions: Zona I - Nucli Històric, Zona II- Eixamples Antics, Zona III - Illes d'Eixample, Zona IV - Cases en Renglera, Zona V - Ciutat Jardí, Zona VI - Ordenacions de Volum Definit, Zona VII - Industrial, Zona VIII - Comercial, Zona IX - Polígon Industrial, Zona X - Gran Indústria, Zona XI - Verd Privat.

En el cinquè, Modificació en sòl urbà, es concreten les operacions a realitzar agrupades de la manera següent: Les Àrees de renovació i rehabilitació, Les Àrees de transformació, Àrees amb urbanització de petits buits urbans, Extensions perimetrals i Àrees especialment beneficiades.

El sisè, Sòl urbanitzable, defineix quatre tipus de sòl: el desenvolupament del residencial, (de més a menys densitat: A, B, C i D), el desenvolupament de sòl industrial, i el sòl de serveis.



En la segona part hi ha la definició específica de cada sector, agrupat segons la seva situació en el territori i segons l'ús.

El setè, Sòl no urbanitzable, s'ha estructurat de manera diferent a l'anterior, dividit en quatre capítols:

En el primer, es regulen els instruments de transformació, llicències i plans especials que s'utilitzaran en el desenvolupament del Pla.

En el segon, es defineixen els elements o variants de l'estructura del territori o del paisatge.

El tercer, recull la zonificació: Àrea agrícola, Àrea de protecció del paisatge i Àrea de parcel·lacions preexistents, que corresponen a diverses problemàtiques i a una situació relativa.

I en el darrer, es concreten les condicions de parcel·lació i edificació.



ELS PLÀNOLS

La representació gràfica dels plànols s'ha mantingut similar a la utilitzada en el Pla del 89 per les mateixes raons explicitades en les Normes Urbanístiques, són una forma de representació correcta i a més coneguda.

Tenir la base cartogràfica digitalitzada de tot el terme, ha permès informatitzar el document gràfic del Pla general i aconseguir una millora qualitativa important, guanyant molt amb precisió.

Tot i que els plànols s'editaran a distintes escales, les línies d'informació, base del dibuix, són sempre les mateixes, allò que varia és la seva representació per visualitzar-les adequadament a cada escala.

El conjunt de plànols normatius és el següent:

- ENCAIX TERRITORIAL, a escala 1/50.000, en un sol plànol que reflecteix la posició de la ciutat respecte a la plana, amb la que està més fortament vinculada.
- RÈGIM DEL SÒL, a escala 1/10.000, en dos plànols.
- ORDENACIÓ, a escala 1/5.000, en nou plànols que recullen tot el terme. Cada plànol grafia la regulació del sòl no urbanitzable i del sòl urbanitzable, també hi ha les determinacions del sòl urbà perceptibles a aquesta escala.
- ORDENACIÓ, a escala 1/1.000, composta per 37 plànols que estableixen la regulació detallada del sòl urbà (definició d'àmbits, alineacions, profunditat, alçades...).

També s'inclouen quatre plànols informatius, tres a escala gràfica 1/20.000, la qual permet veure tot el terme i els nuclis més propers i el núm. 4 a 1/10.000.

Els tres primers donen una visió global d'aspectes rellevants del Pla que són:

- Infraestructures: xarxa viària i ferroviària.
- Creixement.
- Elements del territori i zonificació del sòl no urbanitzable.

I l'últim explica la xarxa de sanejament.



EL PROGRAMA D'ACTUACIÓ I D'ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

Aquests dos documents són complementaris als altres tres (Memòria, Normes i Plànols) i és on s'avalua el cost de les actuacions previstes per portar a termini l'ordenació de les obres. En funció del cost i de la disponibilitat de recursos, tant propis com d'altres organismes públics, s'estableix el repartiment en dos quadriennis.

MODIFICACIONS EN LES NORMES URBANÍSTIQUES

Aquest tema s'estructura en dues parts, una primera que recull modificacions d'aspectes concrets, a vegades puntuals, que pretenen solucionar dificultats aparegudes en l'aplicació del document durant els vuit anys de vigència, pels diferents departaments municipals: d'Urbanisme, d'Arquitectura, d'Enginyeria, de Gestió i de Medi Ambient, i una segona part, on donada la seva importància, s'expliquen de manera global les actuacions en sòl urbà, en sòl urbanitzable i en no urbanitzable, especificant els canvis més significatius.

1. Aspectes concrets
2. Actuacions en sòl urbà
3. Sòl urbanitzable
4. Sòl no urbanitzable

Aspectes concrets:

Seguint l'ordre de l'articulat de les normes, es destaquen els canvis següents:

- Atès que hi ha la base cartogràfica digitalitzada i també el document gràfic de Pla general, tots els projectes que es tramitin hauran d'aportar, pel que fa a la definició del sòl públic i a les noves parcel·lacions, la base digital corresponent per poder tenir la informació actualitzada i precisa de manera constant.
- Pel que fa a les llicències d'obra de nova construcció, s'ha simplificat la documentació a presentar.
- S'ha especificat la definició d'edificis disconformes per tal d'evitar confusions.
- Per resoldre la problemàtica que generaven les activitats ubicades en planta soterrani, es limiten els usos només al d'aparcament.
- S'inclou una normativa sobre antenes.
- Pel que fa a les instal·lacions en els edificis:

S'han augmentat lleugerament les alçades reguladores per donar cabuda a les conduccions.

Es reserven espais comunitaris en els patis de ventilació i també en la coberta, perquè permetin la correcta instal·lació dels aparells i conduccions.

S'incorpora la normativa que regula la instal·lació d'aparells d'aires condicionats en edificacions existents.

- Per tal de reduir part de la problemàtica que suposa el tancament il·legal de cossos sortints oberts o semitancats (terrasses), ~~només es permet ubicar els elements típics d'un rentador en els cossos sortints tancats.~~



- Pel que fa als rètols, abans, tan sols es regulava la seva ubicació i només eren permesos els de mida gran; ara, s'ha incorporat una norma molt més exhaustiva on el rètol queda integrat amb l'edifici, reduint la mida, el volum i limitant els drets.

- Quant a les limitacions d'ús en funció: de la contaminació atmosfèrica, sorolls, olors, i risc d'incendi, s'han definit de nou, introduint més mesures correctores per solucionar les dificultats dels expedients tramitats, i incorporant avui la normativa específica vigent.

- A causa de l'augment de vehicles i les dificultats de trànsit que aquests generen, l'any 1996 el Departament d'Enginyeria va encomanar un estudi sobre l'aparcament a la ciutat. Si llavors s'estava a 2,45 habitants per turisme, la previsió per a l'any 2000 és que la proporció augmenti i passia ser de 2 habitants per turisme.

Per encabir aquest increment de vehicles, cal augmentar la construcció de places d'aparcament i per tant s'incorporen dues mesures:

1) Augmentar el nombre de places mínimes en funció dels edificis destinats a usos específics. Fins ara era una plaça per cada habitatge o 200 m2. de local i ara serà una plaça per cada habitatge de menys de 90 m2., una plaça i mitja per habitatges entre 90 i 150 m2. i dues places per habitatges més grans. En ús comercial, una plaça per cada 60 m2. construïts.

2) Possibilitar la construcció de més plantes soterrani per destinar-les a aquest ús, en els grans solars del centre de la ciutat.

- Pel que fa al sistema aeronàutic, el funcionament de l'aeroport comporta unes limitacions de creixement per una part del terme.

Com que la normativa oficial és de fa 20 anys i l'Ajuntament vol potenciar el futur de l'aeroport s'ha encomanat un estudi que defineixi les servituds, amb possibilitat de desenvolupament urbanístic de les zones més desfavorables.

El Pla recull les possibilitats i limitacions d'alçada de les construccions en aquestes zones i especifica les àrees on serà preceptiu l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil

- Sistema hidrogràfic. Els barrancs i rieres es consideren com a principal element natural que configura aquest territori pla. Cal recuperar-los com espais naturals d'interès, amb una fauna i flora específica, i donant-los-hi accessibilitat. El Pla en sòl urbà i urbanitzable hi delimita una reserva de sòl per destinar-lo a verd públic i en sòl no urbanitzable s'assenyala una franja de protecció no edificable.

- En la regulació del sòl urbà residencial no es permet la ubicació de benzineres en les Zones II i III, com ja no ho era en les Zones I, IV, V i VI.

-En la Zona IV de CASES EN RENGLERA es fixa l'amplada mínima de parcel·la en 5,5 m. i es fan varies precisions referents a la creació de noves mitgeres, l'ocupació de les golfes i la cota màxima on pot iniciar-se la coberta inclinada.

- Pel que fa a la qualificació de zones industrials i comercials s'ha subdividit en més claus, per tal de restringir els usos i ser més precís amb els paràmetres d'ordenació, quedant de la manera següent:

Zona VII	INDUSTRIAL
Zona VIIa	INDUSTRIAL AMB NORMATIVA ESPECÍFICA
Zona VIII	COMERCIAL
Zona VIIIa	COMERCIAL AMB NORMATIVA ESPECÍFICA
Zona IX	POLÍGON INDUSTRIAL
Zona IXa	POLÍGON INDUSTRIAL AMB NORMATIVA ESPECÍFICA
Zona X	GRAN INDÚSTRIA

S'han creat més zones noves i el verd privat passa a ser la Zona XI i el sistema ferroviari la Zona XII.

Actuacions en sòl urbà

El Pla general defineix operacions de modificació de l'estructura i l'ús del sòl urbà de característiques i abast diversos, amb la finalitat de solucionar problemes d'habitabilitat, incloure jardins públics i equipaments a les àrees urbanes actuals, adequar la urbanització a les necessitats futures, i aconseguir un ordenat repartiment dels usos en el territori urbà.

Aquestes operacions es poden agrupar de la manera següent:

- Àrees de renovació i rehabilitació
- Àrees de transformació
- Urbanitzacions perimetrals
- Urbanització de buits urbans i petites extensions
- Àrees especialment beneficiades

Operacions de renovació i rehabilitació

Les operacions de renovació i rehabilitació són àrees interiors, semblants a les del nucli antic, on la degradació és conseqüència de la manca d'accessibilitat.

Per al seu desenvolupament es necessita la redacció de plans especials de reforma interior d'iniciativa pública, i definint-ne tres:

- 2.1 CARRER DEL SOL I CARRER ESTEL
- 2.2 CLOSA DE FREIXA
- 2.3 CARRER DE LES GALANES PLAÇA CATALUNYA

L'Àrea 2.1 és nova i vol sanejar l'entorn del carrer de la Girada, àrea problemàtica des de fa molt de temps.

Àrees de transformació

Les àrees de transformació comprèn els àmbits on es proposa modificar els usos ubicats per ésser inadequats als fins de millora urbana. Els àmbits també es desenvoluparan mitjançant plans especials de reforma interior, d'iniciativa pública o privada i són els següents:

- 3.1 CARRER SARDÀ I SANT MIQUEL
- 3.2 LA HISPÀNIA
- 3.3 PLAÇA MORLIUS
- 3.4 COROMINA INDUSTRIAL
- 3.6 UNIÓ COOPERATIVA
- 3.9 ENTRE LA CTRA. DE CASTELLVELL I EL CAMÍ DE LA MINETA
- 3.10 HENS
- 3.11 LA SEDERA, A LA CTRA. DE TARRAGONA
- 3.12 FUNDICIÓ PORTA

Les quatre últimes són àrees noves i la 3.9 i 3.10 provenen de zones d'indústria antiga, la 3.11 de polígon industrial en sòl urbà i la 3.12 era sòl residencial directe.

Urbanització de buits urbans i petites extensions

És el grup més nombrós d'àrees que, en estar format per petits àmbits, el Pla ja defineix detalladament, tant la distribució de l'edificació com els espais de parcs, jardins i equipaments necessaris. Només caldrà el desenvolupament d'Unitats d'actuació per tal de fer la redistribució de càrregues i beneficis.

Mitjançant un pla especial es podrà modificar l'ordenació establerta, mentre es mantinguin les cessions.

Hi ha 70 unitats amb ús residencial, les anomenades Àrees 4. D'aquestes, la meitat d'aquestes són noves i de les altres ja existents, una meitat es manté igual i una altre s'ha modificat.

Hi ha 20 unitats d'ús industrial, anomenades Àrees 5. Les Àrees industrials són, la majoria, de nova creació i provenen d'indústries existents en sòl urbanitzable industrial, que dificulten molt el desenvolupament d'aquests plans parcials.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Extensions perimetrals

Comprèn zones semiedificades exteriors al nucli urbà, en les quals el Pla proposa consolidar la urbanització i ordenar l'edificació amb la finalitat de millorar l'entorn urbà i crea nous espais lliures i equipaments. Aquestes zones desenvoluparan mitjançant plans especials. A continuació es defineixen les àrees següents:

- 6.1 MAS MAINER
- 6.3 HORT DEL ROS
- 6.4 GAUDÍ SUD
- 6.5 GAUDÍ-CARANDELL
- 6.6 VELÒDROM
- 6.7 PLANTERS BORRÀS
- 6.8 GRANJA VILA
- 6.9 AUTOVIA BELLISENS
- 6.10 JUBUS
- 6.11 AVDA. DELS JOCS OLÍMPICS
- 6.12 AV. DEL COMERÇ
- 6.13 GAUDÍ MAR-1
- 6.15 AMPLIACIÓ VEGÉ
- 6.16 CENAVISA
- 6.17 ENTORN PASSATGE MARE DE DEU DE MISERICÒRDIA
- 6.20 EL CARRILET

Aquestes àrees, a partir de la 6.10, són de nova creació i en alguna de les anteriors s'han introduït canvis.

Àrees especialment beneficiades

Aquestes àrees provenen d'operacions de renovació i rehabilitació i havien de desenvolupar-se amb plans especials de reforma interior d'iniciativa pública, previstos amb el Sistema d'Expropiació. Però, donada l'extensió considerable de cada àmbit, la propietat molt dividida i amb construccions diverses, algunes forçadegradades, ha estat molt complex desenvolupar aquest planejament.

El pla ha optat per desbloquejar aquests àmbits de la manera següent: assenyalant uns espais lliures i la vialitat, que s'aconseguiran mitjançant expropiacions aïllades i limitant unes àrees especialment beneficiades, per tal de poder repercutir les despeses en la mesura del benefici particular que en resulta. Aquestes àrees són:

- 7.1 PASSEIG DELS PLÀTANS
- 7.2 ROGER DE LLÚRIA
- 7.3 C/ PERE CAVALLÉ
- 7.4 C/ SERRA NEVADA

El sòl urbanitzable

En l'ordenació urbanística d'una ciutat, construïda a parts o en paquets aïllats, amb un territori complex, pren molta importància la solució de la perifèria.

L'espai perifèric ha fet compatible la intercomunicació dels múltiples eixos de vialitat i la permanència dels elements naturals, barrancs i rieres, que configuren aquest territori.

En la classificació de sòl nou s'intenta donar continuïtat en el territori.

Només el sòl industrial situat al sud de l'autopista es troba en situació aïllada respecte al sòl urbanitzat o consolidat del terme, però, en canvi, limita amb sòl industrial d'altres municipis (Vila-seca i Tarragona) i a més es pretén que tingui bona comunicació amb el Port de Tarragona.

Com que dels tipus de sòl urbanitzable i dels sectors ja se'n parla en un altre apartat de la memòria (en les previsions de creixement), ens limitarem a esmentar els canvis introduïts.

- Al camp hi ha indrets amb un conjunt d'arbres grans, generalment davant de masos, anomenats Entorns Protegits. Quan aquests entorns estan dins de sectors de sòl urbanitzable, el pla normalitza la possibilitat que restin com a verd privat a conservar, ubicant l'edificabilitat corresponent en les parcel·les més properes al recinte.

- Pel que fa a les cessions, en el sòl urbanitzable, s'elimina el percentatge mínim de vialitat. Els sectors no són homogenis, alguns d'ells estan rodejats de vialitat existent, de la qual en poden fer ús, i altres es troben en sòl més verge i han d'assumir tota la infraestructura.

Es defineixen unes seccions de carrers mínimes per a cada zona (més densitat, més amplada de carrer) i s'augmenta l'estàndard d'aparcament en el sòl privat.

Els percentatges de cessió per espais verds i per equipaments mínims que fixats pel pla, tot i que es redueixen, en la majoria dels casos continuen per sobre dels percentatges establerts en la legislació vigent. Aquests canvis no impliquen una major volumetria edificable o una major ocupació del sòl, sinó un augment de l'espai lliure privat.

El sòl no urbanitzable

Des dels temps més remots de la història de la ciutat de Reus, els camins rurals, d'estructura radial, sempre han estat el suport del creixement urbà. L'estructura del nucli antic, interior al perímetre dels ravals, i la d'un eixample fet a trossos, molt diferent d'altres ciutats catalanes, s'explica bé a partir de la permanència de la malla de camins rurals. En el creixement recent aquesta estructura radial continua essent activa.

Potser aquesta fluïdesa de les interrelacions entre la ciutat i el territori explica la relativa densitat actual de l'hàbitat dispers. Si en la ciutat antiga, la relació entre el nucli històric i un conjunt important de masos i masets era activa, avui no es pot dir que hagi desaparegut aquesta interrelació entre usos agrícoles, residencials i industrials.

L'estructura radial dels camins que convergeixen en el centre urbà ha estat, és i serà un element important de permanència de l'estructura urbana

El desenvolupament històric de la ciutat s'ha basat en aquesta permanència, que fou recollida pel Pla general de 1989. Aquest Pla, recollint la tradició dels antics eixamples, definia un conjunt d'arcs verds i viaris, estructuralment semblants als passeigs, que se superposaven a les traces radials generals als antics camins rurals o carreteres que unien Reus amb molts dels nuclis urbans dels voltants.

En la revisió actual es reforça aquesta idea, de la permanència de l'estructura radial i s'amplien els arcs de completament exterior.

Es defineixen recorreguts radials de paisatge, que connecten el centre amb la perifèria

Aquests recorreguts es defineixen per aprofundir en l'adaptació del planejament a l'estructura històrica de la ciutat, i reconèixer la fluïdesa de les relacions entre la ciutat i el territori.

Tenen motivacions a curt i a llarg termini.

A curt terme aquests recorreguts volen facilitar les relacions entre diversos conjunts de parcs i jardins interiors i el territori exterior del nucli urbà. Són concebuts per ampliar el servei dels parcs i facilitar la utilització dels recorreguts exteriors per diverses activitats de lleure.

A llarg terme, és a dir, molt més enllà de les previsions temporals de la revisió, podran esdevenir el suport d'una nova ciutat.

Concretament es preveuen els recorreguts i les àrees vinculades de protecció del paisatge següents:

1. Àrea de Bellisens

No es basa en un recorregut únic, preveu la potenciació de l'agricultura i permet la construcció d'equipaments.

2. Àrea del camí de les Puntes, en direcció a Constantí.

3. Àrea del camí dels Cinc Ponts

Té l'origen en un sistema format per diverses àrees verdes del nucli urbà.

4. Àrea del passeig de la Boca de la Mina

Prolongació del passeig la Boca de la Mina i es preveu la construcció d'equipaments a l'entorn.

5. Àrea del camí i barranc del Roquís

Té l'origen en la prolongació del parc oest i una vocació prioritàriament agrícola.

6. Àrea del camí de Pedra Estela

S'inicia en el Santuari de Misericòrdia i s'apropa als terrenys del golf.

Les àrees 3, 5 i 6, actualment amb ús agrícola, atesa la seva bona posició en el territori, es considera que esdevindran àrees de transformació i s'inclouen dins les àrees de protecció del paisatge per tal de preservar aquest sòl de noves edificacions.

A l'àrea nord, de potencial vocació residencial, els recorreguts de paisatge es completen amb uns altres dos de transversals a l'estil del passeig Nord

En aquesta àrea no hi ha la tensió que caracteritza la resta del territori, entre el centre de la ciutat i els nuclis exteriors i tampoc hi ha indústria.

Alhora, és una àrea que té un ús agrícola actual i un ús residencial potencial. Per aquest motiu cal completar la protecció del paisatge, que s'estableix a través dels recorreguts radials, amb recorreguts transversals, en arc, que permeten iniciar les pautes que poden emmarcar el creixement a llarg terme.

L'objectiu d'aquesta estructura territorial i de tot el tractament que es dóna al sòl no urbanitzable és la protecció del paisatge

La història de Reus explica clarament que el territori exterior al nucli urbà no és absent de canvis i transformacions que fàcilment poden malmetre els usos actuals, els valors ecològics i el paisatge en general.

Per aquest motiu, més enllà de les proteccions anteriors, es defineixen diverses mesures de protecció, concebudes per minorar l'impacte ambiental de les obres que necessàriament s'ha de fer en el sòl no urbanitzable.

Es pretén que les obres de construcció i arranjamet de camins, els edificis i tot l'endegament dels usos agraris, es facin amb un total respecte als valors ecològics, ambientals i culturals del paisatge que envolta Reus.

Per això s'ha reestructurat la normativa del sòl no urbanitzable, adaptant-la a la definició de les àrees i recorreguts de protecció del paisatge, simplificant-la i completant-la en diversos punts on s'havien observat insuficiències.

JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DE L'ESTÀNDARD MÍNIM D'ESPAIS LLIURES PÚBLICS PER HABITANT.

Tal com estableix l'article 23.1b del Decret Legislatiu 1/1990 de 12 de juliol la previsió de verd públic no serà inferior a 5 m²/ habitant.

Considerant els 91.000 habitants que hi han actualment i la suma de tots el espais de verd públic, tant els existents en el sòl urbà, com els projectats mitjançant la seva adquisició per expropiació que és de 576.000 m² resta per habitant 6.32 m² de espai verd públic.

Redacció del document

Aquest document s'ha realitzat a les oficines de l'Ajuntament, coordinat per Pilar Carbassa Torres, arquitecta, i amb la col·laboració dels departaments següents: Urbanisme, Arquitectura, Gestió del Sòl, Enginyeria, Medi Ambient, Intervenció, Gabinet Tècnic i amb la col·laboració pel que fa al sòl no urbanitzable, de Manuel Torres Capell, arquitecte.

Aprovat en sessió del ple Municipal
de 12 FEB. 1999
El Secretari,



AJUNTAMENT DE REUS
SECRETARIA

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

APROVAT DEFINITIVAMENT PEL CONSELLER DE
POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES EN
DATA 11 MARÇ 1999

Le Secretària de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya

P. Carbassa