

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Motiu: DILIGÈNCIA: Per a fer constar que el Ple de la corporació en sessió de 24 d'octubre de 2025 aprovà inicialment Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. El secretari general, Jaume Renyer Alimbau.
Data: 2025.10.28 09:39:26 +01'00'

JORDI COMAS
MORA /
num:29983-9

Firmado digitalmente por JORDI COMAS MORA / num:29983-9
Fecha: 2025.09.17 08:51:55 +02'00'

LLORT CORBELLÀ
JOAN -

Firmado digitalmente por LLORT CORBELLÀ JOAN -
Fecha: 2025.09.16 20:04:03 +02'00'

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

17 DE SETEMBRE DE 2025

promotor:	
AJUNTAMENT REUS	AJUNTAMENT DE REUS
arquitectes i equip redactor:	comas pont / arquitectes
Jordi Comas Mora Joan Llort Corbella	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

1. MEMÒRIA

- 1.1. Antecedents
 - 1.1.1. Introducció
 - 1.1.2. Objecte d'aquesta modificació del PGOUN
 - 1.1.3. Àmbit de la modificació del PGOUN
- 1.2. Planejament urbanístic vigent

2. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

- 2.1. Ordenació
 - 2.1.1. Usos de l'espai públic
 - 2.1.2. Ordenació dels usos de les edificacions
 - 2.1.3. Ordenació de les vies de circulació
- 2.2. Urbanisme i paisatge
 - 2.2.1. Espais públics
 - 2.2.2. Accessibilitat
 - 2.2.3. Paisatge
- 2.3. Perspectiva de gènere i feminista
- 2.4. Proposta arquitectònica
- 2.5. Zonificació proposada. Ordenació
- 2.6. Delimitació d'un polígon d'actuació

3. REQUERIMENTS ESTABLERTS PER LA LLEI D'URBANISME

- 3.1. Compliment del contingut dels articles 99 i 100 de la Llei d'urbanisme de Catalunya. Cessions addicionals i documentació complementària
- 3.2. Manteniment dels estàndards d'espais lliures i equipaments
- 3.3. Estructura de la propietat
- 3.4. Agenda i avaluació econòmica i financera
- 3.5. Programa de participació ciutadana
- 3.6. Suspensió de llicències
- 3.7. Promotor de la modificació
- 3.8. Memòria social i de gènere
- 3.9. Avaluació ambiental
- 3.10. Mobilitat generada
- 3.11. Document compresiu de l'objecte i de l'àmbit de la modificació

4. SERVITUDS AERONÀUTIQUES DE L'AEROPORT DE REUS

5. SERVEIS URBANÍSTICS. ESTIMACIÓ DELS COSTOS D'URBANITZACIÓ

6. NORMATIVA

7. QUADRE NUMÈRIC RESUM DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

8. PLÀNOLS

SÈRIE I: PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

I.01.-	EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	1/	5.000
I.02.-	EMPLAÇAMENT SOBRE ORTOFOTO	1/	5.000
I.03.-	EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	1/	2.000
I.04.-	EMPLAÇAMENT SOBRE ORTOFOTO	1/	2.000
I.05.1.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	5.000
I.05.2.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	2.000
I.05.3.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	2.000
I.06.-	ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	1/	2.000
I.07.1.-	SERVITUDS AERONÀUTIQUES	1/	40.000
I.07.2.-	SERVITUDS AERONÀUTIQUES	1/	25.000

SÈRIE O: PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

O.01.1-	ZONIFICACIÓ PROPOSADA	1/	2.000
O.01.2-	ZONIFICACIÓ PROPOSADA	1/	3.000
O.02.-	DELIMITACIÓ DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ	1/	2.000
O.03.-	ZONIFICACIÓ DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ	1/	2.000
O.04.-	PLANTA PERÍMETRE REGULADOR	1/	2.000
O.05.1-	GÀLIBS MÀXIMS. PERFIL REGULADOR 1/2	1/	1.000
O.05.2-	GÀLIBS MÀXIMS. PERFIL REGULADOR 2/2	1/	1.000

SÈRIE ONV: PLÀNOLS NO VINCULANTS

ONV 01	PLANTA COBERTA DEL CONJUNT	1/	2.000
ONV 02	IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 1		
ONV 03	IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 2		

9. ANNEXOS

- 9.1 Document compresiu de l'objecte de la Modificació en compliment de l'article 8.5 del TRLUC
- 9.2 Programa d'Avantprojecte

10. DOCUMENTS QUE ACOMPANYEN I COMPLEMENTEN AQUESTA MODIFICACIÓ

- 10.1. Avaluació econòmica i financera, separata art. 99 TRLUC, i sostenibilitat econòmica i financera
- 10.2. Memòria social i de gènere
- 10.3. Informe ambiental
- 10.4. Estudi de la mobilitat generada

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1. MEMÒRIA

1.1 ANTECEDENTS

1.1.1 Introducció

El mes d'agost de 2022 l'Ajuntament de Reus va convocar un concurs amb la finalitat de reordenar l'entorn del mercat del Carrilet.

L'àmbit anomenat "6.20 El Carrilet" ha estat objecte d'estudis previs en diverses ocasions al llarg d'aquests darrers trenta anys des de la inauguració de l'actual mercat, l'any 1983.

L'interès municipal per l'estudi en profunditat d'aquest emplaçament s'ha d'entendre per una voluntat de transformar aquest entorn de confluències viàries en una centralitat consolidada de referència per al sud de la ciutat.

Per atendre, doncs, aquestes necessitats, cal promoure i tramitar una modificació del Pla general (PGOUM). La finalitat del concurs convocat per l'Ajuntament és disposar d'una ordenació d'aquest important àmbit de la ciutat, la qual cosa comporta la revisió del contingut del planejament vigent.

Segons el Plec-tècnic del concurs, aquesta actuació ha de permetre:

- "Donar un impuls social i econòmic al sud de la ciutat.
- Transformar aquesta part de la ciutat per tal de potenciar-la i millorar-ne les condicions de vida, amb un impacte de més llarg abast que el propi àmbit.
- Que esdevingui una zona clau per a la connexió nord-sud de la ciutat, des de l'actual estació de tren, carrer Ample, Raval Martí Folguera, passeig del Carrilet amb el parc de Mas Iglesias, el futur baixador de Bellissens, la Universitat i l'Hospital.
- Connexió transversal est-oest de l'entorn urbà d'alta densitat de població, com els barris de la Pastoreta i el de Mas Iglesias.
- Projecció d'un equipament amb molta vida quotidiana, generant cohesió social al barri, i també del barri amb el conjunt del municipi.
- Dinamitzar la zona sud de la ciutat.
- Dignificar l'accés a Reus des de la zona sud.
- Urbanització de l'àrea 6.20 i canvi de secció i peatonalització d'alguns carrers immediats a aquest àmbit.
- Construcció d'equipament amb diferents usos de caire cultural i juvenil.
- Projecció i construcció d'una nova estació d'autobusos amb intermodalitat entre altres modalitats de transport públic.
- Supressió de les barreres arquitectòniques existents.

Descripció de l'àmbit i dels edificis existents

Antecedents geogràfics

- o Base legal: Pla general d'ordenació urbanística (PGOUM 1999) de Reus, i les seves successives actualitzacions.
- o Coordenades: UTM x: 341520 UTM y: 4556950
- o Situació: Parcel·les en sòl urbà en el municipi de Reus, situades al sud-est del nucli urbà.
- o Àmbit d'actuació: L'àmbit de millora urbana (PMU) 6.20 "El Carrilet" i entorn. L'àmbit d'actuació va més enllà del PMU 6.20 El Carrilet: inclou els carrers adjacents per tal de garantir la connexió nord-sud de la ciutat, la connexió transversal est-oest del seu entorn urbà d'alta densitat i eliminar la barrera amb el parc de Mas Iglesias.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- o Accés: L'accés a l'àmbit d'estudi es fa des de diversos carrers del municipi. Des del nord del municipi s'accedeix per la Raval de Martí Folguera i avinguda de Jaume I; des de l'oest, per l'avinguda de Sant Bernat Calbó, carrer de Macià Vila i carrer d'Antoni Fabra i Ribas; des del sud, per l'avinguda de Salou; i per l'est, per l'avinguda de President Macià.

- o Superfície àmbit del PGOUM'99:
Àrea 6.20 El Carrilet 11.930 m²

Àmbit total d'estudi 44.692 m²

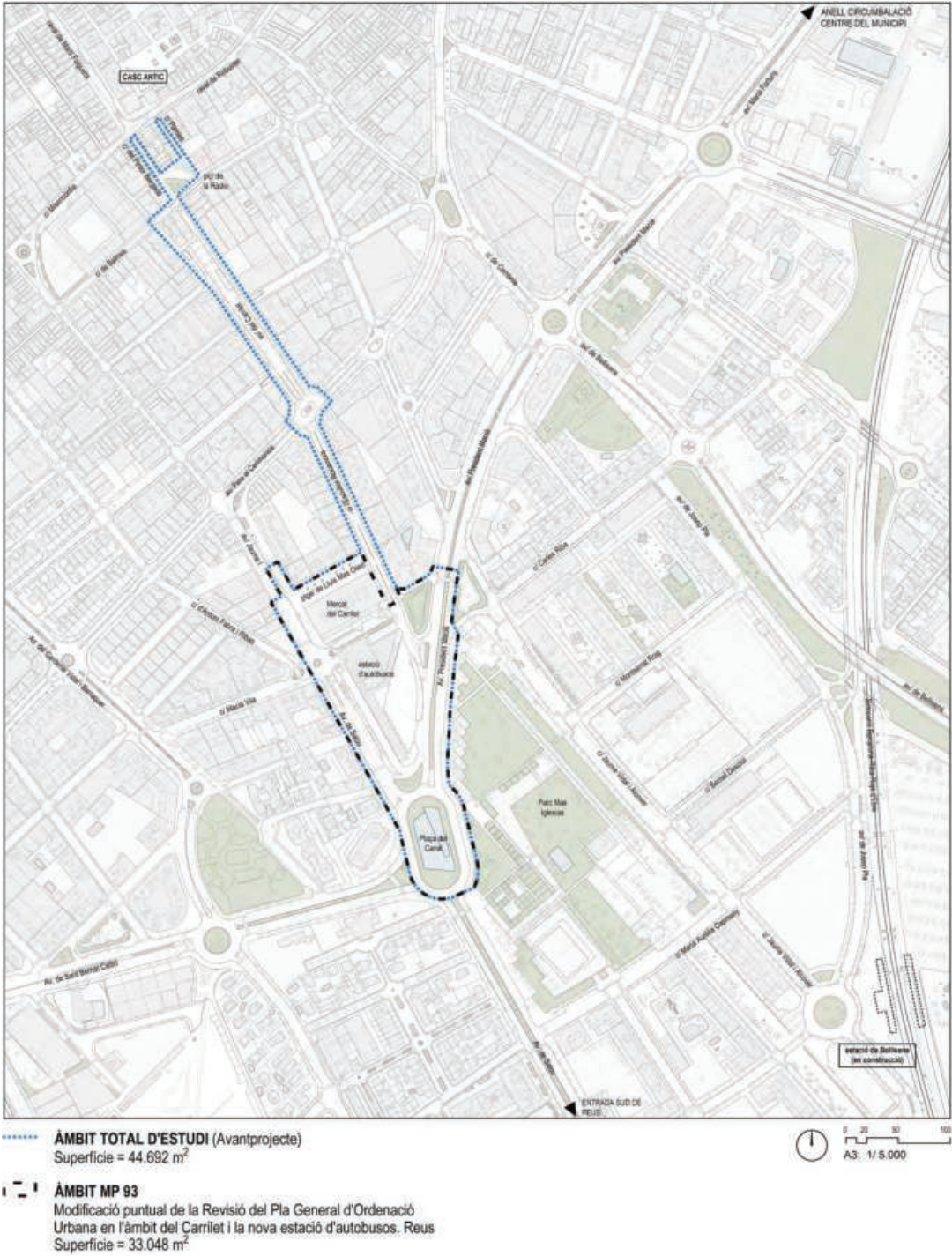
L'àmbit inicial del concurs ha estat reconsiderat per tal d'incloure-hi la rotonda actual ubicada a la cruïlla de l'Avinguda de Salou, l'Avinguda Francesc Macià i l'Avinguda Sant Bernat Calbó. La nova estació d'autobusos es proposa prolongar-la sota de l'actual Plaça del Canal, nom que rep la rotonda.

Aquesta modificació no afecta la totalitat de l'àmbit de l'avantprojecte; no s'hi troben inclosos els vials que comuniquen l'entorn de l'estació actual amb el nucli urbà, alhora que la nova ubicació de l'estació d'autobusos comporta l'ampliació del seu àmbit en el seu extrem sud-oest.

La superfície de l'àmbit de la modificació és 33.048 m², molt inferior a la de l'avantprojecte.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Antecedents històrics

En aquests terrenys hi havia hagut l'estació de mercaderies del desaparegut carrilet de Reus a Salou que, inicialment, va ser l'estació del tren de Reus a Tarragona, posada en funcionament el 1856. El carrilet va aprofitar l'estació quan es va posar en marxa l'any 1887, quan la de Tarragona feia almenys uns 25 anys que no s'utilitzava. Aquesta estació del carrilet també va ser per a passatgers, però quedava lluny del centre urbà.

El carrilet va desaparèixer cap el 1975, i es van aprofitar els terrenys que havien estat dels March i dels Olives, terratinents reusencs, i en part, horts del convent de Sant Francesc, per organitzar un barri que ja s'havia iniciat, i construir un mercat públic per donar-hi servei. El 1983 el barri del Carrilet reunia una població de més de 6.000 habitants.

Antecedents urbanístics

L'àmbit anomenat “6.20 El Carrilet” ha estat objecte d'estudis previs urbans en diverses ocasions al llarg d'aquests darrers trenta anys des de la inauguració de l'actual mercat l'any 1983.

L'interès municipal per l'estudi en profunditat d'aquest emplaçament s'ha d'entendre per una voluntat de transformar aquest entorn de confluències viàries en una centralitat consolidada de referència per al sud de la ciutat.

L'actual planejament vigent (PGOUM 1999), i les seves successives actualitzacions, determina un àmbit de millora urbana (Àrea 6.20) per a l'àrea que integren les dues parcel·les corresponents al mercat del Carrilet i a l'estació d'autobusos urbans i interurbans, una, propietat de l'Ajuntament de Reus i, l'altra, de la Generalitat de Catalunya.

Aquest Àrea 6.20 és una operació de transformació del sòl urbà que, segons l'article 240 del PGOUM'99, es classifica com a extensions perimetral, les quals comprenen les zones exteriors al nucli urbà i semiedificades.

Descripció dels edificis existents

Mercat

Es tracta d'un edifici envellit, amb deficiències constructives i que, per la seva posició física i per la urbanització de l'entorn exterior immediat, no té un espai en condicions que faciliti ser lloc de trobada i d'estada per als veïns.

L'edifici del mercat es va construir l'any 1982 amb estructura prefabricada de formigó armat a excepció dels fonaments i mur perimetral. Consta de planta soterrani, amb 3.655 m², repartits en zona d'aparcament (130 places), magatzem, zona de cambres frigorífiques, serveis i nuclis de comunicació amb les plantes superiors.

La planta baixa té 2.455 m², repartits en zona de paradistes, àrea comercial, moll de càrrega, serveis i nuclis de comunicació verticals. Està delimitat pels carrers de l'Escultor Rocamora, de Joan Miró, avinguda de Jaume I i passatge de Lluís Mas Ossó.

A la planta coberta hi ha aparcament de vehicles. Actualment sense ús per les deficiències estructurals.

Usos actuals

A l'àrea 6.20 El Carrilet, actualment hi ha l'estació d'autobusos de Reus i el mercat del Carrilet.

Estudis previs sobre l'edifici del mercat posen de manifest una sèrie de mancances funcionals, i particularment constructives, amb relació a l'estat de conservació de l'immoble, que fan necessàries una sèrie d'actuacions imprescindibles.

En el cas de l'estació d'autobusos, les actuals dependències pateixen una certa precarietat funcional.

Àmbit i abast de la actuació

L'àmbit d'actuació és el corresponent a l'àmbit 6.20 del PGOUM'99 de Reus i el seu entorn més immediat.

La nova ordenació haurà de donar resposta al programa funcional:

Espai d'acollida

Espai d'arribada dels usuaris de l'equipament. Pensat, principalment, per ser compartit entre els diferents usos de l'equipament. És l'espai on es trobarà la recepció dels equipaments, vestíbul, punt d'informació, apartats de correus, etc.

Espai de trobada

És l'espai pensat per a la socialització dels diferents usuaris de l'equipament, un espai relacional, social. En aquest espai s'hi trobarà el bar/restaurant, sala infantil/ludoteca, espai de jocs per adolescents, sales d'estar, etc. També s'entén en aquest, l'espai de mercat, dedicat a la venda i degustació de menjar fresc i productes de proximitat.

Sala polivalent

Espai per a concerts, espectacles diversos, teatre i cinema. En aquest espai hi haurà la sala d'actes, escenari, equipament tècnic vinculat a espectacles, espais d'emmagatzematge, etc.

Espai educatiu / creació

Espai amb diferents aules de formació, espais taller, despatxos, biblioteca, sales multimèdia, espais multifuncionals, tant per a poder rebre formació com per treballar-hi, crear-hi, compartir talent.

Espai coworking

Espai amb amplies sales que permeten acollir diferents persones que, treballant conjuntament o de manera individual, fan servir un àmbit i uns serveis comuns.

Espai d'atenció personalitzada

Espai amb petits despatxos on es donarà assessorament personalitzat, des d'assessorament jurídic per a la creació d'empreses a assessorament emocional.

Espai de coordinació tècnica

Espai dedicat a la coordinació i el funcionament dels propis equipaments. Hi podrem trobar despatxos, sales de reunions i arxius.

Espai de logística i locals tècnics

Espai per a les instal·lacions i equipaments tècnics per al bon funcionament dels equipaments. Hi trobarem els locals tècnics, de neteja i manteniment, magatzems i bugaderia.

Espai d'allotjament dotacional

Espai destinat a possibles estades eventuais dels usuaris de les activitats previstes. Allotjaments dotacionals d'1 i 2 habitacions per donar resposta a l'emergència habitacional per a joves, gent gran i col·lectius vulnerables.

Espai exterior

Espai a l'aire lliure on es podran dur a terme diferents activitats recreatives, lúdiques, d'esbarjo, de salut i el mercat setmanal.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Espai per a la mobilitat

Aquell espai relacionat amb la mobilitat i amb la intermodalitat entre diferents formes de transport, majoritàriament públic.

Possibilitat de soterrament o semisoterrament.

Estem parlant de l'estació d'autobusos, espais per a lloguer i aparcament de bicicletes, espai per a lloguer i aparcament de VMP, espai per a aparcament privat i *carsharing*, amb una connexió ràpida amb el nou baixador de Bellissens.”

1.1.2 Objecte d'aquesta modificació del PGOUM

Els objectius exposats pel Piec-tècnic del concurs proposaven l'enderroc de l'edifici històric del mercat, reconsiderar l'ordenació de l'espai públic del seu entorn, així com la renovació de l'estació d'autobusos, la qual, conjuntament amb la construcció de la nova estació del ferrocarril, pren una rellevància molt notable en l'ordenació de tot el conjunt, en la necessària reconsideració de la mobilitat i en la importància de les dotacions que han d'acompanyar el conjunt així com dels espais públics que conformen el seu entorn immediat.

Repensar l'ordenació d'aquest àmbit permet poder disposar de nou sostre destinat, en tot cas, a equipaments públics que dona resposta a diverses demandes fins ara no prou ateses, com són tots els que han estat relacionats a l'apartat anterior.

Aquests fets han portat a reconsiderar la conveniència d'enderrocar l'edifici del mercat, que aquesta modificació proposa conservar així com la posició i configuració de l'estació d'autobusos i amb ella l'àmbit de la modificació del PGOUM

1.1.3 Àmbit de la modificació del PGOUM

Els nous usos del sòl que els objectius del concurs plantegen comporta la necessitat de revisar tant la zonificació com l'ordenació del planejament vigent. Aquests canvis se centren bàsicament en l'entorn del mercat del Carrilet, en l'actual Estació d'autobusos, al sud-est del C/ de l'Escultor Rocamora, la Plaça del Canal, i la cruïlla de les Avingudes de Francesc Macià, Sant Bernat Calbó i Salou.

Aquests fets són determinants per a la delimitació de l'àmbit de la modificació del PGOM, el qual, amb una superfície de 33.048 m², té el seu límit nord al passatge de Lluís Mas i Ossó; a l'est, carrer de l'Escultor Rocamora, incorpora part de l'avinguda del President Macià; al sud incorpora la Plaça del Canal i torna cap el nord tot limitant a l'oest per l'avinguda de Salou i un tram de l'avinguda de Jaume I, on retorna al passatge de Lluís Mas i Ossó.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1.2 PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT

El planejament urbanístic vigent és el Pla general d'ordenació urbana municipal (PGOUM) aprovat definitivament pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques en data 11 de març de 1999 i publicat al DOGC número 2879, de 30 d'abril de 1999.

Des de la seva entrada en vigència del PGOUM s'han aprovat diverses modificacions puntuals que afecten usos i paràmetres urbanístics referents a les qualificacions vigents així com d'altres que es proposen de bell nou en aquest document.

Modificacions aprovades definitivament i publicades que afecten a les qualificacions i/o a l'àmbit d'aquesta modificació:

MP20
Municipi: Reus
Núm. expedient: 2004/012066 / T
Tema: modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana pel que afecta als polígons I i IV del sector G.1 "Mas Iglesias" i a les àrees 4.72 i 4.73 "Mas Iglesias".
<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#!/consulta/detallExpedient/214145/documents>

MP84
Municipi: Reus
Núm. expedient: 2015 / 058344 / T
Tema: Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana referent a les normes aplicables a l'ús religiós i de centres de culte
<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#!/consulta/detallExpedient/272922/documents>

MP88
Municipi: Reus
Núm. expedient: 2022 / 078692 / T
Tema: Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en relació a la previsió d'aparcaments i trasters
<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#!/consulta/detallExpedient/295853/documents>

L'actual planejament vigent (PGOUM 1999), i les seves successives modificacions, determina, a l'interior de l'àmbit de la modificació, la necessitat de redactar i tramitar un Pla de millora urbana (PMU 6.20) per a l'àrea que integren les dues parcel·les corresponents al mercat del Carrilet i a l'estació d'autobusos urbans i interurbans; una, propietat de l'Ajuntament de Reus i, l'altra, de la Generalitat de Catalunya.

Aquest PMU 6.20 és una operació de transformació del sòl urbà que, segons l'article 351 de la normativa del PGOUM les defineix com a extensions perimetrals, les quals comprenen les zones exteriors al nucli urbà i semiedificades.

Aquesta àrea ve regulada per l'article 370: ÀREA 6.20 "El Carrilet".

Superfície àmbit urbanístic: 11.930 m² (segons dibuix és 11.770 m²)
Zonificació: RESIDENCIAL amb VOLUM DEFINIT clau VI i COMERCIAL clau VIII
Edificabilitat: 1,50 m²/m² (17.655 m²)
Reserva: el 50% de l'àrea per a vials, verd i equipament (5.885 m²)

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

El planejament vigent qualifica tot l'àmbit de la modificació com a sòl urbà, i diferencia les zones i sistemes següents:

Espais lliures	4.523 m²	13,69%
Àrea 6.20 El Carrilet, segons topogràfic	11.770 m²	35,61%
Vialitat	16.755 m²	50,70%

SUPERFÍCIE TOTAL DE L'ÀMBIT VIGENT	33.048 m²	100,00%
------------------------------------	-----------	---------

La superfície de viari es veuria incrementada quan s'executés l'Àrea 6.20 atès que una part d'aquesta s'hauria destinat a aquest sistema.

“L'article 370 detalla els aprofitaments de l'àrea 6.20:

Zonificació:	RESIDENCIAL amb VOLUM DEFINIT Clau VI i COMERCIAL Clau VIII
Edificabilitat:	1,50 m²/m²
Reserva:	El 50% de l'àrea per a vials, verd i equipament”

Aplicant el coeficient d'edificabilitat sobre la superfície real de l'àmbit, resulta que el sostre total és: 11.770 m² x 1,50 m²/m² = 17.655 m²

Els usos admesos a les claus VI i VIII són els regulats pels articles 218 i 226 de la normativa del PGOUM.

L'àmbit d'aquesta modificació afecta parcialment en una molt petita part l'extrem nord-oest dels polígons 4.73 i el polígon 1 del sector G1 de Mas d'Iglésies. En ambdós casos es tracta de sòl qualificat exclusivament com a sistema viari.

El sector de Mas d'Iglésies està totalment urbanitzat i les obres i cessions varen ser rebudes per l'Ajuntament de Reus.

Per tal d'adequar el planejament vigent a les diferents modificacions, anteriorment relacionades, així com als objectius d'aquesta modificació, cal modificar, i en el seu cas suprimir, els articles següents de la normativa del Pla general vigent:

Article	Títol	Objecte de la modificació i o definició d'un article
72	Classe d'usos	Ampliar el ventall d'usos que el Pla general admet.
133	Usos	Ampliar els usos admesos al sòl qualificat com a sistema d'equipaments.
137	Condicions d'edificació de les àrees d'equipament.	Nova regulació de les condicions d'edificació del sistema d'equipaments.
137i	Edifici Mercat	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Edifici del Mercat
137j	Edifici Belvedere	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Edifici Belvedere
137k	Edifici Estació d'autobusos	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Estació d'autobusos
260	Classificació	A la classificació vigent de les àrees “4” cal afegir-hi les destinades a allotjaments dotacionals.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

329w	Àrea 4.97 Carrilet i estació d'autobusos	Establir els paràmetres urbanístics de l'Àrea 4.97.
370	Àrea 6.20 El carrilet	Es suprimeix aquest article, atès que la modificació elimina l'àmbit 6.20.

2. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

La proposta es concentra en aconseguir reduir les intervencions de nova edificació disminuint l'impacte ambiental de l'actuació. Així es proposa recuperar i transformar l'edifici del mercat en un edifici cultural polivalent obert al barri i eficient energèticament.

La nova estació d'autobusos es veu ampliada i reforçada per cobrir major demanda de transport públic i concentra la intermodalitat amb els taxis, els vehicles de mobilitat personal i el ferrocarril (per la proximitat de la nova estació de Bellissens). L'entrada i sortida dels autobusos es troben estratègicament a la rotonda de la Plaça del Canal de manera que es limita el pas dels autobusos cap al carrer Jaume I, direcció al centre del municipi. Aquest edifici es distribueix en dues plantes principals: la planta baixa i a nivell de carrer dona accés als usuaris i serveis propis d'una estació, i a la planta soterrada s'hi desenvolupa la circulació, parada i estacionament dels autobusos i zones d'espera pels usuaris. La seva configuració permet l'adequada mobilitat dels autobusos en compliment als criteris de disney i normativa actual sense perdre espai públic i urbà. Alhora es mitiga el soroll que aquests poden generar en l'entorn més proper. Intermitentment, aquest nivell inferior s'obre a l'exterior per assegurar una ventilació i il·luminació natural.

La proposta també preveu ampliar el parc de Mas d'Iglésies més enllà de l'avinguda President Macià, fins l'edifici del Mercat, aconseguint un major pulmó verd per a la ciutat i generar una nova centralitat, facilitant la vida en comunitat i creant un refugi climàtic.

Cal dir que aquest projecte és fruit del consens i converses mantingudes amb les administracions i entitats veïnals amb l'objectiu de tenir les majors millores possibles a nivell funcional, arquitectònic, energètic i social, tant a nivell de barri com municipal.

Reduir la petjada de la nova estació d'autobusos en una nova ubicació, la planta sota rasant de la Plaça del Canal

Aquesta operació permet ampliar el parc de Mas d'Iglésies fins a l'edifici del mercat, per aconseguir un nou pulmó verd per a la ciutat i la nova centralitat, facilitant així la vida en comunitat i creant un refugi climàtic.

2.1 ORDENACIÓ

2.1.1 Usos de l'espai públic

Espai per al vianant

Es vol reforçar l'eix nord-sud de connexió amb l'estació de tren de Bellissens i el centre històric ampliant el Parc Mas d'Iglésies, peatonalitzant el Carrer Escultor Rocamora, l'avinguda del Carrilet i el carrer de Pàmies i del Pintor Bergadà. Alhora, es recomana la peatonalització del carrer de Macià Vila (fora àmbit de projecte) per millorar i potenciar la connexió transversal entre barris.

La ubicació de la nova estació d'autobusos sota la Plaça del Canal

La proximitat de la nova estació d'autobusos en relació a la ubicació actual altera la mobilitat ni usos a nivell de barri ni locals. Disposar les circulacions d'autobusos en soterrani permet alliberar i ampliar l'espai públic i prioritzar-ne l'ús per a les persones.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Una plaça central relaciona els tres equipaments convertint-se en l'àgora polivalent on es fa el mercat ambulant o se situa un escenari. També es plantegen uns espais acotats per a jocs infantils, activitats esportives per a la salut i aparcament de bicicletes entre el nou arbrat, parterres i zones d'estada.

Aquest espai per a vianants també permet la continuïtat del carril bici connectant-lo amb el del centre històric i el que continua per l'avinguda del President Macià. La vegetació del parc de Mas d'Iglésies també s'escampa pel carrer de l'Escultor Rocamora fins a connectar amb l'avinguda del Carrilet. Aquesta operació permet, de manera notable, apropar una gran zona verda al centre de la ciutat, reduir l'impacte de l'Avinguda del President Macià i incrementar la superfície d'espais lliures.

2.1.2 Ordenació dels usos de les edificacions

L'edificació s'ordena al voltant de la nova plaça i separa els equipaments en funció dels seus usos per permetre la construcció per fases. L'ordenació permet la permeabilitat entre els espais lliures i potencia el seu ús gràcies a amplis espais peatonals.

El carrer de l'Escultor Rocamora disposa de molts locals en planta baixa en desús i tancats. Es proposa recuperar plantes baixes amb usos cívics i públics repartint part del programa de la Fase 1 i 2 a decidir convenientment. D'aquesta manera s'aconsegueix ampliar el teixit comercial imbricat amb el cívic i es redueix l'obra nova rehabilitant espais existents, amb el corresponent estalvi econòmic i mediambiental.

Edifici plurifuncional (Fase 1) Es proposa reparar l'edifici “malalt” del Mercat, poc transparent, inert i amb patologies estructurals, per reconvertir-lo en una estructura “viva” que aglutini els nous usos culturals i cívics de la ciutat. Recuperar les preexistències de la ciutat redueix els residus, conserva la memòria del lloc i millora la petjada mediambiental.

Edifici d'allotjament Belvedere (Fase 2) es situa com edifici fita visible des del carrer de Macià Vila, des del carrer de l'escultor Rocamora i des del parc Mas d'Iglésies. amb vistes panoràmiques a la nova plaça, al parc de Mas d'Iglésies i a la ciutat de Reus. Les 4 primeres plantes contenen programa cultural i juvenil i es connecta per la planta soterrani amb l'edifici del Mercat. La distribució dels allotjaments dotacionals permet la màxima flexibilitat gràcies a la modulació de la seva estructura.

Estació d'autobusos (Fase 3) es concep semi-oberta i es relaciona directament amb l'ampliació del parc Mas d'Iglésies. Es planteja volgutament paisatgística per canviar l'estètica habitual d'aquest tipus d'equipaments de mobilitat. La planta baixa acull els serveis principals propis d'una infraestructura de mobilitat (vestíbul, compra de tiquets, consignes,...) a més d'un bar i una nova oficina d'informació turística relacionada amb l'àgora central. La planta inferior, mitjançant dobles i triples altures i amb la major relació directe possible amb l'exterior, acull les zones d'espera dels usuaris, circulacions, andanes i estacionaments dels autobusos. També es preveu un espai polivalent i de descans pels conductors i conductores. Les rampes d'entrada i sortida dels autobusos es situen a l'exterior de la rotonda i Plaça del Canal, paral·lel a les vies de circulació de la resta de vehicles. Es reserva un tram d'incorporació tant per la rampa d'entrada com de sortida per la reincorporació a la rotonda, únicament pels autobusos.

L'espai públic es veu ampliat i reforçat prioritant el pas de les persones i la connexió entre barris, alhora que també reforça la xarxa mobilitat de la bici i vehicles de mobilitat personal. La proximitat de la nova estació de Bellissens potencia l'eix de connexió fins al centre històric, travessant el parc Mas d'Iglésies i l'àmbit de projecte. La mobilitat en transport públic i prioritat del vianant quedaria ressaltada i resolta en tot aquest sector.

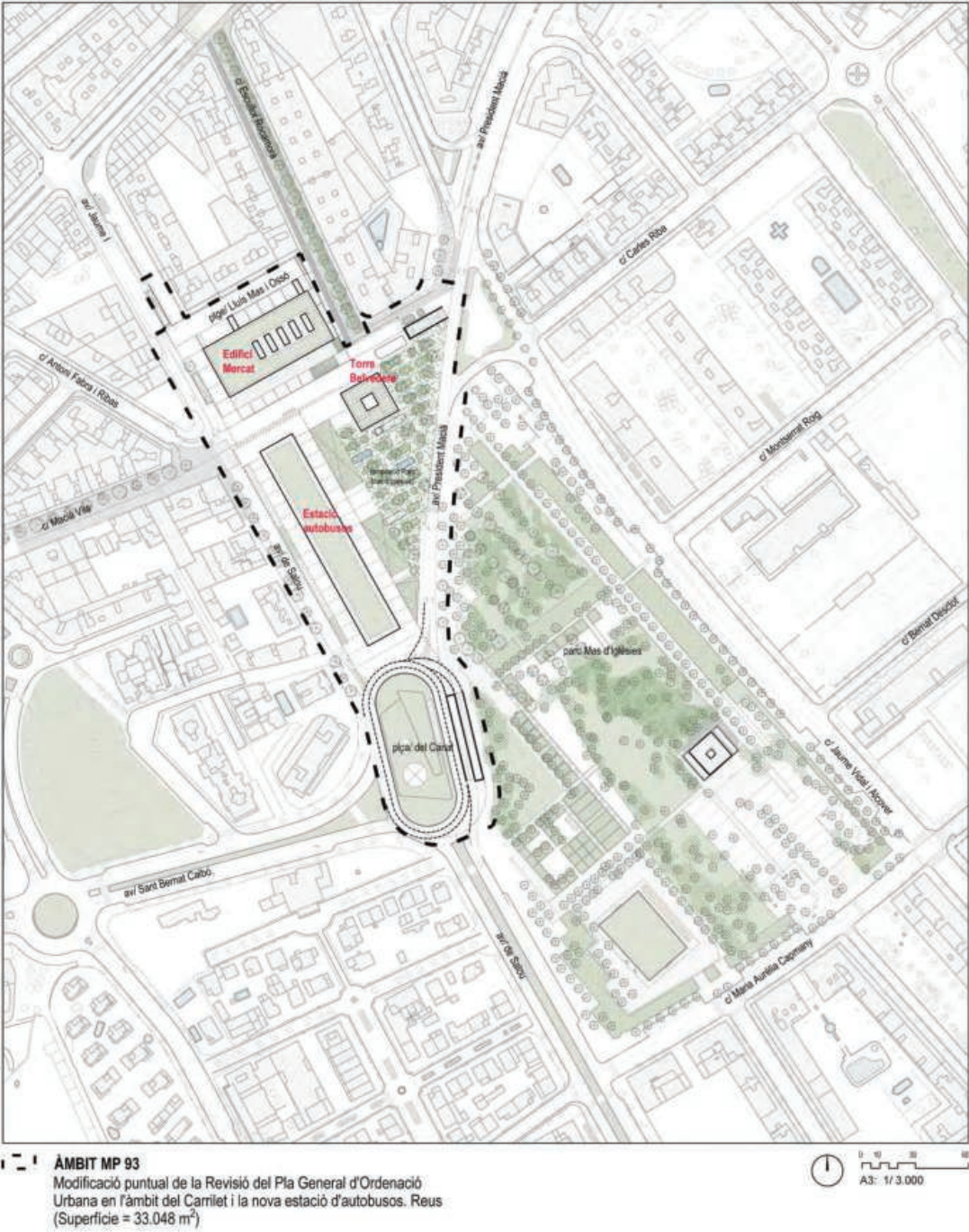
Els nous equipaments es proposen amb una imatge arquitectònica unitària.

Un aparcament soterrat que es proposa en **Fase 1** dona servei al Mercat i a l'aparcament privat. Aquest s'ubica sota la plaça-Agora amb vocació d'espai central de relació dels tres equipaments proposats.

L'execució per fases facilita la construcció dels edificis. Durant la Fase 3 de construcció de la nova estació d'autobusos caldrà reubicar temporalment el servei per tal de mantenir el seu funcionament.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

L'ús principal del mercat així com el dels seus usos complementaris, la proximitat amb l'edifici Belvedere i sobre tot la posició de l'estació fan del tot necessari i imprescindible que aquest conjunt gaudeixi d'un aparcament públic a disposició dels diferents usuaris, raó per la qual es creu del tot justificada la seva ubicació en planta soterrani d'un àmbit qualificat com espai lliure.

Cal assenyalar que la planta soterrani destinada a aparcament suposa un percentatge molt menor del 30% de la superfície total d'espai lliure, supòsit en el que, en compliment d'allò que estableix l'article 129.5 de la normativa del PGOU, no cal adoptar mesures correctores pel que fa a la coberta de l'aparcament.

2.1.3 Ordenació de les vies de circulació

Es proposa pacificar l'avinguda del President Macià reduint els carrils actuals a 2 carrils, un per sentit, facilitant la connexió entre el parc Mas d'Iglésies i el nou parc de la zona de Carrilet. Des d'aquesta avinguda es fa l'accés i sortida d'un nou aparcament soterrat que dona servei al mercat i aparcament privat. Un ampli pas de vianants elevat permet travessar còmodament l'avinguda i donar continuïtat al carril bici entre l'actual parc Mas d'Iglésies cap al centre de la ciutat.

Per altra banda, es proposa reduir la circulació de l'avinguda de Salou i reservar-la al transport públic d'autobusos urbans, parades de taxis i, càrrega i descàrrega de mercaderies. També es dona l'accés i sortida de l'aparcament soterrat i reservat al servei de mercaderies del Mercat i àrea comercial.

Al carrer de l'Escultor Rocamora, de prioritat invertida, es permet l'accés rodat només per a càrrega i descàrrega, serveis i aparcament veïnal. Es divideix el carrer en tres franges: zona de passeig formada per l'accés a les finques i una franja d'activitats que permet terrasses, mercats, contenidors i càrrega/descàrrega, una zona central de trànsit de serveis i vehicles no motoritzats, i una franja drenant/vegetal, amb sòl estructural en el subsòl, on es disposa l'arbrat i la vegetació, el mobiliari i la il·luminació.

Es resol l'encreuament de l'avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l'Escultor Rocamora reubicant el monument al carrilet a l'avinguda que li dona nom, per eliminar l'efecte rotonda que tenia i donant continuïtat a la zona per a vianants a les dues voreres, de manera que els vianants tindran preferència sobre la sortida de vehicles de l'aparcament.

2.2. URBANISME I PAISATGE

2.2.1 Espais públics

S'aconsegueixen diversitat d'espais públics:

L'àgora com a continuació del carrer de Macià Vila (es recomana la seva peatonalització), actua com espai polivalent per al mercat ambulant i actes polivalents.

El parc com a continuïtat del parc Mas d'Iglésies, prolongant la canòpia del parc elimina l'efecte illa de calor i aconsegueix un espai natural i fresc per a l'oci ciutadà, així com la continuïtat de l'arbrat fins el centre històric, aconseguint carrers més protegits de la solana i frescos. S'escollirà vegetació autòctona o ja incorporada a la ciutat, amb un factor d'espècie baix per reduir el consum hídric. Inclou espais de jocs infantils, espais d'activitats esportives i zones d'estada i repòs. Es proposa combinar bancs lineals amb agrupacions de cadires. Alhora, es proposa tractar el subsòl estratègicament per tenir un bon substrat i que actuï de gran aljub recollint l'aigua pluvial dels tres equipaments amb SUDS (sistemes urbans de drenatge sostenible) integrats a la subbase del parc.

Peatonalització del carrer de l'Escultor Rocamora que emmarca l'accés a l'edifici Belvedere d'allotjaments.

Reproporció del passatge de Lluís Mas i Ossó amb l'aparició d'un pati vegetal a l'edifici del Mercat que fa habitable la planta soterrada per activitats cíviques, aporta ombra a l'espai públic i aconsegueix una zona d'escenari a l'aire lliure connectat amb la nova sala polivalent.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Aparició d'uns patis en planta soterrani en contacte amb l'aparcament que aporten il·luminació i ventilació a la planta soterrada, millorant les connexions entre els edificis i permetent la plantació d'arbrat de gran port al subsòl, aconseguint zones d'ombra a l'Àgora.

2.2.2 Accessibilitat

Es proposa la solució de plataforma única per evitar desnivells i fer accessible tot l'espai urbà. Es proposa integrar els encaminaments a la pavimentació per a persones amb discapacitat visual i evitar obstacles. La prioritat invertida del carrer de l'Escultor Rocamora facilita el seu ús per a persones amb diversitat funcional.

Aquesta solució comporta la pacificació general de tot l'àmbit i redueix la capacitat del vehicle privat, alhora que potencia una mobilitat més activa i sostenible. La calçada de l'encreuament de l'avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l'Escultor Rocamora se situa a nivell de voreres en aquest punt per permetre l'accessibilitat entre el carrer de l'Escultor Rocamora i l'avinguda del Carrilet.

Tots els equipaments s'adequaran al codi d'accessibilitat i es buscarà l'assessorament de diferents col·lectius amb diversitat funcional per millorar les solucions proposades.

El mobiliari urbà respondrà a criteris d'ergonomia i accessibilitat.

2.2.3 Paisatge

A nivell de ciutat es connecta el parc de Mas d'Iglésies, amb tots els equipaments del seu entorn i la futura estació, amb el centre de la ciutat, aconseguint sobrepassar l'avinguda del President Macià com a límit urbà.

Al parc es disposen un seguit d'àrees vegetades que estructuren l'espai. Aquests recintes permeten crear una xarxa de reg que s'aprofita de la recollida de l'aigua de pluja dels equipaments projectats. El tipus de vegetació i arbrat aconsegueix obtenir un gran espai ombrejat que actua de refugi climàtic del barri, i alhora s'acoten espais per zones d'estar o de joc arrecerades.

A nivell de vegetació s'opta per una tria de plantes molt rústiques, de molt baixa demanda hídrica i que trobem en el paisatge mediterrani de l'entorn, per crear masses arbustives arrodonides.

2.3. PERSPECTIVA DE GÈNERE I FEMINISTA

Es proposen espais oberts i ben il·luminats, tot evitant zones mortes o culs de sac. Es decideix una plataforma única a tot l'àmbit per facilitar la mobilitat activa i per a persones amb mobilitat reduïda, gent gran i infants, augmentant també la dotació de bancs i cadires en àrees de repòs.

Es densifica i diversifica el verd urbà, tant a la zona de parc on se situen zones d'esport i de jocs infantils inclusius, com a la zona del carrer amb una franja drenant i vegetal amb zones d'estada.

Es proposen places polivalents de diferents mides per a ús ciutadà i que enforteixin la comunitat (espai àgora, escenari exterior connectat amb la sala polivalent, espai porxat al carrer de l'Escultor Rocamora...).

Aquesta modificació s'acompanya, document 10.2, de la preceptiva Memòria social i de gènere.

2.4. PROPOSTA ARQUITECTÒNICA

Considerem que el gran desafiament global actual és la reparació en lloc de la substitució. La substitució comporta la demolició, que també és una pèrdua d'energia, materials i història, alhora que generem residus. Les edificacions

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

existents és un recurs al que se li poden sumar capes, afegint complexitat i dotant de noves lectures i funcions. La gran transformació és fer més i millor amb el que existeix, no podem començar sempre de zero, no serà sostenible.

Es planteja recuperar l'**edifici del Mercat** com edifici plurifuncional aconseguint un estalvi econòmic i ecològic important. Alhora no modifica les vistes dels veïns que ja tenen integrada la volumetria actual. Es permeabilitzen les façanes, es proposa un gran vestíbul bioclimàtic d'accés, un atri central de relació social i restauració i s'obren patis i connexions visuals per millorar-ne l'habitabilitat i actualitzar-ne l'ús.

Tant el vestíbul com l'atri i els patis, incorporaran vegetació plantada sobre terreny permeable a la cota 100.50 aconseguint uns espais de refrescament i ombrejat a l'estiu, així com espais reguladors de la humitat i d'atmosfera relaxant.

La façana principal a sud, a l'Àgora, permetrà veure l'activitat interior de l'edifici i es podrà obrir completament a l'estiu actuant de gran porxo de protecció de la radiació solar juntament amb l'arbrat. A l'hivern es tancarà per aconseguir climatitzar gràcies a l'efecte hivernacle.

L'atri central connecta visualment totes les plantes i aconsegueix una visió creuada entre el carrer de l'Escultor Rocamora i l'avinguda Salou, a través de la sala polivalent.

El nou nivell de la plaça Àgora facilita l'accés a mig nivell entre la planta baixa del mercat i la planta primera de l'espai cultural, dotant de visibilitat l'activitat comercial de mercat i supermercat des de l'espai públic.

L'**edifici Belvedere** es proposa com una torre fita arquitectònica de PS+PB+12PP. El seu programa inclou part de programa cultural, infantil i per joves fins a la planta quarta. A partir d'aquesta planta es situen els allotjaments dotacionals de 1 o 2 dormitoris, amb una planta intermitja que separa els dos programes amb serveis comuns de cuina-menjador, zona de terrassa i bugaderia.

L'edifici es va buidant a les diferents alçades per permetre l'entrada de llum de Sud a tots els allotjaments i zones comunes de l'equipament. L'aparició de patis, un atri central i terrasses esglaonades vegetals permet integrar l'edifici al parc i aconsegueix zones comunes de socialització. La última planta actua com a mirador de la ciutat.

L'**estació d'autobusos** manté la ubicació de l'actual estació, lligada al nou conjunt d'equipaments i al parc Mas d'Iglésies. El sector conviurà amb el tramvia, els autobusos urbans i interurbans i els taxis. Alhora es vincula a la nova estació de Bellissens situada a uns 600 metres de distància direcció sud-est, al costat del campus universitari URV i a l'Hospital universitari Sant Joan de Reus.

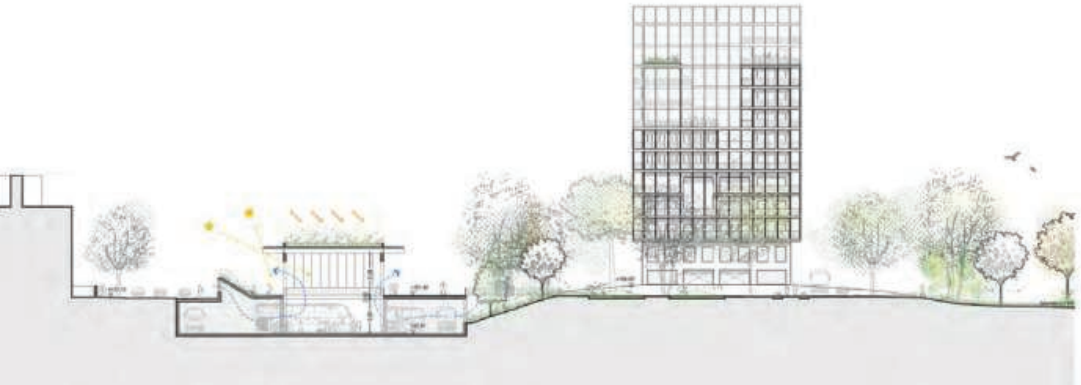
L'estació d'autobusos es distribueix en dues plantes principals. La planta soterrada i semisoterrada, de majors dimensions, respon a les necessitats dels autobusos amb l'accés, sortida, circulació, parada i estacionaments d'aquests, a més d'una gran zona d'espera pels usuaris que connecta totes les andanes. La zona de parada i estacionaments dels autobusos queden separades per tal de concentrar la circulació dels usuaris solament a la part més pública, relacionant-la amb l'exterior i disposar d'il·luminació i ventilació natural. Un espai de descans i polivalent reservat als conductors es situa a la zona d'estacionament d'autobusos, junt amb les instal·lacions, i es distribueix en dues plantes aprofitant la gran altura que demana una infraestructura d'aquestes característiques.

La planta baixa (i altell) es distribueix en tres "caixes" tancades recollides per una gran pèrgola de dues altures. Aquí s'hi ubiquen els serveis principals d'una estació d'autobusos (venta de bitllets, consignes, lavabos), una cafeteria amb terrassa porxada, una oficina d'informació turística i Kiosk, a més de les escales que comuniquen verticalment les diferents plantes i sortides d'emergència. L'altell permet reforçar l'alçada lliure del porxo i albergar les instal·lacions que es requereixi.

Pels usuaris, l'estació resulta compacte i funcional: s'entra a nivell de carrer, es compra el tiquet i es baixa al nivell inferior cap a les andanes i àrees d'espera. Les andanes es distribueixen al llarg d'una plataforma única d'andanes a banda i banda.

Es proposa la construcció amb formigó a la planta inferior soterrada i amb fusta contralaminada a la planta sobre rasant i de relació amb el parc, intentant reduir al màxim possible la petjada ecològica tenint en compte l'abast que suposa soterrar una infraestructura d'aquestes característiques.

Tots els 3 edificis que es plantegen dialoguen amb el parc i la seva ampliació, integrant la vegetació i la seva materialitat i aconseguint que el parc penetri al seu interior, de manera que s'aconsegueix una intervenció urbana però alhora paisatgística, integrant la vegetació i totes les seves virtuts a la concepció dels nous creixements urbans més sostenibles i saludables.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

2.5. ZONIFICACIÓ PROPOSADA. ORDENACIÓ

L'article 351 de la normativa del PGOUM defineix les “EXTENSIONS PERIMETRALS” i amb aquest objectiu diu: “Comprèn zones exteriors al casc urbà i semiedificades en les quals el Pla proposa consolidar la urbanització i ordenar l'edificació amb la finalitat de millorar l'entorn urbà creant nous espais lliures per a dotacions i equipaments.”

Entre les diferents àrees que es descriuen en aquest capítol s'hi troba l'Àrea 6.20 “EL CARRILET”. La totalitat del sòl inclòs en aquest àmbit constitueix una part de l'àmbit de la modificació, els seus paràmetres urbanístics i usos no són els adequats per donar resposta a les necessitats actuals.

Essent respectuosos amb l'estructura de la normativa actual del PGOUM, es creu que el més convenient és, doncs, suprimir, en primer lloc, el contingut de l'article 370 amb la finalitat d'establir la seva denominació, la nova superfície i, finalment, els paràmetres i usos urbanístics que es proposen.

Actualment, aquest article defineix els usos admesos referint-se a les dues qualificacions: la residencial amb volum definit clau VI, i la comercial VIII.

Tal com ha estat exposat en els apartats anteriors, la incorporació dels nous usos que conformen els objectius promoguts per l'Ajuntament comporta alterar els usos actualment vigents, tenint en compte que l'únic ús que es vol implantar és l'ús d'equipament en diverses modalitats, algunes de les quals no estan actualment contemplades als articles 72 i 133 que regulen els usos generals del PGOUM, el primer, i els usos dels equipaments, el segon.

En aquest mateix sentit, cal també preveure incorporar aquests nous usos a l'article 137 “Condicions d'edificació” i establir els paràmetres que els regulen.

El contingut d'aquesta modificació vol evitar la necessitat d'establir l'ordenació mitjançant la tramitació d'un figura de planejament derivat. Per aquest motiu, aquest document de modificació estableix l'ordenació detallada i determina els paràmetres urbanístics aplicables així com els usos admesos per a cada un dels sòls edificables que formen part de l'àmbit d'aquesta modificació

La modificació, en la seva normativa, incorpora quatre nous articles: el 137i Edifici Mercat, el 137j Edifici Belvedere i el 137k Estació d'autobusos, que regulen els paràmetres urbanístics d'aquests nous equipaments i el 329w, que concreta els paràmetres urbanístics de l'Àrea 4.97.

Zonificació proposada, dins d'un àmbit tot ell de titularitat pública, diferenciem els usos del sòl següents:

Equipaments	13.188 m²	39,91%.
Espais lliures	7.132 m²	21,58%.
<u>Vialitat</u>	<u>12.728 m²</u>	<u>38,51%.</u>
<u>Total superfície de l'àmbit</u>	<u>33.048 m²</u>	<u>100,00%.</u>

En aquest àmbit, la modificació proposa ubicar-hi tres edificis aïllats que, essent tots ells equipaments, tenen les necessitats següents pel que fa al sostre edificable sobre rasant i la seva ocupació, establerta pels diferents polígons reguladors delimitats als plànols d'ordenació:

Ocupació estimada en planta baixa:

Mercat	3.416 m²
Belvedere	600 m²
Estació d'autobusos sobre rasant	2.600 m²
Estació sota rasant	12.843 m²

Els plànols d'ordenació estableixen el “Perímetre regulador” així com el número de plantes i l'alçaria màxima:

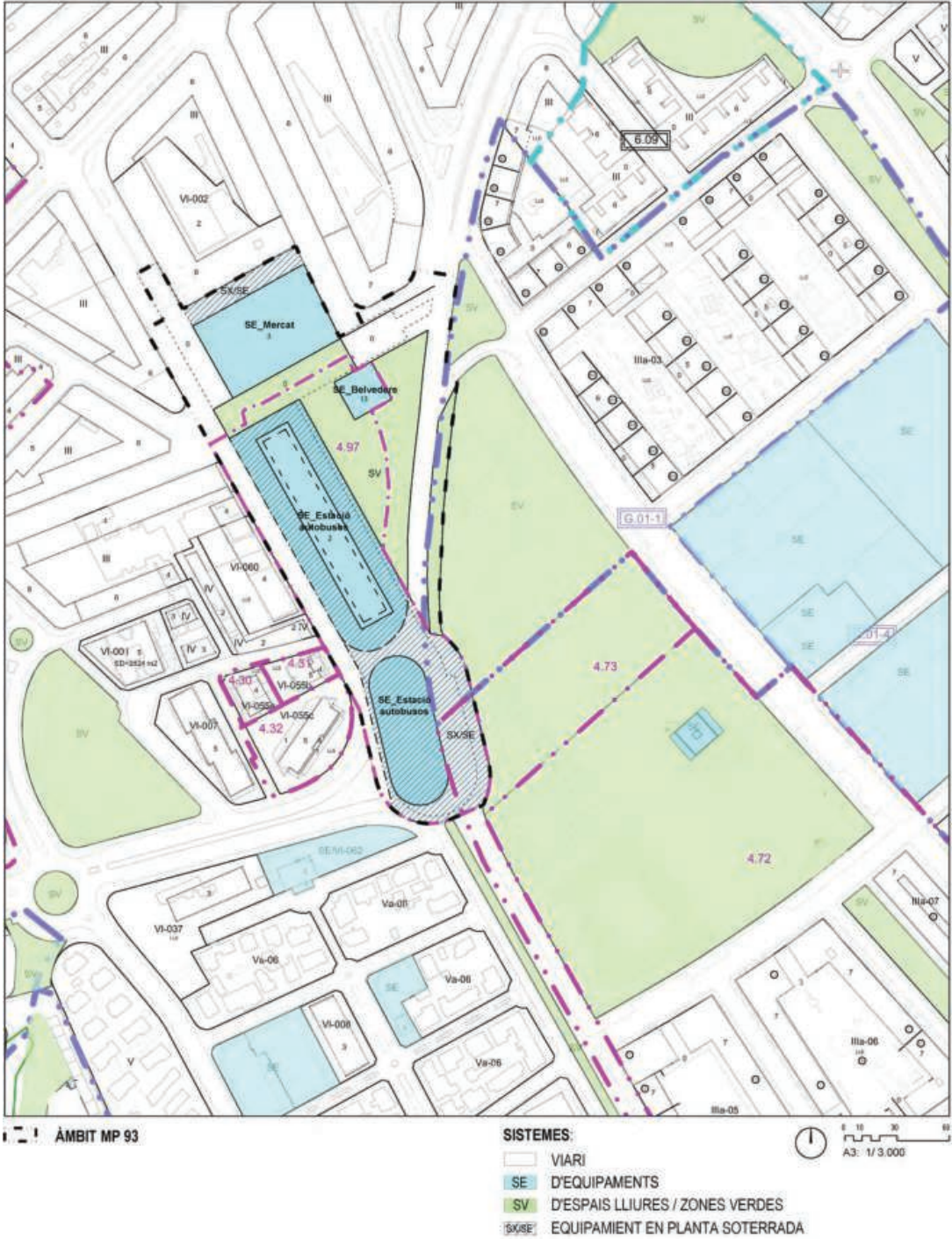
Mercat PB + 2PP	10 metres
Belvedere PB + 12 PP	40,20 metres
Estació d'autobusos PB + 1 PP	8,50 metres

A més a més dels paràmetres referents a l'ocupació i al nombre de plantes, els articles 137i, 137j i 137k de la normativa d'aquesta modificació del PGOU estableixen un sostre màxim de 5.500 m2 per l'edifici Belvedere.

Per sobre d'aquestes alçàries es permeten badalots, remats d'edificis o qualsevol element arquitectònic que no aportï increment del sostre edificable. Pel que fa a l'edifici Belvedere, cap d'aquest element sobre coberta superarà els 40,20 metres esmentats i, en qualsevol cas, sempre estaran un metre per sota de l'altura màxima establerta per les servituds aeronàutiques de l'aeroport de Reus.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

2.6. DELIMITACIÓ D'UN POLÍGON D'ACTUACIÓ

Malgrat tractar-se d'un àmbit en què TOT el sòl és de titularitat pública i que, per tant, com veurem, les modificacions que afecten els articles 98, 99 i 100 del TRLUC no comporten l'obligació de preveure cessions de sòl públic, així com tampoc d'aprofitament urbanístic, la ja comentada reubicació de l'estació d'autobusos, ubicada en sòl de propietat de la Generalitat de Catalunya, comporta la necessitat d'alterar les titularitats del sòl d'aquest equipament així com la titularitat del sòl del nou emplaçament, actualment propietat de l'Ajuntament de Reus.

Per aquest motiu, es delimita un polígon d'actuació urbanística PAU 4.97 (veure plànol O.02) a desenvolupar amb la modalitat de cooperació, la finalitat del qual és assignar a l'administració que li correspongui, cada una de les finques resultants, així com establir les càrregues que cadascuna de les dues administracions públiques ha d'assumir, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Reus, en compliment dels acords que ambdues administracions han convingut acordar.

La delimitació de l'esmentat polígon que es detalla al plànol O.02 té una superfície de 18.376 m².

La present modificació del Pla general de Reus proposa que el sòl que conforma aquest àmbit és qualifiqui com:

Equipaments	9.772 m²
Espais lliures	2.741 m²
Vialitat	5.863 m²

(Veure esquema del PAU 4.97)

I els seus titulars son la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Reus:

Superfície de sòl aportat per la Generalitat de Catalunya	7.030 m²	38,26%
Superfície de sòl aportat per l'Ajuntament de Reus	11.346 m²	61,74%



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

3. REQUERIMENTS ESTABLERTS PER LA LLEI D'URBANISME

3.1. COMPLIMENT DEL CONTINGUT DELS ARTICLES 99 I 100 DE LA LLEI D'URBANISME DE CATALUNYA. CESSIONS ADDICIONALS I DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

Els supòsits que regulen els articles 99 i 100 del TRLUC res tenen a veure amb la naturalesa d'aquesta modificació, ja que consideren propostes en les quals s'incrementa el sostre o s'afecten els sistemes amb la finalitat, d'una banda, d'aconseguir un retorn de l'increment d'aprofitament a l'administració municipal i, d'altra, garantir el manteniment dels estàndards d'espais lliures i equipaments públics.

En aquest cas, com ja s'ha dit, la modificació qualifica tot el seu àmbit d'equipament públic destinat a diferents usos, suprimeix l'ús residencial, disminueix el sostre edificable i, finalment, incrementa la superfície d'espais lliures; per tant, no es dona cap dels supòsits regulats pels esmentats articles.

Tan sols cal tenir en compte el contingut del tercer apartat de l'article 100, que diu:

3. En sòl urbà, quan la modificació del planejament té per objecte la reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament, ha d'incorporar una reserva mínima de 22,5 m² per cada 100 m² de sostre residencial per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics. D'aquesta reserva, s'ha de destinar un mínim de 15 m² de sòl per cada 100 m² de sostre residencial a zones verdes i espais lliures públics. Així mateix, s'ha d'incorporar una reserva per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics de 7,5 m² de sòl per cada 100 m² de sostre destinat a altres usos. Aquestes reserves s'apliquen sobre la totalitat del sostre edificable de l'àmbit. Als efectes anteriors, computeu les reserves que s'han obtingut o s'han previst per a qualsevol ús per raó de la destinació de l'àmbit en qüestió d'acord amb el planejament anterior i s'hi ha d'aplicar el que estableix l'article 65.5.

Efectivament, la proposta comporta una reordenació general d'un àmbit. Cal tenir en compte que tot l'àmbit es qualifica d'equipament públic i que, com ja s'ha dit, el titular i promotor de la modificació són públics. Per aquest motiu, el contingut d'aquest article no és d'aplicació.

Ara bé, atès que una part del nou sostre es destina a allotjament dotacional, aquest ús comporta la presència de persones residents a l'àmbit i, per aquest motiu i malgrat no ser-hi d'aplicació, es dona compte, a continuació, dels compliments dels estàndards establerts per a aquest apartat tercer de l'article 100 del TRLUC.

Zonificació proposada, dins d'un àmbit tot ell de titularitat pública diferenciem els usos del sòl següents:

Equipaments	13.188 m²	39,91%.
Espais lliures	7.132 m²	21.58%.
<u>Vialitat</u>	<u>12.728 m²</u>	<u>38.51%</u>
 Total superfície de l'àmbit	 33.048 m²	 100.00%

El sostre edificable segons el planejament vigent és 17.655 m², superior el proposat per la modificació, del quals previsiblement al menys un 70% s'haurien destinat a l'ús residencial. Aquest percentatge, possiblement inferior al que resultaria d'una ordenació detallada de l'Àrea 6.20, segons el planejament vigent, suposaria un sostre residencial de 12.358 m², molt superior als 2.373 m² que s'estima que destinaran a allotjaments dotacionals.

Per tant, fins i tot considerant que el sostre destinat a allotjaments dotacionals hagués de complir amb els mateixos estàndards que el residencial, s'estaria donant compliment a aquest supòsit. Cal concloure que la modificació no comporta un increment de sostre "residencial", sinó tot al contrari, una clara disminució.

3.2. MANTENIMENT DELS ESTÀNDARDS D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

Per tal de garantir que les superfícies de sòl destinades a espais lliures i equipament no tan sols es mantenen sinó que en ambdós casos s'incrementen, s'han tingut en compte les determinacions del planejament vigent i les de la proposta.

El planejament vigent a l'àmbit de la modificació, tan sols té l'edifici del mercat amb ús d'equipament amb una superfície de 3.174 m².

La superfície d'espais lliures del planejament vigent és el resultat de sumar tres àmbits discontinus, dos de petita dimensió, 298 m² i 868 m², i un més important amb una superfície de 3.357 m², Plaça del Canal, emplaçament proposat en part per a la nova estació d'autobusos.

L'esmentat àmbit de la modificació inclou l'Àrea 6.20 regulada per l'article 370 de la normativa del PGOU. Aquest article estableix que el 50% de la seva superfície, 11.770 m², s'ha de destinar a espais lliures, equipaments i vialitat.

La proposta que s'aporta a tràmit elimina l'Àrea 6.20 i amb ella les seves determinacions. En aquest sentit, cal assenyalar que la totalitat del sostre que generava, 17.655 m², destinat íntegrament a usos residencials i comercials privats, ha estat anul·lats per la modificació. Així mateix, cal dir que la condició de què el 50% del sòl es destinés a sistemes públics es veu àmpliament superada per la proposta de la modificació, ja que el 100% es destina a sistemes públics, espais lliures, equipaments públics i vialitat.

La superfície d'espais lliures del planejament vigent és:

Superfície d'espais lliures = 298 m² + 868 m² + 3.357 m² = 4.523 m²

L'ordenació que es proposa, reserva per a espais lliures 7.132 m², superfície superior a la del planejament vigent. La proposta incrementa la superfície d'espais lliures i els atorga una ordenació que connecta l'entorn del mercat i de l'estació amb l'espai lliure del sector Mas d'Iglésies.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Àrees verdes/lliures segons planejament vigent (corresponent al Text refós del PGOU 1999):



Àrees verdes/lliures segons zonificació proposada a MP 93:



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

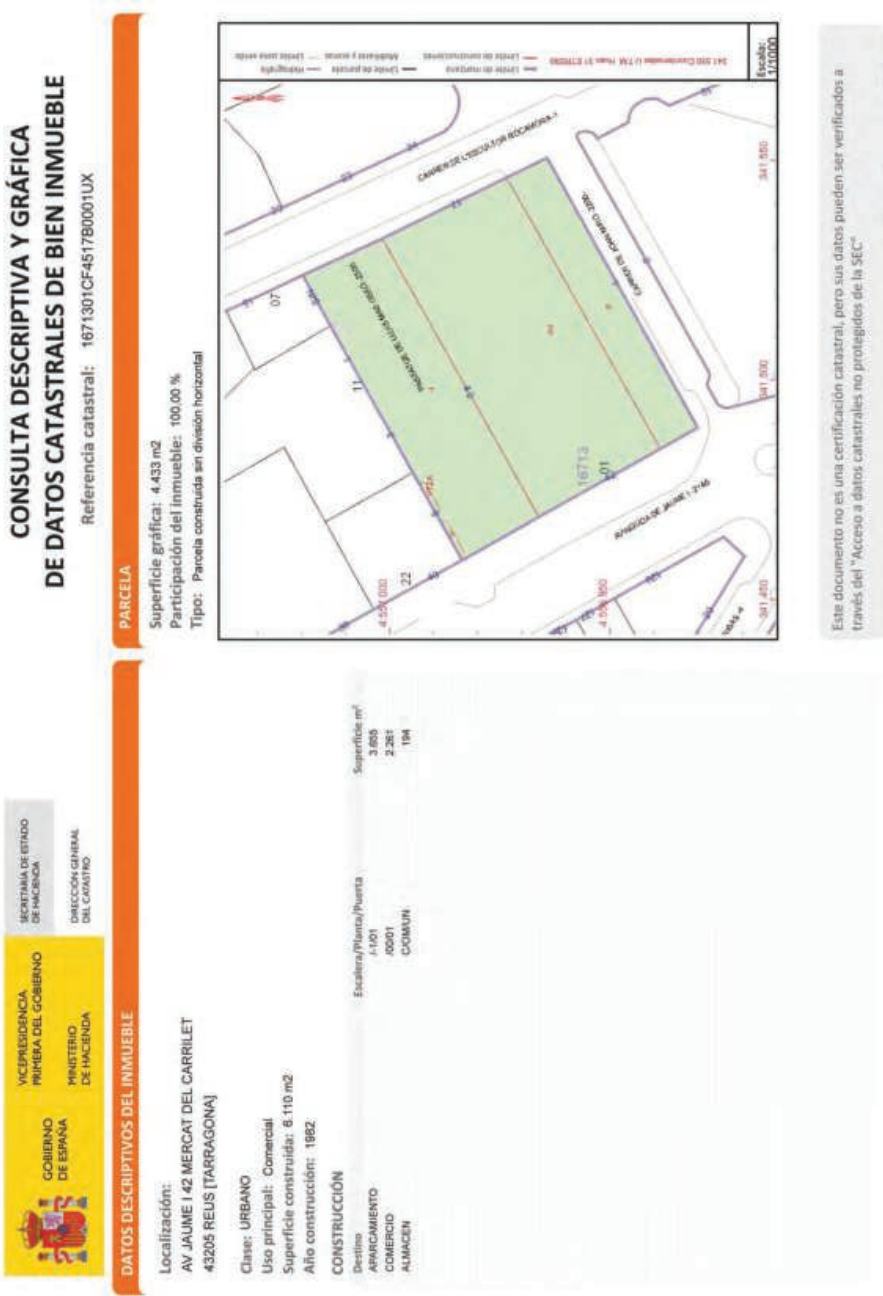
3.3. ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

L'estructura de les parcel·les segons Cadastre és la següent:

Parcel·la	Referència cadastral	Superfície parcel·la (m²)	Superfície parcel·la (m²) dins de l'àmbit de la modificació
01	1671301CF4517B0001UX	4.433	4.433
02	1670401CF4517B0001YX	7.030	7.030
03	1669601CF4516H0001QD	3.357	3.357
SUPERFÍCIE, sense viari		14.820	14.820 ¹

Amb posterioritat a l'aprovació definitiva de la modificació del PGOUM s'haurà de procedir a portar a tràmit el projecte d'urbanització i el projecte de reparcel·lació i, finalment, inscriure les finques resultants.

¹ Aquesta superfície difereix de la total per dos motius diferents. En primer lloc, perquè hi manca la superfície dels vials i, en segon lloc, perquè hi ha superfície actual de vialitat que passa a ser espai lliure o equipament.



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

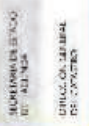
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE VIVIENDA



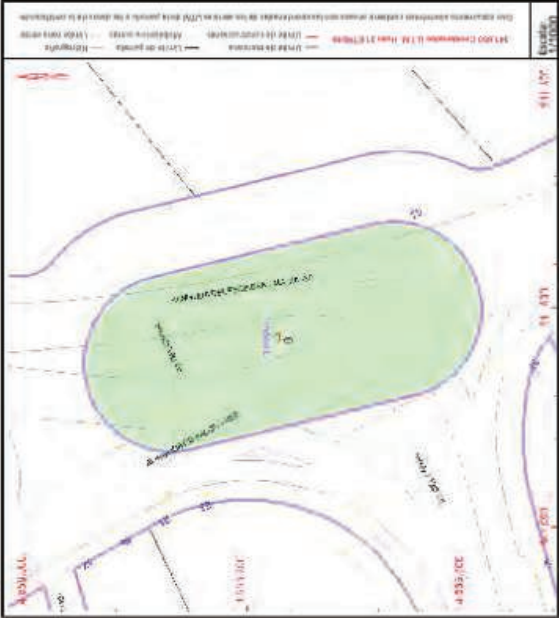
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 1669601CF4516H00010D

Parcela

Superficie gráfica: 3.337 m²
Participación del Inmueble: 100,00 %
Tipo:



Datos descriptivos del inmueble

Localización:
PZ CANAL DEL IVI (PZ000)
43205 REUS (TARRAGONA)

Clase: URBANO
Uso principal: Suelo sin edif
Superficie construida:
Año construcción:

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes , 11 de Agosto de 2025



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE VIVIENDA



DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 1670401CF4517B0001YX

Parcela

Superficie gráfica: 7.030 m²
Participación del Inmueble: 100,00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Datos descriptivos del inmueble

Localización:
AV SALOU 2 ESTACI D'AUTOBUSSOS
43205 REUS (TARRAGONA)

Clase: URBANO
Uso principal: Industrial
Superficie construida: 1.417 m²
Año construcción: 1982

CONSTRUCCIÓN
Destino: EST SERVICIO
Escalera/Planta/Puerta: (0001)
Superficie m²: 1.417

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Sábado , 8 de Junio de 2024

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

18

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.4. AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

L'agenda i avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar, així com l'informe de sostenibilitat econòmica acompanyen i complementen aquesta Modificació, document 10.1.

3.5. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Aquesta Modificació puntual del PGOUN del municipi de Reus correspon a una modificació de planejament urbanístic i, en aquests casos, la documentació és, en l'escala adequada, similar a la que correspon al del propi Pla general d'ordenació urbana municipal.

Pel que fa a la participació ciutadana, cal tenir en compte les determinacions establertes a l'article 117.3 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol (RLUC), quan indica que, en el cas de modificacions del pla d'ordenació urbanística general, no són obligatòries algunes actuacions preparatòries, entre les quals s'assenyala l'aprovació i publicació del programa de participació ciutadana.

Tanmateix, i als efectes del que es preveu als articles 8 i 59.3.a) del TRLUC, i als articles 22 i 105 del RLUC, es preveuen les actuacions següents, pel que fa a la participació ciutadana en el procés de modificació puntual del planejament general a què fa referència aquest document:

1r) Documentació sotmesa a la informació pública:
Correspon a l'aprovació inicial de la Modificació puntual: Tota la documentació s'haurà de sotmetre a informació pública, i aquesta s'haurà d'anunciar de forma oportuna, d'acord amb el que s'estableix a la legislació vigent.

2n) Canals de participació en la informació pública:
S'hauran d'establir els mecanismes necessaris per a recollir les opinions i al·legacions resultants de la informació pública, així com les conclusions procedents dels informes sectorials i de les administracions afectades que correspongui, i adaptar la Modificació puntual a l'estimació que correspongui.

La publicitat i participació en els processos de planejament i gestió urbanístics ve garantida pel TRLUC, que regula aquestes funcions al seu article 8.

L'objectiu d'aquest procés participatiu és adoptar les actuacions administratives necessàries i l'impuls del procediment legalment establert per la modificació del POUM: a) aprovació inicial per l'Ajuntament; b) exposició al públic del document aprovat inicialment; c) aprovació provisional per l'Ajuntament; d) aprovació definitiva per la Comissió Territorial de Tarragona, amb els mecanismes de participació ciutadana i atenció als drets i garanties jurídiques dels interessats.

A continuació, es detallen les fases del procés participatiu:

1. Fase d'informació i comunicació: fites procedimentals i actuacions administratives d'informació
- Acord d'aprovació inicial de la modificació de planejament general de referència. L'edicta serà publicat al Butlletí Oficial de la Província, premsa, al lloc *web* de l'Ajuntament i al tauler d'edictes del propi Ajuntament.
 - Obertura d'un període d'informació pública del document d'aprovació inicial; publicació de l'edicta al Butlletí Oficial de la Província, premsa, lloc *web* de l'Ajuntament i al tauler d'edictes del propi Ajuntament.
 - L'apartat 5 de l'article 8 determina que per facilitar i fer efectiva la informació, en la informació pública dels instruments de planejament urbanístic cal que, conjuntament amb el pla, s'exposi un document comprensiu que compti amb un plànol d'identificació dels àmbits en què l'ordenació proposada altera la vigent, i el resum de l'abast d'aquesta alteració. L'annex 3 dona compliment al contingut d'aquest precepte.
2. Fase d'aportacions

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- Dins del termini d'informació pública del document d'aprovació inicial, els interessats podran formular al·legacions a la proposta de Modificació de planejament general aprovada inicialment, mitjançant la presentació dels corresponents escrits davant dels registres i oficines que a l'efecte preveu l'article 16 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.
 - Recull, valoració i proposta de resolució en informe técnicojurídic de les al·legacions presentades en el termini d'informació pública del document aprovat inicialment.
3. Fase de retorn: aprovació provisional
- El document de modificació del POUM que es presenti a l'aprovació provisional incorporarà "l'Informe de participació ciutadana", on es contindrà la valoració municipal i el resultat dels processos exposats.
 - L'acord que aprovi provisionalment la Modificació del planejament general resoldrà l'estimació, desestimació o estimació parcial de les al·legacions presentades en el termini establert a l'efecte. L'esmentat acord i l'informe de valoració de les al·legacions seran notificats als interessats que hagin presentat els corresponents escrits d'al·legacions.

En relació a tot lo anterior, l'Ajuntament de Reus, amb la voluntat de crear una nova centralitat urbana a la zona sud de la ciutat i, en concret, a través d'un projecte de transformació en l'àmbit que actualment acull el Mercat del Carrilet i l'estació d'autobusos, aborda un projecte tan important a partir d'un procés participatiu realitzat durant l'any 2021 amb els objectius de detectar de manera participada les necessitats existents a l'àrea del Carrilet i els seus voltants i les oportunitats de millora, desenvolupar de manera participada una proposta d'usos i criteris pel futur procés de transformació urbana de la zona del Carrilet, recollir els hàbits de la ciutadania en relació a aquest entorn, identificar les prioritats de la ciutadania vers la definició d'aquest entorn, analitzar les possibilitats de l'entorn, a partir del tractament de la informació en les sessions de treball amb la ciutadania, generar espais específics de participació amb agents clau del municipi dels àmbits de joventut i cultura i fomentar la trobada intergeneracional, la deliberació i la posada en comú de punts de vista diversos.

Els resultats d'aquest procés de participació es veuen recollits en el plec tècnic del concurs, amb la definició del programa d'usos i els criteris generals de la proposta.

3.6. SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES

Aquesta modificació del PGOUN no comporta cap alteració del règim del sòl i, per tant, seguint les determinacions de l'article 73 del TRLUC, no es creu necessari adoptar cap acord de suspensió de llicències.

3.7. PROMOTOR DE LA MODIFICACIÓ

Segons les competències atorgades per la legislació, correspon a l'Ajuntament de Reus la redacció i tramitació de les modificacions urbanístiques del planejament general.

3.8. MEMÒRIA SOCIAL I DE GÈNERE

La memòria social i de gènere acompanya aquesta modificació del PGOUN, document 11.2.

3.9. AVALUACIÓ AMBIENTAL

Aquesta Modificació del PGOUN del municipi de Reus no s'haurà de sotmetre a cap tipus de tràmit ambiental. Ara bé, el document 11.3 aporta un informe ambiental necessari per a la seva tramitació.

3.10. MOBILITAT GENERADA

Aquesta modificació del PGOUN del municipi de Reus haurà de justificar i valorar l'impacte que els nous usos generin sobre la vialitat actual i adoptar, en el seu cas, les mesures oportunes per a corregir-ne els possibles efectes

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

negatius. Amb aquesta finalitat s'adjunta, en document apart, document 11.4, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada en compliment del contingut del Decret 344/2006, de 19 de setembre. Aquest document s'acompanya del corresponent Estudi de mobilitat generada.

3.11. DOCUMENT COMPRENSIU DE L’OBJECTE I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

L'annex 9.1 descriu l'objecte de la Modificació i dona compliment a l'article 8.5.a) del Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

4. SERVITUDS AERONÀUTQUES DE L'AEROPORT DE REUS

Bona part del terme municipal de Reus es troba inclòs en les zones de servituds aeronàutiques legals corresponents a l'aeroport de Reus. En els plànols 1.07.1 i 1.07.2 es representen les línies de nivell de les superfícies limitadores de les servituds aeronàutiques de l'aeroport de Reus que afecten aquest municipi, les quals determinen les altures respecte el nivell del mar, que no pot sobrepassar cap tipus de construcció, inclosos tots els seus elements, com antenes, parallamps, xemeneies, equips d'aire condicionat, caixes d'ascensors, rètols, remats decoratius, etc., modificacions del terreny o objectes fixos (pals, antenes, aerogeneradors incloses les pales, etc.).

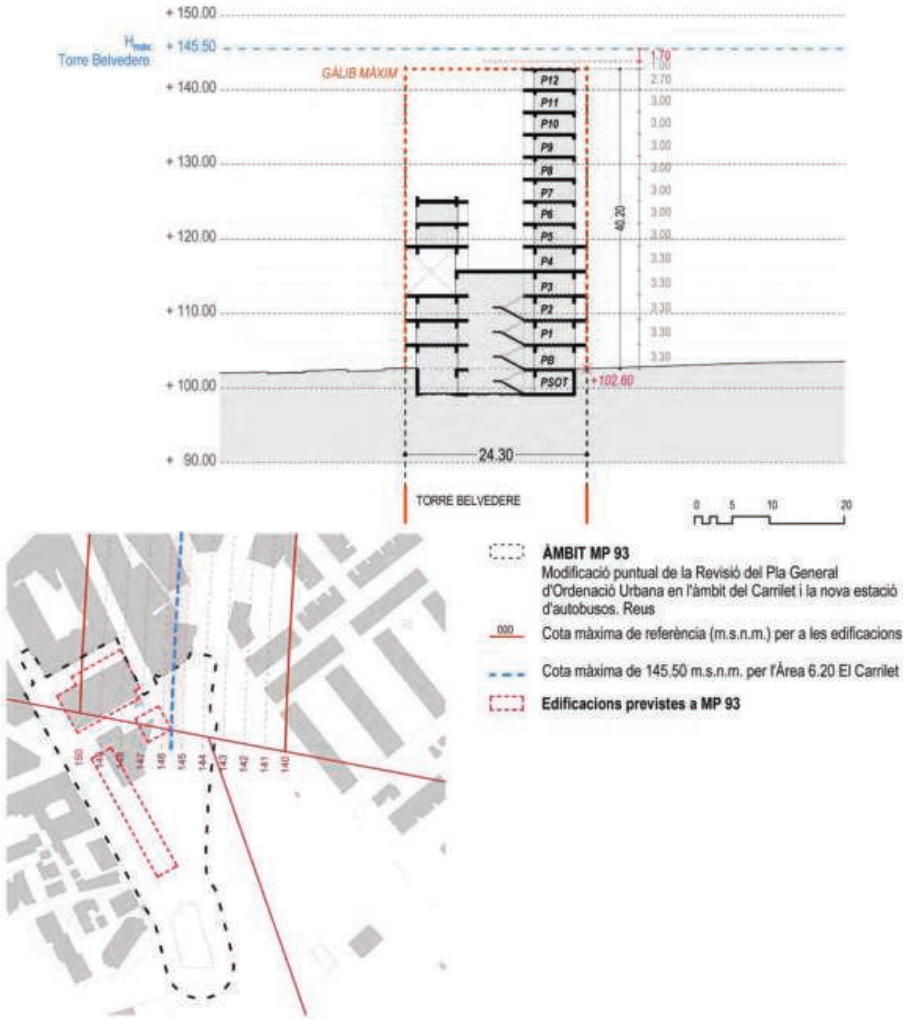
Segons la base topogràfica municipal, veure plànol 1.03, la rasant més alta del terreny afectat per aquesta modificació es troba a la cota 102,60 metres sobre el nivell del mar. Atès que la finalitat d'aquest document és admetre una altura màxima de fins a 40,20 metres (edifici Belvedere) sobre la rasant natural del terreny, les construccions que s'autoritzin a l'empara d'aquesta modificació tindran una altura màxima, sobre el nivell del mar, de 142,80 metres, inferior als 144 metres, resultants de l'altura màxima establerta per la servitud aeronàutica, menys un metre de marge. Veure esquemes adjunts a continuació.

Cal recordar que a aquest àmbit li són d'aplicació els decrets següents:

Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques (BOE núm. 69, de 21 de març), modificat pel Reial decret 297/2013, de 26 d'abril (BOE núm. 118, de 17 de maig), que estableix el marc normatiu en matèria de servituds aeronàutiques.

Així mateix, el Decret 1844/1975, de 10 de juliol, pel qual es defineixen les servituds aeronàutiques corresponents als heliports (BOE núm. 191, d'11 d'agost), estableix quines són les servituds per a aquestes instal·lacions.

Reial decret 369/2023, de 16 de maig, pel qual es regulen les servituds aeronàutiques de protecció de la navegació aèria, i es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social (BOE núm. 131, de 2 de juny).



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

5. SERVEIS URBANÍSTICS. ESTIMACIÓ DELS COSTOS D'URBANITZACIÓ

PRESSUPOST URBANITZACIÓ													
MP93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos													
		F1. EDIFICI DEL MERCAT			F2. EDIFICI BELVEDERE			F3. ESTACIO D'AUTOBUSOS			PEM		
		TOTALS			TOTALS			TOTALS					
		(m2)			(m2)			(m2)					
ENDERROC		superficie	altura	m3									
pèrgola 1		505	8,00	4.040									
pèrgola 2		481	5,00	2.405									
URBANITZACIÓ													
vials i voreres	200 €/m²	1.613											
vials prioritat invertida	300 €/m²	405											
plataforma sobre soterrani	100 €/m²	4.297											
ENDERROC		superficie	altura	m3									
pèrgola 2		155	4,50	698									
URBANITZACIÓ													
parc urbà	175 €/m²	809											
ENDERROC		superficie	altura	m3									
pèrgola 1		759	8,00	6.072									
pèrgola 2		876	4,50	3.942									
URBANITZACIÓ													
vials i voreres	200 €/m²	10.578											
parc urbà	175 €/m²	5.200											
plataforma sobre soterrani	100 €/m²	3.535											
TOTAL ENDERROC (volum)		17.157											
TOTAL URBANITZACIÓ		26.437											

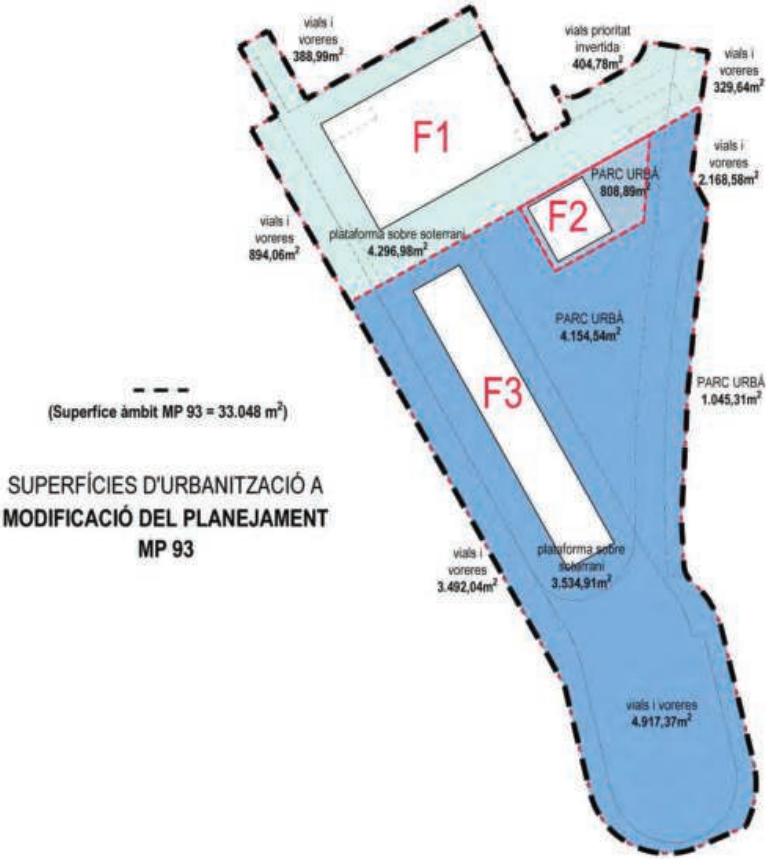
- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

RESUM DE PRESSUPOST URBANITZACIÓ

FASE 1	PEM	desp. generals 13%	benefici ind. 6%	PEC	iva 21%	Total contracta
Enderroc estació autobusos actual	89.081,63 €					
Urbanització	873.800,00 €					
TOTAL FASE 1	962.881,63 €	125.174,61 €	57.772,90 €	1.145.829,14 €	240.624,12 €	1.386.453,26 €
FASE 2	PEM					
Enderroc estació autobusos actual	6.425,44 €					
Urbanització	141.575,00 €					
TOTAL FASE 2	148.000,44 €	19.240,06 €	8.880,03 €	176.120,53 €	36.985,31 €	213.105,84 €
FASE 3	PEM					
Enderroc estació autobusos actual	136.900,51 €					
Urbanització	3.644.225,00 €					
TOTAL FASE 4	3.781.125,51 €	491.546,32 €	226.867,53 €	4.499.539,36 €	944.903,27 €	5.444.442,63 €
TOTA ACTUACIÓ	4.892.007,58 €	635.960,99 €	293.520,45 €	5.821.489,02 €	1.222.512,69 €	7.044.001,71 €

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

6. NORMATIVA

L'apartat de normativa fa referència als objectius que motiven aquest document:

CAPÍTOL SEGON. REGULACIÓ D'USOS

a. Es modifica l'article 72 de la normativa del PGOUM “Classes d’usos”

Article 72 vigent

A. “Segons la seva funció:

1. Ús d'habitatge, que comprèn l'edifici destinat a habitatge o residència familiar. S'estableixen les categories següents:

a) Habitatge unifamiliar: és l'edifici destinat a habitatge d'una sola unitat familiar, situat en parcel·la independent, en edifici aïllat o agrupat horitzontalment, amb accés independent o exclusiu.

b) Habitatge plurifamiliar: és el que correspon a l'agrupació de varies unitats familiars en un mateix edifici, amb accés i elements comuns.
2. Ús hotel·ler, que comprèn els edificis destinats a allotjament temporal per a transeünts, com poden ésser hotels, hotels apartaments, motels i, en general, els del ram d'hostaleria i les unitats de convivència col·lectiva.
3. Ús de càmping.
4. Ús de bars, restaurants i similars. S'hauran de separar els locals destinats a discoteques, bars musicals, pubs i similars que es consideren adscrits a l'ús de lleure.
5. Ús comercial: És l'ús que correspon a locals oberts al públic, destinats al comerç al detall i locals destinats a prestació de serveis privats al públic.

Aquest ús no implica l'adscripció de la totalitat d'un edifici.

Les actuacions que suposin la implantació d'un gran establiment comercial al nucli històric, hauran de contemplar-se necessàriament en el corresponent POEC.
6. Ús d'oficina. En aquest ús s'inclou el de les activitats administratives i burocràtiques de caràcter privat, els de banca, borsa i assegurances; els que, amb caràcter anàleg pertanyen a empreses privades o públiques i els despatxos professionals.
7. Ús de magatzem.

a. És l'ús que correspon a locals oberts al públic, destinats al comerç a l'engròs i els magatzems no inclosos, ni directament lligats a l'activitat manufacturera.

b. Els usos comercials i de magatzems que, per llur característiques, matèries manipulades o emmagatzemades i mitjans emprats originin molèsties o generin risc per a la salubritat o per a la seguretat de les persones o de les coses, es regiran pel que s'estableix per a l'ús industrial.
8. Ús industrial.

S'hi comprenen les activitats següents:

- a) Els magatzems destinats a la conservació, guarda i distribució de productes, amb exclusiu forniment a detallistes, majoristes, instal·ladors, fabricants o distribuïdors o sense servei de venda directa (estocatge).

b) Indústries de materials per a la construcció.

c) Garatges.

d) Els tallers de reparació i de les estacions de servei.

e) Agències de transports.

f) Les indústries d'obtenció, transformació i transport de mercaderies.

g) Les activitats que pels materials utilitzats, manipulats o despatxats, o pels elements tècnics emprats, puguin ocasionar molèsties, perills o incomoditats a les persones o danys a les coses.
9. Ús sanitari-assistencial

a. Ús sanitari-assistencial és el corresponent al tractament o allotjament de malalts. Comprèn els hospitals, sanatoris, clíniques, dispensaris, àrees bàsiques de salut, consultoris i similars.

b. L'ús sanitari-assistencial també inclou les clíniques veterinàries i establiments similars.

c. També comprèn els edificis destinats a allotjament comunitari, com asils, llar de vells, bressoles, etc.
10. Ús educatiu. Aquest ús comprèn l'ensenyament en tots els graus i modalitats.
11. Ús cultural. Aquest ús comprèn les instal·lacions com museus, trobades arqueològiques, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus social, com poden ésser els centres d'associacions, agrupacions, col·legis i similars.
12. Ús religiós. Aquest ús comprèn les activitats de culte o les directament lligades als temples i esglésies.
13. Ús de lleure. L'ús recreatiu és el referent a les manifestacions comunitàries del lleure i discoteques, bars musicals, pubs, i de l'espai no comprès en cap altra qualificació. Aquest ús inclou el dels espectacles de tota mena.
14. Ús esportiu. Aquest ús inclou el dels locals o edificis condicionats per a la pràctica i ensenyament dels exercicis de cultura física i esports.
15. Ús administratiu. Comprèn les instal·lacions adscrites a qualsevol Administració pública.
16. Proveïment. Comprèn instal·lacions com mercats i escorxadors públics.
17. Cementiri.
18. Serveis funeraris.
19. Ús de vialitat. És l'ús que correspon als espais utilitzats exclusivament per al trànsit de vehicles i persones. Està comprès en aquest, l'ús d'aparcament i també les gasolineres.
20. Ús extractiu. Aquest ús comprèn les activitats d'extracció de zones. Aquest document prohibeix aquest ús.
21. Ús agrícola, forestal i ramader. Inclou totes les activitats de conreu i les directament derivades d'aquestes, així com les explotacions forestals i les granges.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

B. Per llur naturalesa:

- Per llur naturalesa, els usos es divideixen en públics, col·lectius, privats i comunitaris.
- Es consideren usos públics aquells que es desenvolupen en terrenys i instal·lacions de propietat pública.
- Es considera ús col·lectiu el de caràcter privat relacionat amb un grup determinat de persones, relació que es defineix normalment pel pagament de quotes, preus o taxes.
- Es considera ús privat el que es desenvolupa en béns de propietat privada.
- Es considera ús comunitari el que es desenvolupa en béns de propietat privada, de forma mancomunada, associada o comuna per part dels titulars.”

Article 72 modificat “Classes d’usos”

A. Segons la seva funció:

- Ús d'habitatge, que comprèn l'edifici destinat a habitatge o residència familiar. S'estableixen les categories següents:
 - Habitatge unifamiliar: és l'edifici destinat a habitatge d'una sola unitat familiar, situat en parcel·la independent, en edifici aïllat o agrupat horitzontalment, amb accés independent o exclusiu.
 - Habitatge plurifamiliar: és el que correspon a l'agrupació de diverses unitats familiars en un mateix edifici, amb accés i elements comuns.
- Ús hotel·ler, que comprèn els edificis destinats a allotjament temporal per a transeünts, com poden ésser hotels, hotels apartaments, motels i, en general, els del ram d'hostaleria i les unitats de convivència col·lectiva.
- Ús de càmping.
- Ús de bars, restaurants i similars. S'hauran de separar els locals destinats a discoteques, bars musicals, pubs i similars que es consideren adscrits a l'ús de lleure.
- Ús comercial: És l'ús que correspon a locals oberts al públic, destinats al comerç al detall i locals destinats a prestació de serveis privats al públic.

Aquest ús no implica l'adscripció de la totalitat d'un edifici.

Les actuacions que suposin la implantació d'un gran establiment comercial al nucli històric, hauran de contemplar-se necessàriament en el corresponent POEC.
- Ús d'oficina. En aquest ús s'inclou el de les activitats administratives i burocràtiques de caràcter privat, els de banca, borsa i assegurances; els que, amb caràcter anàleg pertanyen a empreses privades o públiques i els despatxos professionals.
- Ús de magatzem.
 - És l'ús que correspon a locals oberts al públic, destinats al comerç a l'engròs i els magatzems no inclosos, ni directament lligats a l'activitat manufacturera.
 - Els usos comercials i de magatzems que, per llur característiques, matèries manipulades o emmagatzemades i mitjans emprats originin molèsties o generin risc per a la salubritat o per a la seguretat de les persones o de les coses, es regiran pel que s'estableix per a l'ús industrial.

- Ús industrial.

S'hi comprenen les activitats següents:

- Els magatzems destinats a la conservació, guarda i distribució de productes, amb exclusiu forniment a detallistes, majoristes, instal·ladors, fabricants o distribuïdors o sense servei de venda directa (estoc).
 - Indústries de materials per a la construcció.
 - Garatges.
 - Els tallers de reparació i de les estacions de servei.
 - Agències de transports.
 - Les indústries d'obtenció, transformació i transport de mercaderies.
 - Les activitats que, pels materials utilitzats, manipulats o despatxats, o pels elements tècnics emprats, puguin ocasionar molèsties, perills o incomoditats a les persones o danys a les coses.
- Ús sanitari-assistencial
 - Ús sanitari-assistencial és el corresponent al tractament o allotjament de malalts. Comprèn els hospitals, sanatoris, clíniques, dispensaris, àrees bàsiques de salut, consultoris i similars.
 - L'ús sanitari-assistencial també inclou les clíniques veterinàries i establiments similars.
 - També comprèn els edificis destinats a allotjament comunitari, com asils, llar de vells, bressoles, etc.
 - Ús educatiu. Aquest ús comprèn l'ensenyament en tots els graus i modalitats.
 - Ús cultural. Aquest ús comprèn les instal·lacions com museus, trobades arqueològiques, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus social, com poden ésser els centres d'associacions, agrupacions, col·legis i similars.
 - Ús religiós. Aquest ús comprèn les activitats de culte o les directament lligades als temples i esglésies.
 - Ús de lleure. L'ús recreatiu és el referent a les manifestacions comunitàries del lleure i discoteques, bars musicals, pubs, i de l'espai no comprès en cap altra qualificació. Aquest ús inclou el dels espectacles de tota mena.
 - Ús esportiu. Aquest ús inclou el dels locals o edificis condicionats per a la pràctica i ensenyament dels exercicis de cultura física i esports.
 - Ús administratiu. Comprèn les instal·lacions adscrites a qualsevol Administració pública.
 - Proveïment. Comprèn instal·lacions com mercats i escorxadors públics, així com supermercats en règim de concessió aollits en establiments públics. En aquest establiment s'admet l'ús de restauració.
 - Cementiri.
 - Serveis funeraris.
 - Ús de vialitat. És l'ús que correspon als espais utilitzats exclusivament per al trànsit de vehicles i persones. Està comprès en aquest, l'ús d'aparcament i també les gasolineres.
 - Ús extractiu. Aquest ús comprèn les activitats d'extracció de zones. Aquest document prohibeix aquest ús.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

21. Ús agrícola, forestal i ramader. Inclou totes les activitats de conreu i les directament derivades d'aquestes, així com les explotacions forestals i les granges.
22. Estació. Tot tipus d'infraestructures destinades a donar servei a la mobilitat.
23. Espais destinats al *coworking*, espais compartits on els professionals poden desenvolupar les seves tasques laborals.
24. Allotjaments dotacionals, destinats a satisfer les necessitats temporals d'habitació de les persones en règim d'ús compartit de tots o una part dels elements de l'allotjament amb d'altres usuaris, o en règim d'ús privatiu d'un habitatge complet, per raó de dificultat d'emancipació, requeriments d'acolliment, feina o estudi, o com a resultat d'una afectació urbanística.

B. Per llur naturalesa:

1. Per llur naturalesa, els usos es divideixen en públics, col·lectius, privats i comunitaris.
2. Es consideren usos públics aquells que es desenvolupen en terrenys i instal·lacions de propietat pública.
3. Es considera ús col·lectiu el de caràcter privat relacionat amb un grup determinat de persones, relació que es defineix normalment pel pagament de quotes, preus o taxes.
4. Es considera ús privat el que es desenvolupa en béns de propietat privada.
5. Es considera ús comunitari el que es desenvolupa en béns de propietat privada, de forma mancomunada, associada o comuna per part dels titulars.

b. Es modifica l'article 133 de la normativa del PGOUM, “Usos”

Article 133 vigent

“El sistema d'equipaments comprèn els usos següents:

9. Sanitari – Assistencial
10. Ús Educatiu
11. Cultural
12. Religiós
13. Lleure
14. Esportiu
15. Administratiu
16. Proveïment
17. Cementiri
18. Serveis Funeraris”

Article 133 modificat

El sistema d'equipaments comprèn els usos següents:

9. Sanitari-assistencial
10. Ús educatiu
11. Cultural
12. Religiós
13. Lleure

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

14. Esportiu
15. Administratiu
16. Proveïment
17. Cementiri
18. Serveis funeraris
22. Estació
23. Espais destinats al *coworking*
24. Allotjaments dotacionals

c. Es modifica l'article 137 de la normativa del PGOUM, “Condicions d'edificació”

Article 137 vigent

1. “L'edificació en les àrees d'equipaments s'ajustarà a les necessitats funcionals dels diversos equipaments, al paisatge i a l'organització general i del teixit urbà on se situen.
2. Per a tots els diferents usos d'equipaments, l'edificació s'ajustarà a les condicions de la clau de la zona a on se situïn en funció de les condicions tècniques i directrius de la normativa sectorial corresponent a l'ús al que es destini l'equipament. Per tal d'establir condicions d'edificació diferents a les de la zona, caldrà redactar i tramitar un Pla de millora urbana.
3. En el cas de moviments de terres als equipaments situats al nucli històric s'hauran de preveure intervencions arqueològiques.”
4. En l'àmbit confrontant amb el Mercat del Camp, antiga Corena, previ a la concessió de llicència d'obres és preceptiu la realització d'una excavació arqueològica, per la proximitat al jaciment arqueològic de la Vil·la Romana dels Antigons (J-09), així com obtenir un informe favorable del departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.

Article 137 modificat

1. L'edificació en les àrees d'equipaments s'ajustarà a les necessitats funcionals dels diversos equipaments, al paisatge i a l'organització general i del teixit urbà on se situen.
2. Per a tots els diferents usos d'equipaments, l'edificació s'ajustarà a les condicions de la clau de la zona on se situïn en funció de les condicions tècniques i directrius de la normativa sectorial corresponent a l'ús al que es destini l'equipament. Per tal d'establir condicions d'edificació diferents a les de la zona, caldrà redactar i tramitar un Pla de millora urbana, [tret que el propi Pla general o les seves modificacions puntuals incloguin l'ordenació detallada de l'àmbit qualificat d'equipament](#).
3. En el cas de moviments de terres als equipaments situats al nucli històric s'hauran de preveure intervencions arqueològiques.
4. En l'àmbit confrontant amb el Mercat del Camp, antiga Corena, previ a la concessió de llicència d'obres és preceptiu la realització d'una excavació arqueològica, per la proximitat al jaciment arqueològic de la Vil·la Romana dels Antigons (J-09), així com obtenir un informe favorable del departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

d. **Es crea un nou article el 137i Edifici Mercat**

Correspon a l'àmbit delimitat al plànol d'ordenació i identificat com SE-Mercat amb una superfície de 3.416 m².

Ús

S'admetran els usos següents:

- 10. educatiu
- 11- cultural
- 13. lleure
- 15. administratiu
- 16. proveïment
- 23. espais destinats al coworking

Condicions d'edificació.

Ocupació màxima. El gàlib màxim és l'assenyalat en els plànols d'ordenació
Altura màxima: 10m. PB+2PP

e. **Es crea un nou article el 137j Edifici Belvedere**

Correspon a l'àmbit delimitat al plànol d'ordenació i identificat com SE-Belvedere amb una superfície de 600 m².

Ús

S'admetran els usos següents:

- 9. sanitari-assistencial
- 10. educatiu
- 11. cultural
- 13. lleure
- 15. administratiu
- 23. espais destinats al coworking
- 24.allotjaments dotacionals

Condicions d'edificació.

Ocupació màxima. El gàlib màxim és l'assenyalat en els plànols d'ordenació.

Altura màxima: 40,20m. PB+12PP, no s'admet cap tipus d'element estructural ni cap infraestructura de serveis per sobre d'aquesta altura màxima. Tan sols la caixa de l'ascensor podrà superar aquesta alçada amb la mesura mínima que la normativa sectorial li exigeixi i en tot cas sempre per sota dels 144 metres establerts per les servituds aeronàutiques.

Sostre màxim: 5.500 m²

f. **Es crea un nou article el 137k Estació d'autobusos**

Correspon a l'àmbit delimitat al plànol d'ordenació i identificat com SE-Estació autobusos, amb una superfície de 2.600 m², sobre rasant i 12.843 m² sota rasant.

Ús

S'admetran els usos següents:

- 13. ús de lleure

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- 15. administratiu
- 22. estació

Condicions d'edificació.

Ocupació màxima. El gàlib màxim és l'assenyalat en els plànols d'ordenació.
Altura màxima: 8,5m PB+1PP.

La cota de referència de la planta baixa es prendrà en el punt mig de l'estació d'autobusos, en relació a la rasant natural de l'Avinguda de Salou en aquest punt, amb un a marge de més-menys un metre.

g. **Es modifica l'article 260 “Classificació”**

Article 260 vigent:

Art. 260 Classificació

Les àrees d'actuació d'aquest tipus es classifiquen pel seu ús en residencials, assenyalades com a àrees 4, i industrials, assenyalades com a àrees 5.

Article 260 modificat:

Art. 260 Classificació

Les àrees d'actuació d'aquest tipus es classifiquen pel seu ús en **residencials/habitatges dotacionals**, assenyalades com a àrees 4, i industrials, assenyalades com a àrees 5.

h. **Es suprimeixen l'article:**

Article 370 “Àrea 6.20 El Carrilet”

i. **Es crea un nou article el 329w**

Article 329w “Àrea 4.97” CARRILET I ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. PAU 4.97

PAU 4.97

Zonificació:	Sistema viari, sistema d'espais lliures i equipaments. Tota la superfície de l'àmbit es destina a espais lliures, equipaments i als vials que els hi donen servei, amb les següents superfícies:		
	Equipaments	9.772 m²	
	Espais lliures	2.741 m²	
	Vialitat	5.863 m²	
	Total	18.376 m²	
Gestió:	L'ordenació detallada és la que s'indica als plànols d'ordenació Es delimita un polígon d'actuació, PAU 4.97, amb una superfície de 18.376 m², l'àmbit del qual es detalla en el plànol normatiu O.02.		

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Per acord unànime de les dues administracions públiques, l'única finalitat de l'esmentat polígon és l'adjudicació de les parcel·les resultants del projecte de reparcel·lació de forma coherent amb la nova ubicació de l'estació d'autobusos, propietat de la Generalitat de Catalunya.

L'esmentat projecte de reparcel·lació establirà que les càrregues corresponents a la implantació de la nova estació d'autobusos les haurà d'assumir íntegrament el seu titular, és a dir, la Generalitat de Catalunya, mentre que la resta de les càrregues seran assumides per l'administració municipal.

La reparcel·lació del PAU 4.97 es farà pel mètode de cooperació.

7. QUADRE NUMÈRIC RESUM DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
Superfície	33.048 m²	33.048m²
Qualificació	Comercial clau VIII Espais lliures i vialitat Equipament	Sistemes públics Espais lliures, equipaments i vialitat
Superfície verd	4.523 m²	7.132 m²
Superfície equipaments	----	13.188 m²
Superfície viari	16.755 m²	12.728 m²
Superfície de sistemes % de sistemes públics	33.048 m² – 50%x11.770 = 27.163 m² 82,19%	33.048 m² 100%
Sostre equipament i allotjaments dotacionals edifici Belvedere, màxim	---	5.500 m²
Nombre d'allotjaments	---	al·lotjaments dotacionals
Altura màxima Belvedere	---	PB + 12 PP 40,20 metres
Altura màxima mercat	---	PB + 2 PP 10 metres
Altura màxima estació d'autobusos	---	PB + 1PP 8,50 metres

Jordi Comas Mora, arquitecte
Col·legiat 29.983-9

Joan Llort Corbella, arquitecte
Col·legiat 10.965-7

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

8. PLÀNOLS

SÈRIE I: PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

I.01.-	EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	1/	5.000
I.02.-	EMPLAÇAMENT SOBRE ORTOFOTO	1/	5.000
I.03.-	EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	1/	2.000
I.04.-	EMPLAÇAMENT SOBRE ORTOFOTO	1/	2.000
I.05.1.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	5.000
I.05.2.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	2.000
I.05.3.-	PLANEJAMENT VIGENT, PGOU 1999	1/	2.000
I.06.-	ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	1/	2.000
I.07.1.-	SERVITUDS AERONÀUTIQUES	1/	40.000
I.07.2.-	SERVITUDS AERONÀUTIQUES	1/	25.000

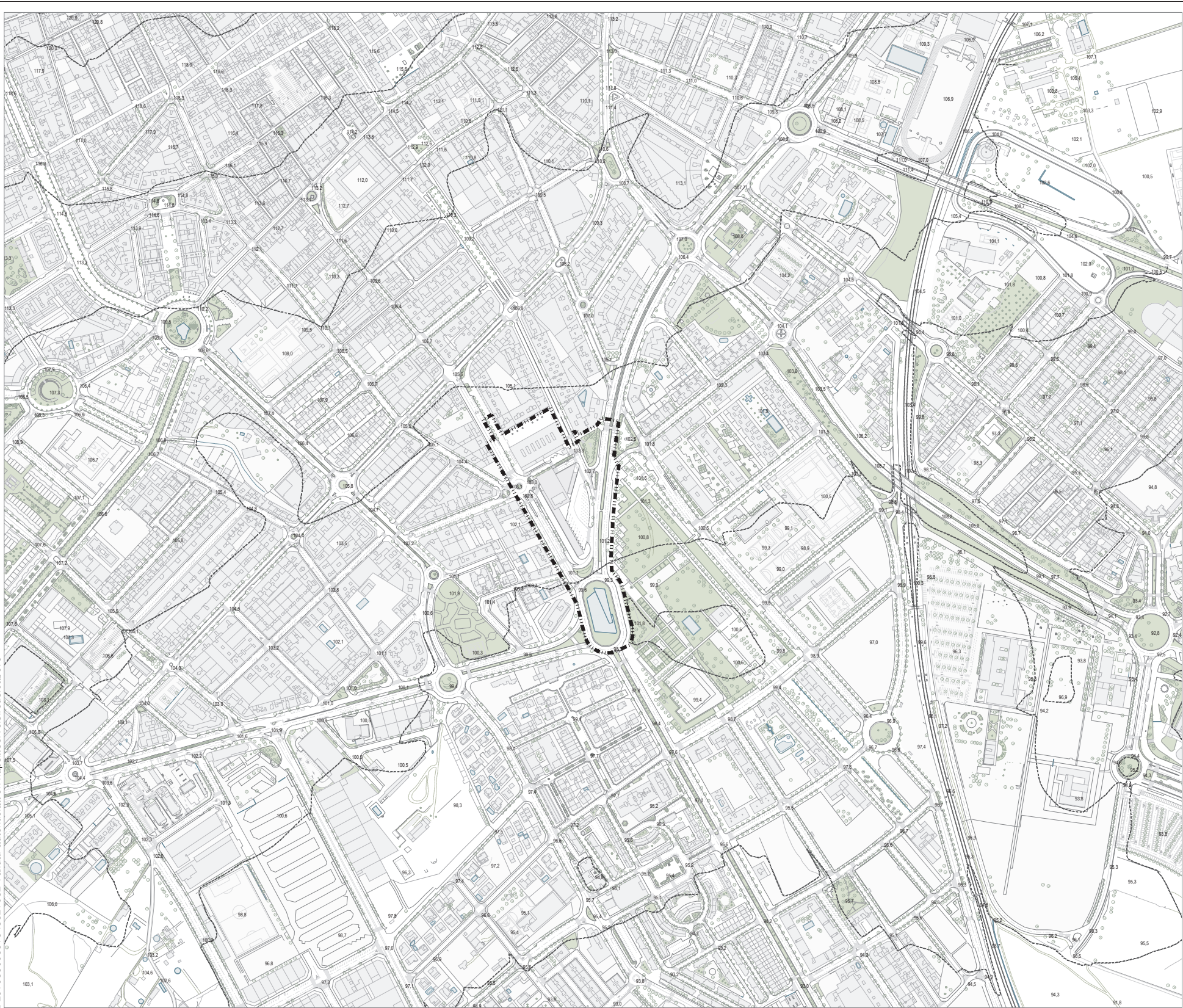
SÈRIE O: PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

O.01.1-	ZONIFICACIÓ PROPOSADA	1/	2.000
O.01.2-	ZONIFICACIÓ PROPOSADA	1/	3.000
O.02.-	DELIMITACIÓ DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ	1/	2.000
O.03.-	ZONIFICACIÓ DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ	1/	2.000
O.04.-	PLANTA PERÍMETRE REGULADOR	1/	2.000
O.05.1-	GÀLIBS MÀXIMS. PERFIL REGULADOR 1/2	1/	1.000
O.05.2-	GÀLIBS MÀXIMS. PERFIL REGULADOR 2/2	1/	1.000

SÈRIE ONV: PLÀNOLS NO VINCULANTS

ONV 01	PLANTA COBERTA DEL CONJUNT	1/	2.000
ONV 02	IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 1		
ONV 03	IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 2		

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



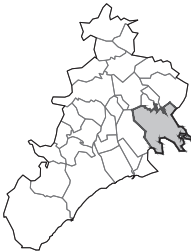
ÀMBIT MP 93
Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Municipi: Reus
Comarca/Província: Baix Camp / Tarragona
Superfície: 52,82 km²
Altitud: 117 msnm
Població: 109.961 hab. (2024)

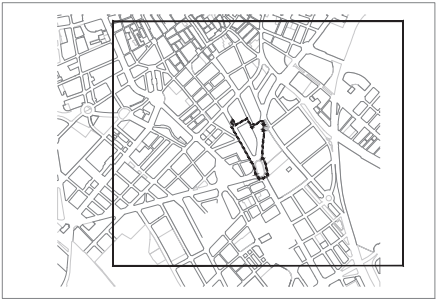
CATALUNYA
(Àrea: Baix Camp)



Baix Camp
(Àrea: Reus)



Reus
(Àrea: àmbit MP93)



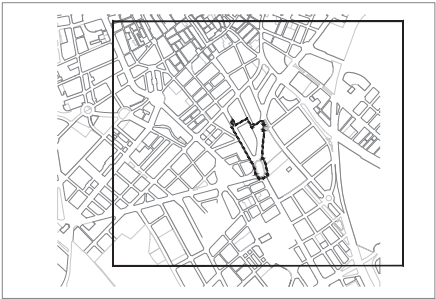
CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES Jordi Comas Mora comas pont / arquitectes Joan Lloret Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 2.500 A3: 1/ 5.000	NOM DEL PLÀNOL: Plànols d'informació EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	DATA: SETEMBRE 2025	1.01
--------------------------------	--	---	---	---	------------------------	------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

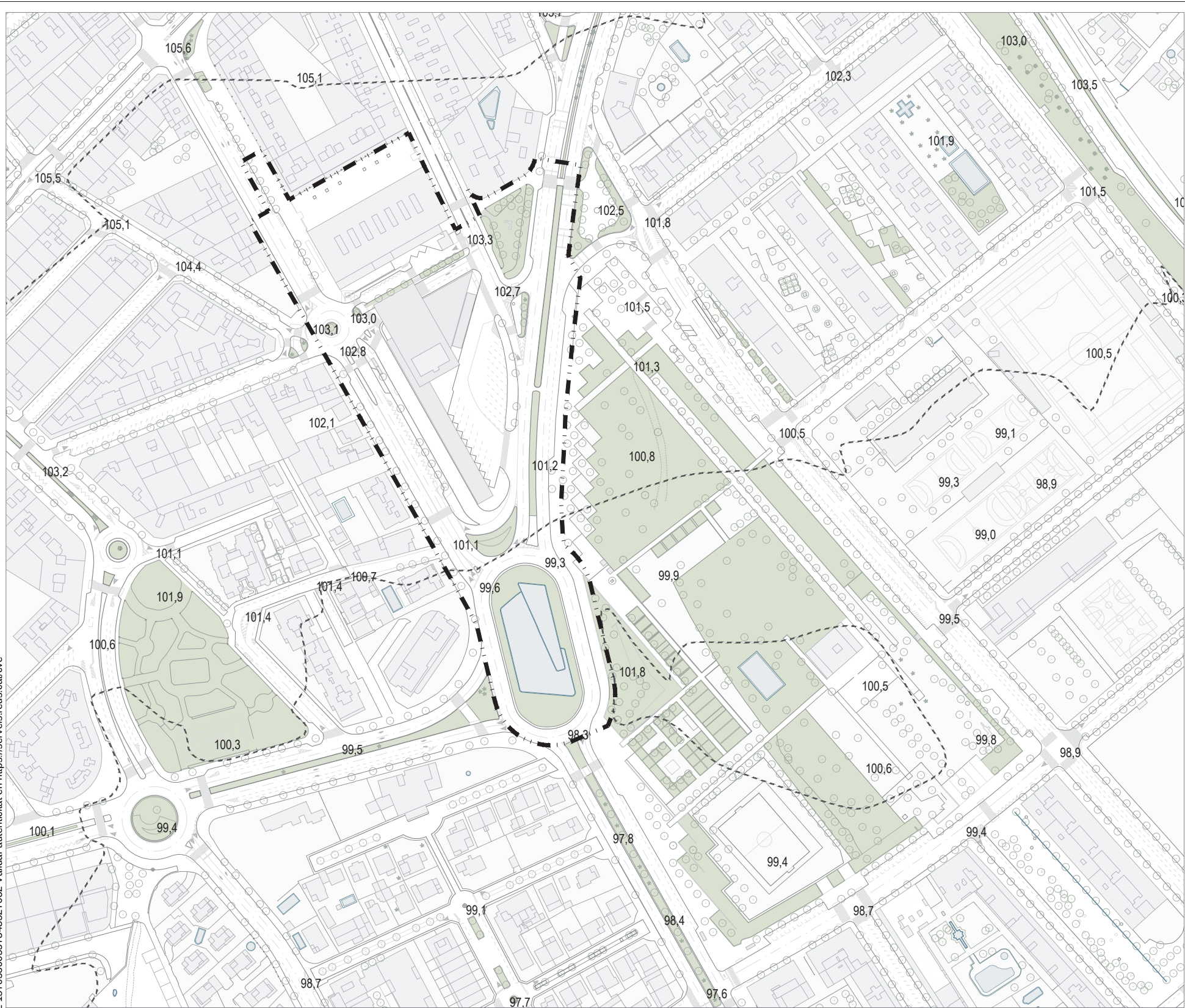


ÀMBIT MP 93
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació
d'autobusos. Reus

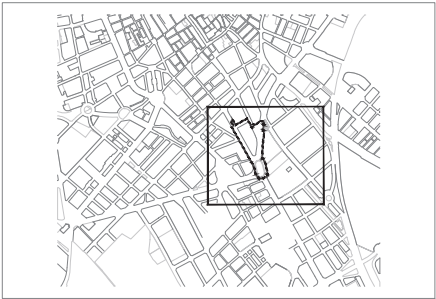


- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



ÀMBIT MP 93
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació
d'autobusos. Reus



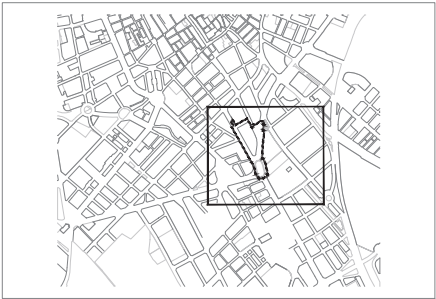
CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES Jordi Comas Mora comas pont / arquitectes Joan Llort Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 1.000 A3: 1/ 2.000	0 10 20 40 GRÀFIQUES	NOM DEL PLÀNOL: Plànols d'informació EMPLAÇAMENT SOBRE TOPOGRÀFIC	DATA: SETEMBRE 2025	1.03
--------------------------------	---	---	---	-------------------------	---	------------------------	------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



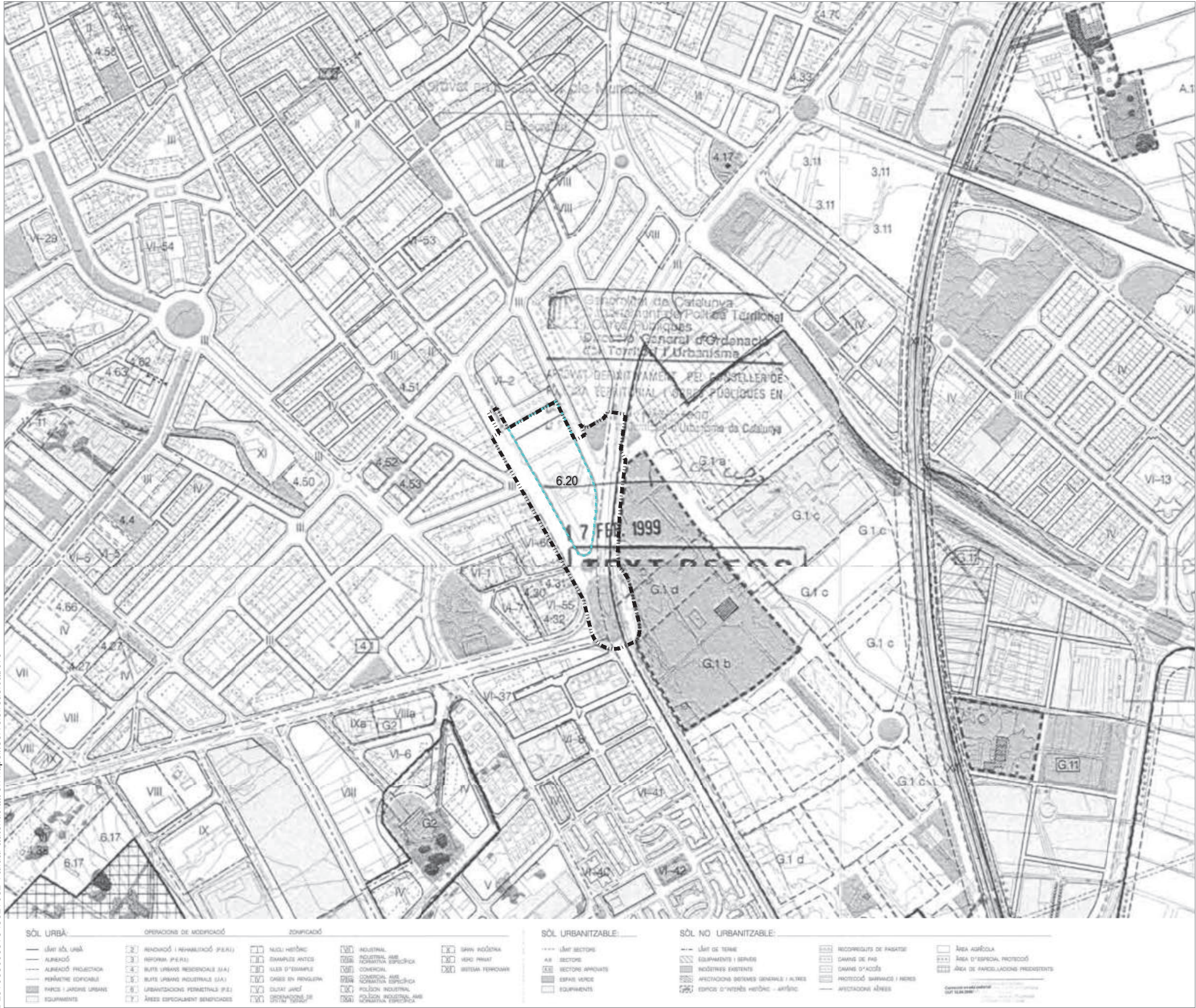
ÀMBIT MP 93
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació
d'autobusos. Reus



CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

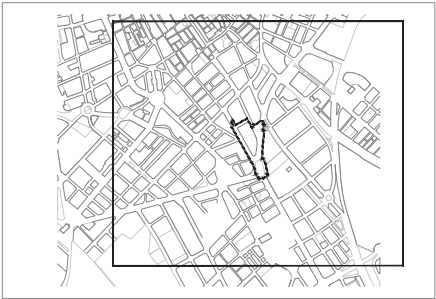
PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES  Jordi Comas Mora	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 1.000 A3: 1/ 2.000	0 10 20 40 GRÀFIQUES	NOM DEL PLÀNOL: Plànols d'informació EMPLAÇAMENT SOBRE ORTOFOTO	DATA: SETEMBRE 2025	1.04
--------------------------------	--	---	---	-------------------------	---	------------------------	------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



ÀMBIT MP 93 (S = 33.048 m²)
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació
d'autobusos. Reus

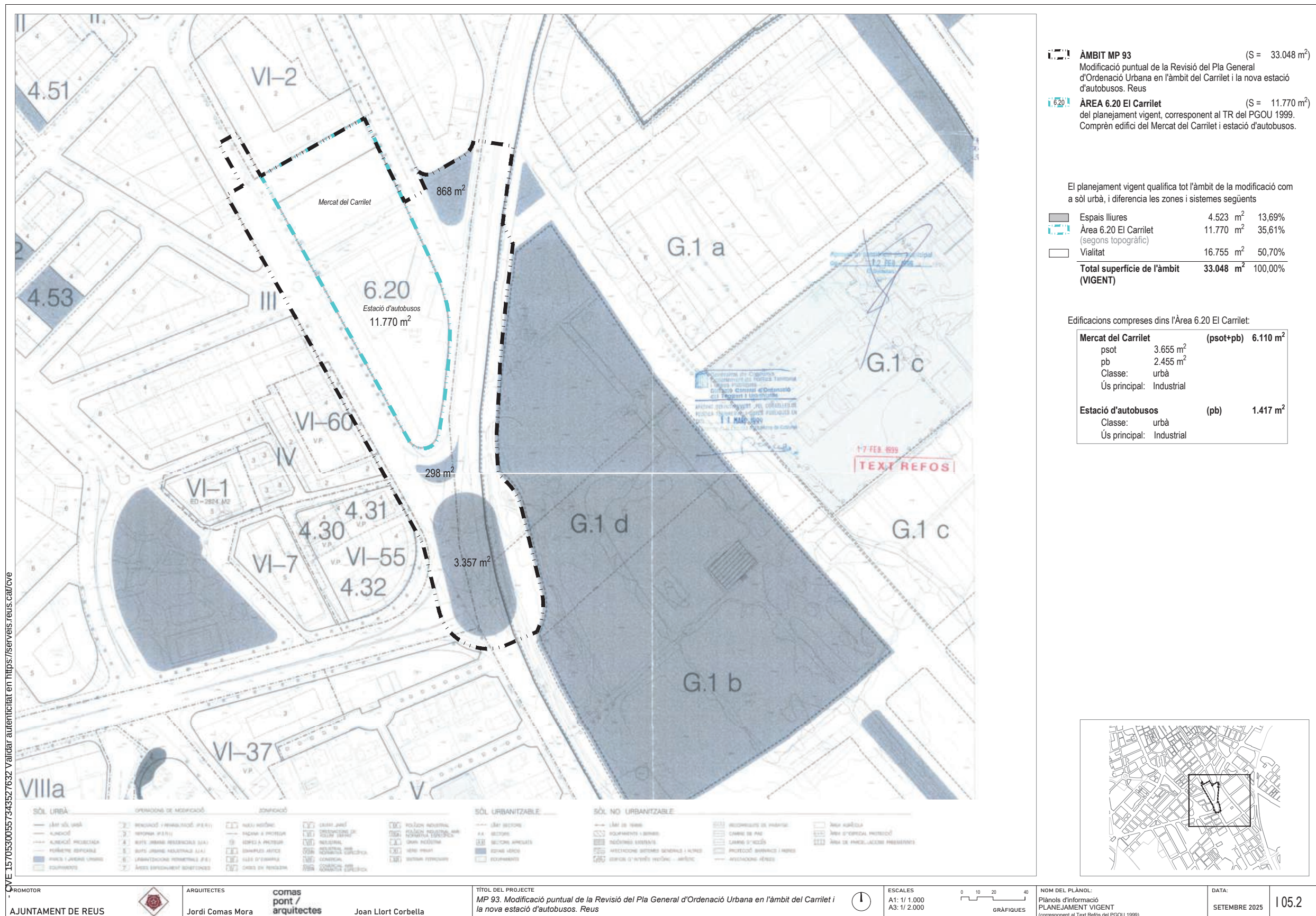
ÀREA 6.20 El Carrilet (S = 11.770 m²)
del planejament vigent, corresponent al TR del PGOU 1999.
Comprèn edifici del Mercat del Carrilet i estació d'autobusos.



CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES Jordi Comas Mora comas pont / arquitectes Joan Lloret Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 2.500 A3: 1/ 5.000	NOM DEL PLÀNOL: Plànols d'informació PLANEJAMENT VIGENT (corresponent al Text Refos del PGOU 1999)	DATA: SETEMBRE 2025	105.1
--------------------------------	--	---	---	---	------------------------	-------

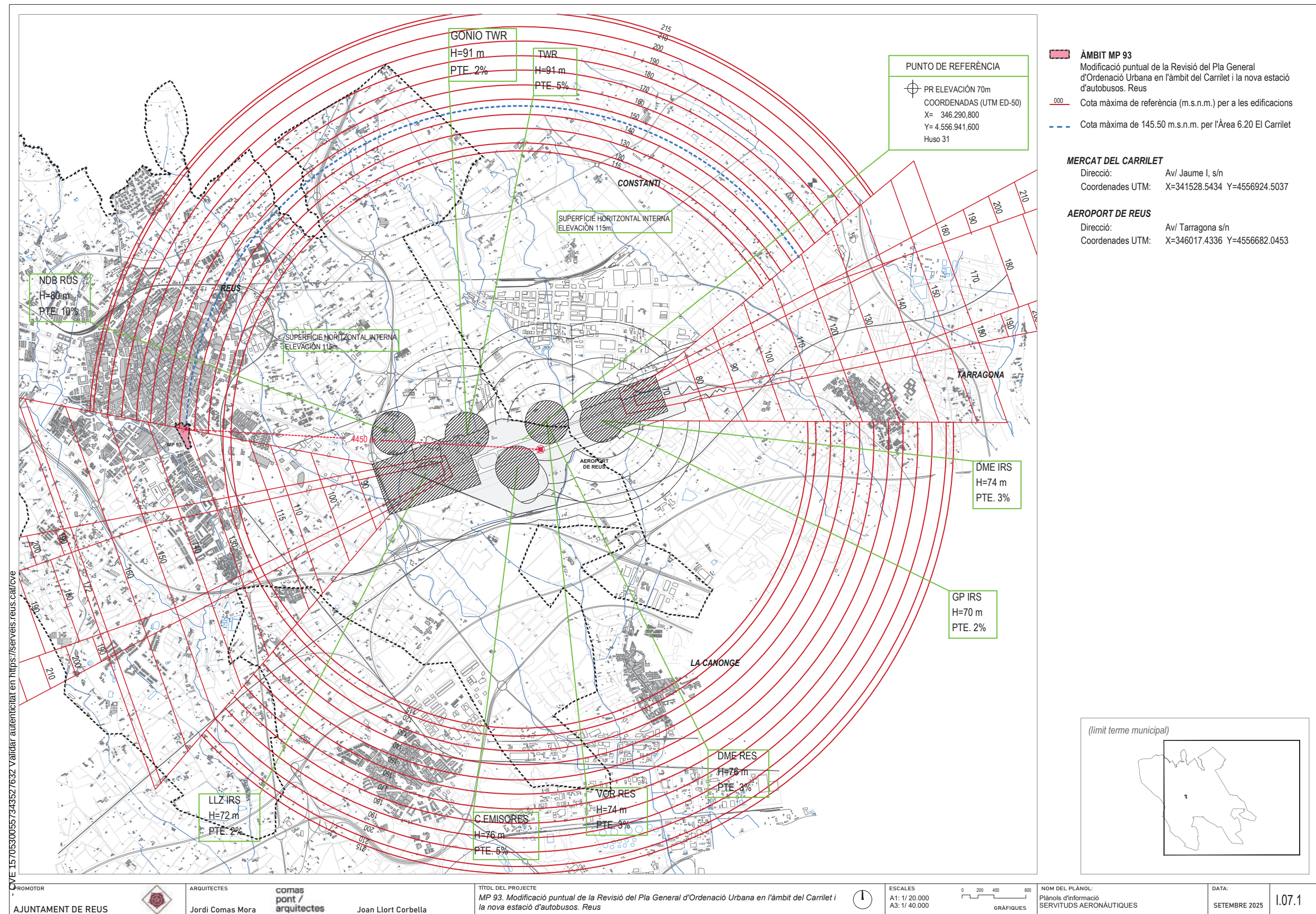
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



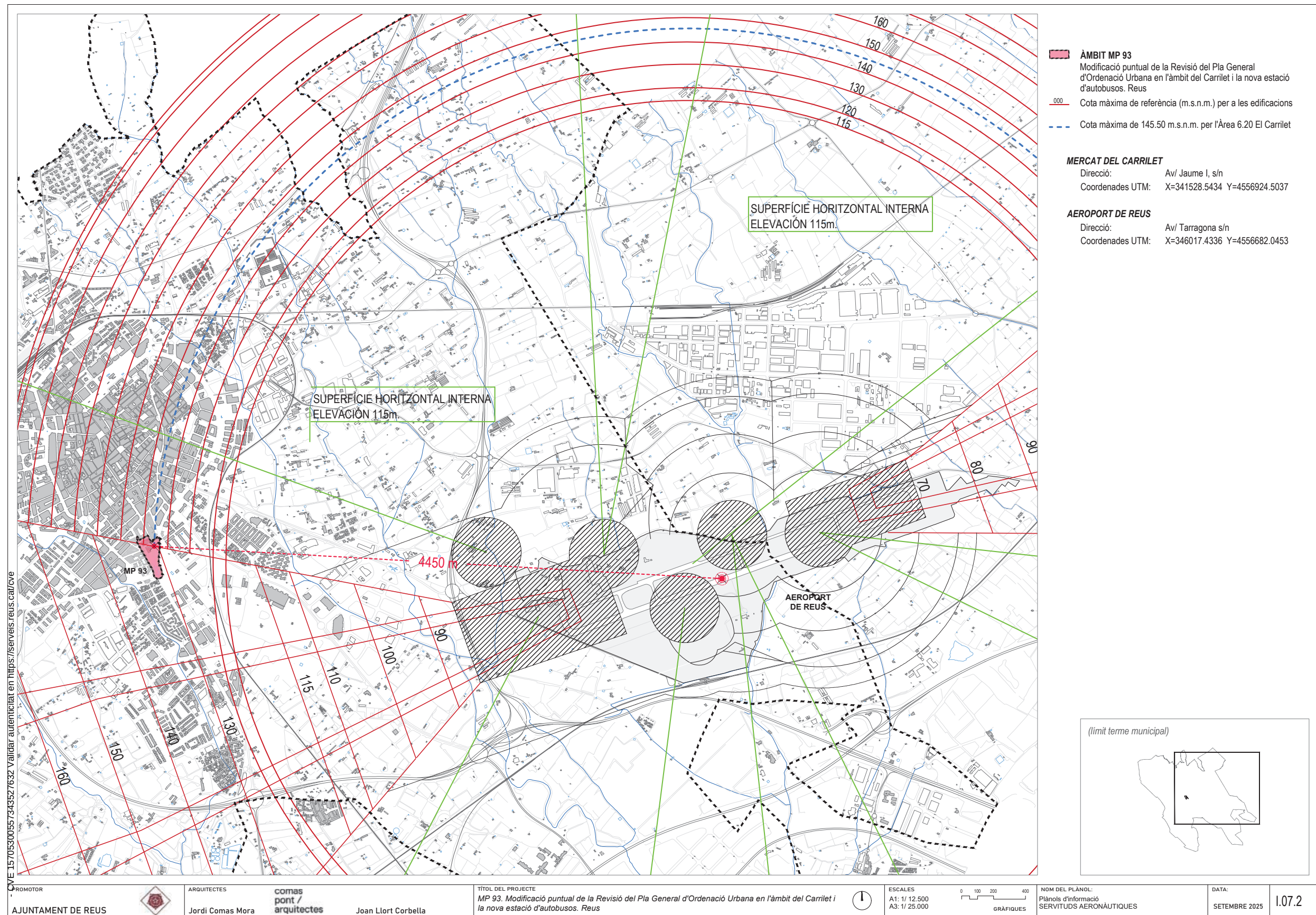
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



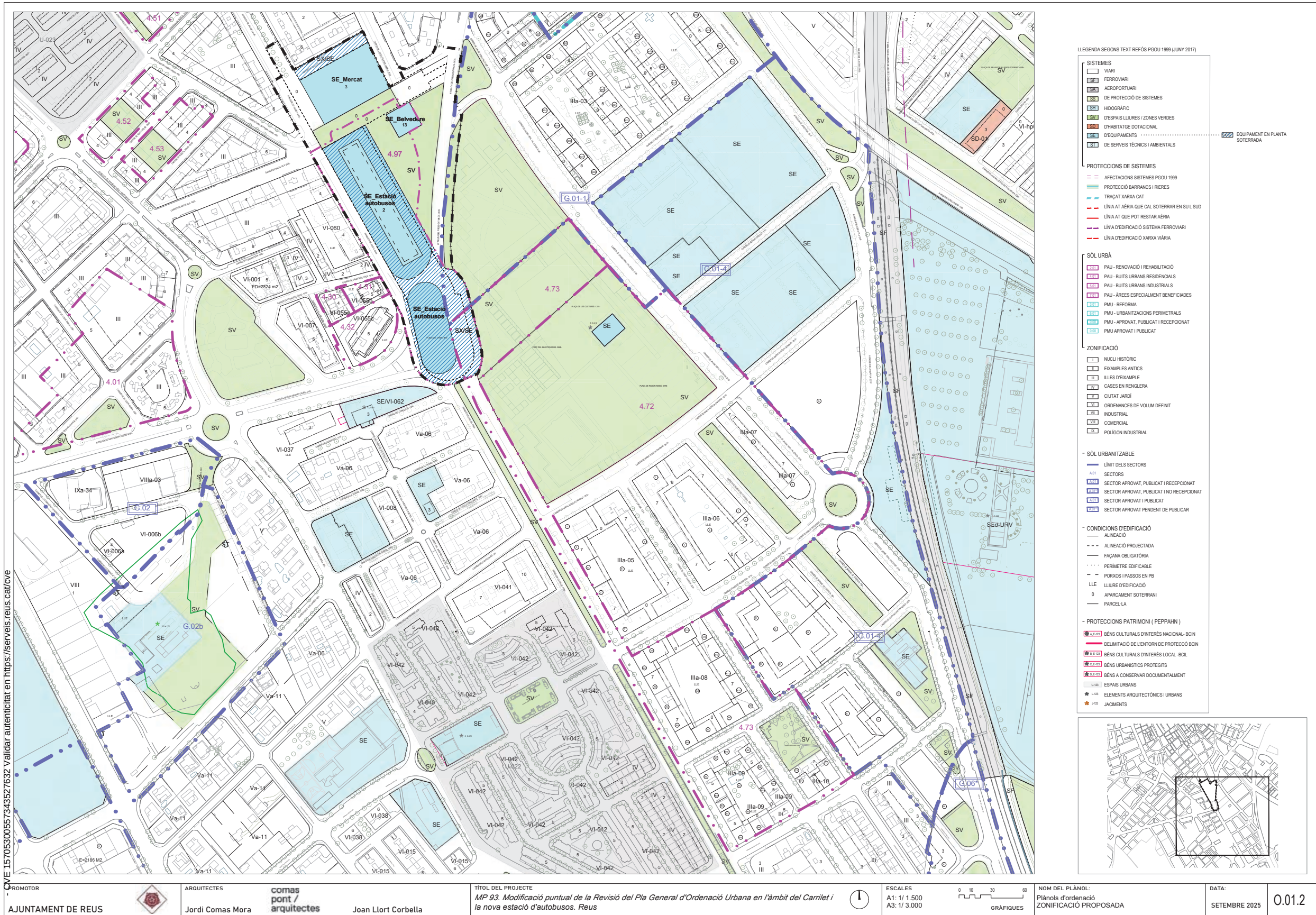
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



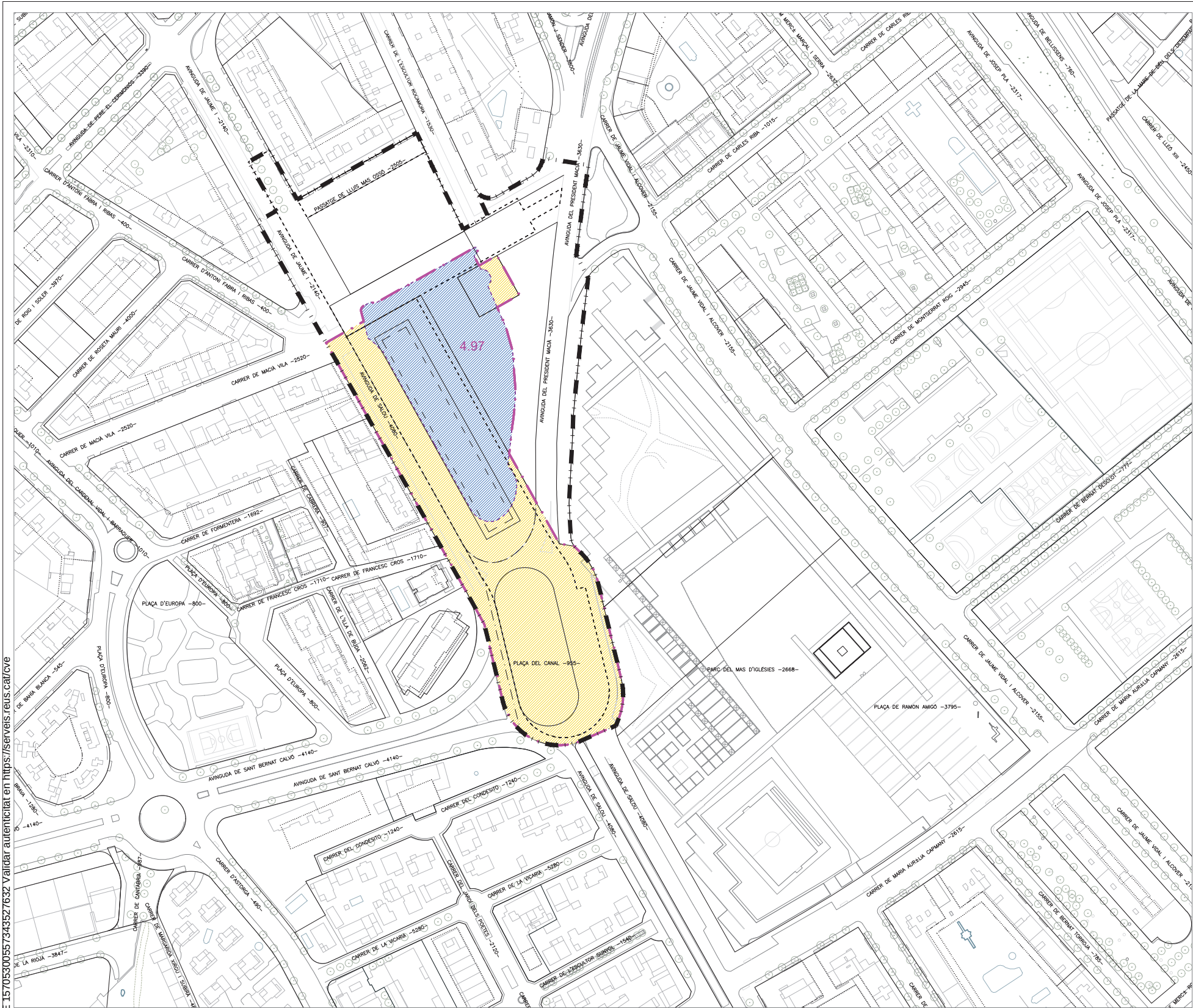
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

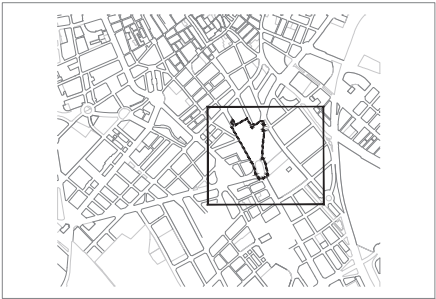


ÀMBIT MP 93 (S = 33.048 m²)
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació
d'autobusos. Reus

PAU 4.97 (S = 18.376 m²)
(Polígon d'Actuació Urbanística)

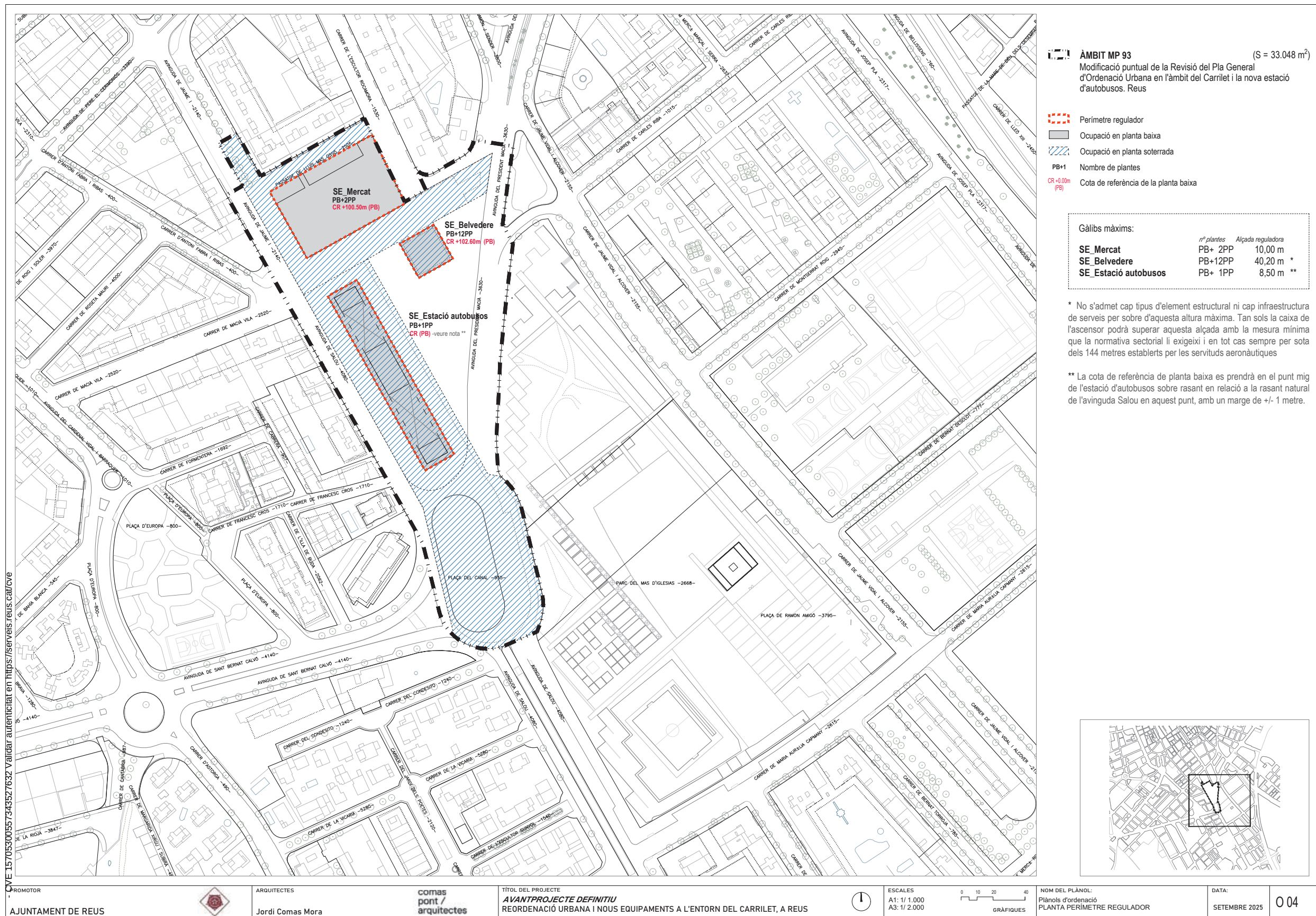
Sòl comprès en l'àmbit del PAU 4.97:			
	Ajuntament de Reus	11.346 m ²	61,74%
	Generalitat de Catalunya	7.030 m ²	38,26%
Total		18.376 m²	100,00%

(segons parcel·les cadastre)

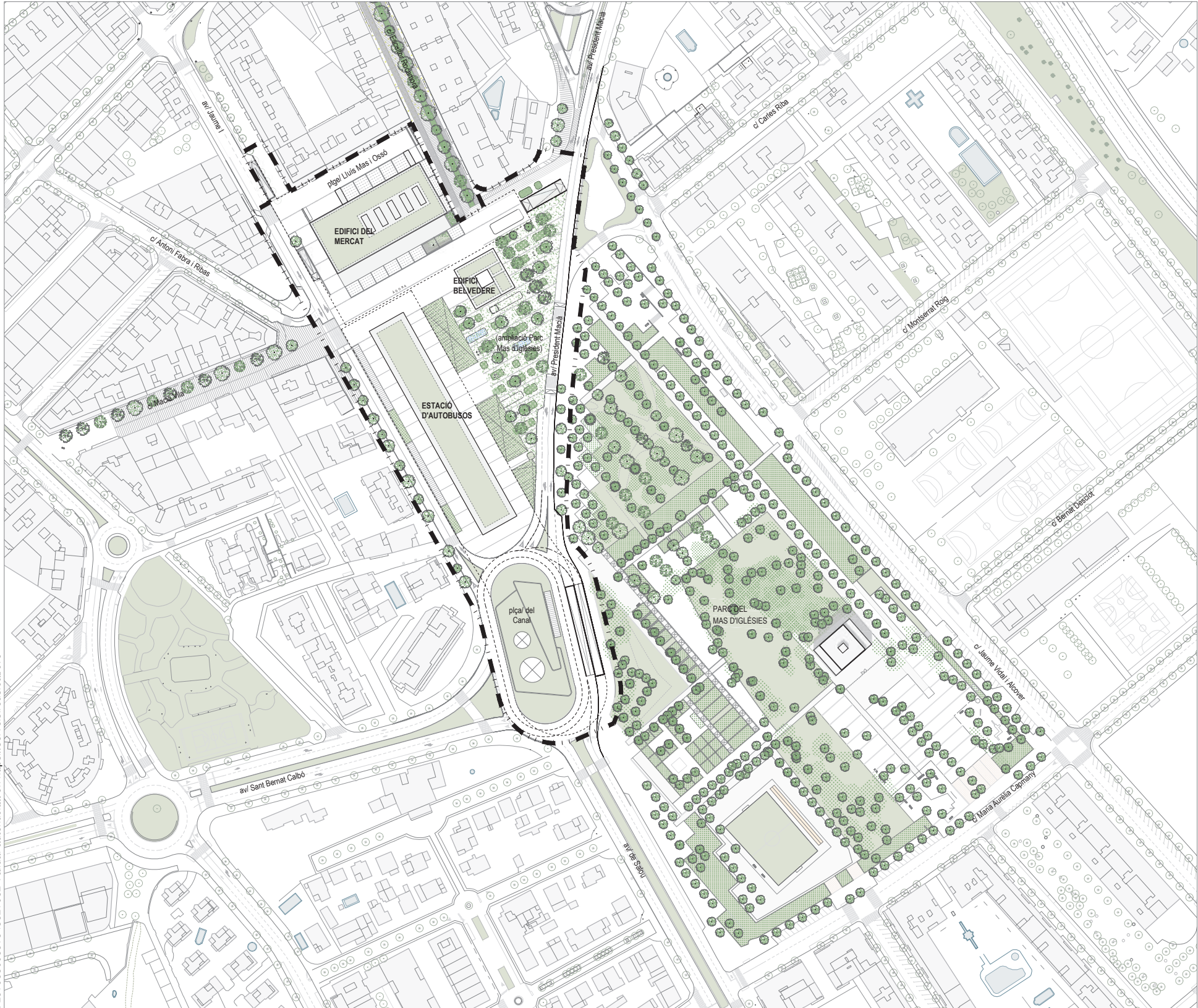


PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES Jordi Comas Mora Joan Llort Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 1.000 A3: 1/ 2.000	NOM DEL PLÀNOL: Plànols d'ordenació DELIMITACIÓ DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ	DATA: SETEMBRE 2025	0 02
---------------------------------------	---	--	--	---	-------------------------------	-------------

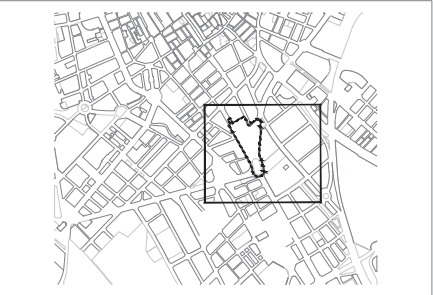
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 1570530057343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



ÀMBIT MP 93
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carriet i la nova estació
d'autobusos. Reus



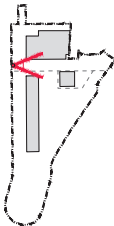
CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS	ARQUITECTES Jordi Comas Mora comas pont / arquitectes Joan Lloret Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carriet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: 1/ 1.000 A3: 1/ 2.000	0 10 20 40 GRÀFIQUES	NOM DEL PLÀNOL: Plànols no vinculants PLANTA COBERTA DEL CONJUNT	DATA: SETEMBRE 2025	ONV 01
--------------------------------	--	--	---	-------------------------	--	------------------------	--------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



VISTA GENERAL 1
DES DE L'AGORA (C/ MACIÀ VILA)



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

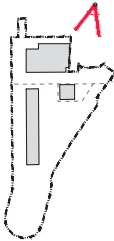
PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS		ARQUITECTES Jordi Comas Mora 	Joan Llort Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: A3:	GRÀFIQUES	NOM DEL PLÀNOL: Plànols no vinculants IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 1	DATA: SETEMBRE 2025	ONV 02
--------------------------------	---	--	---------------------	--	-----------------------	-----------	---	------------------------	--------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>



VISTA GENERAL 2
DES DEL C/ ESCULTOR ROCAMORA



PROMOTOR AJUNTAMENT DE REUS		ARQUITECTES Jordi Comas Mora 	Joan Llort Corbella	TÍTOL DEL PROJECTE MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carilet i la nova estació d'autobusos. Reus	ESCALES A1: A3:	GRÀFIQUES	NOM DEL PLÀNOL: Plànols no vinculants IMATGE ARQUITECTÒNICA DEL CONJUNT 2	DATA: SETEMBRE 2025	ONV 03
--------------------------------	---	--	---------------------	--	-----------------------	-----------	---	------------------------	--------

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

9. ANNEXOS

- 9.1. Document comprensiu de l'objecte de la Modificació en compliment de l'article 8.5 del TRLUC
- 9.2. Programa del concurs

Annex 9.1

Document comprensiu de l'objecte de la Modificació en compliment de l'article 8.5 del TRLUC.

L'objecte del concurs i, per tant, el d'aquesta modificació és, en primer lloc, la rehabilitació de l'edifici del Mercat del Carrilet, destinant-lo a diversos usos sempre públics, que acompanyen l'ús principal que és de mercat, així com la reordenació de seu l'entorn.

La proposta es concentra en reduir les intervencions de nova edificació, disminuint així l'impacte ambiental de l'actuació. Es proposa recuperar i transformar l'edifici del mercat en un edifici cultural polivalent obert al barri i eficient energèticament.

Aquests objectius es concreten en el manteniment de l'edifici del mercat, rehabilitant-lo i destinant-lo a usos compatibles amb el principal, la reubicació de l'estació d'autobusos i la construcció d'un edifici, que anomenem Belvedere, que acull equipaments diversos, entre els que s'hi proposa el d'allotjaments dotacionals.

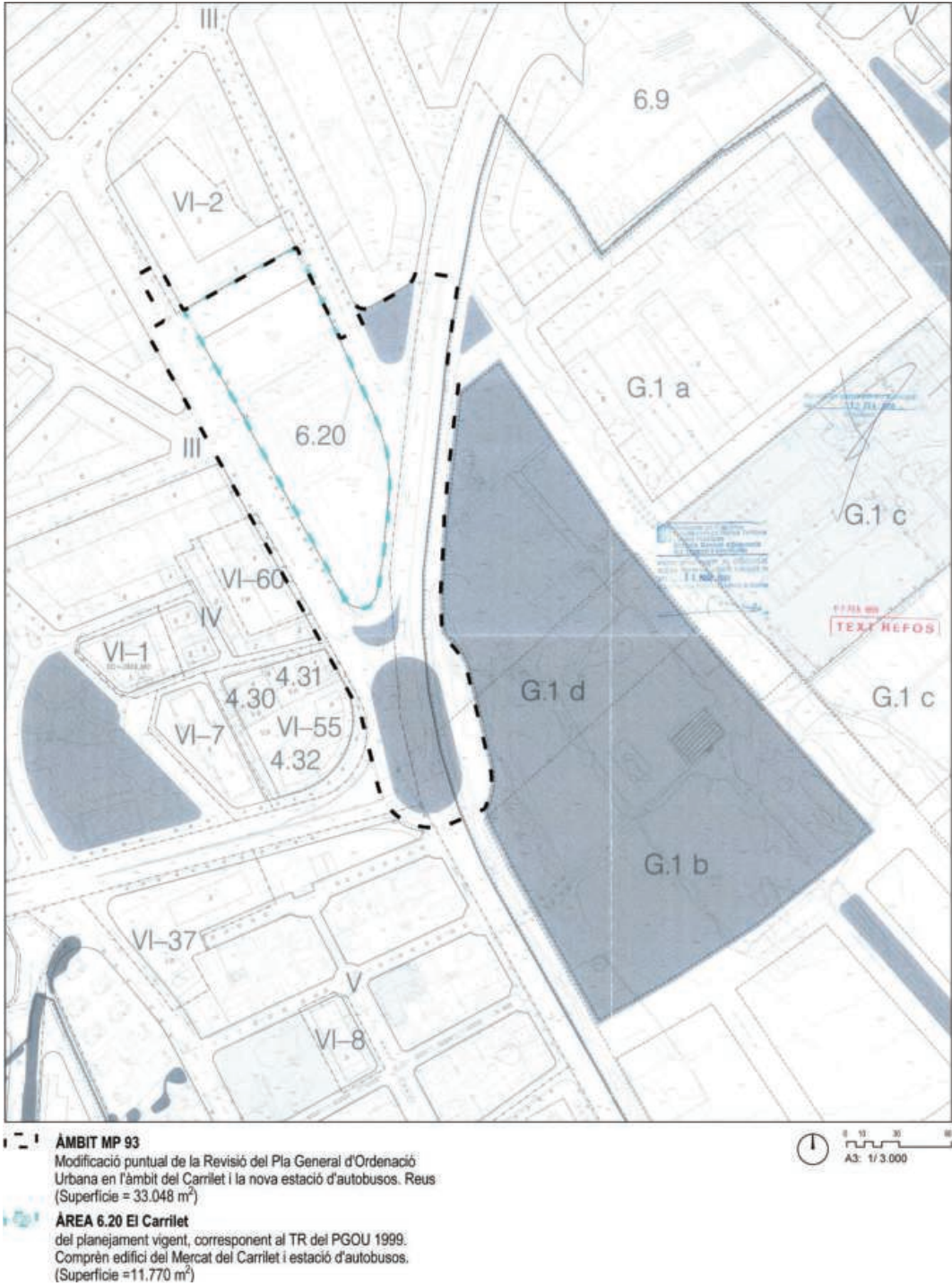
La reconsideració de l'estat actual de l'entorn del mercat porta inevitablement a la millora de les prestacions de l'estació autobusos i aquest fet no és possible sense la seva reubicació, en aquest sentit es proposa que la nova estació ocupi la planta sotterrani de la Plaça del Canal i s'estengui cap al nord fins al carrer de Macià Vila. Aquesta posició, sota rasant es proposa amb una entrada molt important de llum natural a l'espai de les andanes que dotarà aquest punt de qualitat ambiental molt diferent del que seria una planta sotterrani convencional.

Per tal d'assolir aquests objectius, cal modificar el Pla general vigent i adequar les seves determinacions, tant pel que fa la normativa com pel que fa a l'ordenació, i fer-les compatibles amb l'ordenació que es proposa, als seus usos i als paràmetres urbanístics necessaris per a poder fer-la operativa.

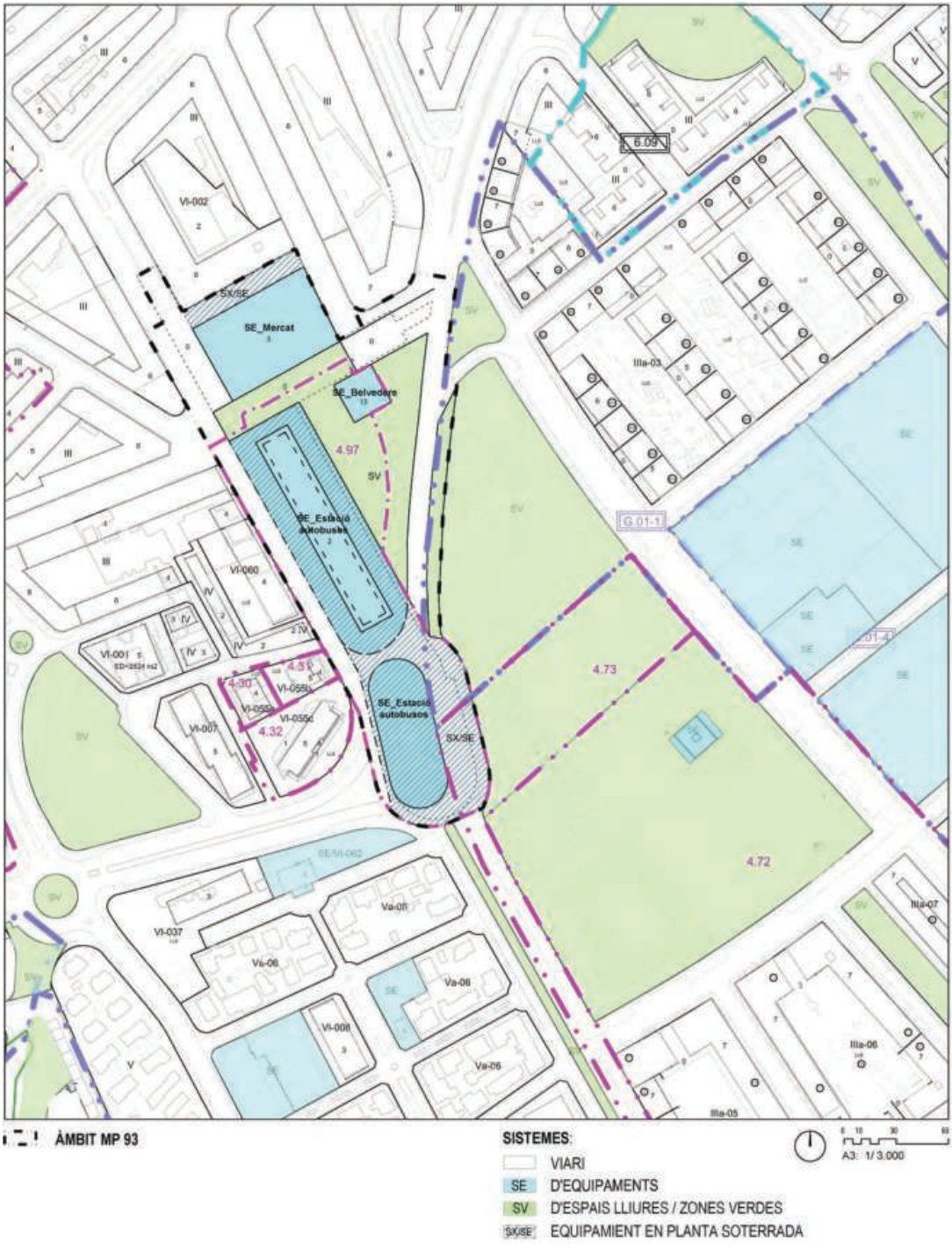
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Planejament vigent (corresponent al Text Refós del PGOU 1999):



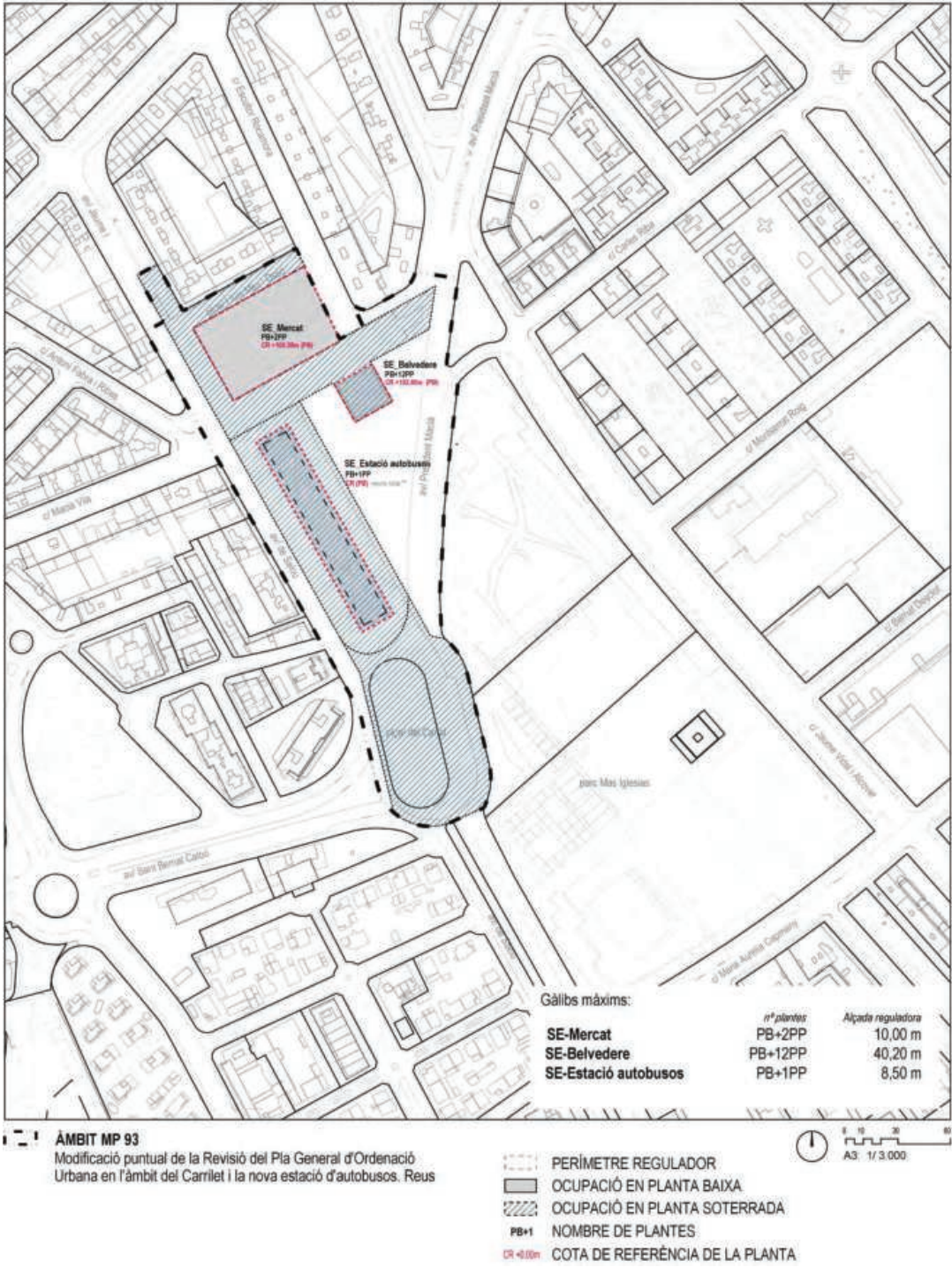
Zonificació proposada a MP 93:



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Proposta del perímetre regulador d'objecte:



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 1570530057343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Annex 9.2 Programa del concurs

SUPPLIERS				VORHACIO					URBANITACIO					
SUPP. CODE	SUPP. NAME	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE	SUPP. TYPE		
													SUPP. CODE	SUPP. NAME
ACOLIDA / INFO	Verifical recepçió	1	150,00	150,00	172,50									
	Magatzem PE 2	1	50,00	50,00	57,50									
	Magatzem PE C	1	50,00	50,00	57,50									
	terrens PE	1	40,00	40,00	46,00									
				290,00										
COORDINACIO TECNICA	Despatx director J	2	15,00	30,00	34,50									
	Despatx director C	2	15,00	30,00	34,50									
	Area J	2	8,00	16,00	18,40									
	Area C	2	8,00	16,00	18,40									
	Area tecnica / administrativa	2	50,00	50,00	57,50									
				140,00										
ESPAI DE TREBALL	Zona de desramat / entrada i sortida TERRASSA	1	100,00											
	Sala de jocs i polivalent per adults	2	100,00	100,00	107,00									
	Sala per infants i ludoteca	1	100,00	100,00	115,00									
	Cuina office	1	200,00	200,00	210,00									
	Magatzem	1	400,00	400,00	440,00									
	Sala d'espera	2	100,00	200,00	220,00									
				1.100,00										
MERCAT DE REUS	Sala de venda (parcelsa 10x20m)	1	400,00	400,00										
	Sala comuna / de serveis	1	400,00	400,00										
	espai estacionat	1	100,00	100,00										
	Area comercial complementaria	1	400,00	400,00										
				1.300,00										
SALA POLIVALENT	Sala polivalent	1	600,00	600,00	660,00									
	Escorren	1	77											
	Magatzem equipament tecnic / domini	1	77											
	Cabedra de control	1	77											
	Vestuari / camerins	1	50,00	50,00	55,00									
	Magatzem elements del servei	1	400,00	400,00	440,00									
				1.644,00										
ESPAI EDUCATIU / DE CREACIO	Despatx de oficina	10	15,00	150,00	165,00									
	Despatxos net / treball / recepció / presentacions	1	50,00	100,00	110,00									
	Sala de reunions	2	15,00	30,00	33,00									
	Aules - tallers, cuina	1	30,00	30,00	33,00									
	Aules - tallers, Aula de formació	1	50,00	50,00	55,00									
	Aules - tallers, Aula informatica	1	50,00	50,00	55,00									
	Aules - tallers, Aula Sala + 1111111111111111	2	80,00	80,00	88,00									
	vestidors	1	40,00	40,00	44,00									
	Aules - tallers, Sala de formació	1	50,00	50,00	55,00									
	Aules - tallers, Sala de treball i creació	2	15,00	30,00	33,00									
	Aules - tallers, Sala taller	1	40,00	120,00	130,00									
	Aules - tallers, Sala taller del segon	1	60,00	60,00	66,00									
	Aules - tallers, Arts plenes	1	40,00	40,00	44,00									
	Aules - tallers, Arts musicals i escenes, Activitats	1	100,00	100,00	110,00									
Plantes i d'expressió corporal	1	50,00	50,00	55,00										
Aules - tallers, Arts plenes	1	40,00	40,00	44,00										
Aules - tallers, Sala polivalent	2	70,00	70,00	77,00										
Sala comunitat	1	100,00	100,00	110,00										
Sala comunitat	1	100,00	100,00	110,00										
Sala comunitat	1	100,00	100,00	110,00										
Sala comunitat	1	100,00	100,00	110,00										
				1.110,00										
ATENCIO PERSONALITZADA	Atenció individualitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
				16,00										
LOGISTICA LOCALS TECNICS	Registres	1	15,00	12,00	13,80									
	Equip de registre i manteniment	1	15,00	45,00	51,75									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
	Magatzem part	1	8,00	18,00	20,40									
ESPAI ESTACIONAMENT	Habitatge destral de 2 habitacions	11	40,00	600,00	660,00									
				600,00	660,00									
				600,00	660,00									
				600,00	660,00									
ESPAI EXTENSIU	Atenció individualitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
	Atenció personalitzada d'atenció	1	10,00	40,00	42,00									
				1.110,00										
ESPAI PER A LA MOBILITAT	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
				1.600,00										
ESPAI PER A LA MOBILITAT	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
	Verifical	1	400,00	400,00										
				1.600,00										
TOTALS			11.075,00	6.542,20	5.312,62	6.040,00	6.217,76	2.933,81	6.040,00	36.492,20	7.363,40	13.060,91	6.738,05	6.040,00
més equips				7.034,00			11.351,61	11.351,61						
costos indirectes				4.040,00										

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

10.DOCUMENTS QUE ACOMPANYEN I COMPLEMENTEN AQUESTA MODIFICACIÓ

- 10.1 Avaluació econòmica i financera, separata art. 99 TRLUC, i sostenibilitat econòmica i financera
- 10.2 Memòria social i de gènere
- 10.3 Informe ambiental
- 10.4 Estudi de la mobilitat generada

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA, SEPARATA ART. 99 TRLUC, I SOSTENIBILITAT ECONÒMICA I FINANCERA

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- 1. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA, I SEPARATA ART. 99 TRLUC
- 2. SOSTENIBILITAT ECONÒMICA I FINANCERA
 - 2.1. Marc legal d'aplicació
 - 2.2. La Hisenda municipal de Reus
 - 2.2.1. L'ingrés corrent municipal
 - 2.2.2. La despesa corrent municipal
 - 2.2.3. L'ingrés de capital municipal
 - 2.2.4. La despesa de capital municipal
 - 2.3. Ràtios econòmics i financers
 - 2.3.1. El compte financer
 - 2.3.2. La càrrega financera
 - 2.3.3. Les fonts de finançament de la inversió
 - 2.3.4. Els ingressos urbanístics i immobiliaris
 - 2.4. Cost dels serveis urbans prestats per l'Ajuntament de Reus vinculats al desenvolupament de la MP93

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA, I SEPARATA ART. 99 TRLUC

Els documents de contingut econòmic que ha d'incorporar l'expedient de MP93 són l'avaluació econòmica i financera, l'informe de sostenibilitat econòmica i financera, i la separata a què fa referència l'art. 99 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant TRLUC).

En el cas present, l'àmbit de MP93 abasta solament sòls de titularitat pública que es destinen tots ells a sistemes de titularitat pública. És per tant un àmbit sense aprofitament urbanístic atès que no hi ha cap clau de zona. Aquest escenari sols és factible en la mesura que el promotor del desenvolupament de la MP93 és públic.

Aquestes característiques d'un projecte sense aprofitament urbanístic i 100% públic contrau l'espai propi de la viabilitat econòmica i financera a la quantificació de les inversions a fer en concepte de càrrega urbanística i, per contra, amplia la dimensió de l'informe de sostenibilitat econòmica i financera en els termes que demana l'art 59 del TRLUC:

... la ponderació de 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.

Per últim, fer esment a la separata a què fa referència l'art. 99 del TRLUC:

... s'ha de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació. Aquesta avaluació s'ha d'incloure en el document de l'avaluació econòmica i financera, com a separata.

Com s'ha dit, en un àmbit 100% de titularitat pública en el que tant el planejament vigent com la MP93 no inclouen cap clau de zona i, per tant no generen cap aprofitament urbanístic, la rendibilitat econòmica és zero en termes d'aprofitament urbanístic mentre que la proposta de destinar recursos públics al finançament de la càrrega urbanística, queda plenament justificada a la Memòria en base a l'interès general del projecte.

2. SOSTENIBILITAT ECONÒMICA I FINANCERA

2.1 MARC LEGAL D'APLICACIÓ

L'article 59 del TRLUC incorpora l'informe de sostenibilitat econòmica com a document integrant del conjunt de treballs necessaris que composen la documentació dels plans d'ordenació urbanística municipal. Tenint en compte que l'article 96 del mateix TRLUC estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la seva formació, la present Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana (en endavant MP93) incorpora la sostenibilitat econòmica com a part dels treballs que han de formar part del seu expedient urbanístic, informe contingut a les pàgines següents del present document.

Així doncs, el present informe se centra en l'anàlisi de la Hisenda local del municipi de Reus per tal de definir en quina situació es troba a dia d'avui i explorar les fortaleeses i debilitats de la Hisenda municipal a través de l'anàlisi de les partides pressupostàries directament vinculades a l'execució de la futura MP93, abordant les principals magnituds econòmiques i financeres de la Hisenda municipal durant l'últim quinquenni disponible (2018 - 2022), i analitzant, de manera detallada, l'evolució dels ingressos i despeses corrents, l'evolució dels ingressos i despeses de capital i de les principals ràtios econòmiques i financeres directament vinculades amb l'instrument urbanístic objecte de tramitació, així com també del cost dels serveis públics prestats per l'Ajuntament de Reus.

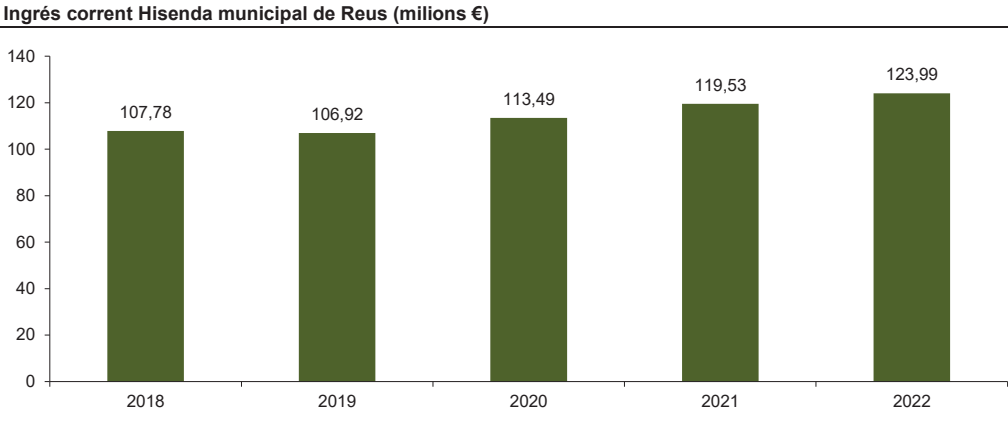
2.2. LA HISENDA MUNICIPAL DE REUS

2.2.1. L'ingrés corrent municipal

Pel que fa als ingressos corrents, durant el darrer quinquenni s'observa una tendència general creixent, passant de recaptar 107,78 M€ l'any 2018 a 123,99 M€ l'any 2022, el que representa un increment del 15%. Cal destacar la forta solidesa dels ingressos corrents, que s'han incrementat sense generar grans

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

oscil·lacions a la baixa, ni tan sols l'any 2020, any en què la crisi sanitària i econòmica derivada de la Covid-19 va arribar a paralitzar l'economia del país.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Sindicatura de Comptes

Durant el període analitzat, la població al municipi de Reus s'incrementa en aproximadament un 3%, passant dels 103.477 habitants l'any 2018 als 106.741 habitants l'any 2022. Tenint en compte l'evolució dels ingressos corrents explicada anteriorment i aquest comportament demogràfic, els ingressos corrents per habitant s'incrementen a menor velocitat que els ingressos en termes absoluts, concretament un 12%, passant dels 1.042 €/habitant l'any 2018 als 1.162 €/habitant l'any 2022.

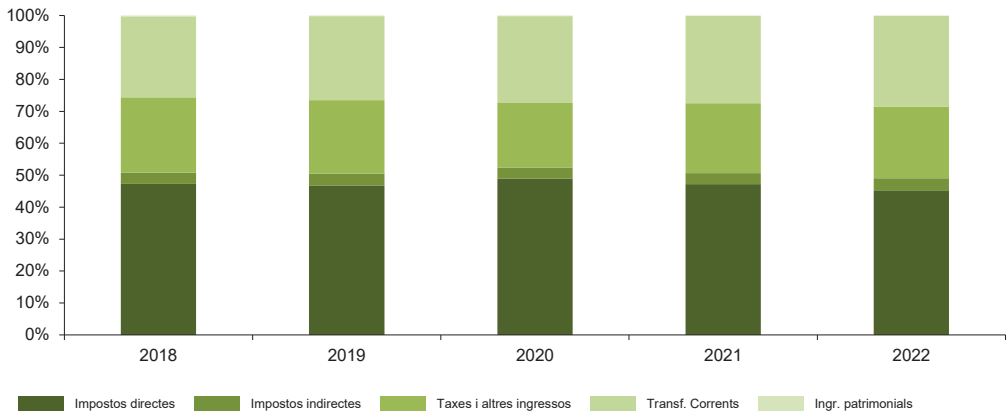
Ingrés corrent Hisenda municipal de Reus						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Ingrés corrent	107.775.401	106.915.889	113.488.493	119.531.247	123.986.536	15%
Habitants Reus	103.477	104.373	106.168	106.084	106.741	3%
Ingrés corrent / habitant	1.042	1.024	1.069	1.127	1.162	12%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Sindicatura de Comptes i Idescat

Pel que fa a la composició de l'ingrés corrent, aquesta roman força estable durant el quinquenni analitzat. Els ingressos corrents de la Hisenda municipal de Reus se sustenten en els impostos directes que representen, de mitjana, aproximadament un 47% dels ingressos corrents totals del municipi, així com també en les transferències corrents (27% de mitjana) i les taxes i altres ingressos (22%).

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Composició ingrés corrent Hisenda municipal de Reus (en percentatge)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Sindicatura de Comptes

En la taula següent s'adjunta el comportament dels capítols que conformen els ingressos corrents municipals en termes d'euro per habitant. Tenint en compte l'increment demogràfic que ha tingut el municipi durant el quinquenni analitzat, tots els capítols han tingut increments menors en termes per càpita que en termes absoluts.

Composició Ingrés corrent Hisenda municipal de Reus (�/habitant)						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Impostos Directes	493	480	523	532	526	7%
Impostos Indirectes	36	38	38	39	44	22%
Taxes i Altres Ingressos	246	236	216	247	261	6%
Transferències Corrents	264	269	291	307	329	24%
Ingressos Patrimonials	3	2	2	2	2	-40%
Ingressos Corrents / habitant	1.042	1.024	1.069	1.127	1.162	12%

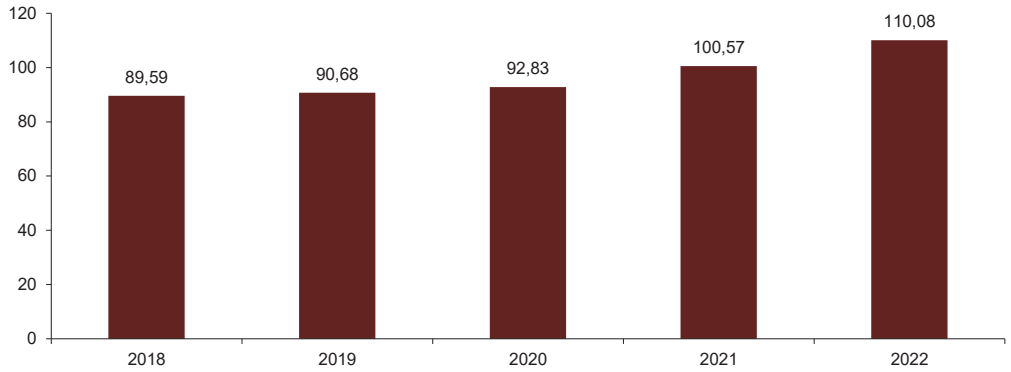
Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

2.2.2. La despesa corrent municipal

Pel que fa a la despesa corrent municipal, aquesta s'ha incrementat de forma contínua, passant de 89,59 M  a 110,08 M  entre els anys 2018 i 2022, el que representa un increment del 23%. Val a dir que les despeses corrents s'han incrementat a major ritme que els ingressos corrents i que, per tant, s'ha anat reduint el superàvit corrent, tot i que durant tots els anys analitzats aquest s'ha mantingut positiu.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l mbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Despesa corrent Hisenda municipal de Reus (milions  )



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

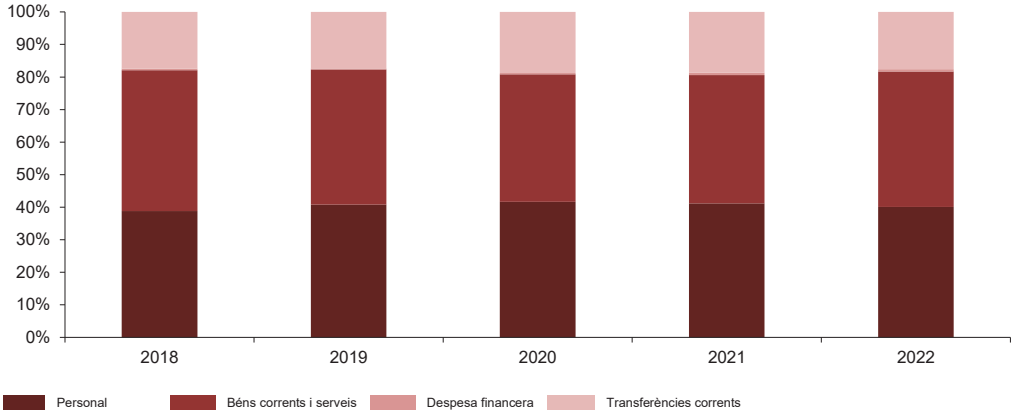
Pel que fa a les xifres per habitant, aquest increment de la despesa s'ha vist reduït pel creixement demogràfic. Així doncs, la despesa corrent per habitant passa de 866   l'any 2018 a 1.031   l'any 2022, el que representa un increment del 19%.

Despesa corrent Hisenda municipal de Reus (�/habitant)						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Despesa corrent	89.591.955	90.679.009	92.826.536	100.568.070	110.079.363	23%
Habitants Reus	103.477	104.373	106.168	106.084	106.741	3%
Despesa corrent / habitant	866	869	874	948	1.031	19%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

Pel que fa a la composició de la despesa corrent, els capítols més importants en volum són les despeses en béns corrents i serveis i les despeses de personal, que representen conjuntament més del 82% del total de la despesa corrent municipal durant el quinquenni analitzat.

Composició despesa corrent Hisenda municipal de Reus (en percentatge)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

Pel que fa a la composició de la despesa corrent per habitant, tots els capítols segueixen els mateixos patrons que en termes absoluts però atenuats degut al creixement demogràfic.

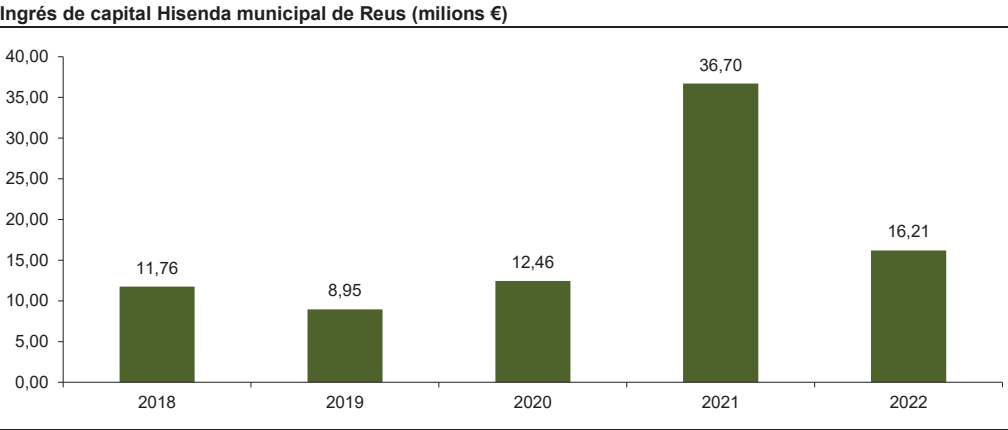
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Composició despesa corrent Hisenda municipal de Reus (€/habitant)						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Despesa personal	336	355	364	390	413	23%
Despesa béns corrents i serveis	375	360	343	374	429	15%
Despesa financera	4	3	3	7	7	91%
Transferències corrents	151	151	164	177	182	20%
Despesa corrent / habitant	866	869	874	948	1.031	19%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

2.2.3. L'Ingrés de capital municipal

Al llarg d'aquests anys, els ingressos de capital han tingut un comportament irregular, alternant anys amb forts increments i anys amb forts decrements. Tot i tenir un comportament relativament estable durant els tres primers anys analitzats, la tendència erràtica i volàtil dels ingressos de capital queda palesa l'any 2021 quan s'observa com passa de 12,46 M€ l'any anterior (2020) a marcar un màxim equivalent a 36,70 M€.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

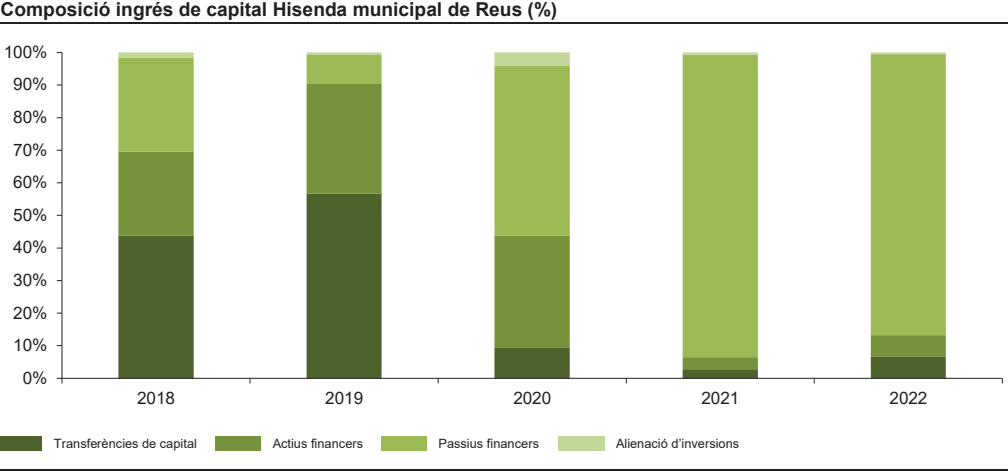
Pel que fa a les xifres per habitant, aquest comportament erràtic es tradueix en xifres €/habitant que oscil·len entre un mínim de 86 €/habitant l'any 2019 i un màxim de 346 €/habitant l'any 2021.

Ingrés de capital Hisenda municipal de Reus (€/habitant)						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Ingrés de capital	11.764.143	8.954.373	12.463.438	36.701.020	16.206.773	38%
Habitants Reus	103.477	104.373	106.168	106.084	106.741	3%
Ingrés de capital / habitant	114	86	117	346	152	34%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

Si ens fixem amb detall en els capítols que componen els ingressos de capital, s'observa com aquests es troben formats majoritàriament pels passius financers (ingressos de préstecs atorgats al municipi) que, de mitjana, han representat el 54% del total dels ingressos de capital, si bé aquest percentatge ha sofert importants variacions durant els anys analitzats, degut a les oscil·lacions en termes absoluts d'aquest capítol. Les transferències de capital, per la seva part, també han jugat un paper clau en aquest comportament tan irregular dels ingressos de capital, passant per exemple de 5,07 M€ l'any 2019 a 1,16 M€ l'any 2020. Pel que fa als actius financers, aquests igual que les transferències de capital, tenen un pes considerable en la composició de l'ingrés de capital representant de mitjana en el quinquenni analitzat un 21% del total dels ingressos de capital. Pel que fa a l'alienació d'inversions, aquesta mostra un comportament residual.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

La composició dels ingressos de capital per habitant reflecteix el comportament que es comentava amb anterioritat, lleugerament condicionada per l'augment demogràfic de Reus.

Composició ingrés de capital per habitant Hisenda municipal de Reus						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Alienació d'inversions	2	1	5	2	1	-51%
Transferències de capital	50	49	11	10	10	-80%
Actius financers	29	29	40	13	10	-66%
Passius financers	33	8	61	321	131	298%
Ingrés de capital / habitant	114	86	117	346	152	34%

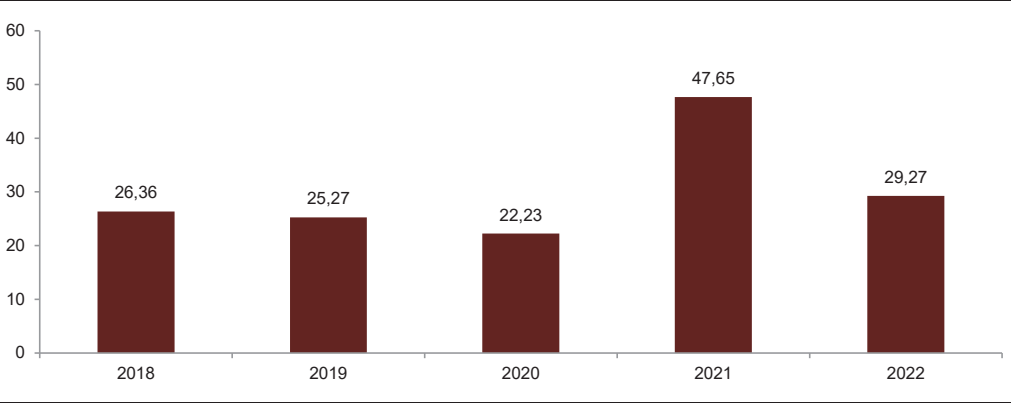
Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura e Comptes i Idescat

2.2.4. La despesa de capital municipal

La despesa de capital (despesa corresponent a inversions reals, transferències de capital, actius financers i passius financers) ha mostrat un comportament molt menys erràtic que la seva contrapartida d'ingressos de capital. En aquest sentit, la despesa de capital ha patit un increment de l'11% entre els anys 2018 i 2022, passant de 26,36 M€ a 29,27 M€, i marcant un màxim de 47,65 M€ l'any 2021.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Despesa de capital Hisenda municipal de Reus (milions €)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

En termes de despesa de capital per habitant, les xifres es veuen lleugerament alterades pel creixement demogràfic.

Despesa de capital Hisenda municipal de Reus						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Despesa de capital	26.357.755	25.270.590	22.226.822	47.649.811	29.266.115	11%
Habitants Reus	103.477	104.373	106.168	106.084	106.741	3%
Despesa capital / habitant	255	242	209	449	274	8%

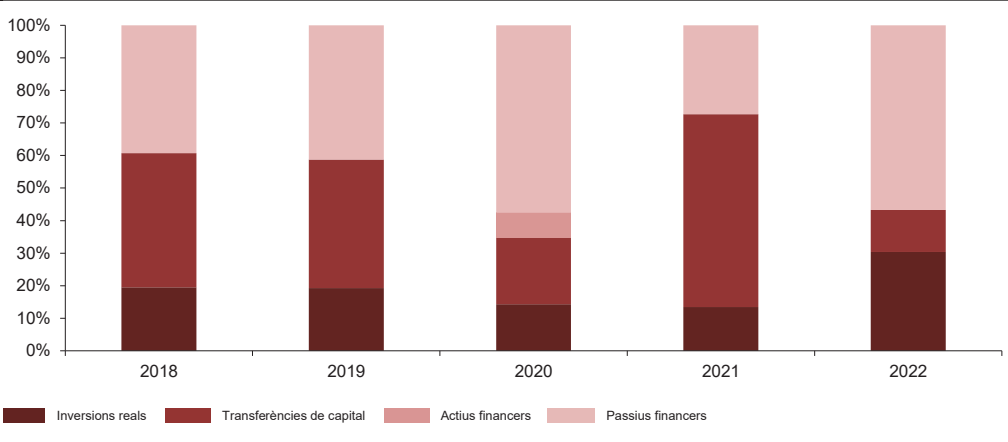
Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

La despesa de capital municipal cal desgranar-la amb la finalitat de poder deduir quina és la despesa anual en inversió real que ha realitzat la Hisenda municipal de Reus. En termes absoluts, la despesa en inversió real ha estat oscil·lant dins d'una forquilla compresa entre els 3 M€ i els 9 M€, representant entre el 13% i el 30% del total de la despesa de capital. De mitjana, la despesa en inversió real de la Hisenda municipal de Reus ha estat de 5,7 M€ anuals. Si ens fixem en detall en els capítols que componen les despeses de capital, s'observa com aquests es troben formats majoritàriament pels passius financers i les transferències de capital que, de mitjana, han representat el 44% i el 35% del total dels ingressos de capital.

¹ Tanmateix, cal aclarir en aquest aspecte que l'estalvi net als efectes del que determina l'article 53 del RDL 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, es calcula mitjançant la diferència entre els drets liquidats pels capítols u al cinc, tots dos inclusivament, de l'estat d'ingressos, i de les obligacions reconegudes pels capítols u, dos i quatre de l'estat de despeses, minorada en l'import d'una anualitat teòrica d'amortització de l'operació projectada i de cadascun

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Composició despesa de capital Hisenda municipal de Reus (en percentatge)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

La composició de la despesa de capital per habitant reflecteix els comportaments que hem anat comentant amb anterioritat condicionada pel creixement demogràfic del municipi de Reus. La despesa de capital per habitant, en termes globals, ha incrementat un 8% durant l'últim quinquenni disponible.

Composició despesa de capital per habitant Hisenda municipal de Reus						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Inversions reals	50	47	30	60	83	68%
Transferències de capital	105	96	43	266	35	-66%
Actius financers	0	0	16	0	0	-
Passius financers	100	100	121	123	155	55%
Despesa capital / habitant	255	242	209	449	274	8%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Idescat

2.3. RÀTIOS ECONÒMICS I FINANCERS

La gestió pressupostària passada determina la capacitat futura per assumir inversions, les vies possibles de finançament (autofinançament i/o endeutament, etc.) i, en definitiva, l'estat dels comptes municipals pel que fa a nivell d'equilibri pressupostari total. El compte financer i altres ràtios ens il·lustren l'estat econòmic i financer de la Hisenda municipal i ens avancen els possibles efectes de l'execució de la MP93.

2.3.1. El compte financer

El compte financer aflora ràtios que ens permeten determinar les possibilitats d'assumir inversions futures, les possibles fonts de finançament de les que disposa l'administració local i el nivell d'equilibri per afrontar els reptes urbans que li suposarà la nova ciutat construïda que proposa el planejament.

Tal com mostra la taula següent, l'estalvi net corrent és positiu durant tots els anys considerats menys l'últim any 2022, en el que s'assoleix un mínim de -2,7 M€. Respecte als anys anteriors, l'estalvi corrent és positiu i fluctua entre els 7,7 M€ registrats l'any 2018 i els 5,9 M€ de l'any 2021¹.

dels préstecs i emprèstits propis i avalats a tercers pendents de reembossament. En concret, segons el càlcul establert a l'article 53 del RDL 2/2004, l'estalvi net és igual a 3.240.832 € l'any 2018, 1.958.019 € l'any 2019, 7.363.352 € l'any 2020, 8.430.417 € l'any 2021 i 5.287.101 € l'any 2022 (Font: Informes d'Intervenció Liquidacions Pressupostos, <https://transparencia.reus.cat/ajuntament-de-reus/fixers/informacio-economica-i-financera>) .

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

La capacitat d'autofinançament de la Hisenda municipal de Reus segueix el mateix comportament, sent positiva tot i tenir una tendència decreixent durant el període compres entre els anys 2018 i 2021, assolint un màxim de 13,2 l'any 2018, fins a ser negativa l'any 2022 marcant un mínim de -1,5 M€.

Pel que fa al compliment d'estabilitat pressupostària i regla de despesa que es desprèn de la Llei Orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera i de l'article 16.2 del Reial Decret 1463/2007, de 2 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de Desenvolupament de la Llei 18/2001, de 12 de desembre, d'Estabilitat Pressupostària, cal tenir en compte i posar de manifest que el compliment d'aquestes darreres regles fiscals ha estat suspès per l'acord del Congrés dels Diputats de 13 de setembre de 2021.

El compte financer	2018	2019	2020	2021	2022	VAR. 18-22
Ingrés corrent	107.775.401	106.915.889	113.488.493	119.531.247	123.986.536	15%
Despesa corrent	89.591.955	90.679.009	92.826.536	100.568.070	110.079.363	23%
CE + QQUU	47.229	50.890	978	811	19.847	0%
Estalvi brut corrent	18.136.217	16.185.990	20.660.979	18.962.366	13.887.326	-23%
(Ingrés corrent – Despesa corrent – CE - QQUU)						
Passius financers	10.350.523	10.418.406	12.809.021	13.009.136	16.596.955	60%
(Capítol IX despeses)						
Estalvi net corrent	7.785.693	5.767.584	7.851.958	5.953.230	-2.709.629	-135%
(Estalvi brut – passius financers)						
Ingressos de capital no financers	5.390.650	5.194.430	1.667.054	1.303.916	1.203.385	-78%
(Alienació d'inversions + transferències capital + CE + QQUU)						
Autofinançament	13.176.343	10.962.014	9.519.012	7.257.146	-1.506.243	-111%
(Estalvi net corrent + Ingrés de capital no financer)						
Despeses de capital no financeres	16.007.232	14.852.184	7.717.864	34.640.675	12.669.161	-21%
(Capítol VI + Capítol VII)						
Capacitat / necessitat finançament	-2.830.889	-3.890.170	1.801.148	-27.383.529	-14.175.404	401%
(Autofinançament – Despesa capital no financera)						
Variació neta actius financers	3.015.832	3.015.832	2.597.425	1.342.200	1.057.041	-65%
(Capítol VIII ingressos – Capítol VIII despeses)						
Endeutament	3.404.891	795.000	6.500.000	34.055.714	13.966.195	310%
(Capítol IX ingressos)						
Saldo financer	6.420.723	3.810.832	9.097.425	35.397.914	15.023.235	134%
(Variació neta actius financers + Endeutament)						
Déficit o superàvit públic	3.589.834	-79.337	10.898.573	8.014.385	847.832	-76%
(Capacitat / Necessitat finançament + Saldo financer)						
Crèdits gastats finançats amb Romanent	14.178	201.532	2.462.828	5.356.818	4.281.188	30.096%
Desviació de finançament negativa de l'exercici	7.692.918	7.204.425	4.420.718	10.434.744	9.515.736	24%
Desviació de finançament positiva de l'exercici	5.831.610	4.161.362	7.053.480	23.052.839	9.631.488	65%
Resultat pressupostari ajustat	5.465.320	3.165.257	10.728.638	753.106	5.013.268	-8%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas

2.3.2. La càrrega financera

La càrrega financera mostra una tendència creixent durant el període analitzat 2018-2022. En concret, la càrrega financera s'ha incrementat durant el període analitzat passant de 10,74 M€ l'any 2018 a 17,37 M€ l'any 2022, el que representa un augment del 60%.

El deute viu consolidat pendent d'amortitzar, per la seva banda, s'ha reduït un 47%, passant de 166 M€ l'any 2018 a 89 M€ l'any 2022.

Pel que fa a la ràtio d'endeutament, segons les dades publicades per l'Ajuntament de Reus, se situa per sota del límit legal del 75% durant tot el període analitzat, 2018 – 2022, oscil·lant entre el 61% l'any 2018 i el 74% l'any 2022.

Càrrega financera	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Despesa financera	391.263	302.091	304.770	697.651	769.154	97%
Passius financers	10.350.523	10.418.406	12.809.021	13.009.136	16.596.955	60%
Càrrega financera (CF)	10.741.786	10.720.497	13.113.791	13.706.787	17.366.109	62%
CF/ingressos corrents	10%	10%	12%	11%	14%	41%
Rati endeutament *	61%	53%	51%	71%	74%	22%

*Segons dades publicades per l'Ajuntament de Reus

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas

2.3.3. Les fonts de finançament de la inversió

La inversió municipal es pot finançar o bé per mitjà del finançament propi (estalvi net corrent i ingressos de capital no financers) o bé via endeutament. En aquest sentit, el finançament de la inversió s'ha realitzat a partir tant d'estalvi net corrent com concertació de nou endeutament amb un nivell assolit que exhaureix aquesta segona via.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Finançament de la inversió						
	2018	2019	2020	2021	2022	VAR 18-22
Inversió real	5.135.068	4.873.049	3.189.213	6.417.520	8.880.426	73%
Transferències de capital atorgades	10.872.164	9.979.135	4.528.651	28.223.155	3.788.735	0%
Despesa Inversió	16.007.232	14.852.184	7.717.864	34.640.675	12.669.161	-21%
(Inversió real +Transferències de capital atorgades)						
Alienació inversions reals	185.806	69.332	501.114	263.947	93.894	-49%
Variació neta actius financers	3.015.832	3.015.832	2.597.425	1.342.200	1.057.041	-65%
Transferències de capital rebudes	5.157.615	5.074.209	1.164.961	1.039.158	1.089.644	-79%
CCE + QQUU	47.229	50.890	978	811	19.847	-
Ingressos de capital no financer	8.406.482	8.210.263	4.264.479	2.646.116	2.260.426	-73%
Superàvit/Dèficit compte capital	-7.600.750	-6.641.921	-3.453.385	-31.994.559	-10.408.735	37%
(Ingressos inversió – Despesa inversió)						
Estalvi net corrent (- CE - QQUU)	7.785.693	5.767.584	7.851.958	5.953.230	-2.709.629	-135%
Endeutament	3.404.891	795.000	6.500.000	34.055.714	13.966.195	310%
Superàvit/Dèficit de finançament	3.589.834	-79.337	10.898.573	8.014.385	847.832	-76%
(Sup./Déf. compte capital + ENC + endeutament)						
Crèdits gastats finançats amb Romanent	14.178	201.532	2.462.828	5.356.818	4.281.188	-
Desviació de finançament negativa de l'exercici	7.692.918	7.204.425	4.420.718	10.434.744	9.515.736	-
Desviació de finançament positiva de l'exercici	5.831.610	4.161.362	7.053.480	23.052.839	9.631.488	-
Resultat pressupostari ajustat	5.465.320	3.165.257	10.728.638	753.106	5.013.268	-8%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes i Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas

2.3.4. Els ingressos urbanístics i immobiliaris

Un dels aspectes que en els darrers anys ha adquirit importància a l'hora d'avaluar la solvència i la sostenibilitat econòmica de les hisendes municipals ha estat el grau de dependència dels pressupostos municipals vers els ingressos relacionats amb l'urbanisme i el sector de la construcció, doncs s'ha demostrat que la dependència de les hisendes públiques d'aquests ingressos va portar a una sobreexplotació d'aquest factor i a polítiques urbanes expansionistes amb la finalitat de millorar la situació econòmica de la Hisenda municipal.

En aquest sentit, veure el grau de dependència d'aquests ingressos per afrontar la despesa ordinària anual que genera la ciutat avui consolidada és un indicador útil per avaluar la sostenibilitat econòmica futura de les finances locals.

En la taula adjunta s'observen una bateria d'indicadors que ens indiquen el pes que els ingressos de caire urbanístic i immobiliari tenen en les finances locals de l'Ajuntament de Reus.

Durant els anys analitzats es pot observar la poca dependència municipal vers els ingressos urbanístics (excloent l'IBI), que només representen entre el 5% i el 6% dels ingressos corrents durant el període analitzat.

Pel que fa als ingressos puntuals immobiliaris, aquests representen el 5% dels ingressos totals no financers de l'any 2022 i financen el 5% de la despesa corrent d'aquest mateix any.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Indicadors de dependència dels ingressos urbanístics i puntuals immobiliaris Hisenda municipal de Reus					
	2018	2019	2020	2021	2022
Ingrés urbanístic (IBI inclòs)	39.666.523	39.120.877	44.801.419	45.724.353	45.760.357
Ingrés urbanístic / Ingrés corrent	0,37	0,37	0,39	0,38	0,37
Ingrés urbanístic / Ingrés total no financer	0,35	0,35	0,39	0,38	0,37
Ingrés urbanístic (sense incloure IBI)	5.087.322	5.899.081	6.418.177	6.513.682	5.628.682
Ingrés urbanístic / Ingrés corrent	0,05	0,06	0,06	0,05	0,05
Ingrés urbanístic / Ingrés total no financer	0,04	0,05	0,06	0,05	0,04
Ingrés immobiliari puntual	5.040.093	5.848.191	6.417.199	6.512.872	5.608.835
Ingrés immobiliari puntual / Ingrés corrent	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05
Ingrés Immobiliari puntual / Despesa corrent	0,06	0,06	0,07	0,06	0,05

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Sindicatura de Comptes

2.4. COST DELS SERVEIS PRESTATS PER L'AJUNTAMENT DE REUS EN MANTENIMENT DE L'OBRA URBANITZADORA

En els apartats anteriors s'ha analitzat la situació de la Hisenda municipal de Reus per tal de tenir el marc de referència i encaixar els reptes inversors que comportarà la MP93.

La MP93 proposa reordenar l'entorn del mercat del Carrilet, l'actual estació d'autobusos, la Plaça del Canal i la cruïlla de les avingudes de Francesc Macià, Bernat Calbó i Salou amb una superfície de 33.048 m². La finalitat es concentra en recuperar i transformar l'edifici del mercat en un edifici cultural polivalent obert al barri i eficient energèticament, i reduir la petjada de la nova estació d'autobusos, per aconseguir un nou pulmó verd per a la ciutat.

La Modificació proposa ampliar i reforçar la nova estació d'autobusos fins a la Plaça del Canal per cobrir major demanda de transport públic, situant estratègicament l'entrada i la sortida dels autobusos a la rotonda de la Plaça del Canal de manera que es limita el pas dels autobusos cap al carrer Jaume I, direcció al centre del municipi.

L'estació es distribueix en dues plantes principals, la planta baixa i a nivell de carrer dona accés als usuaris i serveis propis d'una estació, i a la planta soterrada s'hi desenvolupa la circulació, parada i estacionament dels autobusos i zones d'espera pels usuaris. Aquesta configuració permet l'adequada mobilitat dels autobusos en compliment als criteris de disseny i normativa permetent alliberar i ampliar l'espai públic i prioritzar-ne l'ús per a les persones.

L'edificació, s'ordena al voltant de la nova plaça i separa els equipaments en funció dels seus usos per permetre la construcció per fases i la permeabilitat entre els espais lliures potenciant el seu ús gràcies a amplis espais peatonals. Les fases d'urbanització previstes en la MP93 són la Fase 1 Edifici del Mercat, la Fase 2 Edifici Belvedere i la Fase 3 Estació Autobusos.

Els costos d'urbanització de la MP93, exclosos els costos d'edificació que no tenen naturalesa de càrrega urbanística, es distribueixen per fases i s'estimen en un valor equivalent igual a 5.821.489 €.

Pressupost d'urbanització de la MP93	
Fases	Total (€)
F1. Edifici del mercat	962.882
F2. Edifici Belvedere	148.000
F3. Estació d'autobusos	3.781.126
Total cost PEM	4.892.008
Despeses generals (13%)	635.961
Benefici industrial (6%)	293.520
Total cost PEC	5.821.489

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Comas Pont / arquitectes

Una vegada analitzada la Hisenda municipal de Reus i tenint en compte que les dades de 2022, darrer any disponible, mostren un estalvi net a efectes legals de 5.287.101 €, un superàvit públic de 847.832 €, inferior als

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

anys anteriors, i un rati d'endeutament equivalent al 74%, molt proper al límit legal de 75%, existeix la possibilitat de fer front al cost d'urbanització que representa executar la proposta d'ordenació de la MP93 en l'àmbit del Carrilet, però acompanyat, alhora, d'un esforç per millorar la solvència financera de la Hisenda municipal.

El fet que les obres d'urbanització estiguin previstes executar-se per fases constitueix un element facilitador per a poder assumir la inversió necessària requerida per a poder dur a terme la proposta de la MP93.

Dit això que fa referència a l'esforç inversor, ara cal il·lustrar els costos unitaris de manteniment de l'obra urbanitzadora que genera la nova ciutat construïda, i poder inferir l'impacte del cost de manteniment de l'obra urbanitzadora que incorpora la MP93.

Els ratis de despesa vinculada al manteniment de l'obra urbanitzadora existent s'han obtingut a partir de les darreres dades publicades l'any 2022 al *Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas* i a l'Ajuntament de Reus referent a la base de dades *Coste Efectivo de los Servicios de la Entidades Locales (CESEL)*.

L'avaluació i determinació dels costos dels serveis vinculats directament amb el manteniment de l'obra urbanitzadora de la ciutat actual constitueix i s'erigeix com una de les bases econòmiques i financeres de la sostenibilitat econòmica de la MP93.

En aquest sentit, del còmput global de serveis urbans que presta l'Ajuntament de Reus, i als efectes del present treball, s'han seleccionat aquells serveis urbans que es corresponen amb el projecte i execució de la MP93 i que fan referència al manteniment de la vialitat, zones verdes i enllumenat.

Cadascun dels serveis urbans objecte d'avaluació s'han calculat en termes unitaris en funció de la informació física disponible (m² de superfície de viari, m² de parcs i jardins, nº de punts de llum, etc.).

Si comparem les superfícies de sistemes de vial i les zones verdes del planejament vigent i el de la nova proposta d'ordenació que proposa la MP93, podem observar com hi ha un increment de zones verdes i un decrement de vials, concretament la superfície destinada a vial passa de 16.755 m² en el planejament vigent a ser equivalent a 12.728 m² en la nova proposta, reduint-se en 4.027 m². Respecte a la superfície destinada a zones verdes, aquesta registra un increment en el planejament proposat, passant de representar un total de 4.523 m² en el planejament vigent a ser equivalent a 7.132 m² al planejament proposat, incrementant-se en 2.609 m².

Diferència superfícies sistemes vialitat i zones verdes			
	Planejament vigent	Proposta MP93	Dif. (m²s)
Vialitat (m²)	16.755	12.728	-4.027
Zones verdes (m²)	4.523	7.132	2.609

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Comas Pont / arquitectes

Derivat d'aquests paràmetres de sol s'han aplicat els ratis de cost dels serveis urbans directament vinculats a l'execució de la MP93 i a la seva sostenibilitat econòmica (veure taula següent).

Analitzant els serveis urbans en termes unitaris en funció a la informació física, els ratis de cost de l'últim any disponible (any 2022) són els següents:

- El manteniment de vials s'estima a partir de la despesa en manteniment i neteja de viari públic i la superfície en metres quadrats amb servei de neteja, del que resulta un rati de 1,12 €/m² per concepte de neteja de viari l'any 2022. Amb la MP93 completament executada i a ple rendiment, s'estima un estalvi de la despesa anual en manteniment i neteja de viari públic de 4.501 € anuals.
- La despesa anual en pavimentació de les vies públiques (per la normal obsolescència de qualsevol paviment) s'estima a partir de les despeses per aquest concepte de l'any 2022 i de la superfície dels trams pavimentats, resultant en un rati de cost de 0,30 €/m² per concepte de pavimentació de les vies públiques. Aplicant aquest rati al nou viari previst a l'àmbit, suposarà un estalvi de la despesa màxima anual estimada igual a 1.200 € anuals.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- La despesa en manteniment de zones verdes s'estima a partir de les despeses en manteniment de parcs públics i de la superfície de zones verdes (coberts i descoberts), que resulten en un rati de cost de 2,98 €/m² per concepte de manteniment de zones verdes l'any 2022. A partir d'aquest rati i tenint en compte la nova superfície de zona verda prevista a la MP93, s'estima un increment de la despesa en manteniment de parcs públics de 7.781 € anuals.
- La despesa anual en manteniment de l'enllumenat públic s'estima a partir de les despeses per aquest concepte de l'any 2022, del nombre de punts de llum i de la superfície il·luminada. Aquests conceptes afloren un rati igual a 145,85 €/punt de llum anual i 12 m² de viari per punt de llum. A partir d'aquests dos ratis i de la superfície de nou viari que es preveu a l'àmbit, s'estima un estalvi potencial de la despesa en manteniment de l'enllumenat públic de 48.546 € anuals.

Cost dels serveis urbans prestats per l'Ajuntament de Reus vinculats a l'execució de la MP93			
Despesa corrent en neteja de viari		2022	
Despesa en neteja viari (Total €)		8.941.658	
Superfície de viari en metres quadrats amb servei de neteja (M²)		8.000.000	
Rati €/m²		1,12	
	€/M²	Viari (M²)	Total (€)
Total	1,12	-4.027	-4.501
Despesa corrent en pavimentació de les vies públiques		2022	
Despesa en pavimentació de viari (Total €)		835.378	
Superfície en metres quadrats dels trams pavimentats (M²)		2.802.919	
Rati €/m²		0,30	
	€/M²	Viari (M²)	Total (€)
Total	0,30	-4.027	-1.200
Despesa corrent en manteniment de zones verdes		2022	
Despesa en manteniment parcs públics (Total €)		3.846.863	
Superfície en metres quadrats de zones verdes, coberts i descoberts (M²)		1.289.805	
Rati €/m²		2,98	
	€/M²	Zones Verdes (M²)	Total (€)
Total	2,98	2.609	7.781
Despesa corrent en enllumenat		2022	
Despesa manteniment enllumenat (Total €)		2.844.758	
Superfície viari amb enllumenat (M²)		235.980	
Nombre de Punts de Llum (N)		19.505,00	
Nombre de Punts de Llum per m² viari (N)		12,10	
Despesa Enllumenat (€/punt de llum)		145,85	
	Viari (M²)	Punts de Llum potencials (N)	Total (€)
Total	-4.027	-333	-48.545,82

Font: Elaboració pròpia a partir de dades Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas

Les despeses en manteniment de viari i enllumenat es redueixen amb la nova proposta d'ordenació de la MP93, degut a la disminució de la superfície de vial, i generen un estalvi anual de 54.247 € a la Hisenda municipal de Reus. Respecte a la despesa en manteniment de zones verdes, aquesta s'incrementa amb la nova proposta de la MP93, degut a l'augment de superfície de zones verdes, i genera un cost addicional de 7.781 €. Per tant, l'impacte anual del cost de manteniment de la MP93 a la Hisenda municipal Reus, suposa un estalvi anual estimat en 46.466 €.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Agustí Jover i Armengol
Economista, col·legiat núm. 2613

Barcelona, Setembre 2025

Miquel Morell i Deltell
Economista, col·legiat núm. 9068

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

MEMÒRIA SOCIAL I DE GÈNERE

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Índex

MEMÒRIA SOCIAL I DE GÈNERE	2
1. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ DEL PGOU	4
2. MARC LEGAL	4
3. CARACTERITZACIÓ DEMOGRÀFICA	4
4. OFERTA I ACCESSIBILITAT AL MERCAT DE L'HABITATGE	5
5. RELACIÓ AMB L'ACTIVITAT I CAPACITAT ECONÒMICA DE LA POBLACIÓ	6
6. PROBLEMÀTICA I NECESSITAT D'HABITATGE ASSEQUIBLE I SOCIAL	8
7. RESERVES DE SOSTRE D'EQUIPAMENT D'ALLOTJAMENT DOTACIONAL	9
8. PROPOSTA DE LA MODIFICACIÓ DEL PGOU EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS ...	10
9. IMPACTE DE GÈNERE	11
9.1. MARC LEGAL	11
9.2. DIAGNOSI	12

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ DEL PGOU

La modificació puntual del PGOU de Reus, com s'especifica a la memòria d'informació, "centra el seu interès en l'edifici històric del mercat, l'espai públic del seu entorn així com la renovació de l'estació d'autobusos, la qual conjuntament amb la construcció de la nova estació del ferrocarril, pren una rellevància molt notable en l'ordenació de tot el conjunt, en la necessària reconsideració de la mobilitat i en la importància de les dotacions que han d'acompanyar el conjunt així com dels espais públics que conformen el seu entorn immediat, amb la voluntat de transformar aquest entorn de confluències viàries en una centralitat consolidada de referència per al sud de la ciutat".

Així, es pretén:

- Donar un impuls social i econòmic al sud de la ciutat.
- Transformar aquesta part de la ciutat per tal de potenciar-la i millorar-ne les condicions de vida, amb un impacte de més llarg abast que el propi àmbit.
- Que esdevingui una zona clau per a la connexió nord-sud de la ciutat, des de l'actual estació de tren, carrer Ample, Raval Martí Folguera, passeig del Carrilet amb el parc de Mas Iglèsies, el futur baixador de Bellissens, la Universitat i l'Hospital.
- Connexió transversal est-oest de l'entorn urbà d'alta densitat de població, com els barris de la Pastoreta i el de Mas Iglèsies.
- Projectió d'un equipament amb molta vida quotidiana, generant cohesió social al barri, i també del barri amb el conjunt del municipi.
- Dinamitzar la zona sud de la ciutat.
- Dignificar l'accés a Reus des de la zona sud.
- Urbanització de l'àrea 6.20 i canvi de secció i peatonalització d'alguns carrers immediats a aquest àmbit.
- Construcció d'equipament amb diferents usos de caire cultural i juvenil.
- Projectió i construcció d'una nova estació d'autobusos amb intermodalitat entre altres modalitats de transport públic.
- Supressió de les barreres arquitectòniques existents.

2. MARC LEGAL

En incloure la reserva d'equipament d'allotjament dotacional, la memòria social ha de justificar-ho, com determina l'article 59, Documentació dels plans d'ordenació urbanística, número 1, lletra h) del text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya (LUC), Decret Legislatiu 1/2010.

L'equipament d'allotjament dotacional queda definit en l'article 34, Sistemes urbanístics generals i locals, número 5, de la LUC.

Segons aquest:

"El que es destina a satisfer les necessitats temporals d'habitació de les persones, en règim d'ús compartit de tots o una part dels elements de l'allotjament amb altres usuaris, o en règim d'ús privatiu d'un habitatge complet, per raó de:

- a) Dificultat d'emancipació.
- b) Requeriments d'acolliment, assistència sanitària o d'assistència social,
- c) Feina o estudi.
- d) Afectació per una actuació urbanística.

Així mateix, la Llei 18/2018 del dret a l'habitatge defineix en l'article 3, lletra j) l'allotjament dotacional com:

L'allotjament que, d'acord amb la legislació urbanística, es destina a satisfer les necessitats temporals

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

d'habitació de les persones, en règim d'ús compartit de tots o una part dels elements de l'allotjament amb altres usuaris, o en règim d'ús privatiu d'un habitatge complet, per raó de dificultats d'emancipació, de requeriments d'acolliment o assistència sanitària o social, de feina o estudi, o d'afectació per una actuació urbanística.

En aquest sentit, requereixen assistència residencial, entre altres, les persones joves, la gent gran, les persones amb discapacitat, les dones víctimes de la violència de gènere, els immigrants, les persones separades o divorciades que hagin perdut el dret a l'ús del 'habitatge compartit, les persones pendents de real·lotjament per operacions públiques de substitució d'habitatges o per actuacions d'execució del planejament urbanístic o els sense llar.

La superfície d'aquests allotjaments és determinada per les necessitats que s'han de satisfer.

Poden ser considerats allotjaments dotacionals els destinats a estades de curta durada de persones amb necessitat d'acompanyament per assegurar-ne la inserció social, amb tipologies i dissenys que en permetin l'ús compartit per persones sense llaços familiars

L'allotjament dotacional públic queda regulat per l'article 18. Es destaquen:

5. Els equipaments comunitaris d'allotjament dotacional es poden promoure en règim de lloguer, sotmesos al règim jurídic dels habitatges amb protecció oficial, i es poden acollir a les mesures de finançament d'actuacions protegides en matèria d'habitatge.

6. L'Administració o l'ens públic titular del sòl pot construir i gestionar directament els allotjaments dotacionals públics o pot atorgar un dret de superfície o una concessió administrativa a tercers perquè els construeixin i gestionin.

7. La normativa d'habitabilitat ha de determinar els nivells de qualitat mínima exigibles als allotjaments dotacionals tenint en compte la varietat de formes que poden adoptar per satisfer les necessitats d'habitació temporal.

Finalment, l'article 20, la memòria social, número 2, determina que si hi ha un pla local d'habitatge (PLH), la memòria social pot remetre el seu contingut sempre i que comprenguin tots els aspectes que el reglament que desplega el Decret legislatiu 1/2010 de 3 d'agost estableix.

El municipi de Reus disposa d'un Pla local d'habitatge aprovat el 22 de desembre de 2022, perquè aquesta memòria social bé el reproduirà, llevat que escaigui actualitzar alguna dada, bé s'hi remetrà.

3. CARACTERITZACIÓ DEMOGRÀFICA

El municipi de Reus tenia 108.535 habitants el gener del 2023, segons el cens anual de població de l'INE.

Reus va tenir un creixement intens en la primera dècada del 2000, guanyant una mica menys de 19.000 habitants en nou anys. Des de l'esclat de la crisi el 2008, que marcà un moment d'inflexió, s'han anat intercalant anys de creixement demogràfic amb anys de pèrdua poblacional, principalment lligats a l'evolució del component migratori.

- Des del 2018 ha guanyat una mica més de 5.000 habitants, que just compensen els vora 4.650 perduts entre els anys 2009 i 2017.

Els barris amb un major creixement poblacional en aquest darrer període han estat La Muralla, Carrilet, Gaudí, Horts Miró, Sardana, Fortuny, Carme i Casc antic, mentre que alguns barris han perdut població com Immaculada, Jardins de Reus, Mas Vilanova, Sol i Vista i Niloga.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

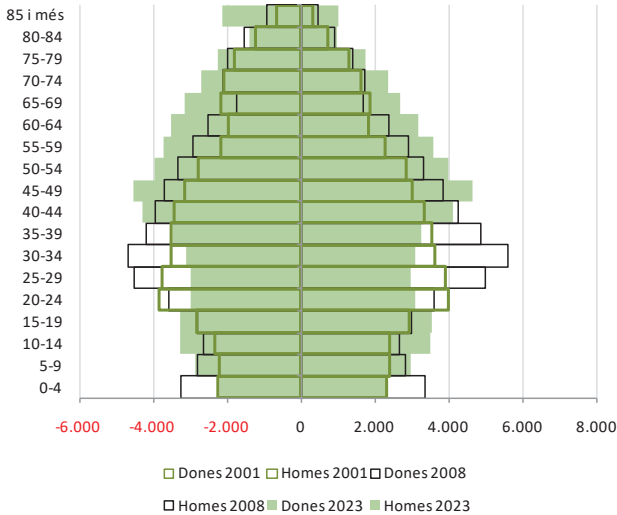
- Malgrat perdre població, tots els barris han incrementat el nombre de llars a causa de la reducció d'aquestes.

Com s'assenyala al PLH, l'evolució dels darrers vint anys mostra els canvis en la natalitat i l'envelliment, així com un aprimament en la franja de 20 a 35 anys, la qual pot ser conseqüència de la mateixa estructura poblacional com de la pèrdua d'efectius per moviments migratoris.

Si se superposa la piràmide d'edats de tres anys clau¹ des de l'inici dels 2000, els canvis han estat notables, destacant:

- Entre el 2001 i el 2008 Reus guanya 6.486 efectius amb edats compreses entre els 20 i 39 anys. Aquests quatre grups quinquennals sumaven el 33,4% de població i eren els de més pes, entre el 7,6% i el 9,6%. Amb tot, el grup de 20 a 24 anys ja va perdre efectius i reduir pes.
- Entre el 2008 i el 2023 perd 11.145 efectius d'aquests grups quinquennals, reduint-se el seu pes al 22,9% i desplaçant els grups predominants als grups quinquennals de 40 a 54 anys, amb pesos compresos entre el 7,3% i 8,4%.
- Hi ha també un aprimament de la base i un eixamplament de la cúspide.

Piràmide d'edats, 2001, 2008 i 2023



Font. Pàgina web de l'Idescat, 2001 i 2008 a partir del padró continu de l'INE, 2023 a partir del cens anual de l'INE i elaboració pròpia.

El 2023, l'edat mitjana de la població és el 2023 de 41,8 anys, més gran entre les dones (43,1 anys) que entre els homes (40,5 anys).

- Entre la població en edat activa de 16 a 64 anys, hi ha una mica més d'homes que de dones, amb eks 69,3% i 66,1% respectivament.

¹ El 2001 va ser el primer any des del 1998 (primer any del padró continu de població), en què Reus va tenir un índex de creixement anual de més de l'1%; el 2008 és el darrer any amb guanys d'habitants i el 2023 és el segon any des del 2009 en què l'índex de creixement és més gran de l'1%, a més de ser el darrer amb informació oficial publicada.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- Entre les dones, l'índex d'envelliment és més gran, del 128,8 (per a cada noia menor de 16 anys hi ha una dona de més de 64 anys), igual que l'índex de sobreenvelliment, del 18,2% (per cada dona de més de 64 anys hi ha un 18% que en té més de 84 anys).

Índexs de dependència, envelliment i sobreenvelliment, 2023

2023	Homes	Dones	Total
Dependència infantil	27,3	25,6	26,5
Dependència senil	25,2	33,0	29,2
Dependència global	52,5	58,7	55,6
Envelliment	92,4	128,8	110,2
Sobreenvelliment	11,4	18,2	15,3
Edat mitjana població	40,5	43,1	41,8

Font. Pàgina web de l'Idescat a partir del cens anual de l'INE i elaboració pròpia.

A gener de 2022 Reus tenia 41.912 llars amb una mitjana de 2,57 membres per llar, segons el padró municipal d'habitants.

- Respecte al 2021, el nombre de llars ha augmentat un 3,4%, alhora que la dimensió mitjana s'ha reduït en dues centèsimes.

Segons el cens de població i habitatges del 2021, una quarta part eren llars unipersonals i el 28% de dues persones.

- El 43% de les llars unipersonals eren de persones grans i el 29,7% de les de dues persones també, en consonància amb la maduració i envelliment de l'estructura d'edats.
- El 74,5% de les llars unipersonals són femenines.

El règim de tinença de les llars grans és majoritàriament de propietat, amb el 82,4%, però un 11,8% eren en règim de lloguer i un 5,8% amb un altre règim de tinença².

- En les llars en què cap membre té 65 o més anys les proporcions són força diferents: el 67,3% són de propietat, el 26,3% de lloguer i el 6,4% amb un altre règim de tinença.

A més a més, el 15,7% de les llars de Reus són monoparentals, de les quals el 81,2% són femenines.

4. OFERTA I ACCESSIBILITAT AL MERCAT DE L'HABITATGE

La compravenda d'habitatge s'ha anat recuperant de la crisi del 2008, i el 2023 el nombre va experimentar un increment del 157,9% respecte al 2013: es passen de les 584 a les 1.506.

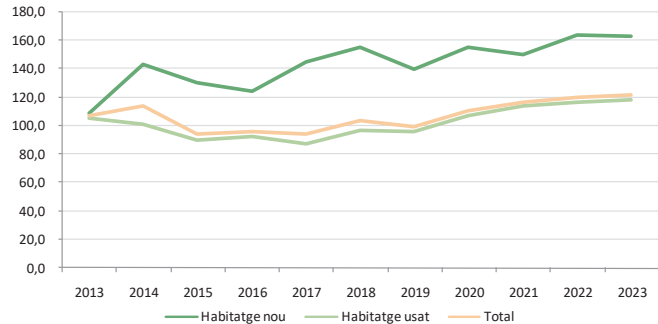
El preu també ha experimentat un increment, del 14%, passant dels 106900 € el 2013 als 121.900 € el 2023.

- L'increment més gran ha estat en l'obra nova, del 49,8%: dels 109.200 € als 163.500 € del 2023. Ara bé, com assenyala el PLH, inclouen els habitatges de protecció oficial que en tenir el preu del mòdul fixat, el preu mitjà es redueix.
- El 21% dels habitatges d'obra nova venuts entre el 2013 i el 2023 van ser de protecció oficial.

Evolució del preu de l'habitatge de compravenda (milers d'euros), 2013 a 2023

² Per exemple, usdefruit.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



Font. Pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat a partir de dades de l'Incasòl i elaboració pròpia.

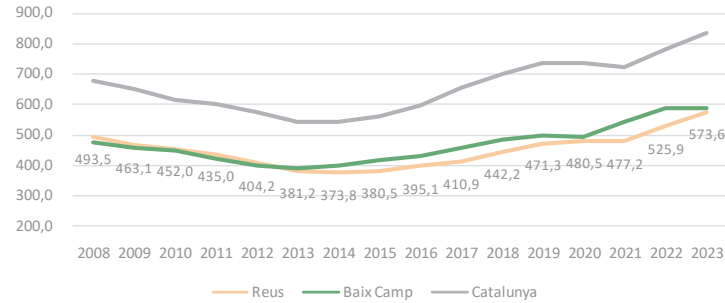
Així mateix, i com a elements que podrien introduir distorsions en el mercat de l'habitatge (preus o retenció d'estocs):

- Segons consta al seu web, la [Sareb](#) tenia 63 habitatges i 11 obres en curs el juny del 2024.
- El 2023 constaven 324 habitatges inscrits al Registre d'habitatges buits i d'habitatges ocupats sense títol habilitant, un 72% menys que el 2015. Suposaria el 5,1 per mil habitants, 1,7 punts menys que a la província de Tarragona (6,9‰), però 1,5 més que a Catalunya (3,6‰).

En relació amb el mercat de lloguer, la renda mensual mitjana a Reus, de 573,6 € el 2023, és una mica més assequible que la mitjana del Baix Camp i força més que la de Catalunya.

- Tot i això, el preu ha incrementat des del 2015, i el 2023 és un 53,4% més car.

Evolució de la renda mitjana de lloguer, 2005 a 2023



Font. Pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat a partir de dades de l'Incasòl i elaboració pròpia.

Finalment, en el procés de participació en la redacció del PLH, a les diferents taules dels grups de participació es va posar de manifest l'elevat preu del lloguer i l'escassetat d'oferta d'aquest règim, i alhora es va explicar la reticència per part de les immobiliàries de llogar habitatges a persones amb rendes baixes i/o no autòctones. També es va posar de manifest la presència de relloguers i lloguers d'habitacions.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

5. RELACIÓ AMB L'ACTIVITAT I CAPACITAT ECONÒMICA DE LA POBLACIÓ

Segons el cens de població, el 2021 hi havia 105.981 habitants, dels quals el 82,2% tenien 16 o més anys.

El 55% és població activa, una proporció una mica més gran en els homes (58,4%) que en les dones (51,9%), les quals suposen el 47,6% de la població ocupada.

- El 83,3% de la població activa està ocupada, tot i que en les dones es redueix al 80,4% mentre que en els homes augmenta fins al 86,1.
- Quasi una cinquena part de les dones actives estan desocupades, el que suposa el 57,9% de la població desocupada del municipi.

En la població inactiva, el 45% restant, les dones tenen més pes suposant el 48,1% del grup.

- Una mica més d'un terç, són població jubilada o prejubilda, proporció més gran entre els homes (48,4%), que em les dones amb el 31,6% tot i que suposen el 45,3% d'aquest grup.
- La població en una altra situació d'inactivitat és una mica més voluminós que el primer, amb 40,4 dels inactius, però amb més pes entre les dones inactives (50,6%) que en els homes (27,4%), si bé les dones suposen el 70% d'aquest grup³.
- Els estudiants tenen poc pes, el 13,8%, hi ha una mica més d'homes que de dones.

Població de 16 o més anys en relació amb l'activitat segons sexe, 2021

	Homes		Dones		Total	
	Nre	%	Nre	%	Nre	%
Població ocupada	20.931	86,1	18.987	80,4	39.915	83,3
Població desocupada	3.369	13,9	4.638	19,6	8.007	16,7
Total població activa	24.300	58,4	23.625	51,9	47.922	55,0
Població pensionista d'invalidesa	1.533	8,9	1.164	5,3	2.697	6,9
Població pensionista de jubilació, prejubilació	8.373	48,4	6.921	31,6	15.294	39,0
Població estudiant	2.667	15,4	2.727	12,5	5.394	13,8
Població amb una altra situació d'inactivitat	4.743	27,4	11.076	50,6	15.819	40,4
Total població inactiva	17.316	41,6	21.888	48,1	39.204	45,0
Total	41.616		45.510		87.126	

Font: Idescat a partir del cens de població i habitatges de l'INE i elaboració pròpia.

El març del 2024, a Reus la taxa d'atur era del 12,57%, 1,37 punts percentuals més que al Baix Camp i 1,45 més que la mitjana de la província de Tarragona.

- La taxa d'atur estimada de les dones era del 15,17%, més gran que la dels homes, del 10,12%.

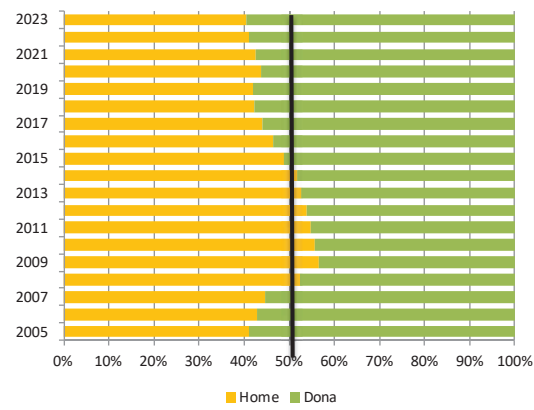
L'atur és sobretot femení, tot i que en els anys de la crisi del 2008-2009, el masculí supera al femení.

³ Molt possiblement queden incloses les dones que no treballen o no han treballat, el que abans s'anomenava mestresses de casa.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Evolució de l'atur registrat per sexe (%), 2005 a 2023



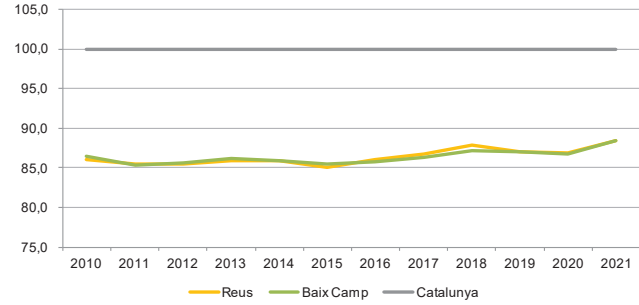
Font: Idescat, a partir de les dades del Departament d'Empresa i Ocupació i elaboració pròpia.

Al nombre més gran de dones a l'atur, s'hi afegeix la denominada bretxa salarial entre sexes.

- Segons l'enquesta d'estructura salarial de l'INE, el 2021 a Catalunya⁴ la diferència en el salari brut anual entre homes i dones era del 19,9%, més gran entre els treballadors a jornada completa, del 13,2%, que a jornada parcial
- Les diferències són més grans a partir dels 35 anys, la màxima entre treballadores de 45 a 54 anys, amb el 23,5%.

La capacitat econòmica de la població és, si fa o no fa, la mateixa que la del Baix Camp, uns anys una mica més petita i uns anys una mica més gran, i força més petita que la mitjana catalana.

Índex de la renda familiar disponible bruta (Catalunya = 100), 2010 a 2021



Font: Idescat i elaboració pròpia.
Nota: 2021 dades provisionals.

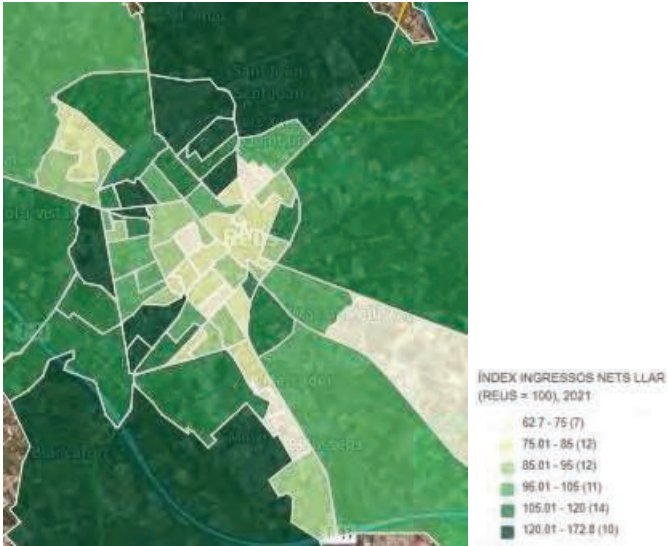
⁴ No hi ha informació desagregada territorialment.

La distribució de la renda neta és desigual entre els districtes i seccions censals de Reus⁵:

Si es considera Reus, amb una renda neta mitjana per llar de 33.544 € el 2021, com índex de referència (Reus = 100):

- 29 de les 66 seccions (43,9%), tenen un índex de més de 101 punts respecte a Reus, destacant la secció 09-001 amb un índex de 172,8 (57.960 €/llar).
- 36 de les 66 seccions censals (54,5%) tenen un índex de menys de 99 punts respecte a Reus, destacant les seccions 07-001 amb un índex de 62,7 (21.023 €/llar) i 05-003, amb un índex de 66,7 (22.359 €).
- Només una secció, la 05-004 es mou entorn la mitjana del municipi, amb un índex de 99,5 (33.369 €/llar).

Renda neta de les llars (Reus = 100), 2021



Font. Pàgina web de l'INE, Atlas de distribución de renta de los hogares (ADRH) i elaboració pròpia.

A Reus, el 21,5% de la seva població viu en UC amb ingressos inferiors als 10.000 €⁶, amb diferències entre seccions també importants, destacant:

- A la secció 07-001 el 57,2% de la població es troba en aquesta situació, amb una mica més de dones (58%) que d'homes (56,3%).
- En el pol oposat a la secció 09-001 el 6,5% de la seva població viu en UC amb ingressos inferiors als 10.000 €, afectant una mica més a les dones (7,5) que als homes (6%).

En gairebé totes les seccions censals són més les dones que es troben en aquestes circumstàncies, que els homes.

- Les diferències més acusades es donen a les seccions 08-002 amb 4,7 punts de diferència, la 07-003, amb 4,2 punts i a la 03-009 amb 4 punts.

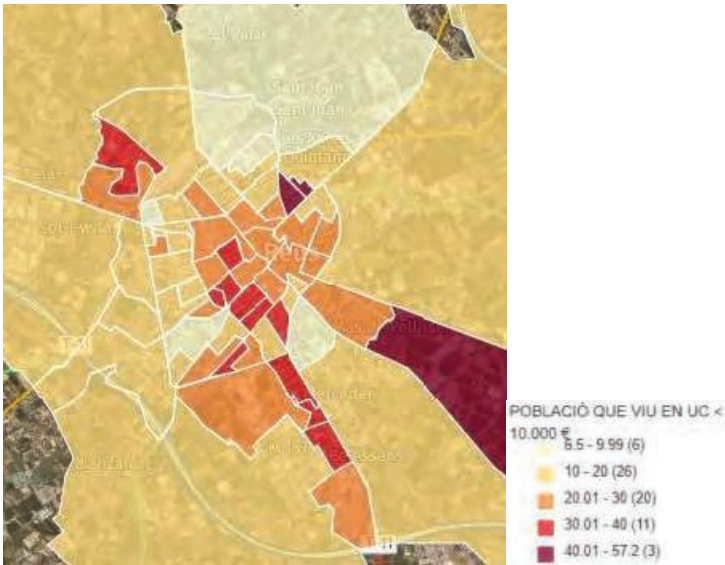
⁵ Reus es divideix en 10 districtes amb un total de 66 seccions censals.

⁶L'INE estableix 3 llindars, < 5.000, < 7.500 i < 10.000 €. Ofereix les dades acumulades.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Únicament en 10 seccions (10,6%), és a la inversa, tot i ser la majoria seccions amb un percentatge gran de població que viuen en UC amb menys de 10.000 €, destacant la 05-003 amb el 43,6%.

Població que viu en unitats de consum amb ingressos < 10.000 € (%), 2021



Font. Pàgina web de l'INE, Atlas de distribución de renta de los hogares (ADRH) i elaboració pròpia.

6. PROBLEMÀTICA I NECESSITAT D'HABITATGE ASSEQUIBLE I SOCIAL⁷

Dificultats d'accés a l'habitatge

En data 31 de desembre del 2023, consten 753 inscripcions vigents al registre de sol·licitants d'habitatge amb protecció oficial, un 98% més que l'any anterior.

- El principal col·lectiu sol·licitant és l'adult de 35 a 49 anys, ja que representa el 42% del conjunt, seguit del les persones entre 50 i 64 anys (25,8%).
- El col·lectiu jove en edat d'emancipació està format per 67 sol·licituds (un 18,4% dels inscrits).
- El de la gent gran, de 65 i més anys, compta amb 50 inscrits (un 13,7%).

Cal destacar que durant les taules de participació es va fer palès que el registre de sol·licitants no reflecteix sovint tota la realitat ja que els joves, per exemple, no hi acudeixen, i tampoc hi surten reflectides aquelles persones que no poden acreditar uns ingressos mínims.

Així mateix:

- Més de la meitat dels sol·licitants opten per habitatge de lloguer.

⁷ Aquest apartat reproduïx el punt 3.5 Problemàtica i necessitats d'habitatge assequible i social del PLH de Reus 2022-2027 de desembre del 2022, pàgines 27 a 32. Només s'actualitza les poques dades que han estat publicades d'ençà de la seva aprovació.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- El 31% són unipersonals i un 18,7% de dues persones, per tant amb una necessitat tipològica d'habitatge de reduïdes dimensions (1-2 habitacions).
- Les llars de tres o més persones constitueixen la meitat restant de la demanda, i cal destacar l'elevat nombre de sol·licituds amb una composició de la llar de 5 o més persones (18,7%).
- Gairebé un 55% dels inscrits al registre declaren tenir uns ingressos de la unitat de convivència per sota els 10.000 € anuals, això és un total de 198 llars, evidenciant el baix poder adquisitiu de les llars que s'inscriuen en el registre d'habitatge protegit.

Dificultats de pagament de l'habitatge

El 2023 es van concedir 2.002 ajuts al lloguer per un valor de 3.473.540,7 €, un 19% més que el 2022.

- El gruix dels ajuts al lloguer es concentra en el grup d'edat dels 36 a 49 anys, amb unitats de convivència (UC) de 3 persones i ingressos bruts anuals per UC d'entre els 6.000,00 i 15.999,00 euros, i una renda de lloguer de 370 €.

Ajuts al lloguer, 2021

Tipus	Nre	%	€ anuals
Renovacions prestacions lloguer persones grans	17	0,9	45.817,1 €
Subvencions lloguer persones grans	151	8,3	294.154,5 €
Subvencions lloguer MITMA	1.588	87,3	2.564.277,4 €
Prestacions d'especial Urgència	64	3,5	147.478,1 €
Total	1.820	100,0	3.051.727,1 €

Font. PLH a partir de dades de l'Oficina d'Habitatge, pàgina 57.

Deutes hipotecaris i de lloguer

El 2021 es van realitzar 114 expedients, el 67% dels quals relacionats amb problemes amb el pagament del lloguer i que es solvent principalment amb una regularització del lloguer assequible.

- L'edat dels titulars és en un 80% entre 35 i 65 anys, mentre que el 20% restant es divideix entre menors de 35 anys i majors de 65.
- Pel que fa la composició familiar son principalment persones que viuen soles o famílies monoparentals o bé parelles amb fills a càrrec o famílies nombroses amb uns ingressos mensuals entre 500 i 1.500€.

Servei d'atenció a l'habitatge

	2019	2020	2021
Hipoteca	60	46	37
Lloguer grans tenidors	45	55	77
Total	105	101	114

Font. PLH a partir de dades de l'Oficina d'Habitatge, pàgina 58.

Persones en risc o situació d'exclusió residencial

Des dels serveis socials de Reus es treballa, pel que fa a l'habitatge, amb tres col·lectius principalment:

- *Persones sense sostre*. En el municipi hi ha detectats pocs casos i hi ha un equip específic de l'Ajuntament que hi treballa. Tot i això, a les taules de participació, des de les entitats del tercer sector, es va fer èmfasi en el *nombre important de persones sense sostre i que viuen en habitatges insegurs o en naus industrials abandonades* així com la *problemàtica de l'accés a l'habitatge de les persones no empadronades*.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

- *Llars que es troben en situació o risc de pèrdua de l'habitatge* i que es troben en un procés judicial per desnonament. Són famílies que algunes d'elles disposen d'ingressos, malgrat que aquests sovint no són fixes, però que no poden accedir al mercat privat de l'habitatge per l'elevat preu d'aquest o per les condicions d'accés.

Els serveis socials van obrir 514 expedients amb procediment judicial/desnonament l'any 2021, i el Consistori disposa d'un recurs (SAH) adreçat a aquelles llars en situació de desnonament que viuen en habitatges de grans tenidors i disposen de recursos per tal de resoldre la situació mitjançant dació amb pagament, regularització del lloguer o lloguer social. El mateix any 2021, el SAH va iniciar 114 expedients, 37 dels quals per hipoteca i 77 per lloguer.
- Persones que viuen en habitatges ocupats de forma irregular i que, per tant, aquest no és adequat ni segur.

Els recursos habitacionals d'urgència estan plens i des de Serveis Socials no poden arribar a donar resposta a totes les famílies que ho requereixen; és difícil tenir rotació en els habitatges.

Estan treballant amb un col·lectiu ampli de famílies que disposen ingressos procedents de la renda garantida i, per tant, per ingressos, podrien accedir habitatges amb protecció oficial, però no al mercat privat per les condicions i traves que existeixen en aquest.

Al PLH es calcula el percentatge de població que quedaria exclosa dels diferents segments d'habitatge, el qual permet fer una aproximació a la demanda exclosa.

Aproximació a la demanda exclosa

Tipologia i règim	Preu	Preu m² c	Mensualitat hipoteca / lloguer 100%	Anualitat	Ingressos mensuals necessaris (< 30%)	Ingressos mensuals necessaris	Població exclosa
Habitatge en propietat plurifamiliar 2a mà	84.000 €	1.200 €	310 €	3.720 €	1.035 €	12.420 €	16
Lloguer preu de mercat	518 €	7,4 €	518 €	6.216 €	1.727 €	20.724 €	39
HPO compra de preu concertat	114.610 €	2.251 €	424 €	5.088 €	1.412 €	16.944 €	29
HPO compra règim general	104.910 €	1.789 €	388 €	4.656 €	1.293 €	15.516 €	25
HPO compra règim especial	98.354 €	1.573 €	364 €	4.368 €	121 €	1.452 €	22
HPO lloguer de preu concertat	394 €	6,7 €	394 €	4.728 €	1.313 €	15.756 €	25
HPO lloguer règim general	394 €	6,7 €	394 €	4.728 €	1.313 €	15.756 €	25
HPO lloguer règim especial	369 €	5,9 €	369 €	4.428 €	1.053 €	12.636 €	22

Font. Pla Local d'habitatge de Reus 2022-2027, pàgina 31.

Notes: Càlcul per un habitatge de 70m² construïts (ràtio útil a construït del 0,75). Hipoteca del 100% a un interès del 2% a 30 anys

Així:

- El preu de l'habitatge de lloguer del lliure mercat exclou el 39% de les llars que cerquen habitatge, alhora que la quota hipotecària tingui un preu més petit que la renda de lloguer. Afectaria a unes 141 llars anuals (entorn les 846 en la durada del Pla).
- L'habitatge amb protecció de compra i lloguer amb el 100% de finançament exclou el 29% en el de preu concertat de compra i 25% en el de lloguer de preu concertat, el 25% en el general, i el 22% en el règim especial.
- L'exclusió del lloguer de règim especial afectaria unes 79 llars anuals, entorn les 474 en la durada del Pla.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

El PLH conclou que, aquesta demanda no coberta per l'habitatge protegit convencional s'haurà de resoldre mitjançant altres tipologies d'habitatges més assequibles, o bé mitjançant la reducció del preu mitjà del mòdul protegit, o altres mesures.

Així mateix conclou que el mercat de l'habitatge condiona l'accés de les noves llars a aquest, doncs existeix un desequilibri entre el volum d'oferta i la demanda de lloguer i un increment progressiu del preu de l'arrendament (+16% entre 2017-2021), que en dificulten l'accés a l'habitatge sobretot al col·lectiu de gent jove que es vol emancipar, però també a gent d'edat avançada que vol canviar d'habitatge per un de més accessible i adaptat al seu cicle vital i llars adultes amb dificultats socioeconòmiques i/o sorgides d'una ruptura de la llar.

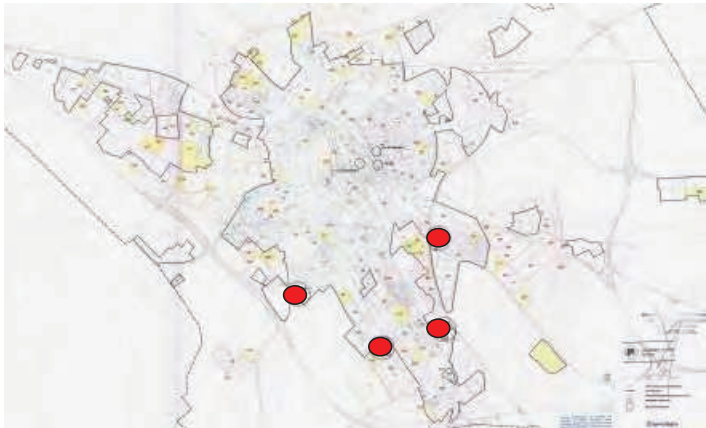
7. RESERVES DE SOSTRE D'EQUIPAMENT D'ALLOTJAMENT DOTACIONAL

El 14 de juny de 2007 es va aprovar definitivament la Modificació puntual del PGOU relativa als sistemes d'equipaments i habitatges dotacionals públics.

L'objectiu d'aquesta modificació era donar una resposta adequada a la demanda d'habitatge per part d'una sèrie de col·lectius amb majors dificultats d'accés a l'habitatge.

Així mateix, l'emplaçament es va fer de forma homogènia entre les àrees que en aquell moment tenien el desenvolupament i creixement més important al municipi, per a aconseguir una major cohesió social.

Emplaçament dels sòls qualificats d'habitatge dotacional



Font. Pla Local d'habitatge de Reus 2022-2027, pàgina 47.

Els diferents mòduls de l'habitatge, regulats per l'article 118 del RLUC, permeten donar resposta a les diferents necessitats habitacionals detectades.

	m² sostre	Habitatge	Mòdul m²/hab
hd1 Barri Sant Josep Obrer	1.540	26	59,2
hd2 Mas Bertran G13	4.690	68	69,0
hd3 Urbanització Mercader G6	4.182	59	70,9
hd4 Àrea 6.17 entorn ptge Mare de Déu de la Misericòrdia	1.570	22	71,4
Total	11.982	175	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Font. Pla Local d'habitatge de Reus 2022-2027, pàgina 48.

Dels quatre, l'hd 2 Mas Bertran G13 ja ha estat edificat.

8. PROPOSTA DE LA MODIFICACIÓ DEL PGOU EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOSdotacional

En la diagnosi del Pla local d'habitatge s'assenyala que l'exclusió del lloguer de règim especial afectaria unes 79 llars anuals, entorn les 474 en la durada del Pla.

Igualment, com posa en relleu, els recursos d'habitació d'urgència estan plens i des de Serveis Socials no poden arribar a donar resposta a totes les famílies que ho requereixen, a més de la dificultat de tenir rotació en els habitatges.

Al Pla han estat identificats diversos col·lectius que requereixen aquest recurs, segons la definició que fa l'article 3 de la Llei 18/2018 del dret a l'habitatge en l'article 3, lletra j), destacant:

- Els joves en edat d'emancipació, amb una oferta de mercat escassa, cara i amb ingressos baixos.
- Les persones grans, tant les que volen canviar d'habitatge per un de més accessible i adaptat al seu cicle vital com les que tenen dificultats en el pagament del lloguer.
- Així mateix, en el procés de participació per a la redacció del Pla d'acció per l'ordenació urbanística des de la perspectiva de gènere, es va identificar una mancança de model que afavoreixi la diversitat d'opcions per la gent gran de viure en un espai amb serveis, demanant el foment d'habitatge dotacional per a gent gran⁸.
- Les llars adultes amb dificultats socioeconòmiques i/o sorgides d'una ruptura de la llar.
- Les persones en risc de pèrdua de l'habitatge per desnonament i les llars que viuen en habitatge inadequat.

Els quatre sòls d'equipament d'allotjament dotacional, que totalitzen 175 allotjaments, resulten insuficients per a donar resposta a les necessitats d'allotjament temporal a col·lectius identificats. A més, el més gran, de 68 unitats, ja ha estat executat.

Així doncs, quedaria un nombre gran de llars excloses d'aquest recurs, bo i tenint en compte el caràcter temporal de l'allotjament dotacional.

En aquest sentit, s'ha de destacar que el Pla inclou l'actuació *Estudiar modificacions per obtenir nous habitatges socials* que, entre altres objectius, proposa la definició del sistema d'allotjament dotacional i la localització de possibles reserves⁹.

A tot això, cal afegir que el Pla territorial sectorial d'habitatge (PTSH) inclou Reus entre els municipis de demanda forta i acreditada de tipus 1.

- Aquests municipis hauran de destinar el 15% de l'habitatge principal a polítiques socials al final del tercer i quart quinquenni, que en el cas de Reus serien 7.797 habitatges el juny del 2044.

⁸ Pla d'acció per l'ordenació urbanística des de la perspectiva de gènere, pàgina 33. Equip redactor Col·lectiu Punt 6. Maig 2021.
⁹ Actuació A.5.1 Estudiar modificacions de planejament per a obtenir nous habitatges socials de la línia d'estratègia A.5 Planificar les necessitats d'habitatge en el conjunt de l'estratègia urbana. PLH de Reus 2022-2029, pàgina 92.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

També resten subjectes al compliment de l'objectiu d'incrementar el seu parc de lloguer social fins a assolir com a mínim el 10,3% del total del parc d'habitatges principals del municipi al final del termini previst per a assolir l'objectiu de solidaritat urbana, és a dir, el 30 de juny de 2044.

Segons l'article 5, Directrius per a l'execució del Pla i per a la formulació dels plans específics d'habitatge, lletra e) de les Normes del Pla territorial sectorial d'habitatge de Catalunya:

*e) Impulsar polítiques actives per tal d'executar la construcció dels sòls reservats per a habitatge de protecció pública i incrementar el parc públic d'habitatges destinats al lloguer social mitjançant els instruments de política de sòl i d'habitatge i la qualificació de sòls com a sistema d'equipaments comunitaris d'allotjament dotacional*¹⁰.

És en el marc de la necessitat de recursos d'habitatge i allotjament dotacional, especialment de recursos temporals, que la modificació puntual del PGOU en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos es configura com una oportunitat de nova dotació.

L'àmbit de modificació té una superfície de 33.048 m² de sòl, tot ell de titularitat pública. Es distribueix en un 39,9% destinat a equipaments, 21,6% a espais lliures i el 38,5% restant es correspon a vialitat.

Zonificació proposada

	m² sòl	%
Equipaments	13.188	39,9
Espais lliures	7.132	21,6
Vialitat	12.728	38,5
Superfície total de l'àmbit	33.048	100,0

De la proposta d'ordenació en destaquen:

Ordenació de l'espai públic en què es vol reforçar l'eix de connexió amb l'estació de tren i el centre històric convertint en zona de vianants el carrer de l'Escultor Rocamora, l'avinguda del Carrilet i el carrer de Pàmies i del Pintor Bergadà i també el carrer de Macià Vila per connectar els barris transversalment.

Així mateix, la nova edificació de l'estació d'autobusos permetrà guanyar un espai lliure i atorga una ordenació que connecta l'entorn del mercat i de l'estació amb l'espai lliure del sector Mas d'Iglésies, creant una plaça central permetrà la relació entre els equipaments i una zona de jocs infantils, activitats esportives i aparcament de bicicletes, a més de permetre la continuïtat del carril bici connectant-lo amb el centre històric i el de l'avinguda del President Macià.

Ordenació de les edificacions al voltant de la nova plaça separant els equipaments en funció dels seus usos i permetent la permeabilitat entre els espais lliures i potenciant el seu ús mitjançant amplis espais porxats.

A més a més, es proposa recuperar plantes baixes del carrer Escultor Rocamora actualment en desús amb usos cívics i públics repartint part del programa de la Fase 1 i 2, amb la intenció d'ampliar el teixit comercial imbricat amb el cívic i reduint l'obra nova rehabilitant espais existents, amb el corresponent estalvi econòmic i mediambiental.

S'estableixen les següents fases:

Edifici plurifuncional (Fase 1). Es proposa reparar l'edifici "malalt" del mercat, poc transparent, inert i amb patologies estructurals, per reconvertir-lo en una estructura "viva" que aglutini els nous usos culturals i

¹⁰ Al PTSH, en els objectius complementaris s'indica que l'habitatge social estarà format pels habitatges dotacionals, els protegits de lloguer (de promoció pública o privada), els d'inclusió, els de la xarxa de mediació, i, en general, per aquells altres que siguin de lloguer a un preu assequible fruit de processos impulsats directament o indirectament des del sector públic. Font. PTSH, document aprovació provisional 8 de febrer 2024, pàgina 19.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

cívics de la ciutat. Recuperar les preexistències de la ciutat redueix els residus, conserva la memòria del lloc i millora la petjada mediambiental.

Edifici d'allotjament Belvedere (Fase 2). Se situa com a edifici fita visible des del carrer de Macià Vila, des del carrer de l'Escultor Rocamora i des del parc de Mas Iglèsies, amb vistes panoràmiques a la nova plaça, al parc de Mas Iglèsies i a la ciutat de Reus. Les 4 primeres plantes contenen programa cultural i juvenil i es connecta per la planta soterrània amb l'edifici del mercat. Es preveuen 40 allotjaments dotacionals, la distribució dels quals permet la màxima flexibilitat gràcies a la modulació de la seva estructura.

Estació d'autobusos (Fase 3) La nova estació d'autobusos es veu ampliada i reforçada per cobrir unar demanda de transport públic més gran i concentra la intermodalitat amb els taxis, els vehicles de mobilitat personal i el ferrocarril (per la proximitat de la nova estació de Bellissens) i les futures estacions del tranvia. Es concep com una pèrgola oberta a l'ampliació del parc Mas d'Iglèsies. Es planteja volgudament paisatgística per canviar l'estètica habitual d'aquest tipus d'equipaments de mobilitat. La planta baixa acull els serveis principals propis d'una infraestructura de mobilitat (vestíbul, compra de tiquets, consignes, etc.) a més d'un bar i una nova oficina d'informació turística relacionada amb l'àgora central. La planta inferior, mitjançant dobles i triples altures i amb la major relació directe possible amb l'exterior, acull les zones d'espera dels usuaris, circulacions, andanes i estacionaments dels autobusos. També es preveu un espai polivalent i de descans pels conductors i conductores.

Les rampes d'entrada i sortida dels autobusos es situen a l'exterior de la rotonda i Plaça del Canal, paral·lel a les vies de circulació de la resta de vehicles. Es reserva un tram d'incorporació tant per la rampa d'entrada com de sortida per la reincorporació a la rotonda, únicament pels autobusos.

Es proposa un aparcament soterrat en dues fases (fase 1) per a donar servei al mercat i a l'aparcament privat. Sobre l'aparcament és on s'emplaça la plaça-Àgora amb vocació d'espai central de relació dels tres equipaments proposats.

Els nous equipaments es proposen amb una imatge arquitectònica unitària.

Ordenació de les vies de circulació Es proposa pacificar l'avinguda del President Macià reduint els carrils actuals a 2, un per sentit, facilitant la connexió entre el parc Mas d'Iglèsies i el nou parc de la zona de Carrilet; des d'aquesta avinguda es fa l'accés i sortida d'un nou aparcament soterrat que dona servei al mercat i aparcament privat. Un ampli pas de vianants elevat permet travessar còmodament l'avinguda i donar continuïtat al carril bici entre l'actual parc Mas d'Iglèsies cap al centre de la ciutat. Per altra banda, es proposa reduir la circulació de l'avinguda de Salou i reservar-la al transport públic d'autobusos urbans, parades de taxis i, càrrega i descàrrega de mercaderies. Així mateix, al carrer de l'Escultor Rocamora, de prioritat invertida, es permet l'accés rodat només per a càrrega i descàrrega, serveis i aparcament veïnal.

9. IMPACTE DE GÈNERE

9.1. MARC LEGAL

Segons la disposició addicional divuitena de la LUC, Incorporació de la perspectiva de gènere, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'incorporar la perspectiva de gènere en el desplegament d'aquesta Llei per tal de garantir la promoció de la representació paritària en la composició dels òrgans urbanístics col·legiats i de l'avaluació de l'impacte de l'acció urbanística en funció del gènere.

Segons l'article 69 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme estableix que en el contingut de la memòria social del pla d'ordenació urbanística municipal també ha de formar-hi part una avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere, així com respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica, tals com les persones migrants i la gent gran. Aquesta avaluació ha de contenir:

- a) Una diagnosi de la situació a partir de l'anàlisi de la informació sobre la població a la qual afecta el pla, la identificació dels rols de gènere dels diferents col·lectius afectats, les necessitats de benestar i estratègiques de dones i homes i els altres col·lectius en l'àmbit.
- b) La valoració de l'impacte social i de gènere del pla, la qual comprèn:
 - 1. La justificació de la coherència de l'ordenació proposada amb les necessitats detectades de les dones i els homes i dels altres col·lectius pel que fa en especial als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà, tenint en compte particularment les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, així com les que reben aquesta atenció.
 - 2. Mesures o determinacions previstes en el pla que contribueixen al desenvolupament dels objectius d'igualtat d'oportunitats entre les dones i els homes, així com entre els diversos grups socials.
 - 3. Previsió de com incidirà l'ordenació proposada sobre la situació originària de dones i homes i dels altres col·lectius.

9.2. PLA MUNICIPAL I ESTUDI AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE A REUS

L'Ajuntament de Reus disposa del [Pla d'Acció per a l'ordenació urbanística des de la perspectiva de gènere i feminista](#) (ja esmentat al punt 8) el qual determina directrius en sis àmbits temàtics:

- El de **cures**, amb carrers accessibles amb bancs connectats entre sí, l'adaptació d'encreuaments per a millorar la visibilitat i la percepció de seguretat viària, xarxa de caps i carrers accessibles al voltant de Cap i residències de persones grans.
- De **percepció de seguretat**, dissenyant l'espai per millorar la percepció de seguretat des de la perspectiva de gènere, afavorint la visibilitat espacial, l disseny d'edificis i espais de manera que existeixi un vincle visual, afavorint la continuïtat d'usos i activitats, orientant i afavorint la llegibilitat dels usos quotidians amb senyalització no sexista i diversa.
- Les **xarxes de mobilitat**, fomentant la mobilitat activa amb la millora de la connexió i infraestructures de la xarxa de bicicletes, prioritzant la mobilitat dels vianants.
- L'**habitabilitat**, densificant i diversificant el verd urbà, millorant la xarxa d'espais verds i saludables, garantint les qualitats de l'espai públic com a determinant de salut.
- L'**autonomia econòmica**, fomentant les activitats econòmiques encaçalades per dones, facilitant la conciliació de persones usuàries i treballadores del comerç de proximitat.
- L'**enfortiment comunitari**, fomentant els espais de trobada oberts i tancats afavorint la barreja d'usos, la densitat i la proximitat per a la trobada de les persones, la simultaneïtat d'usos i activitats.

De les propostes d'actuacions del Pla que abasten l'àmbit de la MPGOU s'hi troba la 2.1.2. **Mesures per a millorar la percepció de seguretat al carrer de l'Escultor Rocamora.**

A més del Pla, l'empresa Equal Saree ha realitzat l'**Estudi amb perspectiva de gènere i percepció d'(in)seguretat del projecte pas de ciutat de la nova estació de Reus – Bellissens** (maig 2024), amb l'objectiu de proposar solucions per millorar la percepció de seguretat i la seguretat a la futura plaça de l'estació Reus-Bellissens i al pas de ciutat des d'una perspectiva de gènere i interseccional.

L'estudi ha considerat ampliar l'àrea d'estudi a un entorn més ampli a l'inicialment delimitat, ja que, si es vol garantir que l'estació i el seu entorn immediat siguin espais segurs, també ho hauran de ser tots els espais que formen part del recorregut fins a l'estació i que la connecten amb la xarxa quotidiana i amb la resta de la ciutat.

Delimita set àrees d'estudi, dues de les quals afecten a l'àmbit de la present MPGOU en un grau o altre:

- Espai 1 Centre – Mercat del Carrilet. Eix de caràcter comercial. La major part dels trams compten amb elements urbans suficients. Algun punt a millorar a algunes cruïlles al tram sud, carrer de l'Escultor Rocamora.
- Espai 2 Mercat del Carrilet – cruïlla Maria Aurèlia Capmany / Jaume Vidal i Alcover. Espai potencial a causa de la concentració d'equipaments: mercat del Carrilet, estació d'autobusos, diversos centres educatius i el parc Marc Iglèsies. Té poca connectivitat a l'àmbit del mercat i de l'estació d'autobusos així com està mancat d'elements urbans i de confort al lateral del parc, manca de connectivitat entre el parc i els centres educatius i la manca d'usos a les plantes baixes.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Per a aquests dos espais proposen, entre d'altres:

Espai 1. Centre – Mercat del Carrilet.

Reforçar un segon itinerari vianant des del centre fins a la nova estació de Reus - Bellisens, per a millorar la percepció de seguretat. Entorn l'àmbit de la MPGOU:

- Reorganitzar l'àmbit del mercat del Carrilet i l'estació d'autobusos per facilitar la comprensió de l'espai, tot garantint la llegibilitat del recorregut vianant, garantint la il·luminació adequada, suficient i uniforme, preveure plantes baixes permeables i promoure usos i activitats diverses de l'espai públic.

Respecte al carrer de l'Escultor Rocamora:

- Millorar la il·luminació, promoure criteris de transparència i visibilitat en portals i façanes, promoure l'ús de les plantes baixes amb algun ús de gestió comunitària i dinamitzar alguna activitat amb la infància i les famílies del barri perquè s'apropiïn del carrer.

Espai 2 Mercat del Carrilet – cruïlla Maria Aurèlia Capmany / Jaume Vidal i Alcover:

- Dinamització de l'àmbit per a la millora de la percepció de seguretat nord-sud.
- Generació d'una xarxa d'espais de trobada i estada.
- Promoció de la mobilitat activa i l'ús dels mitjans de transport sostenibles.
- Reforçament de la xarxa d'espais públics quotidians propers a la nova estació Reus – Bellissens.

9.3. DIAGNOSI

Com ha estat vist, de l'anàlisi sociodemogràfica es pot destacar:

- L'envelliment és sobretot femení.
- Entre les llars unipersonals de persones grans les femenines són preponderats.
- Les llars monoparentals (15,7% de les llars de Reus), són bàsicament femenines, amb el 81,2% de les llars monoparentals.
- Entre les persones en atur, les dones tenen un pes més gran, llevat de períodes de crisi en què augmenta el pes del masculí.
- Existeix una bretxa salarial entre homes i dones, cobrant menys les dones i és una mica més gran el percentatge de dones que viuen en unitats de consum amb ingressos inferiors als 10.000 € que d'homes.
- Hi ha necessitat d'habitatge assequible i social, tant per a joves en edat d'emancipació exclosa del lliure mercat, com les persones grans amb demanda d'allotjament dotacional, com les llars adultes amb dificultats socioeconòmiques o sorgides d'una ruptura de la llar i també de les persones en risc de pèrdua de l'habitatge per desnonament i les llars que viuen en habitatge inadequat.

Així mateix, el Pla d'acció des de la perspectiva de gènere i l'Estudi del projecte de pas assenyalen, en relació amb l'àmbit de la modificació puntual del PGOU o el seu entorn:

De la participació del Pla d'actuació:

- Mancança de model que afavoreixi la diversitat d'opcions per la gent gran de viure en un espai amb serveis, demanant el foment d'habitatge dotacional per a gent gran.
- Mesures per a millorar la percepció de seguretat al carrer de l'Escultor Rocamora.
- Mesures per a millorar l'accessibilitat i visibilitat del mercat i diversificar l'oferta de productes.

De l'estudi amb perspectiva de gènere del projecte pas de ciutat de la nova estació de Reus – Bellisens:

- Reorganitzar l'àmbit del mercat del Carrilet i l'estació d'autobusos per facilitar la comprensió de l'espai, tot garantint la llegibilitat del recorregut vianant, garantint la il·luminació adequada, suficient i uniforme, preveure plantes baixes permeables i promoure usos i activitats diverses de l'espai públic.

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

- Millorar la il·luminació, promoure criteris de transparència i visibilitat en portals i façanes, promoure l'ús de les plantes baixes amb algun ús de gestió comunitària i dinamitzar alguna activitat amb la infància i les famílies del barri perquè s'apropiïn del carrer.

És en aquest marc que es considera que la modificació puntual de la Revisió del PGOU en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos dona resposta tant a la diagnosi sociodemogràfica com a les mancances des de la perspectiva de gènere identificades al Pla d'actuació i l'estudi.

Destaquen:

- Centralitat respecte al sistema d'equipament d'allotjaments dotacionals previstos en la modificació del PGOU del 2007.
- Proximitat al nucli central de Reus, la qual cosa permet fer desplaçaments a peu, que a més es veurà reforçat amb la connexió del carril bici amb el centre històric i amb el de l'avinguda del President Macià.
- Proximitat a equipaments bàsics com són el sanitari (CAP Marià Fortuny), educatius (CEIP Eduard Toda i Institut públic Roseta Mauri i l'escola concertada Puigcerver) i culturals (biblioteca Pere Anguera), l'oficina de Benestar social i família, així com equipaments d'abast de ciutat (pavelló Olímpic de Reus) i supralocals com ho són l'Hospital universitari Sant Joan i la facultat d'economia i empresa de la URV (Campus Bellissens, proper a l'hospital).
- Assentament proper a un eix viari principal que facilita l'accés al comerç de proximitat a més del mercat.
- Recuperació del mercat del Carrilet, millorant-ne l'accessibilitat i visibilitat, el qual també acollirà un supermercat un cop restaurat per a permetre la diversificació de l'oferta.
- Nous equipaments de caràcter plurifuncional en l'edifici recuperat del Mercat i també en la planta baixa de l'edifici d'allotjament dotacional.
- Pacificació de l'entorn del carrer de l'Escultor Rocamora, que passarà a ser de prioritat invertida, i que a més es pot veure beneficiat amb la recuperació de plantes baixes actualment tancades destinant-les a usos cívics i públics, actuacions que han de contribuir a la millora de la percepció de seguretat.
- Emplaçament de l'edifici destinat a allotjament dotacional en la plaça central i de fàcil accés des del carrer.
- Millora de la connexió amb el parc Mas Iglèsies amb el guany del nou espai lliure, amb espais per a activitats esportives i dotació d'una zona de jocs infantils.
- Proximitat als autobusos urbans i interurbans. L'estació d'autobusos és propera a la futura estació del tren-tramvia, cosa la qual facilitarà la intermodalitat.

A més, s'ha de tenir en consideració que el potencial susceptible de requerir allotjament dotacional és més gran entre les dones que els homes en els col·lectius de persones grans i de persones en situació o risc d'exclusió residencial.

Finalment, com assenyala la memòria d'ordenació:

Es proposen espais oberts i ben il·luminats, tot evitant zones mortes o culs de sac. Es decideix una plataforma única a tot l'àmbit per facilitar la mobilitat activa i per a persones amb mobilitat reduïda, gent gran i infants, augmentant també la dotació de bancs i cadires en àrees de repòs.

Es densifica i diversifica el verd urbà, tant a la zona de parc on se situen zones d'esport i de jocs infantils inclusius, com a la zona del carrer amb una franja drenant i vegetal amb zones d'estada.

Es proposen places polivalents de diferents mides per a ús ciutadà i que enforteixin la comunitat (espai àgora, escenari exterior connectat amb la sala polivalent, espai porxat al carrer de l'Escultor Rocamora...).

A més, amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, es vol garantir que la modificació puntual compleixi l'objectiu de d'assegurar que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

Igualment, amb l'informe ambiental es vol garantir que les repercussions sobre el medi ambient de la MPGOU siguin les adequades integrant les variables ambientals des de l'inici, durant tot el procés d'elaboració, tramitació i execució i desenvolupament del projecte.

En conclusió, la modificació puntual de la revisió del PGOU en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos a més de donar resposta a l'actuació 2.1.2 proposada al Pla d'acció per a l'ordenació urbanística des de la perspectiva de gènere i feminista incorpora les directrius en els àmbits de:

- Les cures amb la millora de l'accessibilitat al mercat, pacificant l'entorn del carrer de l'Escultor Rocamora, dotant l'espai de bancs i cadires en àrees de repòs, d'espai de jocs infantils.
- La percepció de seguretat afavorint la visibilitat espacial, dissenyant els edificis i espais de manera que existeix un vincle visual i afavorint la continuïtat d'usos i activitats.
- Les xarxes de mobilitat, millorant la xarxa de bicicletes i prioritzant la mobilitat de vianants.
- L'habitabilitat, ampliant la zona verda.
- L'enfortiment comunitari, fomentant espais de trobada oberts i tancats.

Barcelona, 12 de setembre de 2025

Montserrat Mercadé

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

INFORME AMBIENTAL

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

INFORME AMBIENTAL.

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL
D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ
D'AUTOBUSOS. REUS.

Reus, setembre de 2025

CARRER BASCÒNIA, 32-34
08030-BARCELONA
T 933601450
F 933462244
E. administracio@igremap.com
www.igremap.com



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

ÍNDEX DEL DOCUMENT

1.	INTRODUCCIÓ	5
1.1	OBJECTE	5
1.2	MARC LEGAL	5
1.3	OBJECTIUS DEL PLA.....	6
1.4	MARC GENERAL DELS TREBALLS.....	6
2.	PRESENTACIÓ DEL PLA	7
2.1	DADES GENERALS	7
2.2	RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES	9
2.2.1	Pla Territorial Metropolità del Camp de Tarragona	9
2.2.2	Pla general d'ordenació urbana municipal (PGOUM) de Reus.....	10
2.3	NORMATIVA ESPECÍFICA APLICABLE	11
2.3.1	Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Historicoartístic i Natural de la ciutat de Reus	11
2.3.2	Pla d'Acció per al Desenvolupament de la V Verda	12
2.3.3	Pla de mobilitat urbana i sostenible.....	12
2.3.4	Altres plans sectorials	13
2.4	RELACIÓ D'USOS I NECESSITATS.	13
2.4.1	Mercat del Carrilet.....	13
2.4.2	Usos actuals.....	13
2.4.3	Abast de l'actuació	13
2.5	CRITERIS I OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS.....	14
3.	ESTUDI DEL MEDI.....	15
3.1	MEDI FÍSIC.....	15
3.1.1	Geologia i geomorfologia	15
3.1.2	Climatologia	15
3.1.3	Cicle de l'aigua.....	18
3.1.4	Ambient atmosfèric	18
3.2	MEDI NATURAL	23
3.2.1	Espais naturals protegits	23
3.2.2	Hàbitats d'Interès Comunitari	23
3.2.3	Connectivitat ecològica	23
3.2.4	Flora i fauna	23
3.3	MEDI ANTRÒPIC	27
3.3.1	Ocupació i consum de sòl	27
3.3.2	Paisatge	30
3.3.3	Patrimoni Cultural	30
3.4	RISCOS.....	31

Equip redactor

- Ignasi Grau Roca | Enginyer agrònom | IGREMAP
- Ricard Molina | Enginyer de forests | IGREMAP
- Nil Marlés González | Geògraf| IGREMAP
- Mariana Lessa Raimonda | Arquitecta | IGREMAP
- Marco Casu | Arquitecte | IGREMAP
- Olga Pérez Cano | Biòloga | IGREMAP
- Júlia Serrat Carbó | Ambientòloga | IGREMAP
- Candela Martínez | administració | IGREMAP

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

	3.4.1	Riscos del canvi climàtic.....	33
4.		SENSIBILITAT AMBIENTAL. DIAGNOSI.....	35
	4.1	INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA	35
	4.2	INTERPRETACIÓ DELS NIVELLS DE SENSIBILITAT	36
	4.3	DIAGNOSI	36
	4.3.1	Elements interiors. Usos del sòl	37
	4.3.2	Elements de límit	37
	4.3.3	Servituds territorials	37
	4.3.4	Sensibilitat ambiental. Diagnosi	37
5.		CRITERIS I OBJECTIUS AMBIENTALMENT ESPECÍFICS	38
6.		DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA.....	45
	6.1	ORDENACIÓ.....	45
	6.1.1	Usos de l’espai públic	45
	6.1.2	Ordenació dels usos de les edificacions	45
	6.1.3	Ordenació de les vies de circulació	46
	6.2	URBANISME I PAISATGE	46
	6.2.1	Espais públics.....	46
	6.2.2	Accessibilitat	47
	6.2.3	Paisatge	47
	6.3	PERSPECTIVA DE GÈNERE I FEMINISTA	47
	6.4	PROPOSTA ARQUITECTÒNICA	47
	6.5	ZONIFICACIÓ PROPOSADA. ORDENACIÓ.....	48
	6.6	DELIMITACIÓ D’UN POLÍGON D’ACTUACIÓ	49
	6.7	QUADRE DE DADES.....	50
7.		MESURES ESTRATÈGIQUES I DE SOSTENIBILITAT.....	55
	7.1	MESURES ESTRATÈGIQUES.....	55
	7.1.1	Estratègies generals d’ordenació	55
	7.1.2	Devolució ecològica de l’espai urbà.....	55
	7.2	MESURES DE SOSTENIBILITAT	60
	7.2.1	Estratègies qualitatives de biodiversitat en l’espai urbà. SBN	60
	7.2.2	Mesures de qualitat acústica	63
	7.2.3	Energia i canvi climàtic	64
	7.2.4	Cicle de l’aigua	78
	7.2.5	Residus	87
8.		MESURES DE SUPERVISIÓ I CONTROL.....	89
9.		CONCLUSIONS	90

ANNEX. ESTUDI DE SOROLL

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1. INTRODUCCIÓ

El present Informe Ambiental s'emmarca en el procediment urbanístic de la MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS, i es redacta per tal de definir les actuacions de caràcter ambiental que permetin una correcta integració en l'entorn de la proposta. L'àmbit del planejament se centra al barri del Carrilet al municipi de Reus, dins la comarca del Baix Camp.

1.1 OBJECTE

L'objecte del present informe ambiental és el desenvolupament dels aspectes ambientals en relació a la modificació puntual de la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos de Reus.

La finalitat del document és la concreció de l'ordenació de la zona de la MPGOU, així com l'encaix volumètric amb les zones adjacents.

1.2 MARC LEGAL

El marc legislatiu que determina la redacció del present document és:

- LLEI 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica.
- LLEI 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
- LLEI 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost.
- TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME (en endavant, TRLU), aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost.
- LLEI 6/2009, del 28 d'Abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.
- REIAL DECRET LEGISLATIU 1/2008, d'11 de gener, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de projectes.
- DECRET 305/2006, de 18 de juliol, per la qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme
- DIRECTIVA 2001/42/CE, de 27 de juny, relativa a l'avaluació de determinats plans i programes en el medi ambient.

La Llei 21/2013 d'avaluació ambiental, diferencia la tramitació ambiental de plans i programes, en dos itineraris, un simplificat i un ordinari. En l'article 6 es defineixen els supòsits pels quals es formula una avaluació ambiental estratègica o simplificada:

- 1. Són objecte d'una avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, així com les seves modificacions, que adopti o aprovi una Administració pública i l'elaboració i aprovació dels quals l'exigeixi una disposició legal o reglamentària o un acord del Consell de Ministres o del Consell de Govern d'una comunitat autònoma, quan:*
- a) Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació de l'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aquícultura, pesca, energia, mineria, indústria, transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic marítim terrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl; o bé,*

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- b) Requereixin una avaluació pel fet d’afectar espais Xarxa Natura 2000 en els termes que preveu la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat.
- c) Els compresos a l’apartat 2 quan ho decideixi cas per cas l’òrgan ambiental en l’informe ambiental estratègic d’acord amb els criteris de l’annex V.
- d) Els plans i programes inclosos a l’apartat 2, quan així ho determini l’òrgan ambiental, a sol·licitud del promotor.
2. Són objecte d’una avaluació ambiental estratègica simplificada:
- a) Les modificacions menors dels plans i programes esmentats a l’apartat anterior.
- b) Els plans i programes esmentats a l’apartat anterior que estableixin l’ús, a escala municipal, de zones d’extensió reduïda.
- c) Els plans i programes que, establint un marc per a l’autorització en el futur de projectes, no compleixin els altres requisits esmentats a l’apartat anterior.

La Llei 16/2015 en l’apartat 6c de la disposició addicional 8a estableix que:

- c) No han d’ésser objecte d’avaluació ambiental estratègica, per la manca d’efectes significatius que produeixen sobre el medi ambient, o perquè els efectes ja han estat avaluats en el planejament urbanístic general:
- Primer. El planejament urbanístic derivat no inclòs en l’apartat tercer de la lletra a que es refereix només a sòl urbà o que desenvolupa planejament urbanístic general avaluat ambientalment.
- Segon. Les modificacions de planejament urbanístic no incloses en l’apartat quart de la lletra a que es refereixen només a sòl urbà.

El pla en aquest àmbit inclou exclusivament sòl urbà. Per tant, el present pla, no està sotmès a avaluació ambiental estratègica, i en coherència inclou un informe ambiental, amb el següent contingut, segons el RLU, i concretament l’article 100, fent referència a planejament derivat:

- a) La identificació dels requeriments ambientals significatius en el sector de planejament, el què inclou la descripció dels aspectes i elements ambientalment rellevants del sector, la descripció dels objectius i les altres mesures de protecció ambiental previstes pel pla d'ordenació urbanística municipal o per altres plans o programes aplicables, la definició dels objectius i criteris ambientals adoptats per a la redacció del pla i l'especificació de si el projecte d'urbanització s'ha de sotmetre, per les característiques de l'actuació, al procediment d'avaluació d'impacte ambiental segons la legislació sectorial aplicable. En la identificació dels requeriments ambientals significatius s'han de tenir en compte, entre d'altres, els relatius a la qualitat de l'ambient atmosfèric, la contaminació acústica i lluminosa i el tractament, si s'escau, dels sòls contaminats.
- b) La descripció i justificació ambiental de l'ordenació proposada, que comprèn: la descripció, si s'escau, de les alternatives d'ordenació detallada considerades i la justificació de l'alternativa adoptada; la descripció de l'ordenació proposada amb expressió de les seves determinacions amb repercussions significatives sobre el medi ambient; la determinació de les mesures adoptades per al foment de l'eficiència energètica, l'estalvi de recursos i la millora del medi ambient en general.
- c) La identificació i avaluació dels probables efectes significatius de l'ordenació detallada proposada sobre els diferents aspectes ambientals.
- d) L'avaluació global del pla i la justificació del compliment dels objectius ambientals establerts.
- e) Si s'escau, la descripció de les mesures de seguiment i supervisió previstes.

L’Informe ambiental, desenvolupa l’avaluació del planejament, en tots els seus aspectes, i per tant descriptius, d’anàlisi, criteris i objectius ambientals, discussió de proposta, d’avaluació dels efectes sobre el medi ambient, i de definició de mesures de prevenció o correcció, amb efectes sobre l’encaix del planejament i desenvolupament del pla.

1.3 OBJECTIUS DEL PLA

Els objectius exposats pel Plec-tècnic del concurs centren el seu interès en l’edifici històric del mercat, l’espai públic del seu entorn així com la reubicació de l’estació d’autobusos, la qual conjuntament amb la construcció de la nova estació del ferrocarril, pren una rellevància molt notable en l’ordenació de tot el conjunt, en la necessària reconsideració de la mobilitat i en la importància de les dotacions que han d’acompanyar el conjunt així com dels espais públics que conformen el seu entorn immediat.

Repensar l’ordenació d’aquest àmbit permet poder disposar de nou sostre destinat, en tot cas, a equipaments públics que dona resposta a diverses demandes fins ara no prou ateses.

Aquests fets han portat a reconsiderar la posició de l’estació d’autobusos i amb ella l’àmbit de la modificació del PGOUM.

1.4 MARC GENERAL DELS TREBALLS

Els treballs ambientals en relació a la MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS, s’estructuren a partir de diversos aspectes o vectors, alguns més concrets i altres més transversals o inter-relacionats:

Energia/ Cicle de l’Aigua / Residus / Atmosfera_Qualitat de l’Aire / Canvi Climàtic_Emissions de GEH / Biodiversitat / Verd urbà / Riscos / Salut.

Respecte els aspectes de sostenibilitat, de desenvolupament, de demanda de recursos, l’estratègia bàsica que es proposa és de cicle tancat. Evitar doncs, un urbanisme basat en un metabolisme amb externalitats excessives.

Aquesta estratègia també ha de convergir en una millora de les condicions de vida, generant una ciutat més saludable, basada en la qualitat de l’espai públic i la seva accessibilitat, que millori les condicions de biodiversitat, i influeixi directament en el cicle de l’aigua, la reducció de l’efecte illa de calor, la qualitat atmosfèrica, el soroll, etc. i, en tot cas, una ciutat socialment justa.

És important, també, definir l’estratègia metodològica per incidir des de l’urbanisme en la ciutat, amb totes aquestes dimensions, i concretada en aquesta modificació del planejament.

La metodologia es presenta en diversos estadis:



Així, tan important és detectar les potencialitats de millora, com la capacitat d’incidència que té l’urbanisme per a resoldre o materialitzar aquestes potencialitats.

L’urbanisme es concreta finalment en una ordenació (plànols) i una normativa (regles). Tot el que es pugui expressar, i dotar a través d’aquests instruments, entenen també la seva rígida immutabilitat mentre duri el pla, l’urbanisme ho ha de possibilitar. Per tant, les propostes de l’urbanisme han de ser estructurals, han de permetre possibilitats, més que fixar-les o oferir solucions específiques.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2. PRESENTACIÓ DEL PLA

2.1 DADES GENERALS

L'àmbit d'estudi es troba al barri del Carrilet de Reus i s'estructura com a corredor que connecta el casc antic i el barri del Carme amb la zona de Bellissens. El límit nord és al passatge de Lluís Mas i Ossó; a l'est, carrer de l'Escultor Rocamora, incorpora part de l'avinguda del President Macià; al sud incorpora la Plaça del Canal i torna cap el nord tot limitant a l'oest per l'avinguda de Salou i un tram de l'avinguda de Jaume I, on retorna al passatge de Lluís Mas i Ossó.

En aquest moments l'àmbit d'actuació l'ocupen dos equipaments amb precarietats funcionals i que han esgotat la seva vida útil: el Mercat municipal i l'Estació d'autobusos.

L'àmbit anomenat “6.20 El Carrilet” ha estat objecte d'estudis previs urbans en diverses ocasions al llarg d'aquests darrers trenta anys des de la inauguració de l'actual mercat l'any 1983.

L'interès municipal per l'estudi en profunditat d'aquest emplaçament s'ha d'entendre per una voluntat de transformar aquest entorn de confluències viàries en una centralitat consolidada de referència per al sud de la ciutat.

L'actual planejament vigent (PGOUM 1999), i les seves successives actualitzacions, determina un àmbit de millora urbana (PMU 6.20) per a l'àrea que integren les dues parcel·les corresponents al mercat del Carrilet i a l'estació d'autobusos urbans i interurbans, una, propietat de l'Ajuntament de Reus i, l'altra, de la Generalitat de Catalunya.

Aquest PMU 6.20 és una operació de transformació del sòl urbà que, segons l'article 240 del PGOUM'99, es classifica com a extensions perimetrals, les quals comprenen les zones exteriors al nucli urbà i semiedificades.

La proposta és la següent i s'estructura en 3 fases:

Edifici plurifuncional (Fase 1) Es proposa reparar l'edifici “malalt” del Mercat, poc transparent, inert i amb patologies estructurals, per reconvertir-lo en una estructura “viva” que aglutini els nous usos culturals i cívics de la ciutat. Recuperar les preexistències de la ciutat redueix els residus, conserva la memòria del lloc i millora la petjada mediambiental.

Edifici d'allotjament Belvedere (Fase 2) es situa com edifici fita visible des del carrer de Macià Vila, des del carrer de l'escultor Rocamora i des del parc Mas d'Iglésies. amb vistes panoràmiques a la nova plaça, al parc de Mas d'Iglésies i a la ciutat de Reus. Les 4 primeres plantes contenen programa cultural i juvenil i es connecta per la planta soterrani amb l'edifici del Mercat. La distribució dels allotjaments dotacionals permet la màxima flexibilitat gràcies a la modulació de la seva estructura.

Estació d'autobusos (Fase 3) es concep semi-oberta i es relaciona directament amb l'ampliació del parc Mas d'Iglésies. Es planteja volgudament paisatgística per canviar l'estètica habitual d'aquest tipus d'equipaments de mobilitat. La planta baixa acull els serveis principals propis d'una infraestructura de mobilitat (vestibul, compra de tiquets, consignes,...) a més d'un bar i una nova oficina d'informació turística relacionada amb l'àgora central. La planta inferior, mitjançant dobles i triples altures i amb la major relació directe possible amb l'exterior, acull les zones d'espera dels usuaris, circulacions, andanes i estacionaments dels autobusos. També es preveu un espai polivalent i de descans pels conductors i conductores. Les rampes d'entrada i sortida dels autobusos es situen a l'exterior de la rotonda i Plaça del Canal, paral·lel a les vies de circulació de la resta de vehicles. Es reserva un tram d'incorporació tant per la rampa d'entrada com de sortida per la reincorporació a la rotonda, únicament pels autobusos.

L'espai públic es veu ampliat i reforçat prioritzant el pas de les persones i la connexió entre barris, alhora que també reforça la xarxa mobilitat de la bici i vehicles de mobilitat personal.

La proximitat de la nova estació de Bellisens potencia l'eix de connexió fins al centre històric, travessant el parc Mas d'Iglésies i l'àmbit de projecte. La mobilitat en transport públic i prioritat del vianant quedaria ressaltada i resolta en tot aquest sector.

Un **aparcament soterrat** que es proposa en **Fase 1** dona servei al Mercat i a l'aparcament privat. Aquest s'ubica sota la plaça-Àgora amb vocació d'espai central de relació dels tres equipaments proposats.

L'execució per fases facilita la construcció dels edificis. Durant la Fase 3 de construcció de la nova estació d'autobusos caldrà reubicar temporalment el servei per tal de mantenir el seu funcionament.

A continuació es mostra la superfície de la zonificació proposada i l'ocupació en planta baixa pel que fa als equipaments:

ZONIFICACIÓ PROPOSADA		
Usos del sòl	Superfície (m²)	Percentatge (%)
Equipaments	13.188 m²	39,91%
Espais lliures	7.132 m²	21,58%.
Vialitat	12.728 m²	38,51%
Total superfície de l'àmbit	33.048 m²	100,00%

EQUIPAMENTS				
Usos	Superfície PB (m²)	Percentatge sòl (%)	Superfície sostre (m²)	Edificabilitat
Edifici Mercat	3.416,00	26%	6.388,00	1,9
Edifici Belvedere	600,00	5%	5.500,00	9,2
Estació d'autobusos edifici	2.600,00	20%	1.934,00	0,7
Estació d'autobusos plaça Canal	2.622,00	20%		
Estacó d'autobusos Soterrani	3.950,00	30%		
Total equipaments	13.188,00	100,00%	12.398,00	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2.2 RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES

2.2.1 Pla Territorial Metropolità del Camp de Tarragona

El municipi de Reus es troba inclòs en el **Pla Territorial Metropolità del Camp de Tarragona**, aprovat el 12 de gener de 2010 (ACORD GOV/4/2010, de 12 de gener, pel qual s'aprova definitivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona), DOGC núm. 5559, 03-02-2010. L'àmbit de la modificació se situa sobre terrenys que el Pla Territorial classifica com a urbà. L'apartat **5. El sistema d'assentaments urbans**, defineix aquest tipus de sòl de la següent manera:

5.1.4. Caracterització urbanística

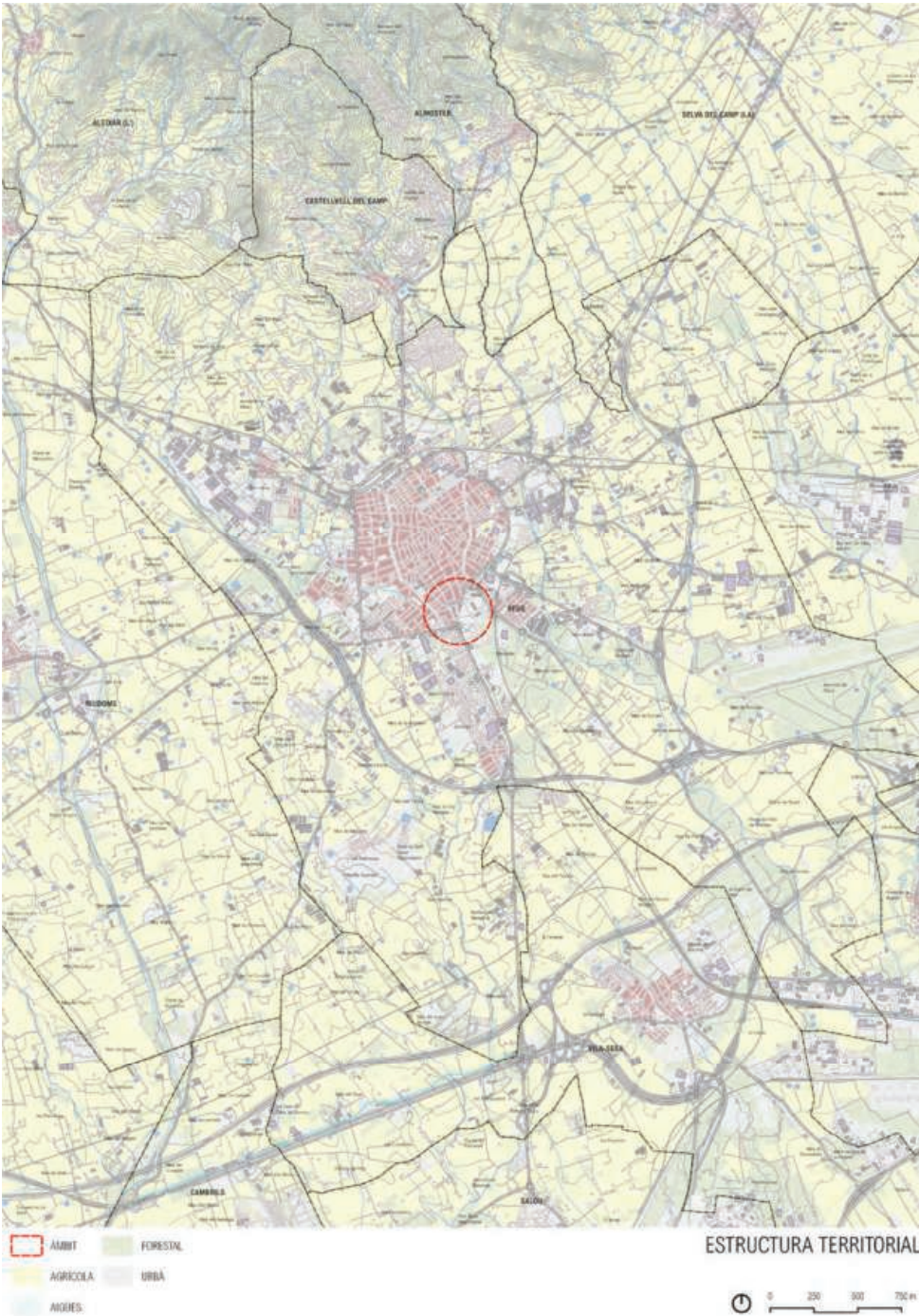
a) Tipologia d'assentaments segons els usos del sòl

Dins el sistema d'assentaments hi ha una gran heterogeneïtat pel que fa al teixit urbà. No obstant això, es poden establir tres grans categories: la formada pels nuclis històrics i la ciutat mixta; la formada pels teixits residencials especialitzats, generalment de baixa densitat; i la formada pels teixits especialitzats d'activitat econòmica.

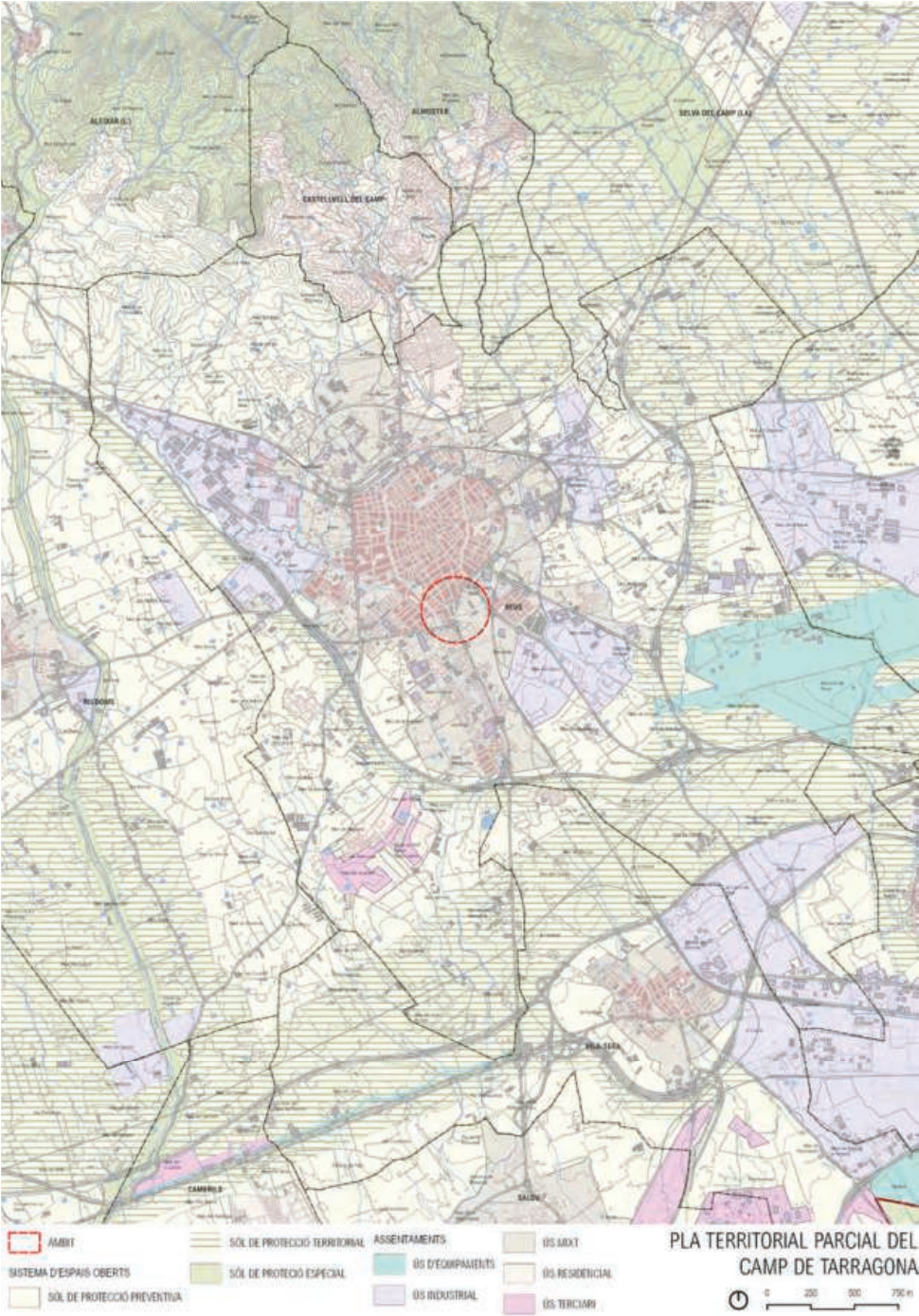
Els nuclis històrics i la ciutat mixta constitueixen la xarxa bàsica del sistema d'assentaments. Els nuclis històrics són aquells que durant segles van articular aquesta xarxa bàsica i a partir dels quals, en molts casos, es van generar eixamples de certa entitat. Uns i altres constitueixen el que s'ha anomenat la ciutat mixta, és a dir, aquells teixits que barregen usos residencials, d'activitat econòmica i de serveis. Com es veurà més endavant, el Pla territorial aposta per concentrar els futurs creixements sobre aquesta xarxa, perquè és la més sostenible, la que genera menys mobilitat obligada, la que pot servir-se eficientment pel que fa a transport públic i altres serveis, la que consumeix menys recursos. La ciutat mixta se situa, principalment, a les planes del Camp, la plana del Penedès i l'eix del Francolí.

Amb la denominació d'àrees especialitzades, s'assenyalen aquells teixits que són resultat d'iniciatives per al desenvolupament d'usos específics -residencials, industrials, terciaris, equipaments, etc.- sovint en localitzacions separades de l'àrea urbana principal. Els teixits residencials especialitzats, les anomenades urbanitzacions, s'han estès durant els darrers cinquanta anys arreu del territori, però molt especialment en la franja costanera, algunes zones de muntanya i a l'entorn d'algunes ciutats importants. Si bé en un principi van acollir segona residència, els darrers anys estan esdevenint espais de primera residència. Es tracta de teixits urbans generalment de baixa o molt baixa densitat i, per tant, altament consumidors de sòl. Per la seva baixa densitat i la seva monofuncionalitat -només residència- són assentaments que generen una enorme mobilitat obligada i impossible de servir amb transport públic. Són teixits ineficients, costosos de mantenir, difícils de nodrir dels serveis urbans necessaris i d'elevat impacte ambiental i territorial. Al Camp de Tarragona, els teixits residencials especialitzats se situen principalment a la costa, en els terrenys forestals enlairats sobre les ciutats de Reus i Tarragona i en les muntanyes de llevant de l'àmbit, de major influència de la regió metropolitana de Barcelona.

Els teixits especialitzats d'activitat econòmica són, també, assentaments monofuncionals, d'ús bàsicament industrial o terciari. Els anomenats polígons industrials acullen no només aquelles activitats industrials poc compatibles amb els teixits residencials si no, cada dia més, tota mena d'usos terciaris. Al Camp de Tarragona se situen principalment a les planes del Camp, la plana del Penedès i en l'eix del Francolí. Algunes peces tenen dimensions molt notables: és el cas del polígon petroquímic sud i altres polígons de Vila-seca i Reus, del polígon petroquímic nord, del polígon de Riudar i del de Constantí o del polígon industrial de Valls.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



2.2.2 Pla general d’ordenació urbana municipal (PGOUM) de Reus

El planejament urbanístic vigent és el Pla general d’ordenació urbana municipal (PGOUM) aprovat definitivament pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques en data 11 de març de 1999 i publicat al DOGC número 2879, de 30 d’abril de 1999.

Des de la seva entrada en vigència del PGOUM s’han aprovat diverses modificacions puntuals que afecten usos i paràmetres urbanístics referents a les qualificacions vigents així com d’altres que es proposen de bell nou en aquest document.

Modificacions aprovades definitivament i publicades que afecten a les qualificacions i/o a l’àmbit d’aquesta modificació:

- MP20
 - Municipi: Reus
 - Núm. expedient: 2004/012066 / T
 - Tema: modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana pel que afecta als polígons I i IV del sector G.1 “Mas Iglesias” i a les àrees 4.72 i 4.73 “Mas Iglesias”.
- MP84
 - Municipi: Reus
 - Núm. expedient: 2015 / 058344 / T
 - Tema: Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana referent a les normes aplicables a l'ús religiós i de centres de culte
- MP88
 - Municipi: Reus
 - Núm. expedient: 2022 / 078692 / T
 - Tema: Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en relació a la previsió d'aparcaments i trasters

L’actual planejament vigent (PGOUM 1999), i les seves successives modificacions, determina, a l’interior de l’àmbit de la modificació, la necessitat de redactar i tramitar un Pla de millora urbana (PMU 6.20) per a l’àrea que integren les dues parcel·les corresponents al mercat del Carrilet i a l’estació d’autobusos urbans i interurbans; una, propietat de l’Ajuntament de Reus i, l’altra, de la Generalitat de Catalunya.

Aquest PMU 6.20 és una operació de transformació del sòl urbà que, segons l’article 351 de la normativa del PGOUM les defineix com a extensions perimetrals, les quals comprenen les zones exteriors al nucli urbà i semiedificades.

Aquesta àrea ve regulada per l’article 370: ÀREA 6.20 “El Carrilet”.

- Superfície àmbit urbanístic: 11.930 m² (segons dibuix és 11.770 m²)
- Zonificació: RESIDENCIAL amb VOLUM DEFINIT clau VI i COMERCIAL clau VIII
- Edificabilitat: 1,50 m²/m² (17.655 m²)
- Reserva: el 50% de l’àrea per a vials, verd i equipament (5.885 m²)

El planejament vigent qualifica tot l’àmbit de la modificació com a sòl urbà, i diferencia les zones i sistemes següents:

PLANEJAMENT VIGENT

Zones i sistemes	Superfície (m²)	Percentatge (%)
Espais lliures	4.523 m²	13,69%
Àrea 6.20 El Carrilet, segons topogràfic	11.770 m²	35,61%.
Vialitat	16.755 m²	50,70%
Total superfície de l'àmbit	33.048 m²	100,00%

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

La superfície de viari es veuria incrementada quan s’executés l’Àrea 6.20 atès que una part d’aquesta s’hauria destinat a aquest sistema.

“L'article 370 detalla els aprofitaments de l'àrea 6.20:

- Zonificació: RESIDENCIAL amb VOLUM DEFINIT Clau VI i
- COMERCIAL Clau VIII
- Edificabilitat: 1,50 m2/m2
- Reserva: El 50% de l'àrea per a vials, verd i equipament”

Aplicant el coeficient d’edificabilitat sobre la superfície real de l’àmbit resulta que el sostre total és: 11.770 m² x 1,50 m²/m² = 17.655 m²

Els usos admesos a les claus VI i VIII són els regulats pels articles 218 i 226 de la normativa del PGOUM.

L’àmbit d’aquesta modificació afecta parcialment en una molt petita part l’extrem nord-oest dels polígons 4.73 i el polígon 1 del sector G1 de Mas d’Iglésies. En ambdós casos es tracta de sòl qualificat exclusivament com a sistema viari.

El sector de Mas d’Iglésies està totalment urbanitzat i les obres i cessions varen ser rebudes per l’Ajuntament de Reus.

2.3 NORMATIVA ESPECÍFICA APLICABLE

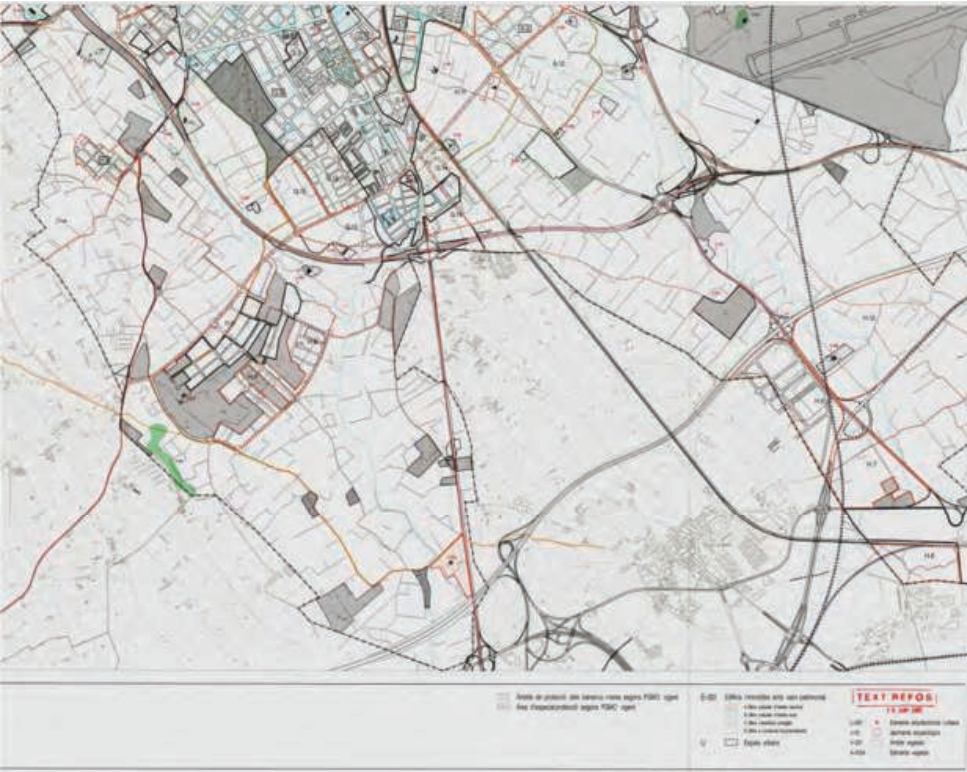
2.3.1 Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Historicoartístic i Natural de la ciutat de Reus

El **Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Historicoartístic i Natural** de la ciutat de Reus es va aprovar e sessió del Ple Municipal del 27 de maig de 2005. L’objectiu d’aquest pla és la valoració i protecció del patrimoni arquitectònic, historicoartístic i natural de la ciutat de Reus i del seu municipi.

En aquest, es defineix a l’apartat **7. Àmbits vegetals amb valor patrimonial**, 18 àrees protegides pel seu valor paisatgístic o natural. Estan regulades a l’article 7.3 de les Normes d’aquest Pla Especial.

També, es defineixen a l’apartat **8. Elements vegetals amb valor patrimonial**, plantacions i arbredes amb especial interès, que aquestes normes pretenen conservar. S’adjunta un llistat tant d’arbredes com d’arbres individuals objecte de protecció extrets del document “Catàleg d’arbres monumentals, notables i singulars del terme municipal de Reus”. També estan regulades a l’article 7.3 de les Normes d’aquest Pla Especial.

Cap d’aquests elements es troba a l’àmbit d’estudi ni serà afectat pel projecte.



Elements i àmbits catalogats del terme. Sud.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



Elements i àmbits catalogats del terme. Nord.

2.3.2 Pla d'Acció per al Desenvolupament de la V Verda

L'anomenada 'V Verda', és una xarxa d'espais lliures i una estructura de sistemes de verd als afores de la ciutat, que sobre el mapa traça la forma d'una V baixa. La V Verda inclou i posa en valor el paisatge del terme, tenint en compte els seus trets d'identitat com són les rieres i els barrancs i els vestigis de l'espai agrícola. Aquesta es compona del següents paisatges:

1. El paisatge de les Terrasses
2. El paisatge industrial
3. El paisatge de l'Aigua
4. El paisatge Pla
5. El paisatge de les Tres Rieres
6. La V verda urbana

Forma part del projecte “La V Verda. Estudi de la Xarxa d'Espais Lliures de la ciutat de Reus, 2008”, realitzat pel Centre de Recerca i Projectes de Paisatge del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la UPC, i encarregat per l'Ajuntament de Reus-

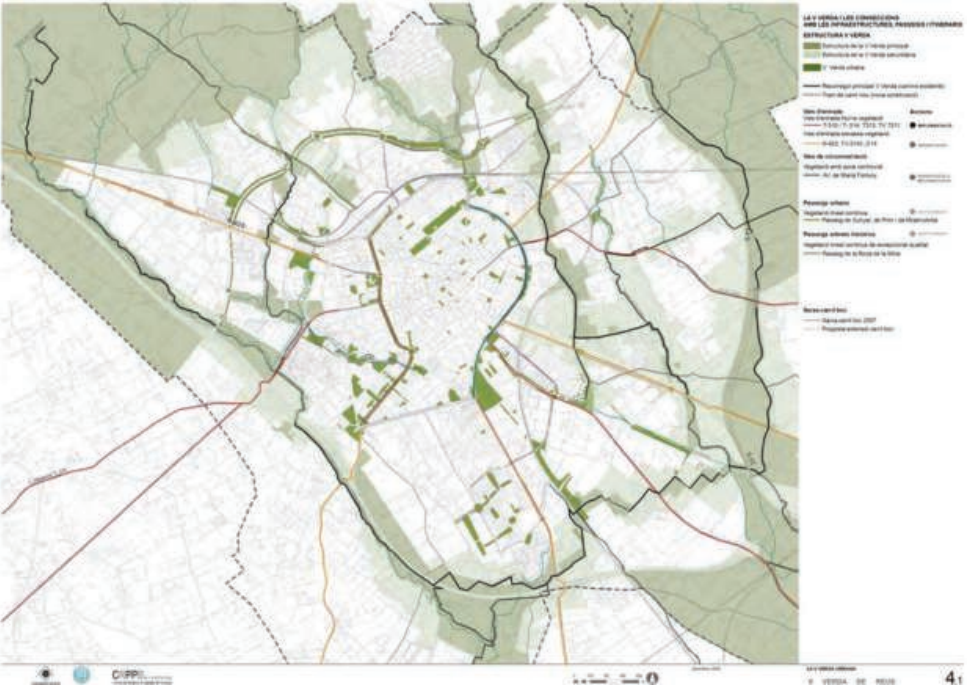
En base a l'estudi de 2008, es publica al 2022 el Pla d'acció per al desenvolupament de la V Verda, que marca les línies mestres i les estratègies a seguir per desenvolupar la V Verda. En concret, consta de 38 accions emmarcades en les següents línies estratègiques:

- Millora de visuals i impacte paisatgístic
- Gestió i criteris i recomanacions per a noves actuacions
- Connexions i itineraris
- Millora ambiental i estratègies de resiliència
- Creació d'espai i condicionament

Al projecte, s'estudien les connexions de la V Verda rural amb la V urbana. Es defineixen les vies d'entrada a la ciutat, s'avalua la presència de vegetació en les mateixes i, finalment, s'indica una jerarquia d'intervenció on sigui necessari. Els possibles punts d'entrada a la ciutat es relacionen amb els passeigs urbans arbrats més rellevants. Els espais que componen la V Verda urbana es basen en

els elements definits pel planejament vigent (els àmbits i elements vegetals i la zona verda) i en els espais oberts de les places.

A la zona d'estudi, la Plaça del Canal, el Parc del mas d'Iglésies i les diferents zones enjardinades formen part d'aquesta V verda urbana.



La V verda urbana de Reus.

2.3.3 Pla de mobilitat urbana i sostenible

El Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible es va aprovar el 20 de desembre de 2024 al ple de l'Ajuntament de Reus.

Els objectius que fixa el pla son els següents:

- Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit.
- Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals.
- Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries.
- Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes.
- Millorar el transport públic urbà i interurbà.
- Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi.
- Impulsar la mobilitat sostenible

El nou Pla de Mobilitat Urbana sintetitza les actuacions en 11 paquets:

- Creació d'una Zona de Baixes Emissions.
- Consolidació de la mobilitat activa.
- Pacificació d'entorns escolars, equipaments i altres espais públics sensibles.
- Assoliment d'una accessibilitat universal.
- Expansió d'una infraestructura connectada, còmoda i segura per a bicicletes i VMP.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Millora del transport públic urbà i potenciació de la intermodalitat.
- Desenvolupament d'infraestructures metropolitanes.
- Racionalització de l'aparcament i millora de l'eficiència del transport motoritzat.
- Implementació d'una logística urbana més sostenible.
- Polítiques de seguretat viària amb Visió Zero.
- Promoció d'una mobilitat més sostenible.

2.3.4 Altres plans sectorials

Reus genera plans sectorials que afecten a tots els vectors ambientals amb incidència amb l'urbanisme, i aquest ha de fer possible la seva implementació, més que fixar els continguts dels plans presents o dels que encara estan per definir. Els plans esmentats són tan diversos com:

- Pla d'emergència en situacions de sequera del municipi de Reus (2023)
- Pla local d'habitatge de Reus 2022-2027
- Pla d'actuació municipal en emergència nuclear de Reus
- Pla Local de Prevenció de Residus de Reus 2021-2026
- Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) 2022-2030

Dins d'aquest marc tan sectoritzat, i alhora convergent en la sostenibilitat i el desenvolupament de l'espai urbà, sembla que l'urbanisme s'ha de situar en un pla més estratègic, i de possibilitat, evitant concrecions que, de ben segur, en poc temps esdevindran obsoletes. De fet, molts dels propis plans tenen caducitats contemporànies amb l'elaboració del present. La present MPGOU pren de referència, en les seves directrius, tots aquests plans, els potencia en allò que pot, i evita posar-los en contradicció.

2.4 RELACIÓ D'USOS I NECESSITATS.

2.4.1 Mercat del Carrilet

El mercat del Carrilet es tracta d'un edifici envellit, amb deficiències constructives i que, per la seva posició física i per la urbanització de l'entorn exterior immediat, no té un espai en condicions que faciliti ser lloc de trobada i d'estada per als veïns.

L'edifici del mercat es va construir l'any 1982 amb estructura prefabricada de formigó armat a excepció dels fonaments i mur perimetral. Consta de planta soterrani, amb 3.655 m², repartits en zona d'aparcament (130 places), magatzem, zona de cambres frigorífiques, serveis i nuclis de comunicació amb les plantes superiors.

La planta baixa té 2.455 m², repartits en zona de paradistes, àrea comercial, moll de càrrega, serveis i nuclis de comunicació verticals. Està delimitat pels carrers d'Escultor Rocamora, de Joan Miró, avinguda de Jaume I i passatge de Lluís Mas Ossó.

A la planta coberta hi ha aparcament de vehicles. Actualment sense ús per les deficiències estructurals.

2.4.2 Usos actuals

A l'àrea 6.20 El Carrilet, actualment hi ha l'estació d'autobusos de Reus i el mercat del Carrilet.

Estudis previs sobre l'edifici del mercat posen de manifest una sèrie de mancances funcionals, i particularment constructives, amb relació a l'estat de conservació de l'immoble, que fan necessàries una sèrie d'actuacions imprescindibles.

En el cas de l'estació d'autobusos, les actuals dependències pateixen una certa precarietat funcional.

2.4.3 Abast de l'actuació

L'àmbit d'actuació és el corresponent a l'àmbit 6.20 del PGOUM'99 de Reus i el seu entorn més immediat.

La nova ordenació haurà de donar resposta al programa funcional:

- **Espai d'acollida.** Espai d'arribada dels usuaris de l'equipament. Pensat, principalment, per ser compartit entre els diferents usos de l'equipament. És l'espai on es trobarà la recepció dels equipaments, vestíbul, punt d'informació, apartats de correus, etc.
- **Espai de trobada.** És l'espai pensat per a la socialització dels diferents usuaris de l'equipament, un espai relacional, social. En aquest espai s'hi trobarà el bar/restaurant, sala infantil/ludoteca, espai de jocs per adolescents, sales d'estar, etc. També s'entén en aquest, l'**espai de mercat**, dedicat a la venda i degustació de menjar fresc i productes de proximitat.
- **Sala polivalent.** Espai per a concerts, espectacles diversos, teatre i cinema. En aquest espai hi haurà la sala d'actes, escenari, equipament tècnic vinculat a espectacles, espais d'emmagatzematge, etc.
- **Espai educatiu / creació.** Espai amb diferents aules de formació, espais taller, despatxos, biblioteca, sales multimèdia, espais multifuncionals, tant per a poder rebre formació com per treballar-hi, crear-hi, compartir talent.
- **Espai coworking.** Espai amb amplies sales que permeten acollir diferents persones que treballant conjuntament o de manera individual fan servir un àmbit i uns serveis comuns.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- **Espai d’atenció personalitzada.** Espai amb petits despatxos on es donarà assessorament personalitzat, des d’assessorament jurídic per a la creació d’empreses a assessorament emocional.
- **Espai de coordinació tècnica.** Espai dedicat a la coordinació i el funcionament dels propis equipaments. Hi podrem trobar despatxos, sales de reunions i arxius.
- **Espai de logística i locals tècnics.** Espai per a les instal·lacions i equipaments tècnics per al bon funcionament dels equipaments. Hi trobarem els locals tècnics, de neteja i manteniment, magatzems i bugaderia.
- **Espai d’allotjament dotacional.** Espai destinat a possibles estades eventuais dels usuaris de les activitats previstes. Allotjaments dotacionals de 1 i 2 habitacions per donar resposta a l’emergència habitacional per joves, gent gran i col·lectius vulnerables.
- **Espai exterior.** Espai a l’aire lliure on es podran dur a terme diferents activitats recreatives, lúdiques, d’esbarjo, de salut i el mercat setmanal.
- **Espai per a la mobilitat-.** Aquell espai relacionat amb la mobilitat i amb la intermodalitat entre diferents formes de transport, majoritàriament públic. Possibilitat de soterrament o semisoterrament. Estem parlant de l’estació d’autobusos, espais per a lloguer i aparcament de bicicletes, espai per a lloguer i aparcament de VMP, espai per a aparcament privat i carsharing, amb una connexió ràpida amb el nou baixador de Bellissens.”

Per tal d’adequar el planejament vigent a les diferents modificacions, anteriorment relacionades, així com als objectius d’aquesta modificació, cal modificar, i en el seu cas suprimir, els articles següents de la normativa del Pla general vigent:

PLA GENERAL VIGENT		
Article	Títol	Objecte de la modificació i o definició d'un article
72	Classe d'usos	Ampliar el ventall d'usos que el Pla general admet.
133	Usos	Ampliar els usos admesos al sòl qualificat com a sistema d'equipaments.
137	Condicions d'edificació de les àrees d'equipament.	Nova regulació de les condicions d'edificació del sistema d'equipaments.
137i	Edifici Mercat	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Edifici del Mercat
137j	Edifici Belvedere	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Edifici Belvedere
137k	Edifici Estació d'autobusos	Definir els usos i paràmetres urbanístics de l'Estació d'autobusos
260	Classificació	A la classificació vigent de les àrees "4" cal afegir-hi les destinades a allotjaments dotacionals.
329w	Àrea 4.97 Carrilet i estació d'autobusos	Establir els paràmetres urbanístics de l'Àrea 4.97.
370	Àrea 6.20 El carrilet	Es suprimeix aquest article, atès que la modificació elimina l'àmbit 6.20.

2.5 CRITERIS I OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS

El present Pla es desenvolupa en coherència amb el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible definit en l'article 3 de la Llei d'Urbanisme, i als articles 2 i 3 del reglament que la desenvolupa. Aquests respectivament són:

Article 3. Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible

1. El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

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

3. L'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir, d'acord amb l'ordenació territorial, l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible.

Article 2. Principis generals de l'actuació urbanística

Els principis que informen i presideixen l'actuació urbanística són els següents:

a) El d'ordenació i ús del sòl i del subsòl de conformitat amb el principi de desenvolupament urbanístic sostenible.

Article 3. Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible

L'exercici de les competències urbanístiques i, en particular, de la potestat de planejament, es regeix pel principi de desenvolupament urbanístic sostenible definit a l'article 3 de la Llei d'urbanisme, el qual té com a objectiu la utilització racional del territori, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures, i comporta conjuminar les següents finalitats:

a) La utilització del sòl atenent a la seva naturalesa de recurs natural no renovable, el què comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que:

1r. Afavoreixin la compactació urbana, evitin la dispersió de la urbanització i les edificacions en el territori mitjançant la previsió dels creixements en continuïtat amb el teixit urbà existent, i considerin la conservació, la rehabilitació i la recuperació de les trames urbanes i del parc immobiliari.

2n. Fomentin la implantació de sistemes de transport col·lectiu i la mobilitat sostenible en general.

3r. Afavoreixin la preservació i millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals, i comportin una gestió adequada del sòl no urbanitzable i, particularment del sòl agrari, que reconegui les seves funcions productives, territorials i paisatgístiques.

4t. Afavoreixin la preservació i consolidació de la identitat del territori.

5è. Consolidin un model de territori globalment eficient.

b) L'atenció a les necessitats socials d'accés a l'habitatge, la previsió i modernització de les infraestructures, la millora dels equipaments existents així com la previsió de nous equipaments de manera que hi hagi una oferta adequada quantitativament i espacialment amb relació als habitatges; el desenvolupament del sistema productiu, i el foment de la diversitat econòmica i de la capacitat per a fer front als canvis socials i les innovacions tecnològiques.

c) La cohesió social, mitjançant la regulació de l'ús del sòl de forma que es fomenti la mescla equilibrada de grups socials, usos i activitats i es garanteixi el dret dels ciutadans i ciutadanes a gaudir d'un habitatge digne i adequat.

d) La cohesió territorial, amb l'objecte d'afavorir l'accés equitatiu de la ciutadania a les rendes i serveis bàsics amb independència del lloc de residència.

e) La protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural, mitjançant la preservació de les funcions ecològiques del sòl, la millora de la qualitat ambiental, la gestió del paisatge per tal de preservar-ne els valors, la utilització racional dels recursos naturals i el foment de l'eficiència energètica mitjançant l'elecció dels emplaçaments i l'ordenació

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

de manera que tinguin en consideració les condicions geogràfiques i climàtiques que poden influir en l'estalvi energètic i el millor manteniment de les edificacions.

f) La protecció del patrimoni cultural, mitjançant la conservació, recuperació i millora dels immobles que l'integren, dels espais urbans rellevants, dels elements i tipologies arquitectònics singulars, dels paisatges de valor cultural i històric i de les formes tradicionals d'ocupació humana del sòl.

3. ESTUDI DEL MEDI

3.1 MEDI FÍSIC

3.1.1 Geologia i geomorfologia

Quant a la geomorfologia, el sector és molt uniforme amb un pendent molt suau que pren valors al voltant de l'1 %, ja que hi ha un desnivell de només 100 m entre el nucli de Reus i el mar.

Els materials que formen la plana són d'edat quaternària i origen al·luvial i estan constituïts per graves, sorres i llims. En la major part de la plana les graves estan encrostades. Entre Vilaseca i Tarragona apareixen petits turons, com el de les Gavarres, que s'aixequen poc més d'una desena de metres sobre el nivell de la plana. A les vores del Francolí hi ha nivells de terrasses al·luvials també del quaternari. A llevant del riu Francolí, s'aixeca un sector montuós on es localitza la ciutat de Tarragona. El nucli antic de la ciutat està emplaçat sobre un petit turó calcari que forma part d'un apèndix dels materials calcaris i margoargilosos mesozoics que a partir del Montmell segueixen una direcció nord-est cap a sud-oest.

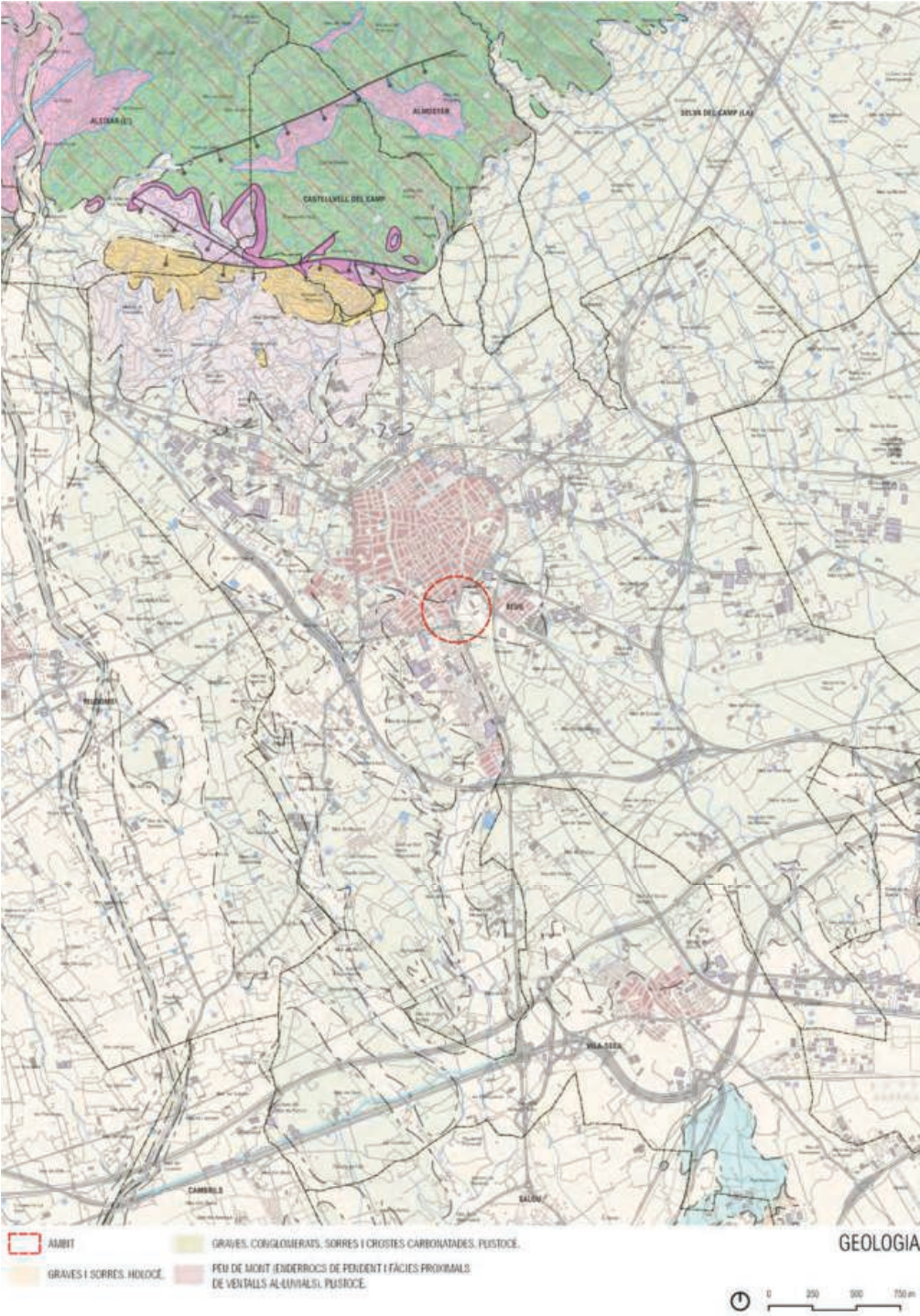
Quant a la geologia, l'àmbit d'estudi concret està compost per graves i sorres de l'Holocè.

3.1.2 Climatologia

El règim tèrmic de la zona és temperat càlid (Te2 Hu), ja que la proximitat amb la mediterrània influeix en la climatologia de la zona. Aquest fet s'observa amb el seu règim tèrmic. La temperatura mitjana mensual més baixa s'assoleix al mes de gener (9,1°C) i la més alta a l'agost (24,3°C). La temperatura mitjana anual és de 15,8°C.

La precipitació mitjana anual és de 530,8 mm. Els valors màxims corresponen al maig i a la tardor. Evidencien una gran irregularitat tant a nivell anual com mensual. La tardor és el període en el qual plou més, amb una mitjana de 186,7 mm, amb un màxim durant el mes d'octubre. La primavera és la segona estació en el qual es recull el màxim de precipitació, concretament durant el mes de maig. Les intensitats màximes de pluja tenen lloc durant els mesos de maig i de setembre, oscil·lant al voltant de 120 l/h.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

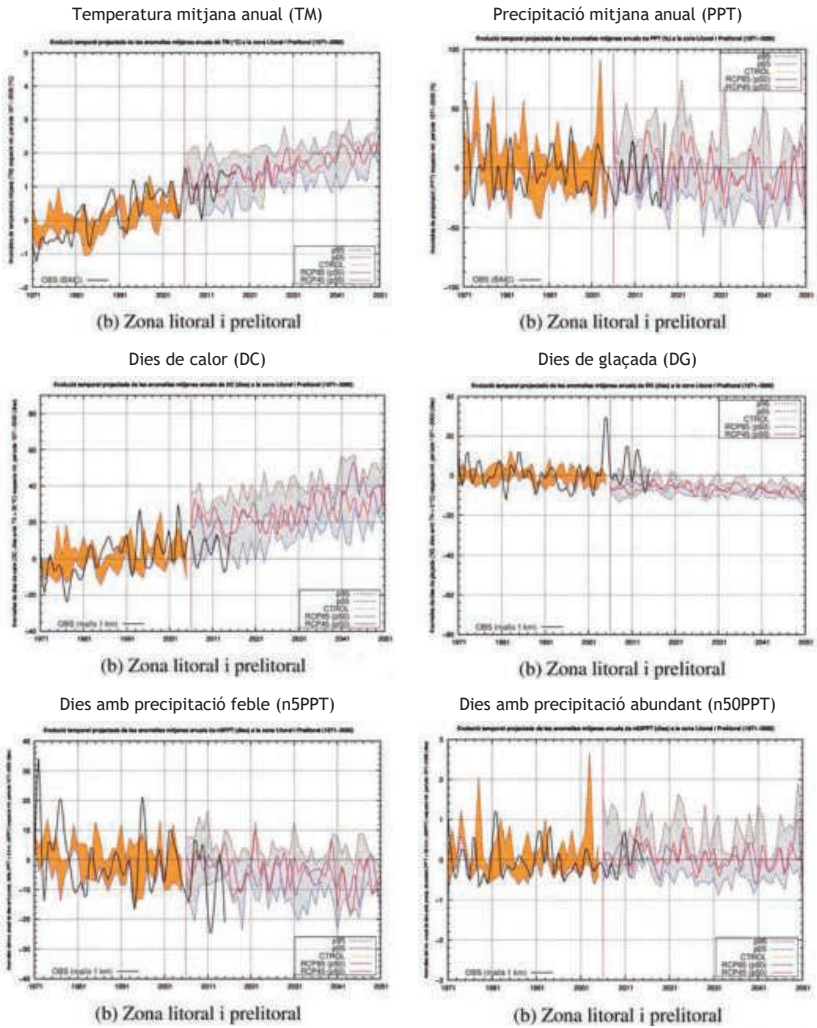


CANVI CLIMÀTIC

S’analitzen les projeccions climàtiques de l’àmbit. La caracterització del clima futur a Catalunya durant el s. XXI es realitza mitjançant una regionalització estadística a molt alta resolució espacial (1 km) a partir de tres simulacions globals del clima del 5è Informe d’Avaluació de l’IPCC (2013) forçades amb dos escenaris d’emissions: l’RCP4.5 (escenari d’emissions moderat) i l’RCP8.5 (escenari d’emissions intensiu). L’abast temporal de les projeccions climàtiques que aquí s’analitzen és 1971-2050.

Tot el territori català es divideix i defineix amb tres grans àmbits climàtics i geogràfics: Zona pirinenca, Zona interior i Zona litoral i prelitoral. L’àmbit d’estudi es situa a la comarca del Baix Camp, considerada com a Zona litoral i prelitoral.

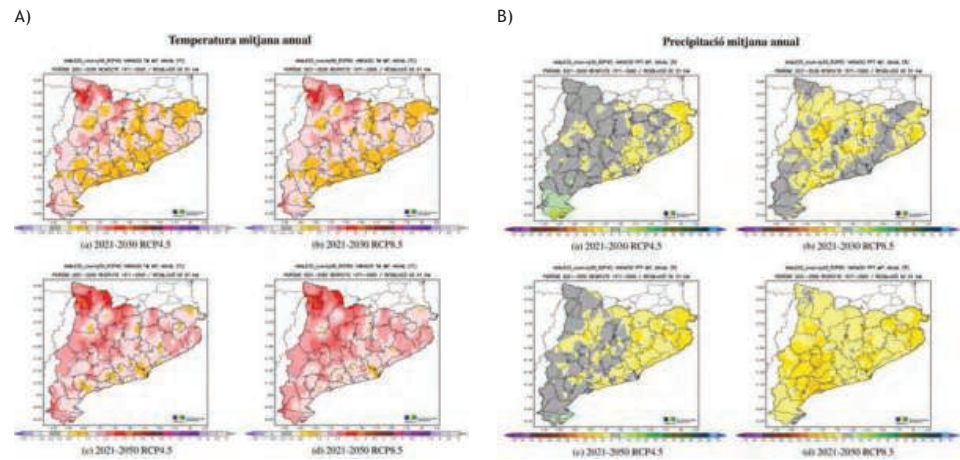
En aquest àmbit, es preveuen les següents evolucions temporals d’anomalies respecte la temperatura mitjana anual (TM), precipitació mitjana anual (PPT), dies de calor (DC), dies de glaçada (DG), dies amb precipitació feble (n5PPT) i dies amb precipitació abundant (n50PPT):



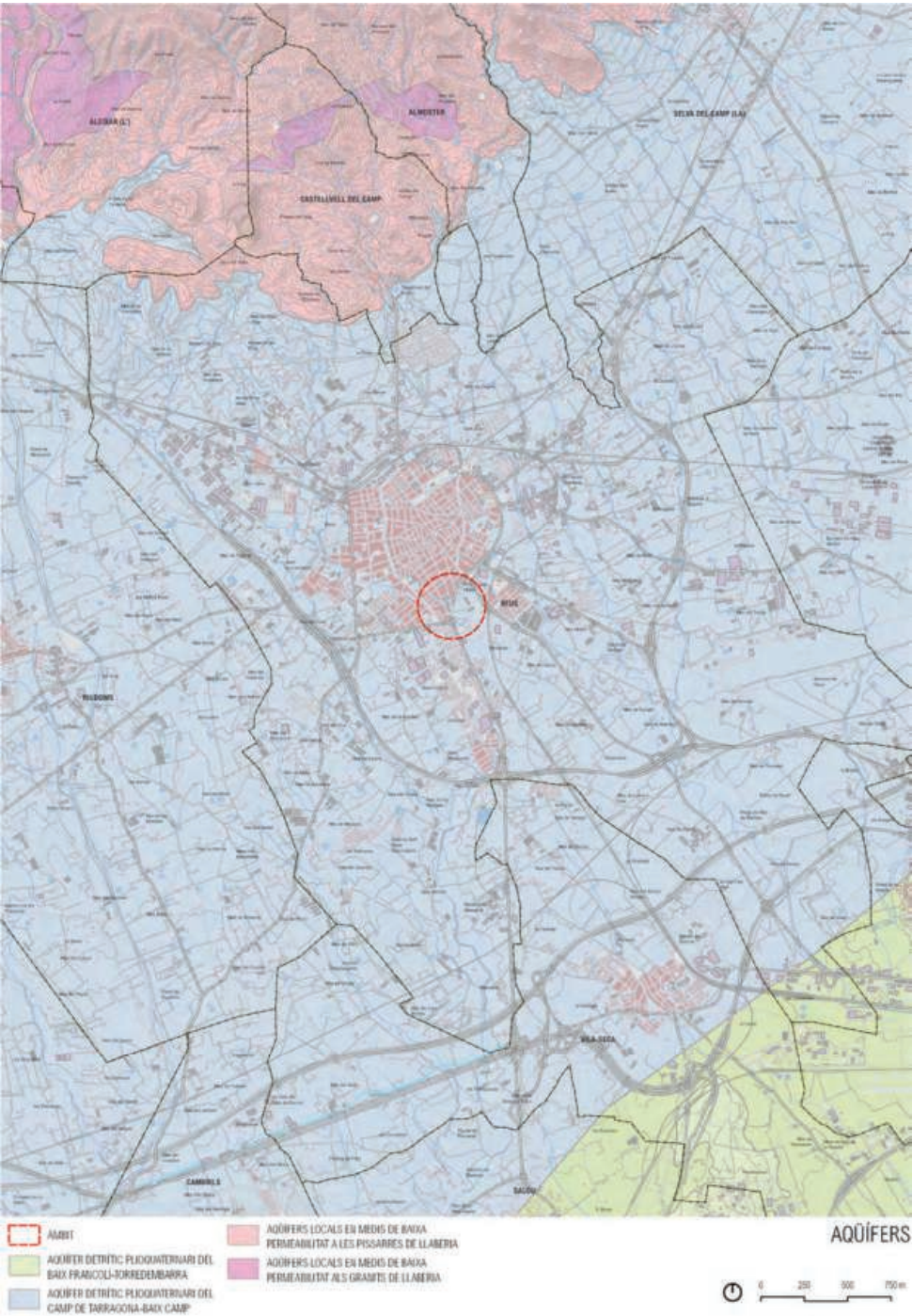
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Per a la temperatura, es projecta al conjunt de Catalunya un augment durant la primera meitat del s. XXI independentment de l'escenari d'emissions considerat.

Pel que fa a la precipitació, la seva evolució projectada al conjunt de Catalunya no presenta una tendència clara. S'espera en general una gran variabilitat interanual (successió d'anys molt plujosos i anys molt secs) major que l'observada durant el període de control. Malgrat aquesta variabilitat, les projeccions semblen apuntar cap a una disminució dels valors mitjans de la PPT anual cap a mitjan s. XXI. Aquesta reducció és més important per a l'escenari més intensiu en emissions (RCP8.5) i és conseqüència de la disminució general projectada, principalment, a la primavera i sobretot a l'estiu. Destacar que la precipitació a la zona litoral i prelitoral es projecten els valors més extrems per a les anomalies (anuals i estacionals), tant positives com negatives, amb increments en alguns anys molt significatius però també molts anys amb reduccions molt importants de la precipitació que comportarien sequeres que podrien arribar a ser molt intenses.



A) Variació projectada (en °C) de la Temperatura Mitjana (TM) anual respecte al període de referència 1971-2000
B) Variació projectada (en %) de la Precipitació (PPT) mitjana anual respecte al període de referència 1971-2000



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.1.3 Cicle de l'aigua

Quant a la hidrologia, el municipi de Reus es situa dins de Rieres del Baix Camp, al límit amb la Conca del Francolí.

Els cursos superficials més propers a l'àmbit són la Riera de l'Abeurada, que s'ajunta amb la riera del Molinet sota la carretera de Tarragona, en direcció est, i el Barranc de Pedret, en direcció oest.

Pel que fa a les aigües subterrànies, l'àmbit d'estudi es troba damunt un aquítard. La unitat geològica es denomina: Aquífer detrític plioquaternari del camp de Tarragona-Baix Camp. Existeixen formacions mixtes en les depressions neògenes: Dipòsits detrítics neògens i quaternaris.

L'empresa Aigües de Reus és l'empresa municipal responsable de la gestió, abastiment i administració i consum de l'aigua potable de la ciutat. L'aigua prové d'una mescla de diferents punts de subministrament, principalment del riu Ebre (55-60%), distribuïda pel Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT), empresa que gestiona la concessió administrativa de l'aigua del riu Ebre i n'assegura el subministrament; del pantà de Riudecanyes (30-35%), i de l'única mina que segueix en funcionament actualment, anomenada la mina de Monterols (10-15%).

Les aigües brutes arriben a l'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) situada a la part baixa de la ciutat a la partida de Porpres. Part de l'aigua depurada es fa servir per al reg agrícola, tota vegada que es generen un conjunt de subproductes que també són aprofitats. Per una part, els fangs per a l'elaboració de compost per jardineria i com a adobs per a l'agricultura i per a la regeneració de canteres. El biogàs per a la generació d'energia en forma de calor i d'electricitat. La resta d'aigües depurades sobrants arriben al mar a través d'un emissari submarí que capta les aigües del barranc de Barenys.

3.1.4 Ambient atmosfèric

3.1.4.1 Avaluació de la Qualitat atmosfèrica

Per avaluar la contaminació atmosfèrica, d'acord amb la normativa vigent, Catalunya es divideix en 15 zones de qualitat de l'aire (ZQA). Cadascuna d'aquestes zones té unes característiques pròpies pel que fa a l'orografia, la climatologia, la densitat de població, la quantitat i les característiques de les emissions de contaminants d'origen industrial o generades per la mobilitat i els nivells d'immissió registrats en els punts de mesurament. Cada ZQA té un comportament intern similar pel que fa a les condicions de dispersió dels contaminants.

Reus correspon a la zona del Camp de Tarragona (ZQA-01). Segons l'anuari 2023 de la qualitat de l'aire, la zona ZQA-01 ha estat caracteritzada per:

- El compliment de tots els valors de referència de la legislació vigent en matèria de qualitat de l'aire respecte al NO2 i NOx. Pel que fa als estadístics en base horària, no s'ha produït cap superació dels valors de referència establerts en la legislació vigent del valor límit horari i del llindar d'alerta per NO2 de la mateixa manera que pels llindars d'informació i d'activació.
- La no superació del valor límit anual de PM10 en cap punt de mesurament de la XVPCA automàtica.
- La superació del llindar d'informació a la població pel que fa l'ozó (O3) a Reus (el Tallapedra) al febrer de 2023 però cap hora de superació del llindar d'alerta a la població. Les superacions es donen, bàsicament, en dies de temperatures molt elevades on la radiació solar és màxima.
- La qualitat bona pel que fa al diòxid de sofre (SO2). No s'ha superat cap dels valors límit establerts per la legislació ni s'ha superat els llindars d'informació i d'alerta en cap dels punts de mesurament d'aquest contaminant.
- Tots els punts de mesurament del sulfur d'hidrogen (H2S), Monòxid de Carboni (CO) i Benzè (C6H6) han complert l'objectiu de l'aire diari fixat per la legislació vigent.

La ciutat de Reus disposa d'1 punt de mesurament i equipament de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (XVPCA). A continuació es presenta la taula resum de l'estació:

ESTACIÓ DE MESURAMENT DE LA CIUTAT DE REUS

Punt de mesurament	Automàtica	Manual
Reus (el Tallapedra)	NOx, O ₃ , CO, PM10, H ₂ S	Benzè

El diòxid de nitrogen en condicions ambientals, es comporta com un gas i reacciona en l'atmosfera per acció de la llum solar incrementant la proporció de NO present, partícules en suspensió i afavorint l'aparició d'ozó com a contaminant secundari. És així un agent important en la formació de la boira fotoquímica o "smog", molt freqüent en zones urbanes. Les seves principals fonts emissores antropogèniques són el transport, les centrals tèrmiques i la combustió de carburants ja sigui gasolina, gasoil, gasos líquuats del petroli i gas natural), plantes de valorització, cimenteres, fàbriques de vidre o refineries.

La contaminació. per partícules, especialment de les partícules fines, pot provocar greus problemes al sistema respiratori, com són la mort prematura en persones amb malalties del pulmó o del cor, ritme cardíac irregular, agreujament de l'asma o ·dificultats per respirar. A nivell ambiental, les partícules serveixen com a catalitzadors per a la formació de l'ozó o de la pluja àcida, a més de reduir la visibilitat. Les PM no només provenen de l'activitat humana, sinó que també ho fan de fonts naturals. El trànsit, fonts estacionaries de combustió (calefacció domèstica, indústria, incineració de residus industrials i urbans i centrals tèrmiques de combustibles fòssils), construcció, pedreres i mineria, cimenteres, industria ceràmica, foneries i focs forestals o agrícoles són les principals fonts antropogèniques.

Així, en els darrers anys s'ha experimentat una disminució generalitzada dels valors de NO₂ i de PM10, encara que no cal oblidar l'impacte de la crisi, en el sentit de reduir el pes absolut i relatiu dels desplaçaments per modes motoritzats, especialment els que s'efectuen per mitjans privats. De fet, l'any 2020 ha estat el primer any on no s'han superat els llindars admissibles.

Ara bé, per l'impacte que té sobre la salut humana cal seguir reduint la contaminació atmosfèrica, i de ben segur el canvi, primer cap una reducció de la mobilitat, i en segon terme la mobilitat elèctrica, tindran efectes directes sobre la qualitat de l'aire.

EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE

L'Ajuntament de Reus té entre els seus objectius millorar la qualitat de la ciutat a través de l'impuls de l'ús racional de l'energia, la promoció de l'estalvi, l'eficiència energètica i les energies renovables i per això s'encarrega de:

- Vetllar per un ús més eficient de l'energia en l'àmbit municipal, amb auditories als edificis municipals i un seguiment mensual dels consums energètics.
- Realitzar jornades, xerrades i tallers demostratius per a la ciutadania.
- Implantar noves instal·lacions d'energies renovables.
- Assessorar i formar a la ciutadania.
- Atorgar subvencions per a noves instal·lacions d'energies renovables.
- Redactar i vetllar pel compliment de Plans de l'Energia municipal, com el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible.

Dins el PLA D'ACCIÓ PER L'ENERGIA SOSTENIBLE I EL CLIMA - PAESC de l'Ajuntament de Reus del desembre de 2021; s'analitza el vector de mobilitat. Reus compta amb un Pla de Mobilitat que actualment s'està treballant i renovant, que estableix uns principis i objectius on es respon a la gestió de la mobilitat de persones i mercaderies, tendint cap a un model sostenibilista i garantint la seguretat. En ell, hi destaquen accions relacionades amb la millora de la infraestructura per als desplaçaments a peu, en bicicleta o en transport públic.

El Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima del municipi de Reus s'estructura entorn a les 11 àrees de intervenció definides en la pròpia metodologia. Aquest sistema de classificació permet al seu torn identificar els mecanismes d'acció, la relació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), o els agents implicats i els rols a desenvolupar.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Les accions dels Plans de mitigació i adaptació es troben relacionades amb aquestes àrees de intervenció, que representen l'estructura vertebradora del Pla i que en determinen els objectius. La necessitat d'un procés transformador en la nostra societat per mitigar i adaptar-se a l'efecte del canvi climàtic implica l'adopció de solucions que donin resposta a les diferents facetes de la nostra realitat de manera integrada. Així, s'ha d'entendre com una actuació global en diferents àmbits:

01. Edificis municipals	07. Transport públic
02. Edificis del sector terciari	08. Transport privat
03. Edificis residencials	09. Producció local d'energia
04. Enllumenat públic	10. Producció local de calor/fred (no es contempla)
05. Indústria (no es contempla)	11. Altres
06. Flota municipal	

Concretament, s'estableix el següent objectiu pel que fa al Transport públic:

5.1.6Transport públic

Objectiu: Renovar la flota de vehicles de transport públic per vehicles menys contaminants.

Descripció: Accions encaminades a la renovació dels vehicles de transport públic per altres més nets i eficients, i a millorar la infraestructura pública de mobilitat per facilitar el canvi modal des del transport privat.

ODS vinculats: 7- Energia neta i assequible i 11-Ciutats i comunitats sostenibles.

El Pla de Mobilitat Urbana de Reus proposa noves solucions als canvis que s’han produït des de la redacció del l'actual Pla -el 2010-, fins ara en relació a les modalitats de transport, mobilitat més sostenible, tendència a la reducció del vehicle privat, irrupció de noves mobilitats, etc., i, especialment, als reptes en matèria de sostenibilitat.

El nou Pla de Mobilitat Urbana sintetitza les actuacions en 11 paquets:

- Creació d’una Zona de Baixes Emissions.
- Consolidació de la mobilitat activa.
- Pacificació d'entorns escolars, equipaments i altres espais públics sensibles.
- Assoliment d’una accessibilitat universal.
- Expansió d’una infraestructura connectada, còmoda i segura per a bicicletes i VMP.
- Millora del transport públic urbà i potenciació de la intermodalitat.
- Desenvolupament d'infraestructures metropolitanes.
- Racionalització de l'aparcament i millora de l'eficiència del transport motoritzat.
- Implementació d’una logística urbana més sostenible.
- Polítiques de seguretat viària amb Visió Zero.
- Promoció d’una mobilitat més sostenible.

3.1.4.2 Contaminació acústica

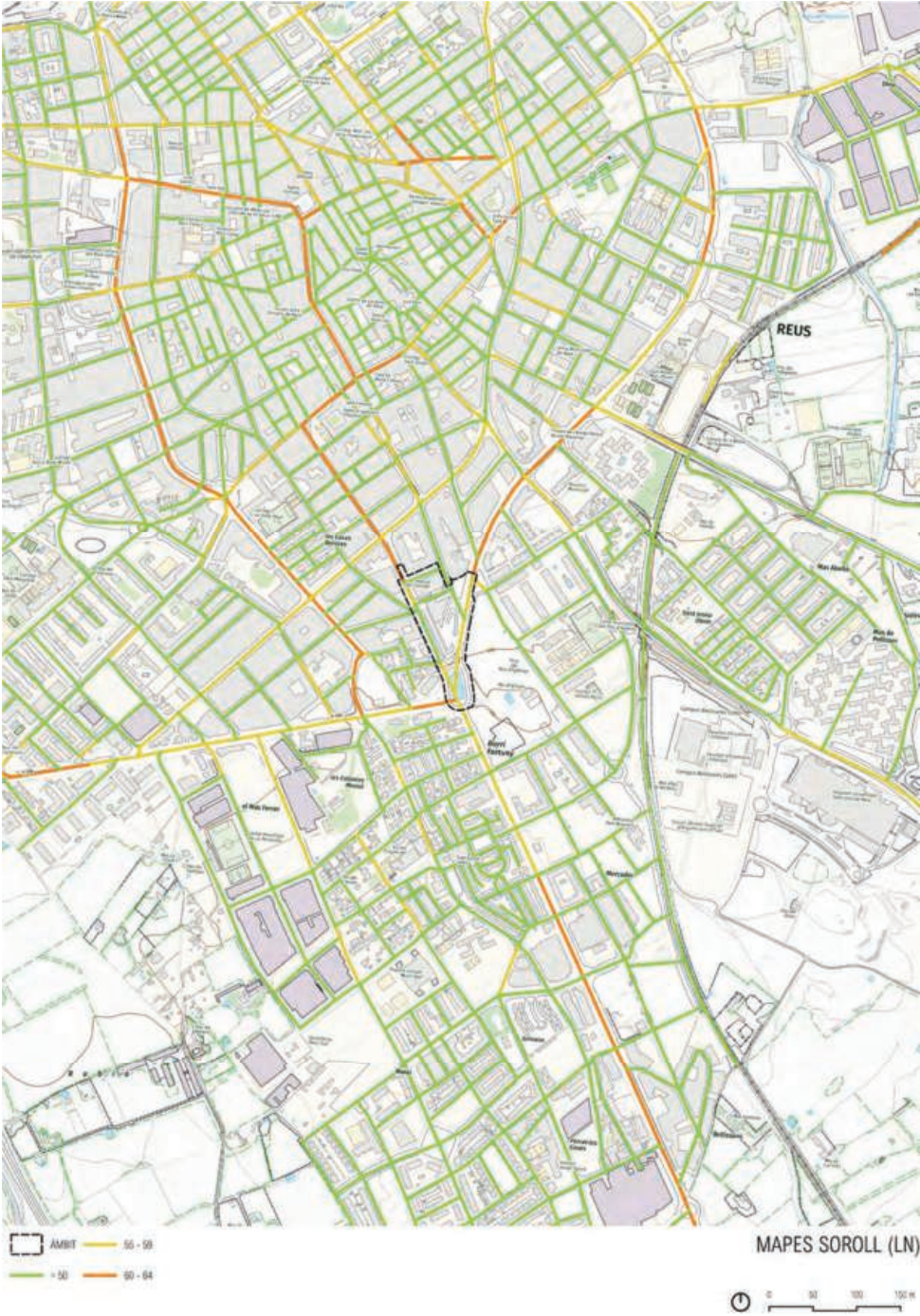
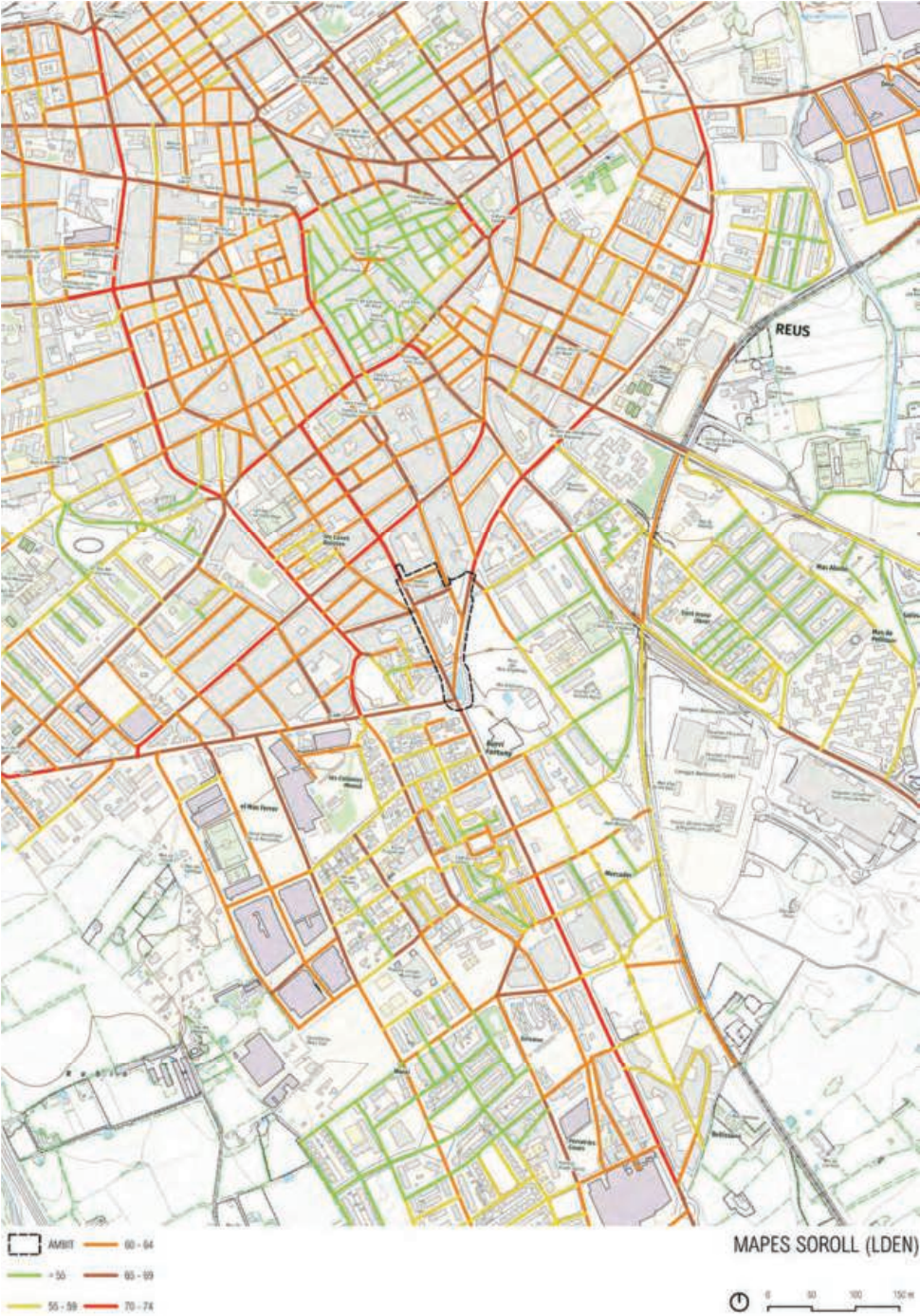
MAPA ESTRATÈGIC DE SOROLL

El mapa de soroll és una eina que representa gràficament sobre el plànol de la ciutat els nivells acústics del municipi. Emmarcat dins el Mapa Estratègic de Soroll permet l’avaluació global i la gestió del soroll de la ciutat, que la Unió Europea pren com a base per tal d’unificar els criteris sobre contaminació acústica.

Tenint en compte el Mapa de Soroll de Reus (2019) i la modelització realitzada amb CadnaA, els carrers que presenten els nivells de soroll més elevats a l’àmbit d’estudi són l’Avinguda de Salou i l’Avinguda del President Macià, que concentren la major part del trànsit de pas i de vehicles pesants. Els nivells al carrer de Jaume Vidal Alcover són moderats i es mantenen dins dels valors límit establerts pel Mapa de Capacitat Acústica, amb valors més baixos en el tram comprès entre el carrer de Montserrat Roig i el carrer de Bernat Desclot, que té característiques de carrer local i menor intensitat de trànsit.El mapa estratègic de soroll de Reus mostra els següents nivells:

NIVELLS DE SOROLL			
Situació	L _a (07:00 - 21:00) dBA	L _n (23:00 - 07:00h) dBA	L _{den} (diürn-nocturn) dBA
Avinguda de Salou	60 - 64	50 - 54	60 - 64
Avinguda de Jaume I	65 - 69	60 - 64	65 - 69
Carrer de Joan Miró	65 - 69	60 - 64	65 - 69
Avinguda del President Macià	60 - 64	60 - 64	60 - 64
Passatge de Lluís Mas i Ossó	60 - 64	50 - 54	60 - 64
Carrer Rocamora	60 - 64	50 - 54	60 - 64
Carrer de Jaume Vidal i Alcover	55 - 64	50 - 54	55 - 64

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MAPA DE CAPACITAT ACÚSTICA

La llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, determina l'obligatorietat que els municipis disposin de mapes de capacitat acústica, que té com a objectius:

- Classificar les zones del municipi, segons la seva sensibilitat acústica (zones amb una mateixa percepció acústica).
- Disposar d'una base perquè l'administració municipal pugui definir programes d'actuació, prevenció, determinació de zones urbanitzables, zones de servitud, etc.

La llei també estableix uns valors límit d'immissió per a les infraestructures i activitats que siguin de creació posterior a l'entrada en vigor de la Llei. Per a les infraestructures i vies urbanes ja existents en el moment d'aprovar-se la Llei, els valors són més permissius i es denominen valors d'atenció. Si es sobrepassen aquests valors d'atenció, la Llei preveu l'obligació d'elaborar un pla de mesures de millora acústica.

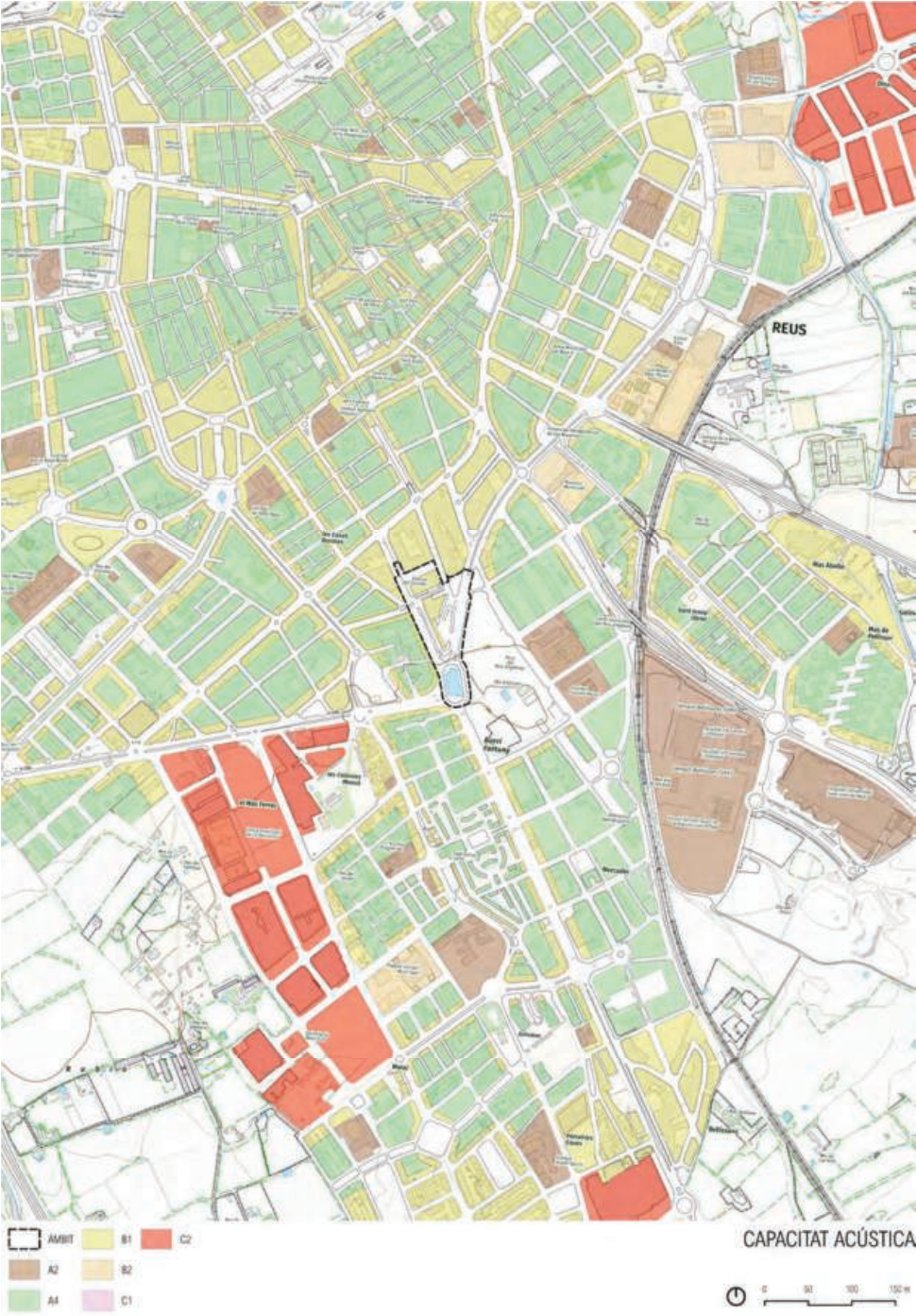
NIVELLS SONORS ESTABLERTS EN LA LLEI 16/2002, DE 28 DE JUNY, DE PROTECCIÓ CONTRA LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA (DADES EN DB(A)).				
Zona de sensibilitat acústica	Valors límit d'immissió		Valors d'atenció	
	Dia	Nit	Dia	Nit
Zona sensibilitat acústica alta (A)	60	50	65	60
Zona sensibilitat acústica moderada (B)	65	55	68	63
Zona sensibilitat acústica baixa (C)	70	60	75	70

El Decret 176/2009 estableix uns valors límit d'immissió per a les infraestructures i activitats en funció de la zonificació acústica del territori i dels usos del sòl. En les zones urbanitzades existents i per a determinats usos de sòl estableix els denominats valors d'atenció, més permissius.

VALORS LÍMIT DELS USOS DEL SÒL				
Sensibilitat	Usos del sòl	L _d (7 h - 21 h)	L _e (21 h - 23 h)	L _n (23 h - 7 h)
Alta (A)	(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
	(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
	(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
	(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
Moderada (B)	(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
	(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
	(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial.	65	65	55
Baixa (C)	(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
	(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
	(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-
L _d , L _e i L _n , = índexs d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament				
Valors d'atenció: en les activitats existents en zones urbanitzades existents i per als usos de sòl (B3), (C1) i (C2), anteriors a l'entrada en vigor del Decret 176/2009, el valor límit d'immissió s'incrementa en 5 dB(A).				

Segons el mapa de capacitat acústica facilitat per l'Ajuntament de Reus, l'àmbit presenta majoritàriament una zona de sensibilitat moderada (B1) amb coexistència d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transports existents, degut a als diversos carrers transitats pròxims a l'àmbit. També hi ha alguns carrers amb una zona de sensibilitat alta (A4) amb predomini de sòl d'ús residencial.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



3.1.4.3 Contaminació lluminosa

El Decret 82/2005, de 3 de maig, pel qual s’aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d’ordenació ambiental de l’enllumenament per a la protecció del medi nocturn concreta les característiques de les zones en funció de la seva protecció a la contaminació lluminosa. El grau de major protecció serà per a les zones E1 i el de menor protecció seran les E4:

- Les zones E1 són les zones de màxima protecció a la contaminació lluminosa; corresponen a les àrees coincidents amb els espais d’interès natural, les àrees de protecció especial i les àrees coincidents amb la xarxa Natura 2000.
- Es considera com a zona E2 el sòl no urbanitzable fora d’un espai d’interès natural o d’una àrea de protecció especial o d’una àrea de la xarxa Natura 2000.
- Les zones E3 són les àrees que el planejament urbanístic les qualifica com a sòl urbà o urbanitzable.
- Les zones E4 són àrees en sòl urbà d’ús intensiu a la nit en activitats: comercials, industrials o de serveis i també vials urbans principals. Les determina l’ajuntament de cada municipi, el qual haurà de notificar la proposta de zonificació al Departament de Medi Ambient i Habitatge, que n’haurà de fer l’aprovació. No poden classificar-se zones E4 a menys de 2 km d’una zona E1.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge va aprovar el 19 de desembre de 2007 el mapa de la protecció envers la contaminació lluminosa, amb les esmenes presentades pels ajuntaments.

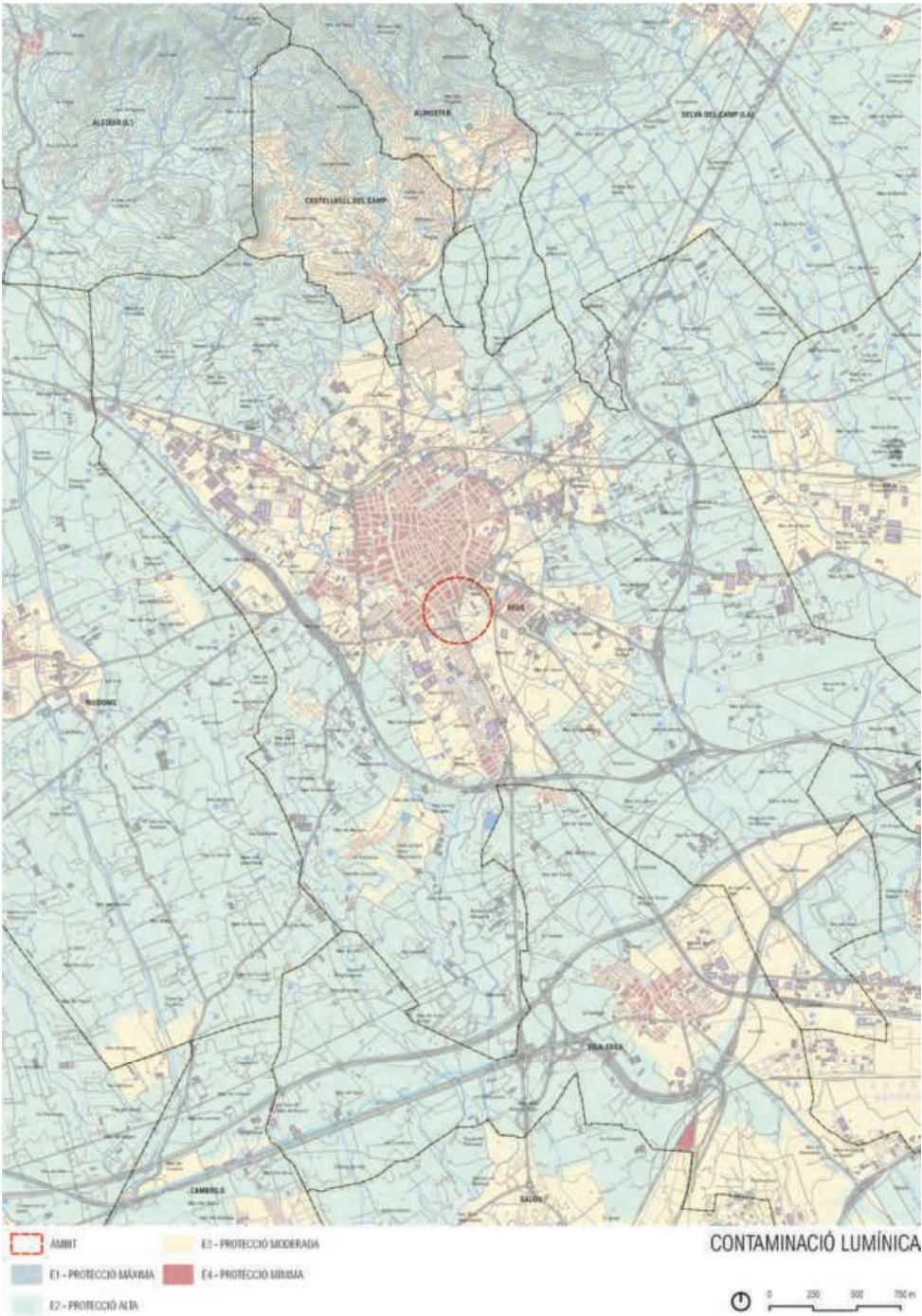
El pla municipal d’adequació de la il·luminació exterior existent ha de concretar el programa d’actuacions per a l’adaptació de l’enllumenat públic i les accions per promoure l’adequació de la il·luminació exterior de titularitat privada. El Pla ha de contenir:

- L’anàlisi de la il·luminació exterior per zones de protecció envers la contaminació lluminosa del municipi
- Les actuacions prioritzades
- El calendari d’execució de l’adaptació, segons la incidència de la contaminació lluminosa en el medi ambient.

L’Oficina per a la Protecció de la Contaminació Lluminosa assessorarà i col·laborarà amb els ajuntaments per a la redacció del pla municipal d’adequació de la il·luminació exterior existent. Promourà plans pilot a l’àmbit comarcal de projectes d’adequació dels enllumenats existents.

A partir del mapa de protecció envers la contaminació lluminosa s’observa que l’àmbit es troba en una zona E3 de protecció moderada.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



3.2 MEDI NATURAL

3.2.1 Espais naturals protegits

Quant als espais naturals, l'àmbit del projecte, no està inclòs en cap espai natural ni de protecció especial, ni del Pla d'Espais d'Interès Natural.

També, a uns 9 Km en direcció sud de l'àmbit, es troba l'espai de la Xarxa Natura 2000 la Sèquia Major, al municipi de Vila-seca. És un espai d'aiguamolls litorals, que al mateix temps, forma l'espai d'interès natural de Prets de la Pineda que està inclòs en el PEIN.

A uns 8 km al nord de l'àmbit del projecte s'hi troba el principal espai natural de les comarques tarragonines que són les Muntanyes de Prades. Les muntanyes de Prades són un conjunt de serres de la Serralada Prelitoral que ocupen una extensió de 30.726,39 ha (307,26 km²). Estan formades predominantment per calcàries i dolomies, amb gran presència de pissarres i conglomerats. En aquesta serralada hi neixen els rius Francolí, Brugent, Glorieta, Siurana i Prades.

3.2.2 Hàbitats d'Interès Comunitari

Segons la cartografia d'hàbitats de Catalunya, del Departament de Medi Ambient i Habitatge, dins l'àmbit d'estudi no hi ha cap Hàbitat d'Interès Comunitari. Només existeixen els següents HIC, fora del nucli urbà:

- Codi 9340. Alzinars i carrascars. No prioritari.
- Codi 9540. Pinedes mediterrànies. No prioritari.

3.2.3 Connectivitat ecològica

L'àmbit es situa al barri del Carrilet, a Reus, i per tant, correspon a una zona urbanitzada. No existeixen connectors ecològics envoltant el sector, donat el caràcter netament urbà de la zona.

Dins l'àmbit, els carrers presenten alineacions arbòries, i als espais lliures es troben diferents espècies arbòries, arbustives i herbàcies que permeten allotjar diverses espècies faunístiques.

3.2.4 Flora i fauna

VEGETACIÓ

Biogeogràficament, la zona d'estudi es troba plenament dins la regió mediterrània. La vegetació present a l'àmbit es compon bàsicament per espècies d'arbres, en la seva majoria ornamentals, als carrers, parcs i zones enjardinades.

Als carrers que es troben dins l'àmbit hi ha alineacions arbòries, principalment de plataner (*Platanus x hispànica*), paulònia (*Paulownia tomentosa*), xicranda (*Jacaranda mimosifolia*), acàcia del japó (*Styphnolobium japonicum*) i tipuana (*Tipuana tipu*).

Al parc del Mas d'Iglésies es troben nombroses espècies, però se'n destaquen les afectades pel projecte, com les alineacions de *Tipuana tipu*, *Lagunaria patersonia*, alzina (*Quercus ilex*) i arbre ampolla (*Brachychiton populneus*), i alguna *Yucca gigantea*,

Finalment, altres espècies presents a les zones enjardinades i parcs infantils són el margalló (*Chamaerops humilis*), *Washingtonia robusta*, *Cordyline australis*, mèlia comuna (*Melia azedarach*), i de nou, *Yucca gigantea*.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



Alineacions de *Tipuana tipu* i *Lagunaria patersonia* al parc del Mas d'Iglésies.



Alzines (*Quercus ilex*) al Parc de del Mas d'Iglésies.



Alineacions de plataners al carrer de Jaume Vidal i Alcover.



Arbre ampolla (*Brachychiton populneus*) al Parc de del Mas d'Iglésies.



Yucca gigantea i *Washingtonia robusta* al parc infantil de l'Avinguda del president Macià



Margalló (*Chamaerops humilis*) a l'Avinguda del President Macià.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Espais verds

Es poden distingir diferents espais verds dins i a l’entorn de l’àmbit d’estudi:

- Parc de Mas d’Iglésies.
Al límit amb el Carrer de Jaume Vidal i Alcover trobem àrees enjardinades amb gespa i vegetació arbustiva. Al límit amb la plaça del Canal hi ha una franja amb nombroses espècies arbustives, herbàcies i arbòries. D’altra banda, a la zona nord, a la plaça de les Cultures, hi ha una cobertura de sòl i altra de gespa alguns arbres ornamentals. A la part central del parc hi ha una cobertura de sòl amb pinedes i palmeres, entre d’altres.



Entorn del parc de Mas Iglesias.

- Zones enjardinades.
Limitant amb l’estació d’autobusos, es troba una zona enjardinada amb gespa i vegetació herbàcia i arbustiva. També, al centre de l’avinguda del President Macià hi ha tota una franja amb gespa i palmeres, i alguna altra franja amb vegetació arbustiva. A l’alçada del mercat del Carrilet, en aquesta mateixa avinguda, a la banda esquerra es troba un parc infantil amb nombrosos arbres ornamentals, palmeres i arbustos sobre sòl, i a banda dreta hi ha una plaça amb arbres sobre paviment i àrees enjardinades amb vegetació herbàcia, arbustiva i palmeres. Finalment, al carrer de Joan Miró, hi ha diverses franges amb arbustos i palmeres.



Zones enjardinades dins l’àmbit d’estudi.

- Plaça del Canal.
Aquesta es troba limitant amb l’àmbit d’estudi. Compta amb una cobertura de gespa, unes taques de vegetació herbàcia i dues basses de gran mida.



Plaça del Canal

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

FAUNA

La presència de fauna silvestre protegida està regulada pel *Decret Legislatiu 2/2008, de 15 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de protecció dels animals, per la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat i per l'article 334 del Codi Penal.*

Reus acull nombroses espècies de vertebrats al seu nucli urbà, i a més, la ciutat és un indret important de pas per les aus migratòries. La fauna de la zona d'estudi, està en la seva major part constituïda per espècies antropòfiles, adaptades a la presència humana.

La varietat d'espècies vegetals urbanes representen una diversitat estructural que permet suportar el poblament faunístic i, alhora, servir de refugi i alimentació durant una bona part de l'any. Per tant, una zona rica en diversitat vegetal i d'espais verd assegura una certa biodiversitat faunística.

L'arbrat viari, per la seva banda, també té un paper important ja que disposa d'espais dels quals se n'aprofita part de la fauna urbana; les seves clivelles i cavorques actuen com a lloc d'hivernació per alguns insectes; els forats que es troben al llarg del tronc poden servir de niu a ocells i rat-penats, i fins les copes amb les fulles, flors i fruits esdevenen una important font d'alimentació per alguns insectes i ocells els quals també ho poden usar com a lloc de nidificació i descans.

A l'àmbit d'estudi, algunes de les aus més comunes que es poden trobar són el colom roquer (*Columba livia*), la tórtora turca (*Streptopelia decaocto*), el tudó (*Columba palumbus*), la merla (*Turdus merula*) i la garsa (*Pica pica*).

D'ocells de menor mida destaquen el pardal comú (*Passer domesticus*), la mallerenga carbonera (*Parus major*), la mallerenga petita (*Parus ater*), el gafarró (*Serinus serinus*), la cuereta blanca (*Motacilla alba*), la cadenera (*Carduelis carduelis*), el raspinell (*Certhia brachydactyla*), el pit-roig (*Erithacus rubecula*), la cotxa fumada (*Phoenicurus ochruros*), el mosquiter pàl·lid (*Phylloscopus Bonelli*), el bruel (*Regulus ignicapilla*), el tallarol de casquet (*Sylvia atricapilla*) i el tallarol capnegre (*Sylvia melanocephala*)

Altres aus més grans que hi poden ser presents són l'oreneta cuablanca (*Delichon urbicum*), l'oreneta vulgar (*Hirundo rustica*), l'estornell negre (*Sturnus unicolor*), l'estornell vulgar (*Sturnus vulgaris*), i la puput (*Sylvia melanocephala*).

També poden aparèixer per la zona altres vertebrats com el dragó comú (*Tarentola mauritanica*) i el ratolí domèstic (*Mus musculus*), i ratpenats com la pipistrel·la comuna (*Pipistrellus pipistrellus*), la ratapinyada de vores clares (*Pipistrellus kuhlii*) i el ratpenat soprano (*Pipistrellus pygmaeus*).



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

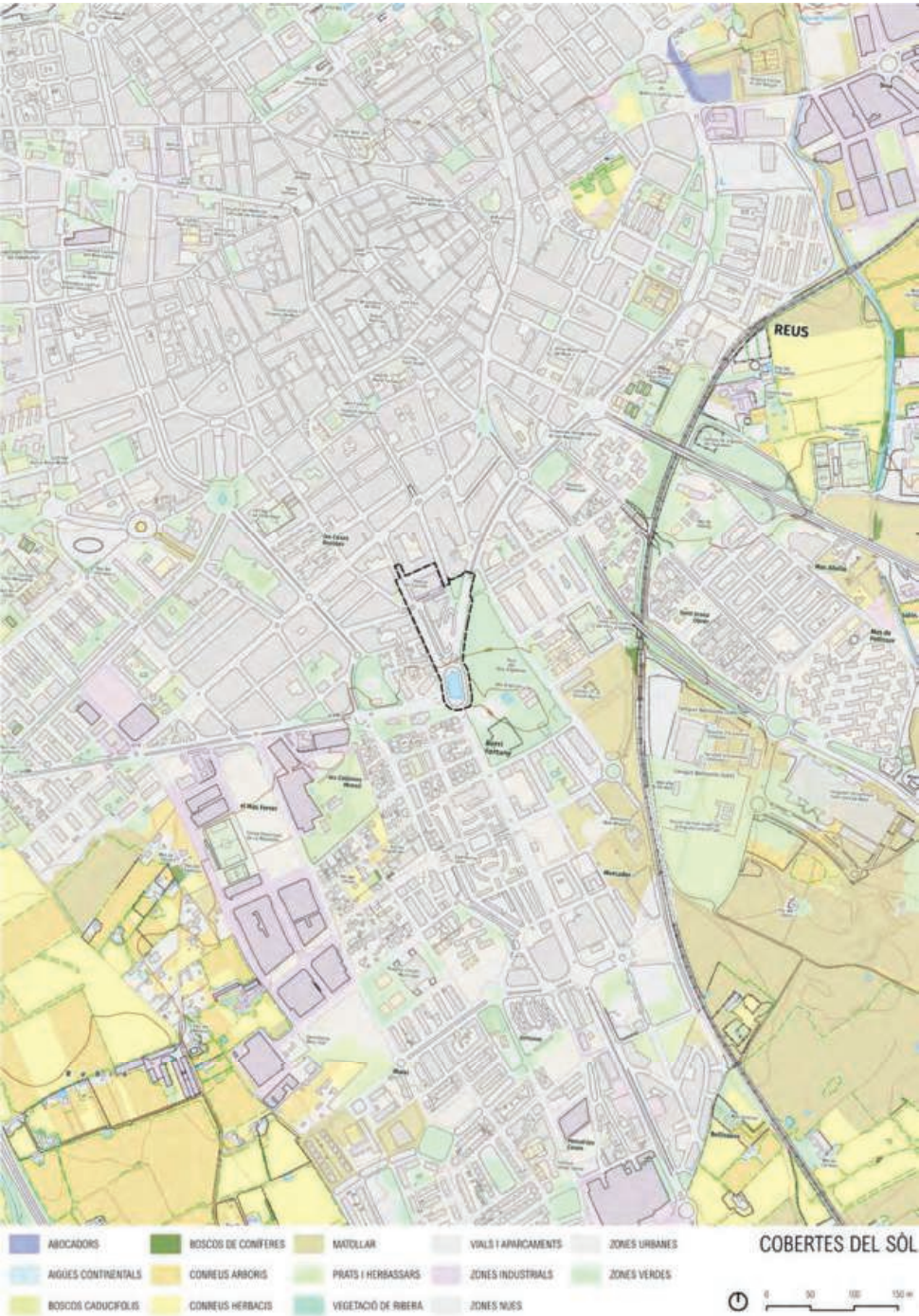
3.3 MEDI ANTRÒPIC

3.3.1 Ocupació i consum de sòl

COBERTES DE SÒL

Segons el mapa de cobertes del sòl de Catalunya, el 41,80% de l'àmbit d'estudi correspon a vials i aparcaments. Li segueixen les zones urbanes (d'edificis entre mitgeres) amb un 24,83% i les zones industrials amb un 13,97%. En menor mesura es troben les zones verdes (9,91%) i les zones nues per acció antròpica (9,53%)

SUPERFÍCIE DE COBERTES DE SÒL		
Cobertes	Superfície (m²)	%
Zones urbanes	8.205,65	24,83
Vials i aparcaments	13.799,00	41,80
Zones verdes	3.276,76	9,91
Zones industrials	4.616,01	13,97
Prats i herbassars	0,11	0,00
Zones nues	3.150,47	9,53
Total	33.048,00	100,00



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

ELEMENTS DE L'ENTORN URBÀ

L'àmbit d'estudi es troba caracteritzat principalment per una sèrie d'infraestructures i usos, que seran objecte de transformació:

- Mercat del Carrilet (Avinguda Jaume I, s.n, 43204 Reus, Tarragona).
- Estació d'autobusos de Reus (Avinguda de Salou, 2, 43205 Reus, Tarragona).
- Parc del Mas d'Iglésies (Avinguda de Salou, 4, 43205 Reus, Tarragona).



Mercat del Carrilet amb l'estació d'autobusos de fons.

A més, hi ha infraestructures que es troben pròximes a l'àmbit, que són considerades com a zones sensibles. Aquestes es defineixen les següents característiques:

- Poden acollir major densitat de persones. Així, es veu incrementada l'exposició als possibles impactes generats sobre la població.
- Tenen un ús del sòl més sensible, fet que condiciona les característiques ambientals de la zona.
- Es troben catalogats o protegits.

A les proximitats immediates a l'àmbit d'estudi s'ubiquen els següents receptors considerats com a sensibles:

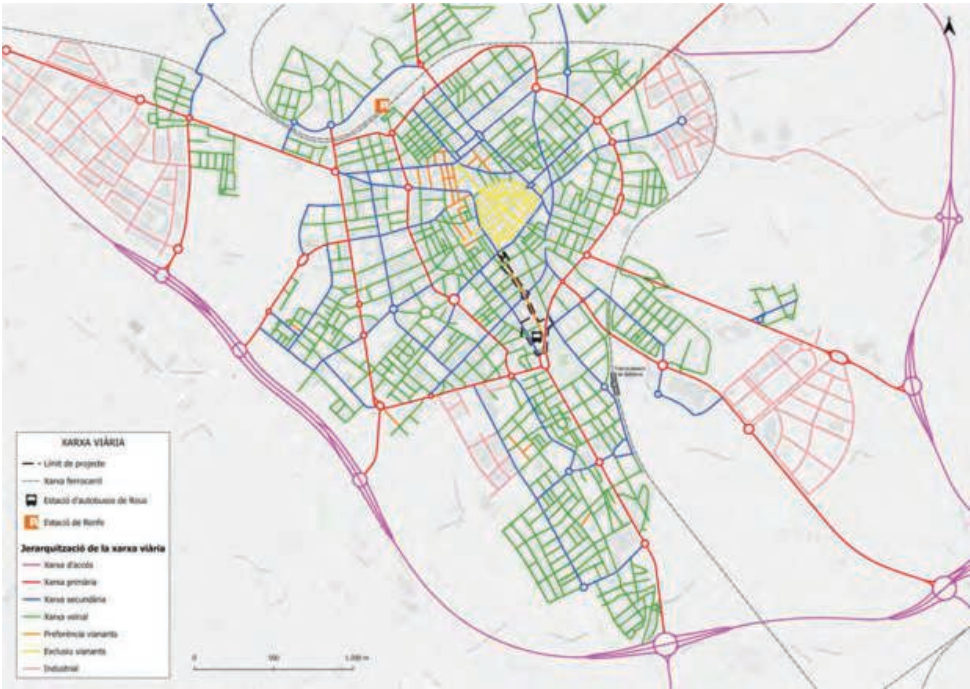
- Centres educatius:
 - CEIP Eduard Toda (Carrer de Montserrat Roig, 1, 43204 Reus, Tarragona)
 - Institut Públic Roseta Mauri (Carrer de Jaume Vidal i Alcover, 17, 43204 Reus, Tarragona)
- Equipaments:
 - Cruyff Court El Carrilet de Reus (Carrer de Joan Miró, 2, 43204 Reus, Tarragona). Actualment en desmantellament.
- Habitatges:
 - Del carrer de Jaume Vidal i Alcover
 - De l'Avinguda del President Macià
 - Del carrer Escultor Rocamora
 - De l'Avinguda de Salou
 - De l'Avinguda de Jaume I
 - Del Passatge de Lluís Mas i Ossó
- Activitats:

- Hotel Sercotel Reus Park (Carrer de Jaume Vidal i Alcover, 7, 43204 Reus, Tarragona)
- Bé arquitectònic
 - Mas d'Iglésies

INFRAESTRUCTURA VIÀRIA I MOBILITAT GENERADA

La infraestructura viària principal de l'àmbit està formada per:

- La Xarxa viària externa regional com son les autopistes i autovies d'alta capacitat, o bé capacitat mitjana, que absorbeixen desplaçaments passants i que connecten Reus a nivell regional (més enllà del nivell comarcal). L'AP-7 i l'A-7 formen part d'aquesta xarxa.
- La Xarxa viària externa intermunicipal son vies que tenen un paper estructurant a escala comarcal. La C-14, T-11 formen part d'aquesta xarxa.
- La Xarxa primària està formada per les vies que garanteixen les connexions de la xarxa interurbana amb la xarxa urbana i les relacions amb els diferents sectors del municipi. Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda del President Macià, Avinguda de Salou i Avinguda de Sant Bernat Calbó.
- Les vies distribuïdores o col·lectores connecten la xarxa primària a la xarxa local i viceversa fomentant que els desplaçaments s'agrupin en aquesta xarxa secundària enlloc de dispersar-se per la xarxa local. Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda de Jaume I, C/Misericòrida i C/de Jaume Vidal i Alcover.
- Les vies veïnals o locals són les vies més capil·lars que permeten el final o l'inici de trajecte i que donen accés a les diferents activitats del territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.



Jerarquia de la xarxa viària. Font: EAMG de la modificació puntual de la revisió del pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del carrilet i la nova estació d'autobusos

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

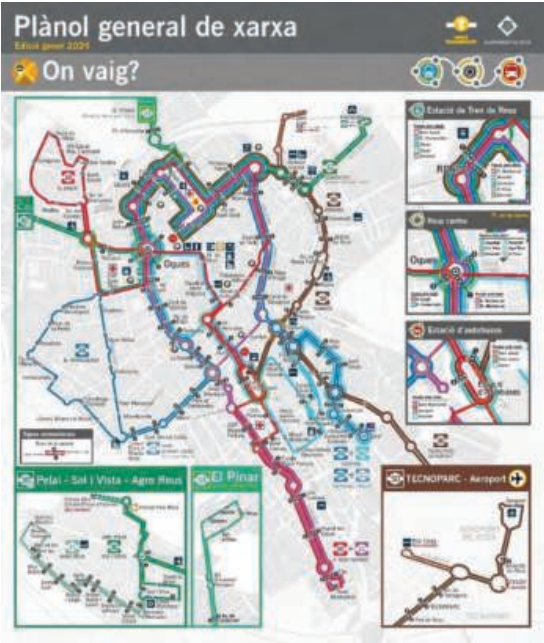
MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

A dia d’avui, l’àmbit on es desenvolupa la modificació de planejament és un enclau de Reus rellevant pel que fa al transport públic, essent el punt on s’ubica l’estació d’autobusos interurbans i zona de parada de bona part de les línies urbanes.

El planejament vigent preveu una profunda transformació en matèria de transport col·lectiu per al municipi de Reus i, bona part d’aquesta, es desplega a l’àmbit o bé a l’entorn més pròxim de la Modificació de planejament en estudi.

Pel que fa al servei de transport públic, la **xarxa d’autobusos** es distingeix en:

- La xarxa d’autobusos urbans: Reus disposa de 8 línies d’autobús urbà, de les quals 5 tenen parada dins o a l’entorn de l’àmbit d’estudi (línies 10, 11, 20/21, 33, 50 i 60) i una altra a un radi de menys de 400 metres (línia 10/11). Aquestes línies connecten l’àmbit d’estudi amb la resta del territori del municipi. L’oferta és de 309 expedicions diàries, de les quals 20 en hora punta.



Plànol de la xarxa d’autobusos urbans. Font: Ajuntament.

- La xarxa d’autobusos interurbans: Actualment hi ha 39 línies d’autobús interurbà que ofereixen un total de 485 expedicions diàries, 42 de les quals en hora punta, i 218 expedicions en caps de setmana i festius. Bona part de les línies donen servei al Camp de Tarragona i, en menor mesura, a la província de Tarragona. Dues línies donen servei diari amb Barcelona, una amb Lleida i una amb Andorra.

Actualment, Reus compta amb una **estació de tren** d’adif (operada per Renfe) on hi circulen trens de:

- La línia R14 de Barcelona a Lleida (passant per Reus)
- La línia R15 de Barcelona a Riba-Roja d’Ebre.



Xarxa ciclable municipi de Reus. Font: Geoportal Reus

Pel que fa a la **xarxa de les rutes a peu**, proper a l’àmbit hi recorren les següents:



Xarxa de camins municipi de Reus. Font: Geoportal Reus

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Pel que fa a la mobilitat, concretament els desplaçaments que actualment es generen/atrauen a l'àmbit del planejament amb els usos existent son els relacionats amb els següents equipaments i espais:

- Mercat del Carilet
- Estació d'autobusos
- Parc Mas Iglesias

Per altra banda, el planejament vigent preveu que en els propers 10 anys puguin entrar en funcionament dues infraestructures de transport públic que suposaran un augment de la mobilitat a l'àmbit i, alhora, tindran un impacte en les pautes de mobilitat en aquest. Aquestes infraestructures son:

- Tramvia Camp de Tarragona, amb parada intermodal a l'estació d'autobusos.
- Estació de Bellissens, a la línia de Renfe.

3.3.2 Paisatge

CATÀLEG DEL PAISATGE

La Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge de Catalunya, crea el Catàleg de Paisatge com un instrument nou per a la introducció d'objectius paisatgístics en el planejament territorial a Catalunya, així com en les polítiques sectorials.

L'article 10 de la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge de Catalunya defineix els catàlegs de paisatge de Catalunya com “els documents de caràcter descriptiu i prospectiu que determinen la tipologia dels paisatges de Catalunya, n'identifiquen els valors i l'estat de conservació i proposen els objectius de qualitat que han de complir”.

Els catàlegs de paisatge es conceben normativament com unes eines útils per ordenar i gestionar el paisatge des de la perspectiva del planejament territorial. És per aquest motiu que el seu abast territorial es correspon amb el de cadascun dels àmbits d'aplicació dels plans territorials parcials.

L'àmbit de la planta fotovoltaica al municipi de Reus actualment es troba inclòs en el Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona. El Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona, elaborat per l'Observatori del Paisatge, va ser aprovat definitivament el 19 de maig de 2010 (Edicte de 28 de maig de 2010, sobre una resolució del conseller de Política Territorial i Obres Públiques d'aprovació definitiva del Catàleg de paisatge del Camp de Tarragona).

La unitat de paisatge on es troba l'àmbit del present projecte és la de **Reus - Tarragona**.

En el marc general del vigent Catàleg del Paisatge del Camp de Tarragona s'estableixen els objectius de qualitat paisatgística, que posteriorment es concreten en cada una de les unitats paisatgístiques i les seves cartes del paisatge corresponents.

L'àmbit territorial de la unitat de paisatge definida a l'entorn de les ciutats de Tarragona i Reus comprèn dos sectors morfològicament ben diferenciats. El primer correspon a un sector de la plana del Camp que s'estén entre el marge oest del riu Francolí fins a Castellvell, al nord de Reus.

El segon coincideix amb l'àrea montuosa que s'alça a l'est del riu Francolí i on es localitza la ciutat de Tarragona.

Els trets distintius d'aquesta unitat de paisatge són:

- Paisatge caracteritzat per l'extensió de l'espai urbanitzat, els polígons industrials i una densa xarxa d'infraestructures de comunicació
- Relleu diferenciat en dos sectors. L'occidental i més extens modelat en una plana de pendent molt suau. L'oriental, a llevant del riu Francolí, coincideix amb un sector montuós en el qual es localitza el nucli antic de Tarragona.
- La vegetació natural ocupa molt poc espai: el sector de turons, les ribes del Francolí i petits trams de costa.

- Tarragona i Reus són els grans nuclis de població que donen caràcter a la unitat.
- Les indústries petroquímiques, que ocupen una gran extensió de terreny, són un element característic del paisatge.
- Entre Tarragona i Reus s'estén un paisatge de tipus periurbà.

Pel que fa als objectius de qualitat paisatgística concrets de la unitat de Reus - Tarragona, i en referència al present projecte, se'n destaquen els següents:

- OQP 1. Un paisatge urbà rehabilitat i valoritzat en la seva part històrica, i de qualitat arquitectònica, endreçat i dissenyat per a la bona qualitat de vida dels ciutadans.
- OQP 2. Uns assentaments urbans amb un creixement ordenat, dimensionat d'acord a les necessitats reals i que no comprometi el futur del caràcter agrícola dels espais circumdants als nuclis urbans.

3.3.3 Patrimoni Cultural

Quant al **patrimoni cultural**, i segons la consulta realitzada mitjançant l'aplicació web eGIPCI del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, no existeix cap element catalogat dins de l'àmbit d'estudi. Els més propers són els següents:

PATRIMONI ARQUITECTÒNIC				
Nom element	Època	Estil	Descripció	Règim jurídic i de protecció
MAS D'IGLESIES	Segles XIX -	Eclecticisme	Edifici aïllat de planta quadrada, planta baixa, pis i golfes. A dreta i esquerra dos elements de planta baixa i pis amb galeria correguda d'arcades, columnes jòniques i barana de balustres. Composició simètrica a partir de les obertures de la planta baixa, balconeres allindades al pis i quadrangulars a les golfes.	BCIL

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.4 RISCOS

Un dels objectius de l'anàlisi ambiental és la identificació de les àrees de risc. Així, en l'article 10.3 del Reglament parcial de la Llei d'Urbanisme, s'estableix que l'anàlisi ambiental preceptiu en la documentació i tramitació d'un pla urbanístic ha de comportar la delimitació de les àrees de risc per a la seguretat i el benestar de les persones, prèviament identificades per les administracions sectorials competents.

Es considera el risc químic i sísmic en l'àmbit del projecte.

S'han valorat altres riscos com el d'inundació, d'incendis forestals o el geològic, però es conclou que per les característiques del projecte, no presenten rellevància en l'àmbit d'estudi.

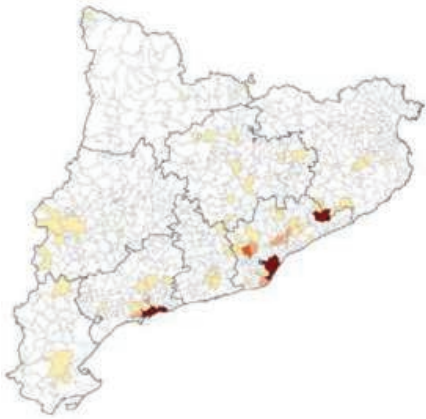
RISC QUÍMIC

S'ha fet una avaluació dels risc químic de la zona, tant pel que fa a les instal·lacions afectades per la normativa que regula la prevenció i planificació d'accidents greus en instal·lacions que manipulen substàncies peril·looses (PLASEQCAT), com pel que fa al transport de mercaderies peril·looses (TRANSCAT).

PLASEQCAT

El PLASEQCAT és el pla d'emergència de la Generalitat de Catalunya que pretén abastar totes les instal·lacions afectades per la normativa que regula la prevenció i planificació d'accidents greus en instal·lacions que manipulen substàncies peril·looses, així com d'altres instal·lacions que per les seves peculiaritats també es puguin considerar com a generadores de risc químic. Així, el PLASEQCAT esdevé el pla d'emergència per risc químic en instal·lacions que manipulen substàncies peril·looses (risc d'accident greu) per a tot el conjunt de Catalunya, elaborat des de la Generalitat de Catalunya.

Segons aquest pla, l'àmbit d'estudi es troba fora de zones d'intervenció i alerta màximes, i de cobertura de sirenes per risc químic.



Número d'instal·lacions incloses PLASEQCAT per municipi. Els colors més foscos indiquen més nombre d'instal·lacions. Barcelona és un dels municipis amb un major nombre (Font: elaboració pròpia a partir de les dades del PLASEQCAT)

TRANSCAT

El TRANSCAT és el pla d'emergència de la Generalitat de Catalunya per a accidents en el transport de mercaderies peril·looses per carretera i ferrocarril. Es tracta d'un pla que té com a objectiu principal protegir a la població en cas d'accident durant el transport de productes químics peril·loosos per carretera o ferrocarril.

El Pla incorpora mapes d'abast autonòmic sobre el flux de mercaderies peril·looses transportades tant per carretera com per ferrocarril.

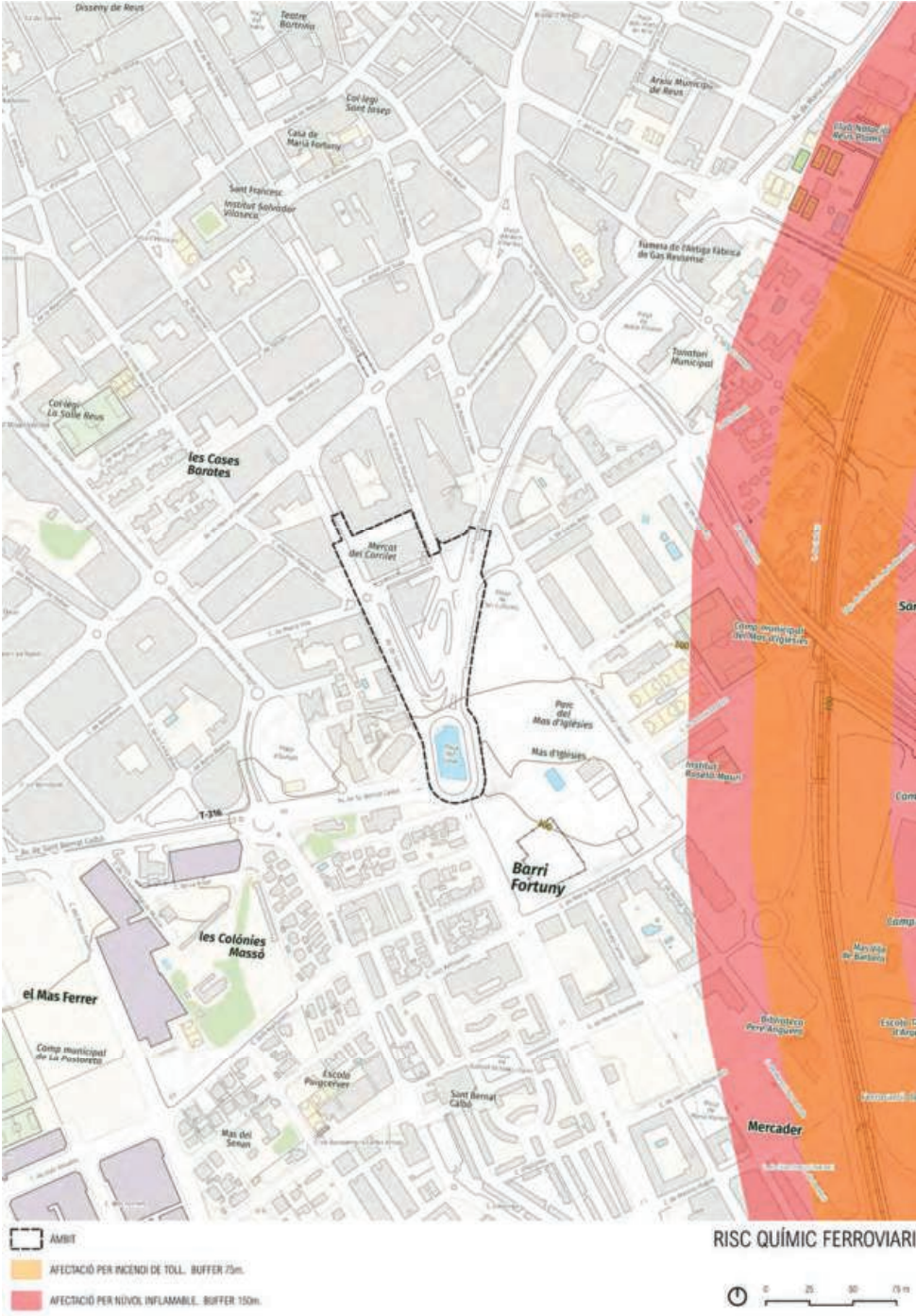
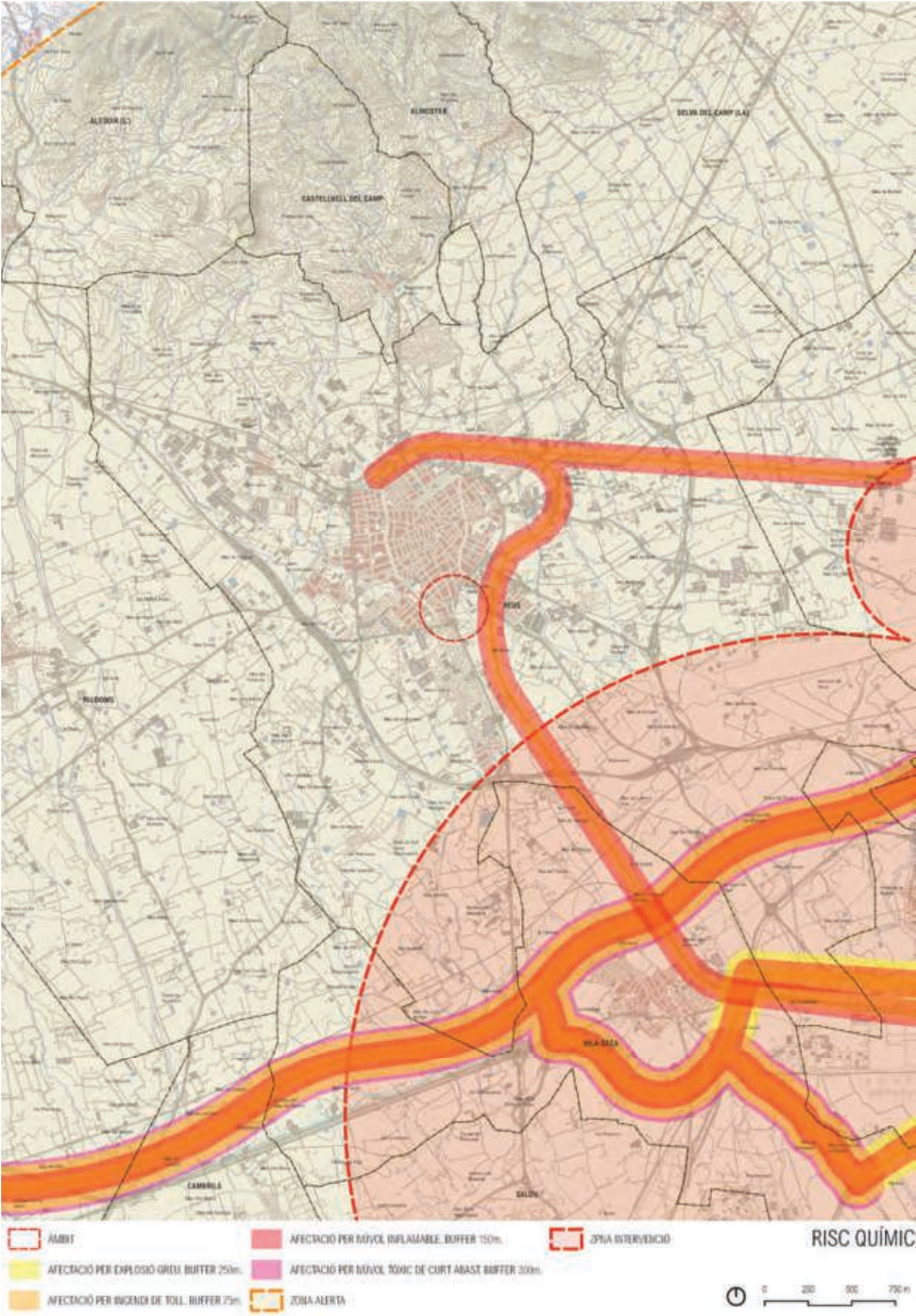


Risc associat al transport per mercaderies peril·looses per carretera, segons el TRANSCAT

S'ha consultat el TRANSCAT, i el nivell de perill per municipi tant per transport viari com ferroviari de mercaderies peril·looses és MOLT ALT.

El nivell de perill per a cada tram de via de carreteres, concretament a l'Avinguda de Salou, és BAIX. El nivell de perill per a cada tram de via ferroviari, concretament a la via FFCC de rodalies de Tarragona a Reus RT1 és MOLT ALT.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

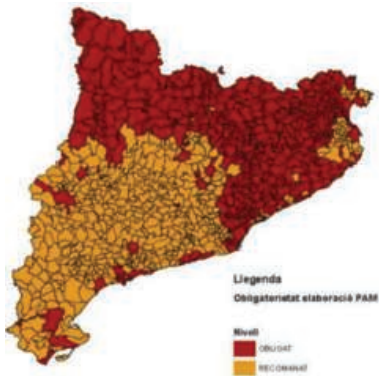
RISC SÍSMIC

Segons les dades del SISMICAT (Pla Especial d’Emergències Sísmiques a Catalunya) el municipi de Reus es troba en una zona sísmica del grau VI segons l’escala MSK(¹), per tant supera el llindar de dany.

Aquesta superació de llindar de dany implica, d’acord amb el SISMICAT, que cal prendre mesures de planificació a nivell municipal amb la redacció d’un Pla de Protecció Civil Municipal per a sismes segons els següents casos:

1. Han d’elaborar de manera obligatòria el corresponent Pla d’Actuació Municipal per risc sísmic:
- Els municipis que tinguin una intensitat sísmica prevista igual o superior a VII en un període de retorn associat de 500 anys (superació del llindar de referència d’intensitat veure figura 6) segons el mapa de Perillositat Sísmica.

▪ Els municipis pels que s’ha calculat que es superaria el llindar de referència de dany en el parc d’edificis d’habitatge en cas que es produeixi el màxim sisme esperat en l’esmentat període de retorn de 500 anys, segons l’anàlisi de risc elaborat per a la redacció d’aquest pla.



3.4.1 Riscos del canvi climàtic

L’escalfament global és una evidència científica observada en els augments de la mitjana mundial de la temperatura de l’aire i de l’oceà, el desgel generalitzat, i l’augment mitjà mundial del nivell del mar. Els informes del IPCC (Panell Intergovernamental d’experts sobre Canvi Climàtic) determina que les emissions mundials de gasos d’efecte hivernacle han augmentat, des de l’era preindustrial, en un 70% entre 1970-2004, i segueixen augmentant.

En poc temps s’han assolit els escenaris d’increment de temperatura que s’esperaven per a horitzons temporals més llunyans, evidenciant que hi ha una acceleració del canvi climàtic i dels seus efectes.

Les causes d’aquest augment són principalment antropogèniques.

²Escala MSK, Grau VII. Danys a les construccions

- a) La majoria de les persones s’esporgueixen i corren cap al carrer. Moltes tenen dificultat per mantenir-se dempeus. Les vibracions són percebudes per persones que condueixen automòbils.
- b) Sonen les campanes grans. En alguns casos, es produeixen esllavissades en carreteres que passen per vessants amb pendents acusats; es produeixen danys en juntes de canalitzacions i apareixen fissures en murs de pedra. S’aprecia onatge a les llacunes

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D’ORDENACIÓ URBANA EN L’ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D’AUTOBUSOS. REUS

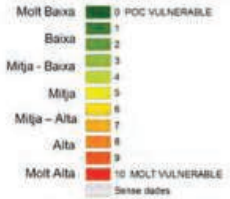
Els diversos perills climàtics -caracteritzats per la seva intensitat i freqüència- es tradueixen en riscos amb incidència potencial a múltiples nivells sobre el medi i les persones, incloent les infraestructures i les diferents activitats humanes i sectors econòmics.

Vulnerabilitat municipal davant el canvi climàtic

L’informe sobre l’Anàlisi del grau de vulnerabilitat i resiliència dels municipis de Catalunya al Canvi Climàtic, realitzat per l’Oficina Catalana de Canvi Climàtic al 2016, permet determinar el nivell de vulnerabilitat i resiliència dels municipis catalans enfront el canvi climàtic.

El concepte de vulnerabilitat inclou que un municipi és més vulnerable si té una major exposició i una major sensibilitat al canvi. Aquesta vulnerabilitat es pot fer menor en tant que el municipi disposi d’una capacitat adaptativa major.

Els valors de tots els indicadors d’exposició, sensibilitat i capacitat adaptativa han estat classificats en una escala del 0 al 10, de poc vulnerable a molt vulnerable.



A la següent taula es mostra els nivells de vulnerabilitat del municipi per als diferents riscos del canvi climàtic:

Àmbit	Risc	Descripció	Vulnerabilitat (Reus)
1. Agricultura i ramaderia	1.1. Increment de les necessitats de reg	L’agricultura és un sector clarament vinculat a les necessitats hídriques i per tant es pot suposar que un increment de la temperatura portarà una modificació de les necessitats de reg.	Molt alta (10)
	1.2. Major risc d’incendi	Els canvis en el risc d’incendi provocats per un increment de la temperatura pot portar a canvis significatius en el sector agrari.	Mitja-Alta (6)
	1.3. Canvis en els cultius	Els canvis en els cultius provocats per un increment de la temperatura pot portar a canvis significatius en el sector agroramader.	Mitja (5)
2. Biodiversitat			

i l’aigua s’enterboleix per remoguda del fang. Canvia el nivell de l’aigua dels pous i el cabal de les deus. En alguns casos, tornen a rajar deus que estaven seques i s’assequen d’altres que rajaven. En certs casos es produeixen esllavissades en talussos de sorra o de grava.

c) Moltes construccions del tipus A sofreixen danys greus (classe 3) i algunes fins i tot destrucció (classe 4). Moltes construccions del tipus B sofreixen danys moderats (classe 2). Moltes construccions del tipus C experimenten danys lleugers (classe 1).

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

Àmbit	Risc	Descripció	Vulnerabilitat (Reus)
3. Gestió de l'aigua	2.1. Major risc d'incendi	Els canvis en el risc d'incendi provocats per un increment de la temperatura pot portar a canvis significatius en la biodiversitat.	Mitja-Baixa (3)
	3.1. Canvis en el patró de demanda turística	Un augment de temperatura pot impactar sobre la gestió de l'aigua degut a canvis en el patró de la demanda turística.	Mitja-Alta (7)
	3.2. Disminució de la disponibilitat d'aigua	Un augment de temperatura pot impactar sobre la gestió de l'aigua degut a la disminució de l'aigua disponible.	Alta (9)
4. Gestió forestal	4.1. Major risc d'incendi	Un augment de temperatura pot impactar sobre la gestió forestal degut a un major risc d'incendi.	Mitja-Alta (6)
	4.2. Disminució de la disponibilitat d'aigua per increment de temperatura	Un augment de temperatura pot impactar sobre la gestió forestal degut a una disminució de la disponibilitat d'aigua degut a l'increment de la evapotranspiració. No obstant, cal tenir en compte que aquest risc està molt més afectat pels canvis en la precipitació.	Mitja-Baixa (4)
	4.3. Disminució de la disponibilitat d'aigua per sequera	La disminució de la precipitació, sobretot a l'estiu quan l'increment de la temperatura és mes acusat, pot impactar sobre la gestió forestal degut a una disminució de la disponibilitat d'aigua.	Baixa (3)
	5.1. Canvis en els patrons de la demanda energètica	Un augment de temperatura pot impactar sobre els canvis en els patrons de demanda energètica afectant la indústria, els serveis i el comerç. Per exemple, degut a un major consum energètic per a la climatització dels edificis.	Alta (8)
6. Mobilitat i infraestructures de transport	6.1. Major risc d'incendi	Els canvis en el risc d'incendi provocats per un increment de la temperatura pot portar a canvis significatius en el sector de la mobilitat i les infraestructures del transport.	Alta (9)
7. Salut	7.1. Increment de la mortalitat associada a la calor	L'increment de la temperatura té risc sobre la salut per poder produir un increment de la mortalitat associada a la calor.	Mitja-Alta (7)
	7.2. Empitjorament del confort climàtic (accentuació del fenomen d'illa de calor)	L'increment de la temperatura pot produir efectes sobre la salut degut a l'empitjorament del confort climàtic, accentuant el fenomen d'illa de calor associat a les zones més urbanitzades.	Alta (9)
8. Sector energètic	8.1. Canvis en els patrons de demanda energètica	L'increment de la temperatura pot produir efectes sobre els canvis en els patrons de demanda energètica afectant el sector energètic, degut a una major necessitat de consum per climatització, increment de les pèrdues en el transport energètic degut a un menor rendiment de les xarxes amb l'increment de la temperatura, etc.	Mitja (5)
9. Turisme			

Àmbit	Risc	Descripció	Vulnerabilitat (Reus)
	9.1. Canvis en el patró de la demanda turística	El turisme és un sector en el que l'augment de la temperatura pot ocasionar que es produeixin canvis en el patró de la seva demanda.	Mitja-Alta (7)
	9.2. Major risc d'incendi	El turisme és un sector que es pot veure afectat pel major risc d'incendi degut a l'augment de la temperatura en la temporada més turística (estiu).	Mitja-Alta (6)
10. Urbanisme i habitatge	10.1. Empitjorament del confort climàtic (accentuació del fenomen d'illa de calor).	L'increment de la temperatura pot produir efectes sobre el confort de l'habitatge i les zones urbanes degut a l'empitjorament del confort climàtic, accentuant el fenomen d'illa de calor associat a les zones més urbanitzades.	Alta (9)
	10.2. Increment de les necessitats de reg.	L'increment de la temperatura pot tenir impacte sobre l'urbanisme i l'habitatge degut a l'increment de les necessitats de reg.	Mitja-Alta (6)

D'aquest anàlisi es conclou que els vectors més vulnerables als efectes projectats de canvi climàtic al municipi de Reus són:

- La disminució de la disponibilitat d'aigua pel que fa al sector de la gestió de l'aigua i de l'agricultura i ramaderia.
- Major risc d'incendi vinculat a la mobilitat infraestructures de transport i en la gestió forestal.
- Impacte sobre la salut pel que fa a l'increment de la mortalitat associada a la calor i a l'empitjorament del confort climàtic (accentuació del fenomen d'illa de calor).

Vulnerabilitat específica de l'àmbit del pla especial davant el canvi climàtic

La vulnerabilitat de l'àmbit de la modificació del Pla General d'Ordenació Urbana davant el canvi climàtic recau, sobretot, en la necessitat d'adaptar els nous usos de sòl a aquells que siguin més resilients davant les noves condicions de canvi climàtic que es projecten als diferents models per la zona d'estudi.

Per tal de facilitar la integració de l'adaptació al canvi climàtic a la planificació urbanística es descriuen a continuació les possibles mesures estructurades en base als principals impactes del canvi climàtic que poden afectar l'urbanisme:

Impacte	Mesura
Onades de calor	Considerar la superfície de la zona verda per habitant. Preveure les xarxes per a vianants i zones verdes amb zones d'ombra. Preveure les cobertes verdes i/o materials d'alta reflectància.
Menor disponibilitat d'aigua	Preveure zones verdes amb espècies de baix requeriment hídic. Preveure sistemes de recollida i reaprofitament de l'aigua de pluja / aigües regenerades / aigües freàtiques.
Pluges fortes i inundacions	Preveure el sòl residencial situat fora les zones d'inundacions. Preveure un sistema de SUDs. Preveure la restauració d'ecosistemes costaners (dunes, maresmes,...)
Increment del risc d'incendi forestal	Preveure plans de gestió o mesures específiques per reduir el risc d'incendis forestals.

Per altra banda, la planificació urbanística ha de preveure mitigar els impactes sobre l'àmbit territorial que poden modificar la vulnerabilitat al canvi climàtic. S'ha de preveure i plantejar la nova ordenació de l'espai en consideració a:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Les mínimes afectacions a les masses d'aigua.
- Al grau d'afectació al règim d'inundabilitat.
- Les afectacions sobre la biodiversitat (flora i fauna).
- Les afectacions en la qualificació del sòl.
- Les pèrdues de sòl agrícola

4. SENSIBILITAT AMBIENTAL. DIAGNOSI

4.1 INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA

La definició de la sensibilitat ambiental té per objectiu establir quins són els àmbits que permeten amb un major nivell acollir els usos previstos.

En un plànol de sensibilitat ambiental s'hi reflecteixen múltiples criteris. En principi, l'organització bàsica és la següent:

- **MEDI FÍSIC**
 - Geòtops i zones d'interès geològic
 - Geomorfologia. Pendants
 - Hidrologia superficial. Rius i rieres
 - Hidrologia subterrània. Aquífers protegits i masses d'aigua
- **MEDI ANTRÒPIC**
 - Cobertes del sòl
- **MEDI CULTURAL**
 - Patrimoni arqueològic
 - Patrimoni arquitectònic
 - Jaciments paleontològics
- **MEDI TERRITORIAL**
 - Usos del sòl
 - Planejament urbanístic
 - Xarxa de camins (camins ramaders, GR,...)

Per tant, l'elaboració de la cartografia temàtica té caràcter metodològic, i tot i generar en alguns casos plànols on no hi ha elements d'interès respecte l'aspecte concret, no s'ometen, donat que el seu interès està justament en l'absència de condicionants.

A cadascun d'aquests plànols temàtics, i en funció de les subclasses definides, s'associa un nivell de sensibilitat. Les classes de sensibilitat o d'acollida són quatre, que es corresponen als nivells d'afecció si ocupessin l'espai amb l'ús previst:

SENSIBILITAT		
Codi	Sensibilitat	Nivell d'acollida
1	Baixa	Alta
2	Mitjana	Mitjana
3	Alta	Baixa
4	Molt Alta	Excloent

La composició final del plànol es fa per l'addició dels diferents plànols temàtics, quedant com a sensibilitat final la més alta del polígon d'intersecció. És a dir, en un àmbit d'intersecció de dos sensibilitats diferents, respecte a dos conceptes, en el plànol de sensibilitat ambiental queda grafiada la més alta dels dos conceptes.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

4.2 INTERPRETACIÓ DELS NIVELLS DE SENSIBILITAT

En la següent taula es mostren els nivells associats de sensibilitat per a diferents plànols temàtics:

SENSIBILITAT ASSOCIADA PER A LA ELABORACIÓ D'UN PLÀNOL DE SENSIBILITAT

Medi	Concepte	Sensibilitat				
		ADD	B	M	A	MA
MEDI FÍSIC						
Geòtops i zones d'interès geològic	Geòtops					●
	Zones d'interès no catalogades					●
Geomorfologia. Pendants	P < 5 %		●			
	5 %< P < 10 %			●		
	10 %< P < 20 %				●	
	> 20 %					●
Hidrologia superficial. Rius i rieres	Avinguda 10 anys (eix de riera)					●
	Avinguda 100 anys				●	
	Avinguda 500 anys. Risc alt				●	
Hidrologia subterrània	Aqüífers protegits			●		
	Masses d'aigua			●		
MEDI NATURAL						
Cobertes del sòl	Aigües continentals					●
	Matollars			●		
	Prats i herbassars			●		
	Vegetació de ribera					●
	Vials i aparcaments		●			
	Zones industrials		●			
Cobertes del sòl	Zones nues		●			
	Zones urbanes		●			
	Zones verdes				●	
Hàbitats d'interès comunitari	-				●	
Espais inclosos al PEIN	-	+1				
Zones humides	-	+1				
Xarxa Natura 2000	-	+1				
Plans específics de protecció	Llúdriga	-				
	Trencalòs	-				
MEDI CULTURAL						
Patrimoni arqueològic	Catalogat					●
	Possibilitat de jaciments no documentats			●		
Patrimoni arquitectònic	Catalogat					●
MEDI TERRITORIAL						
Usos del sòl	Aigües superficials			●		
	Forestal			●		
	Sòls nus		●			

SENSIBILITAT ASSOCIADA PER A LA ELABORACIÓ D'UN PLÀNOL DE SENSIBILITAT

Medi	Concepte	Sensibilitat				
		ADD	B	M	A	MA
PTMB	Zones urbanes		●			
	Vies de comunicació					●
	Sistemes. Equipaments		●			
	Sistemes. Serveis		●			
	Sistemes. Zones verdes		●			
	Sòl urbà industrial		●			
PGM	Sòl urbà residencial				●	
	Sòl urbà. Terciari		●			
	Sòl urbà consolidat. Equipaments (7b)		●			
	Sòl urbà consolidat. Habitatge dotacional (7hd)				●	
	Sòl urbà consolidat. Ordenació en volumetria específica				●	
	Sòl urbà consolidat. Parcs i jardins (6b)		●			
	Sòl urbà consolidat. Sistema ferroviari					●
	Sòl urbà consolidat. Zona industrial (22a)		●			
	Sistema viari					●
	Densificació Urbana Semiintensiva				●	
Camins Tradicionals	Sistema hidrogràfic					●
	Camins ramaders				●	
	Grans recorreguts				●	

ADD. S'addiciona n graus de sensibilitat, al poligon d’intersecció amb conceptes del mateix subcapítol.
B: Sensibilitat BAIXA; M: Sensibilitat MITJANA; A: Sensibilitat ALTA; MA: Sensibilitat MOLT ALTA.

4.3 DIAGNOSI

Per valorar l’àmbit de la MPGM es conclou en la present diagnosi, que s’estructura en una anàlisi desglossat de la següent manera:

- Usos interiors.
- Elements de límit.
- Servituds territorials. Permeabilitat.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

4.3.1 Elements interiors. Usos del sòl

L'àmbit d'estudi correspon, en la major part de la seva superfície, a l'àrea 6.20 El Carrilet, on actualment hi ha l'estació d'autobusos de Reus i el mercat del Carrilet, i part del parc del sector Mas d'Igllesiés. A més, també inclou els carrers adjacents per tal de garantir la connexió nord-sud de la ciutat, la connexió transversal est-oest del seu entorn urbà d'alta densitat i eliminar la barrera amb el parc de Mas Iglesias.

Estudis sobre l'edifici del mercat posen de manifest una sèrie de mancances funcionals, i particularment constructives. En el cas de l'estació d'autobusos, les actuals dependències pateixen una certa precarietat funcional.



Mercat del Carrilet

4.3.2 Elements de límit

L'àmbit de la modificació puntual del PGOUM (MP 93) se situa a l'entorn del mercat del Carrilet i l'actual estació d'autobusos, al sud-est del carrer de l'Escultor Rocamora i incloent la Plaça del Canal. La seva superfície total és de 33.048 m² i s'estén des del passatge de Lluís Mas i Ossó al nord fins a incorporar la Plaça del Canal i part de l'avinguda del President Macià al sud, limitant a l'oest amb l'avinguda de Salou i un tram de l'avinguda de Jaume I, tancant de nou al passatge de Lluís Mas i Ossó.

La nova ordenació plantejada en aquesta modificació incorpora la implantació de la nova estació d'autobusos en planta soterrani, amb accés des de la rotonda de la Plaça del Canal i connexió directa a la xarxa viària principal, així com la reordenació dels espais públics en superfície per a prioritzar la mobilitat a peu i en bicicleta, i ampliar el Parc de Mas d'Iglésies.

A l'entorn immediat s'hi localitzen els principals receptors sensibles: el CEIP Eduard Toda i l'Institut Roseta Mauri, el bé cultural Mas d'Iglésies, l'Hotel Sercotel Reus Park i diversos edificis residencials i comerços als carrers de Jaume Vidal i Alcover, Escultor Rocamora, President Macià, Avinguda de Salou i Avinguda de Jaume I.

4.3.3 Servituds territorials

Hi ha servituds territorials en l'àmbit, i concretament les que fan referència a la Plaça del Canal, el Parc del mas d'Iglésies i les diferents zones enjardinades, que formen part de la V verda urbana, del Pla d'acció per al desenvolupament de la V Verda, com a connexió de l'ambient rural i l'ambient urbà de Reus.

D'altra banda, l'estació d'autobusos compta amb autobusos interurbans que connecten la ciutat de Reus amb Salou i amb Tarragona, i també hi fan parada les línies urbanes.

4.3.4 Sensibilitat ambiental. Diagnosi

Els efectes ambientals significatius que es poden derivar de la present modificació del PGOUM:

- Canvi de les condicions de les cobertes, i de la qualitat del verd urbà, amb efectes sobre el paisatge i la biodiversitat urbana.
- Efectes de soroll, derivats del trànsit de la zona, i de la presència de la via ferroviària a l'est de l'àmbit.
- Malgrat el planejament no hi pot incidir, aspectes relacionats amb la qualitat de l'aire, també relacionat amb el trànsit, i especialment PM10 i NOx.
- Relació dels nous edificis amb l'espai consolidat al seu voltant.
- Petites zones amb vegetació dins l'àmbit, que reconeix el Pla d'Acció per al Desenvolupament de la V Verda de reus.

Altres aspectes a tenir en compte corresponen a la fase d'obres, i poden venir determinats per:

- Soroll derivat del moviment de maquinària i, en general, durant tota la fase d'obres, amb especial incidència sobre l'àrea residencial confrontant al carrer de Jaume Vidal i Alcover, l'Avinguda del President Macià, el carrer Escultor Rocamora, l'Avinguda de Salou, l'Avinguda de Jaume I i el Passatge de Lluís Mas i Ossó.
- Moviment de terres i excavacions.
- Gestió de runes i demolicions, i dels residus generats.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

5. CRITERIS I OBJECTIUS AMBIENTALMENT ESPECÍFICS

En les següents taules es fa una relació general dels criteris i objectius de l’IA, i es detallen aquells que tenen una especial significació, jerarquitats tal i com estableix el marc normatiu. En relació a això, no s’estableix un ordre jeràrquic de més a menys, sinó que s’estableixen tres nivells de significació dels diferents criteris i objectius definits, i que són:

- **Alta.** Quan el criteri o objectiu és clau, o prioritari.
- **Mitja.** Quan el criteri és d’aplicació general, sense una especial significació.
- **Baixa.** Quan no és d’aplicació.

Els diferents capítols en els quals s’agrupen els criteris i objectius definits són els següents:

- A. Ocupació i ordenació del sòl
- B. Cicle de l’aigua
- C. Ambient atmosfèric i canvi climàtic
- D. Gestió de materials i residus
- E. Biodiversitat, connectivitat ecològica i patrimoni natural
- F. Paisatge, patrimoni cultural i ús social

Els criteris agrupats en els capítols A, B, C, D, E i F, es desenvolupen a continuació:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

Factor	Objectiu	Diagnosi	Criteri	Efectes ambientals potencials	Prioritat	Indicadors
A. MODEL D'OCUPACIÓ I CONSUM DE SÒL.	A.1. Garantir una ordenació urbanística eficient, quant a funcionalitat, consums de recursos i adaptades a les característiques ambientals del sector i del seu entorn.	L'àmbit s'insereix en una zona que actualment està experimentant una profunda transformació urbanística que va molt més enllà del propi planejament present. La compacitat de les estructures urbanes, dins els marges de les tipologies possibles, (i en coherència de la tipologia edificatòria), ha de permetre alliberar sòl, base per a garantir la continuïtat dels sistemes naturals, i dels espais lliures en general. Aquest criteri, per tant, esdevé prioritari per tal de donar coherència al model de ciutat compacta que permeti alliberar sòl que garanteixi la continuïtat de zones verdes.	A.1.1. Adoptar estructures urbanes denses, compactes i complexes.	Increment de l'ocupació del sòl directe pels nous usos i indirecte per les seves externalitats, de serveis i infraestructures. Increment de les externalitats, per increment de la mobilitat.	1	% Superfície urbanitzada respecte el total de l'àmbit.
		L'àmbit és completament planer, sense pendents considerables, situant-se per sota del 5%. Tot i així, amb la proposta s'alteraran els pendents i es produiran moviments de terres.	A.1.2. Adaptar l'ordenació a les formes del relleu, evitant pendents superiors al 20 %, considerant les orientacions, i l'estructura geomorfològica del sector.	Pèrdua de sòl per erosió. Efectes indirectes per moviment de terres, i per tant noves externalitats. Efectes sobre el paisatge generats pels les noves formes del relleu sovint de difícil restauració.	1	- Percentatge de superfície de terrenys amb un pendent superior al 20%: 0%
		A l'àmbit es troben espais lliures definits pel Pla d'acció per al desenvolupament de la V Verda, que estudia les connexions de la V Verda rural amb la V urbana. A la zona d'estudi, la Plaça del Canal, el Parc del mas d'Iglésies i les diferents zones enjardinades formen part de la V verda urbana.	A.1.3. Dotar de caràcter estructurador dels sistemes locals d'espais lliures i la continuïtat dels sistemes generals, assignant els usos detalladament en base als àmbits de major valor ambiental.	Pèrdua de funcionalitat dels espais lliures i de connexió.	1	Sup afectada de transformació de connectors (m²)
		No són previstos riscos de cap tipus (risc d'incendi forestal, d'inundació, risc químic, riscos geològics, risc de sòls contaminats).	A.1.4. Protegir els béns i les persones dels potencials riscos que afecten l'àmbit (risc d'incendi forestal, d'inundació, risc químic, riscos geològics, risc de sòls contaminats), tenint en consideració el canvi climàtic.	Increment del risc d'incendis forestals als límits de les àrees industrials i urbanes. Increment del risc químic. Risc d'inundació en noves implantacions. Contaminació del sòl. Incompatibilitat d'usos amb sòls contaminats.	3	- Percentatge de superfície inundable per zona de flux preferent: 0% - Sup. Sòls contaminats (m²): 0 m²
	A.2. Establir la zonificació i els usos del sector potenciant la seva plurifuncionalitat i autonomia.	L'àmbit d'estudi es troba al barri del Carrilet de Reus i s'estructura com a corredor que connecta el casc antic i el barri del Carme amb la zona de Bellissens. En aquests moments l'àmbit d'actuació l'ocupen dos equipaments amb precarietats funcionals i que han esgotat la seva vida útil, el Mercat municipal i l'Estació d'autobusos, a més del parc de Mas d'Iglésies. L'àmbit es troba en un entorn amb la confluència de diversos usos (centres educatius, equipaments, habitatges, àrees comercials, hotel, element arquitectònic.).	A.2.1. Preveure sostre amb aprofitaments urbanístics diversificats i ubicar-los cercant la integració, interrelació i sinèrgies.	Increment de les externalitats, per increment de la mobilitat.	1	
		A l'àmbit d'estudi, hi ha l'estació d'autobusos de Reus i el mercat del Carrilet, i part del parc de Mas d'Iglésies. Actualment, el mercat del Carrilet es tracta d'un edifici envellit, que per la seva posició física i per la urbanització de l'entorn exterior immediat, no té un espai en condicions que faciliti ser lloc de trobada i d'estada per als veïns.	A.2.2. Potenciar la creació de microcentralitats o la reunió de diferents usos en àmbits fàcilment accessibles.	Pèrdua de cohesió social per falta d'espais de convivència. Increment de les externalitats, per increment de la mobilitat.	1	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

Factor	Objectiu	Diagnosi	Criteri	Efectes ambientals potencials	Prioritat	Indicadors
B. CICLE DE L'AIGUA	A.3. Possibilitar una mobilitat sostenible mitjançant la planificació integrada dels usos del sòl i del transport.	La xarxa primària està formada per les vies que garanteixen les connexions de la xarxa interurbana amb la xarxa urbana i les relacions amb els diferents sectors del municipi. Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda del President Macià (amb carril bici), Avinguda de Salou (amb carril bici) i Avinguda de Sant Bernat Calbó. Les vies distribuïdores o col·lectores connecten la xarxa primària a la xarxa local i viceversa fomentant que els desplaçaments s'agrupin en aquesta xarxa secundària enlloc de dispersar-se per la xarxa local. Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda de Jaume I, C/Misericòrida i C/de Jaume Vidal i Alcover (amb carril bici).	A.3.1. Definir les xarxes de connexió necessàries per assegurar la connectivitat.	Emissió de contaminants. Emissió de GEH. Increment d'ocupació del sòl per demanda de noves infraestructures.	1	
		La xarxa de transport públic existent en l'actualitat és: - La xarxa d'autobusos urbans: Reus disposa de 8 línies d'autobús urbà, de les quals 5 tenen parada dins o a l'entorn de l'àmbit d'estudi (línies 10, 11, 20/21, 33, 50 i 60) i una altra a un radi de menys de 400 metres (línia 10/11). - La xarxa d'autobusos interurbans: Actualment hi ha 39 línies d'autobús interurbà. Bona part de les línies donen servei al Camp de Tarragona i, en menor mesura, a la província de Tarragona. Dues línies donen servei diari amb Barcelona, una amb Lleida i una amb Andorra. - Reus compta amb una estació de tren d'adif on hi circulen trens de la línia R14 de Barcelona a Lleida (passant per Reus), i la línia R15 de Barcelona a Riba-Roja d'Ebre.	A.3.2. Ordenació de la vialitat per tal d'afavorir l'ús dels transports públics.	Manca de zones de parades de transport públic. No preveure actuacions a l'entorn de les parades de transport públic. Manca d'itineraris que possibilitin l'ús del transport públic.	1	
	A.4. Adoptar un model d'ordenació urbanística energèticament eficient.	El teixit existent no genera condicionants inviables per a la generació d'energies renovables. Actualment no es troben plaques fotovoltaiques sobre els habitatges ni els equipaments de l'àmbit d'estudi.	A.4.1. Implantar un programa energètic.	Increment de GEH. Efecte social d'accés a l'energia.	2	
		No existeixen problemes d'orientació, donat que l'àmbit és eminentment pla.	A.4.2. Orientacions i assolament de les edificacions.	Increment de GEH. Efecte social d'accés a l'energia.	2	
	B.1 prevenir el risc d'inundació, evitant l'afectació a béns i persones.	S'ha avaluat el risc d'inundació i aquest és inexistent, per l'absència de cursos superficials a l'àmbit. Per aquest motiu, aquest no esdevé un aspecte condicionant de l'ordenació.	B.1.1. Definir l'ordenació en coherència a la delimitació de zones inundables.	Increment del risc i afectació de béns i persones. Modificar el règim d'avingudes dels cursos superficials.	3	
		L'àmbit d'estudi es troba al barri del Carrilet, al municipi de Reus, en una àrea totalment urbanitzada en l'actualitat. No hi ha cap curs d'aigua proper a la zona d'estudi, per tant, no es veuran alterades les condicions hidrogeològiques de la conca.	B.1.2. Evitar els canvis de les condicions hidrogeològiques de la conca, ja sigui establint la tipologia de cobertes o mesures de contorn.	Incrementar l'escolament i els cabals d'avinguda. Augment del risc d'inundació.	2	- Sol impermeabilitzat respecte el total (%) - IDEEU
	B.2 protegir les masses d'aigua, les xarxes de pluvials en els espais urbans i els espais fluvials en general.	No existeixen cursos d'aigua que travessin el sector. Els cursos superficials més propers a l'àmbit són la Riera de l'Abeurada, que s'ajunta amb la riera del Molinet sota la carretera de Tarragona, en direcció est, i el Barranc de Pedret, en direcció oest. Pel que fa a la protecció de la xarxa de sanejament, actualment, ni a l'estació d'autobusos ni al seu entorn urbà no hi ha cap sistema de separació d'hidrocarburs.	B.2.1. Protegir la xarxa de pluvials, els cursos d'aigua que travessin o delimitin el sector i les seves ribes.	Increment de la pressió sobre els cursos superficials.	2	
	B.3. Garantir la disponibilitat de l'aigua i fomentar-ne l'estalvi i la reutilització en l'espai urbà.	La principal entitat subministradora d'aigua és Aigües de Reus, la qual determina que en el municipi hi ha un consum mitjà domèstic per càpita de 101,81 l/h/dia. Aquest valor és inferior al consum mitjà a Catalunya de 115,64 l/h/dia. L'aigua prové principalment del riu Ebre (55-60%), distribuïda pel Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT); del pantà de Riudecanyes (30-35%), i de la mina de Monterols (10-15%).	B.3.1. Garantir la disponibilitat de recursos hídrics i la suficiència de les infraestructures per a l'abastament.	Afecció a les aigües superficials i subterrànies.	2	
	A l'àmbit d'estudi, el consum d'aigua prové principalment dels equipaments (mercat del Carrilet, estació d'autobusos) i dels espais lliures (Parc de Mas d'Iglésies i altres zones verdes).	B.3.2. Ordenació. Adoptar una ordenació i zonificació del planejament congruent amb la capacitat dels recursos hídrics, d'acord amb la quantificació de la demanda generada per als distints usos.	Increment del consum d'aigua.	2		

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

Factor	Objectiu	Diagnosi	Criteri	Efectes ambientals potencials	Prioritat	Indicadors
		La ciutat de Reus presenta xarxa unitària per al sanejament de les aigües pluvials i de les aigües residuals. Les aigües brutes arriben a l'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) situada a la partida de Porpres. Part de l'aigua depurada es fa servir per al reg agrícola, els fangs per a l'elaboració de compost per jardineria i com a adobs per a l'agricultura i per a la regeneració de canteres. El biogàs per a la generació d'energia en forma de calor i d'electricitat. La resta d'aigües depurades sobrants arriben al mar a través d'un emissari submari que capta les aigües del barranc de Barenys.	B.3.3. Gestió. Ajustar les fonts de subministrament i la qualitat de les aigües al seu destí i ús, i en conseqüència preveure xarxes diferenciades per a les diferents qualitats i usos. Els sistemes separatius, s'adoptaran també per les de les aigües pluvials i residuals generades en el propi sector.	Increment de les necessitats d'aigua per la manca de sistemes de reutilització. Increment de les necessitats d'aigua per la manca d'eficiència, pèrdues significatives d'aigua, absència d'un control en l'ús de l'aigua.	2	
		B.4. Fomentar l'estalvi i la reutilització de l'aigua en l'edificació. A l'àmbit d'estudi, el consum d'aigua prové principalment dels equipaments (mercat del Carrilet, estació d'autobusos) i dels espais lliures (Parc de Mas d'Iglésies i altres zones verdes). Al municipi de Reus hi ha un consum mitjà domèstic per càpita de 101,81 l/h/dia. Aquest valor és inferior al consum mitjà a Catalunya de 115,64 l/h/dia.	B.4.1. Prioritzar aquelles tipologies urbanístiques i edificatòries que comporten un menor consum d'aigua.	Increment del consum d'aigua.	2	
		B.5. Preservar i millorar la qualitat de l'aigua i garantir la suficiència de les infraestructures de sanejament. Es garanteix la connectivitat al sistema públic de sanejament en alta, i per aquest fet es mantindran contactes amb els gestors d'aquestes xarxes. La xarxa es preveu separativa, diferenciant aigües de pluja i residuals.	B.5.1. Garantir la connectivitat amb el sistema públic de sanejament en alta, o el tractament en instal·lacions adequades, i la capacitat d'aquest per atendre la demanda del sector i els compromisos de finançament necessaris. B.5.2. Assegurar la qualitat de les aigües pluvials abocades a la llera pública.	Contaminació de les aigües superficials.	2	
			B.5.2. Assegurar la qualitat de les aigües pluvials abocades a la llera pública.	Contaminació de les aigües superficials.	2	
			B.5.1. Garantir la connectivitat amb el sistema públic de sanejament en alta, o el tractament en instal·lacions adequades, i la capacitat d'aquest per atendre la demanda del sector i els compromisos de finançament necessaris.	Contaminació de les aigües superficials.	2	
C. AMBIENT ATMOSFÈRIC	C.1. Mantenir la població exposada a nivells acústics permesos per la legislació.	Segons el mapa de capacitat acústica facilitat per l'Ajuntament de Reus, l'àmbit presenta majoritàriament una zona de sensibilitat moderada (B1) amb coexistència d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transports existents, degut a als diversos carrers transitats pròxims a l'àmbit. També hi ha alguns carrers amb una zona de sensibilitat alta (A4) amb predomini de sòl d'ús residencial.	C.1.1. Determinació de les prescripcions acústiques.	Increment dels nivells de soroll.	1	
		El mapa estratègic de soroll de Reus mostra que a l'àmbit d'estudi, els carrers que tenen un nivell de soroll més elevat són l'Avinguda de Jaume I i el Carrer de Joan Miró. El carrer amb un menor nivell de soroll es tracta del Carrer de Jaume Vidal i Alcover, en el seu tram entre el Carrer de Montserrat Roig i el Carrer de Bernat Desclot.	C.1.2. Estratègies d'ordenació.	Increment de la població exposada a nivells de soroll elevats.	1	
			C.1.3. Establir condicionants en l'edificació si l'ordenació no permet nivells de qualitat en les edificacions en alçada.	Increment de la població exposada a nivells de soroll elevats.	2	
		C.2. Limitar la generació de necessitats d'enllumenat exterior (públic i privat) i evitar-ne els fluxos hemisferi superior, la intrusió lluminosa i l'impacte negatiu sobre els organismes vius.	C.2.1. Adaptar l'ordenació als nivells màxims de contaminació lluminosa derivats del mapa de la protecció envers la contaminació lluminosa a Catalunya.	Increment de la contaminació lluminosa.	2	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

[illegible]

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

Factor	Objectiu	Diagnosi	Criteri	Efectes ambientals potencials	Prioritat	Indicadors
E. BIODIVERSITAT, CONNECTIVITAT ECOLÒGICA I PATRIMONI NATURAL	E.1. Establir com element bàsic i vertebrador un sistema d'espais lliures que respongui a criteris de biodiversitat urbana, físicament continu i connectat a les xarxes urbanes i territorials.	L'àmbit es situa en un espai que permetrà actuar com a element vertebrador de la infraestructura ecològica de Reus. Això es deu a que es troben espais lliures definits pel Pla d'acció per al desenvolupament de la V Verda, que estudia les connexions de la V Verda rural amb la V urbana. Aquesta es compon del següent paisatge: El paisatge de les Terrasses, El paisatge industrial, El paisatge de l'Aigua, El paisatge Pla, El paisatge de les Tres Rieres i la V verda urbana. A la zona d'estudi, la Plaça del Canal, el Parc del mas d'Iglésies i les diferents zones enjardinades formen part de la V verda urbana.	E.1.1. Introduir criteris de biodiversitat urbana, i una concepció reticular com element de coherència en el disseny dels espais lliures urbans. Preveure la connectivitat dels espais lliures exteriors amb els espais lliures interiors.	Pèrdua de connectivitat entre els espais lliures de la zona urbana. Pèrdua de connectivitat entre els espais lliures interiors i l'àmbit del sòl de protecció especial inclosos en el PTMCT.	2	
		No existeixen connectors ecològics envoltant el sector, donat el caràcter netament urbà de la zona. Tot i així, el Pla d'acció per al desenvolupament de la V Verda estudia les connexions de la V Verda rural amb la V urbana. Es defineixen les vies d'entrada a la ciutat, s'avalua la presència de vegetació en les mateixes i, finalment, s'indica una jerarquia d'intervenció on sigui necessari. A la zona d'estudi, la Plaça del Canal, el Parc del mas d'Iglésies i les diferents zones enjardinades formen part d'aquesta V verda urbana.	E.1.2. Qualificar com a zones verdes o espais lliures els indrets de major valor, envoltants de connectors ecològics.	Pèrdua de connectivitat per a la fauna.	3	
		S'ha realitzat un inventari de les espècies arbòries afectades pel projecte, localitzades al Parc del Mas d'Iglésies. De totes aquestes espècies cap té un caràcter monumental o gaudeix d'una figura de protecció. Es tracten principalment de tipuanes (<i>Tipuana tipu</i>), <i>Lagunaria patersonia</i> i alzines (<i>Quercus ilex</i>).	E.1.3. Conservar els peus arboris i conjunts arbrats amb especial valor i més significatius dels sectors.	Pèrdua d'espais i elements que tenen una estructura òptima pel desenvolupament o refugi per a la fauna.	2	
	E.2. Fomentar la naturalització de l'espai urbà.	En l'àmbit del sector no hi ha hàbitats d'interès comunitari, però es troben diversos espais lliures com el parc del Mas d'Iglésies i altres zones enjardinades. La varietat d'espècies vegetals urbanes representen una diversitat estructural que permet suportar el poblament faunístic i, alhora, servir de refugi i alimentació durant una bona part de l'any.	E.2.1. Qualificar com espais lliures, especialment aquells que puguin acollir hàbitats de major interès.	Deteriorament de la biodiversitat dels espais lliures i del conjunt de l'espai urbà. Desnaturalització dels espais que mantenen una estructura significativa (forestal, o bé d'interès agrícola) i que connecten amb l'espai urbà.	2	
		Als carrers que es troben dins l'àmbit hi ha alineacions arbòries, principalment de plataner, paulònia, xicranda, acàcia del japonès i tipuana. Al parc del Mas d'Iglésies es troben nombroses espècies, però se'n destaquen les afectades pel projecte, com les alineacions de tipuana, <i>Lagunaria patersonia</i> , alzina i arbre ampolla, i alguna <i>Yucca gigantea</i> . Finalment, altres espècies presents a les zones enjardinades i parcs infantils són el margalló, <i>Washingtonia robusta</i> , <i>Cordyline australis</i> , mèlia comuna, i de nou, <i>Yucca gigantea</i> .	E.2.2. Dotar d'arbrat el conjunt de la xarxa viària, utilitzar a la jardineria d'espais públics espècies adaptats bioclimàticament, i valorar la introducció d'horts urbans.	Increment dels consums d'aigua. Generació potencial de residus orgànics.	2	IDEEU
F. PAISATGE	F.1. Preservar i millorar els valors paisatgístics existents d'interès, el patrimoni cultural i els valors identitaris.	El paisatge en l'àmbit és urbà, al barri del Carrilet, on es troba el mercat municipal i l'estació d'autobusos. L'edifici del mercat del Carrilet es va construir l'any 1982 amb estructura prefabricada de formigó armat, i es tracta d'un edifici envellit, amb deficiències constructives. En el cas de l'estació d'autobusos, les actuals dependències pateixen una certa precarietat funcional. D'altra banda, proper a l'àmbit es troba l'element arquitectònic del Mas d'Iglesies.	F.1.1. Descripció general del paisatge. F.1.2. Definir valors específics del paisatge.	Pèrdua dels valors del paisatge.	2	
	F.2. Establir l'ordenació a partir d'estratègies d'integració paisatgística.	L'àmbit es troba en un paisatge totalment urbà en la confluència de diversos usos (centres educatius, mercat del Carrilet, estació d'autobusos, equipaments, habitatges, àrees comercials, hotel, element arquitectònic.). El barri del Carrilet està en un procés de transició urbana, ja que el mercat i l'estació d'autobusos presenten una sèrie de precarietats funcionals i constructives.	F.2.1. Analitzar el paisatge de l'àmbit.	Pèrdua de valors del paisatge. Pèrdua de potencialitats i dinàmiques que permeten generar un paisatge de qualitat.	2	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DIAGNOSI I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLANEJAMENT

Factor	Objectiu	Diagnosi	Criteri	Efectes ambientals potencials	Prioritat	Indicadors
	F.3. Urbanització. Tenir cura de la qualitat paisatgística dels espais urbans.	L'àmbit d'estudi inclou els carrers adjacents al mercat del Carrilet i l'estació d'autobusos per tal de garantir la connexió nord-sud de la ciutat, la connexió transversal est-oest del seu entorn urbà d'alta densitat i eliminar la barrera amb el parc de Mas Iglesias. Als carrers que es troben dins l'àmbit hi ha alineacions arbòries de plataner, paulònia, xicranda, acàcia del japó i tipuana. Al parc del Mas d'Iglésies es troben nombroses espècies com tipuana, <i>Lagunaria patersonia</i> , alzina, arbre ampolla i Yucca gigantea. Altres espècies a les zones enjardinades són el margalló, Washingtonia robusta, Cordyline australis i mèlia comuna.	F.3.1. Preveure aspectes com la continuïtat, dels espais de vianants i bicicletes, i del tractament de la vegetació.	Pèrdua dels valors del paisatge urbà.	2	
		Els serveis tècnic van soterrats a l'àmbit d'estudi.	F.3.2. Exigència de la integració visual en el paisatge urbà de les instal·lacions de serveis tècnics en superfície amb el seu soterrament sempre que sigui possible, i especialment en el cas de les instal·lacions de transport d'energia i similars.	Impactes visuals significatius en els serveis tècnics i sobretot, línies d'alta tensió.	2	
		L'àmbit es situa en una zona totalment urbanitzada.	F.3.3. Dur a terme tractaments específics d'integració paisatgística dels espais de vora amb els sòls urbanitzables, o de límit de les grans implantacions i infraestructures en el sòl no urbanitzable.	Generació de conflictes d'integració en noves implantacions.	2	
	F.4. Edificació. Tenir cura de la qualitat paisatgística de l'edificació.	En el projecte s'han establert les zones on aniran les edificacions i les zones d'espais verds per mantenir una connectivitat entre aquest últims i altres espais adjacents a l'àmbit.	F.3.4. Ordenar els volums de les edificacions en relació a les característiques del terreny i del paisatge, tot establint criteris per a la seva disposició i orientació pel que fa a la seva percepció visual.	Impactes visuals en les edificacions noves.	2	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

6. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

La proposta es concentra en aconseguir reduir les intervencions de nova edificació disminuint l'impacte ambiental de l'actuació. Així es proposa recuperar i transformar l'edifici del mercat en un edifici cultural polivalent obert al barri i eficient energèticament.

La nova estació d'autobusos es veu ampliada i reforçada per cobrir major demanda de transport públic i concentra la intermodalitat amb els taxis, els vehicles de mobilitat personal i el ferrocarril (per la proximitat de la nova estació de Bellissens). L'entrada i sortida dels autobusos es troben estratègicament a la rotonda de la Plaça del Canal de manera que es limita el pas dels autobusos cap al carrer Jaume I, direcció al centre del municipi.

Aquest edifici es distribueix en dues plantes principals: la planta baixa i a nivell de carrer dona accés als usuaris i serveis propis d'una estació, i a la planta soterrada s'hi desenvolupa la circulació, parada i estacionament dels autobusos i zones d'espera pels usuaris.

La seva configuració permet l'adequada mobilitat dels autobusos en compliment als criteris de disney i normativa actual sense perdre espai públic i urbà. Alhora es mitiga el soroll que aquests poden generar en l'entorn més proper. Intermitentment, aquest nivell inferior s'obre a l'exterior per assegurar una ventilació i il·luminació natural.

La proposta també preveu ampliar el parc de Mas d'Iglésies més enllà de l'avinguda President Macià, fins l'edifici del Mercat, aconseguint un major pulmó verd per a la ciutat i generar una nova centralitat, facilitant la vida en comunitat i creant un refugi climàtic.

Cal dir que aquest projecte és fruit del consens i converses mantingudes amb les administracions i entitats veïnals amb l'objectiu de tenir les majors millores possibles a nivell funcional, arquitectònic, energètic i social, tant a nivell de barri com municipal.

Reduir la petjada de la nova estació d'autobusos en una nova ubicació, la planta sota rasant de la Plaça del Canal.

Aquesta operació permet ampliar el parc de Mas d'Iglésies fins a l'edifici del mercat, per aconseguir un nou pulmó verd per a la ciutat i la nova centralitat, facilitant així la vida en comunitat i creant un refugi climàtic.

6.1 ORDENACIÓ

6.1.1 Usos de l'espai públic

ESPAI PER AL VIANANT

Es vol reforçar l'eix nord-sud de connexió amb l'estació de tren de Bellisens i el centre històric ampliant el Parc Mas d'Iglésies, peatonalitzant el Carrer Escultor Rocamora, l'avinguda del Carrilet i el carrer de Pàmies i del Pintor Bergadà. Alhora, es recomana la peatonalització del carrer de Macià Vila (fora àmbit de projecte) per millorar i potenció la connexió transversal entre barris.

La ubicació de la nova estació d'autobusos sota la Plaça del Canal.

La proximitat de la nova estació d'autobusos en relació a la ubicació actual altera la mobilitat ni usos a nivell de barri ni locals. Disposar les circulacions d'autobusos en soterrani permet alliberar i ampliar l'espai públic i prioritzar-ne l'ús per a les persones.

Una plaça central relaciona els tres equipaments convertint-se en l'àgora polivalent on es fa el mercat ambulant o se situa un escenari. També es plantegen uns espais acotats per a jocs infantils, activitats esportives per a la salut i aparcament de bicicletes entre el nou arbrat, parterres i zones d'estada.

Aquest espai per a vianants també permet la continuïtat del carril bici connectant-lo amb el del centre històric i el que continua per l'avinguda del President Macià. La vegetació del parc de Mas d'Iglésies també s'escampa pel carrer de l'Escultor Rocamora fins a connectar amb l'avinguda del Carrilet. Aquesta operació permet, de manera notable, apropar una gran zona verda al centre de la ciutat, reduir l'impacte de l'Avinguda del President Macià i incrementar la superfície d'espais lliures

6.1.2 Ordenació dels usos de les edificacions

L'edificació s'ordena al voltant de la nova plaça i separa els equipaments en funció dels seus usos per permetre la construcció per fases. L'ordenació permet la permeabilitat entre els espais lliures i potencia el seu ús gràcies a amplis espais peatonals.

El carrer de l'Escultor Rocamora disposa de molts locals en planta baixa en desús i tancats. Es proposa recuperar plantes baixes amb usos cívics i públics repartint part del programa de la Fase 1 i 2 a decidir convenientment. D'aquesta manera s'aconsegueix ampliar el teixit comercial imbricat amb el cívic i es redueix l'obra nova rehabilitant espais existents, amb el corresponent estalvi econòmic i mediambiental.

Edifici plurifuncional (Fase 1) Es proposa reparar l'edifici “malalt” del Mercat, poc transparent, inert i amb patologies estructurals, per reconvertir-lo en una estructura “viva” que aglutini els nous usos culturals i cívics de la ciutat. Recuperar les preexistències de la ciutat redueix els residus, conserva la memòria del lloc i millora la petjada mediambiental.

Edifici d'allotjament Belvedere (Fase 2) es situa com edifici fita visible des del carrer de Macià Vila, des del carrer de l'escultor Rocamora i des del parc Mas d'Iglésies. amb vistes panoràmiques a la nova plaça, al parc de Mas d'Iglésies i a la ciutat de Reus. Les 4 primeres plantes contenen programa cultural i juvenil i es connecta per la planta soterrani amb l'edifici del Mercat. La distribució dels allotjaments dotacionals permet la màxima flexibilitat gràcies a la modulació de la seva estructura.

Estació d'autobusos (Fase 3) es concep semi-oberta i es relaciona directament amb l'ampliació del parc Mas d'Iglésies. Es planteja volgudament paisatgística per canviar l'estètica habitual d'aquest tipus d'equipaments de mobilitat. La planta baixa acull els serveis principals propis d'una infraestructura de mobilitat (vestíbul, compra de tiquets, consignes,...) a més d'un bar i una nova oficina d'informació turística relacionada amb l'àgora central. La planta inferior, mitjançant dobles i triples altures i amb la major relació directe possible amb l'exterior, acull les zones d'espera dels usuaris, circulacions, andanes i estacionaments dels autobusos. També es preveu un espai polivalent i de descans pels conductors i conductores. Les rampes d'entrada i sortida dels autobusos es situen a l'exterior de la rotonda i Plaça del Canal, paral·lel a les vies de circulació de la resta de vehicles. Es reserva un tram d'incorporació tant per la rampa d'entrada com de sortida per la reincorporació a la rotonda, únicament pels autobusos.

L'espai públic es veu ampliat i reforçat prioritant el pas de les persones i la connexió entre barris, alhora que també reforça la xarxa mobilitat de la bici i vehicles de mobilitat personal.

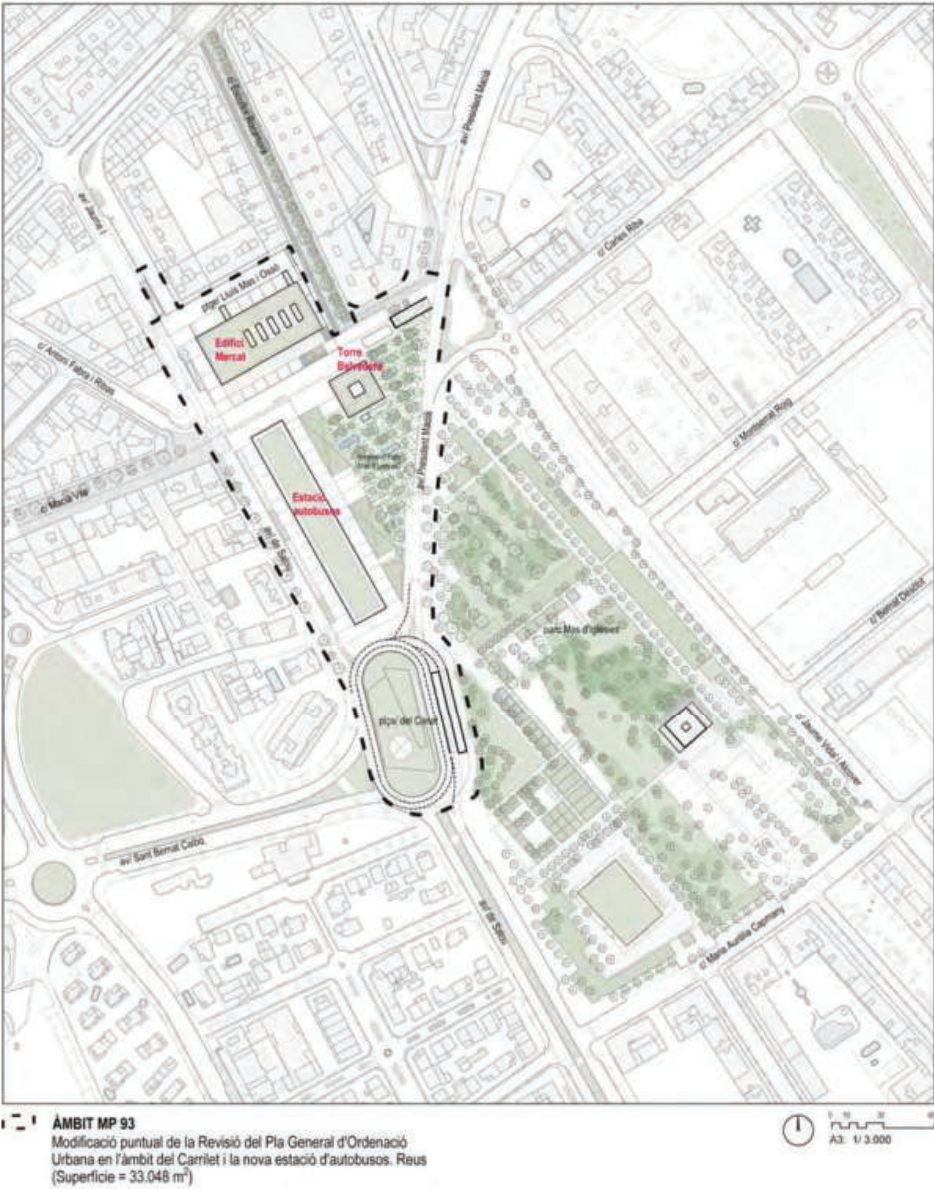
La proximitat de la nova estació de Bellisens potencia l'eix de connexió fins al centre històric, travessant el parc Mas d'Iglésies i l'àmbit de projecte. La mobilitat en transport públic i prioritat del vianant quedaria ressaltada i resolta en tot aquest sector.

Els nous equipaments es proposen amb una imatge arquitectònica unitària.

Un aparcament soterrat que es proposa en **Fase 1** dona servei al Mercat i a l'aparcament privat. Aquest s'ubica sota la plaça-Àgora amb vocació d'espai central de relació dels tres equipaments proposats.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

L’execució per fases facilita la construcció dels edificis. Durant la Fase 3 de construcció de la nova estació d’autobusos caldrà reubicar temporalment el servei per tal de mantenir el seu funcionament.



L’ús principal del mercat així com el dels seus usos complementaris, la proximitat amb l’edifici Belvedere i sobre tot la posició de l’estació fan del tot necessari i imprescindible que aquest conjunt gaudeixi d’un aparcament públic a disposició dels diferents usuaris, raó per la qual es creu del tot justificada la seva ubicació en planta soterrani d’un àmbit qualificat com espai lliure.

Cal assenyalar que la planta soterrani destinada a aparcament suposa un percentatge molt menor del 30% de la superfície total d’espai lliure, supòsit en el que, en compliment d’allò que estableix l’article 129.5 de la normativa del PGOU, no cal adoptar mesures correctores pel que fa a la coberta de l’aparcament.

6.1.3 Ordenació de les vies de circulació

Es proposa pacificar l’avinguda del President Macià reduint els carrils actuals a 2 carrils, un per sentit, facilitant la connexió entre el parc Mas d’Iglésies i el nou parc de la zona de Carrilet. Des d’aquesta avinguda es fa l’accés i sortida d’un nou aparcament soterrat que dona servei al mercat i aparcament privat. Un ampli pas de vianants elevat permet travessar còmodament l’avinguda i donar continuïtat al carril bici entre l’actual parc Mas d’Iglésies cap al centre de la ciutat.

Per altra banda, es proposa reduir la circulació de l’avinguda de Salou i reservar-la al transport públic d’autobusos urbans, parades de taxis i, càrrega i descàrrega de mercaderies. També es dona l’accés i sortida de l’aparcament soterrat i reservat al servei de mercaderies del Mercat i àrea comercial.

Al carrer de l’Escultor Rocamora, de prioritat invertida, es permet l’accés rodat només per a càrrega i descàrrega, serveis i aparcament veïnal. Es divideix el carrer en tres franges: zona de passeig formada per l’accés a les finques i una franja d’activitats que permet terrasses, mercats, contenidors i càrrega/descàrrega, una zona central de trànsit de serveis i vehicles no motoritzats, i una franja drenant/vegetal, amb sòl estructural en el subsòl, on es disposa l’arbrat i la vegetació, el mobiliari i la il·luminació.

Es resol l’encreuament de l’avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l’Escultor Rocamora reubicant el monument al carrilet a l’avinguda que li dona nom, per eliminar l’efecte rotonda que tenia i donant continuïtat a la zona per a vianants a les dues voreres, de manera que els vianants tindran preferència sobre la sortida de vehicles de l’aparcament.

La proposta de la nova estació d’autobusos planteja que totes les entrades i sortides de vehicles es concentrin a la rotonda de la Plaça del Canal, reduint el pas d’autobusos per l’interior del teixit urbà. Accedeixen a l’estació mitjançant rampes d’entrada i sortida situades de forma paral·lela a les vies de circulació existents, amb carrils exclusius de connexió a la rotonda per garantir la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària. Un cop a l’interior, el recorregut es desenvolupa íntegrament a la planta soterrada, on es troben les andanes, les zones d’espera i l’àrea d’estacionament i maniobra. Aquesta configuració permet:

1. Alliberar l’espai públic en superfície, que es destina a zones verdes, itineraris per a vianants i carrils bici.
2. Minimitzar l’impacte acústic i visual dels autobusos sobre l’entorn, ja que el trànsit queda confinat sota rasant.
3. Garantir una operativa segregada i segura per als autobusos, amb recorreguts independents de la resta de trànsit rodat.
4. Facilitar una reincorporació ordenada a la xarxa viària principal a través de la mateixa rotonda, sense afectar de manera significativa la capacitat de la intersecció.

Aquesta solució s’integra amb la reurbanització de la Plaça del Canal i amb l’ampliació del Parc de Mas d’Iglésies, contribuint a generar una nova centralitat urbana amb prioritat per als vianants i la mobilitat sostenible.

6.2 URBANISME I PAISATGE

6.2.1 Espais públics

S’aconsegueixen diversitat d’espais públics:

L’**àgora** com a continuació del carrer per a vianants de Macià Vila, actua com espai polivalent per al mercat ambulant i actes polivalents.

El **parc** com a continuïtat del parc de Mas Iglesias, elimina l’efecte illa de calor i aconsegueix un espai natural i fresc per a l’oci ciutadà, i la continuïtat de l’arbrat fins el centre històric per aconseguir carrers més protegits i frescos. S’utilitzarà vegetació autòctona per reduir el consum hídic. Inclou espais de jocs infantils, espais d’activitats esportives i zones d’estada i repòs. Es proposen combinar

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

bancs lineals amb agrupacions de cadires. Alhora, actua de gran aljub recollint l'aigua pluvial dels tres equipaments amb SUDS (sistemes urbans de drenatge sostenible) integrats a la subbase del parc.

Peatonalització del carrer de l'Escultor Rocamora que emmarca l'accés a l'edifici Belvedere d'habitatges.

Reproporció del passatge de Lluís Mas i Ossó amb l'aparició d'un pati vegetal que fa habitable la planta soterrada per a activitats cíviques, aporta ombra a l'espai públic i aconsegueix una zona d'escenari a l'aire lliure connectat amb la nova sala polivalent.

Aparició d'uns patis en planta soterrani en contacte amb l'aparcament que aporten il·luminació i ventilació a la planta soterrada, i millora les connexions entre els edificis i permet la plantació d'arbrat de gran port al subsòl, aconseguint zones d'ombra a l'Àgora.

6.2.2 Accessibilitat

Es proposa la solució de plataforma única per evitar desnivells i fer accessible tot l'espai urbà. Es proposa integrar els encaminaments a la pavimentació per a persones amb discapacitat visual i evitar obstacles. La prioritat invertida del carrer de l'Escultor Rocamora facilita el seu ús per a persones amb diversitat funcional.

Aquesta solució comporta la pacificació general de tot l'àmbit i redueix la capacitat del vehicle privat, alhora que potencia una mobilitat més activa i sostenible.

La calçada de l'encreuament de l'avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l'Escultor Rocamora se situa a nivell de voreres en aquest punt per permetre l'accessibilitat entre el carrer de l'Escultor Rocamora i l'avinguda del Carrilet.

Tots els equipaments s'adequaran al codi d'accessibilitat i es buscarà l'assessorament de diferents col·lectius amb diversitat funcional per millorar les solucions proposades.

El mobiliari urbà respondrà a criteris d'ergonomia i accessibilitat.

6.2.3 Paisatge

A nivell de ciutat es connecta el parc de Mas Iglesias, amb tots els equipaments del seu entorn i la futura estació, amb el centre de la ciutat, aconseguint sobrepassar l'avinguda del President Macià com a límit urbà.

Al parc es disposen un seguit d'àrees vegetades que estructurin l'espai. Aquests recintes permeten crear una xarxa de reg que s'aprofita de la recollida de l'aigua de pluja dels equipaments projectats. El tipus de vegetació i arbrat aconsegueix obtenir un gran espai ombrejat que actua de refugi climàtic del barri, i alhora s'acoten espais per zones d'estar o de joc arrezerades.

A nivell de vegetació s'opta per una tria de plantes molt rústiques, de molt baixa demanda hídrica i que trobem en el paisatge mediterrani de l'entorn, per crear masses arbustives arrodonides.

6.3 PERSPECTIVA DE GÈNERE I FEMINISTA

Es proposen espais oberts i ben il·luminats, tot evitant zones mortes o culs de sac. Es decideix una plataforma única a tot l'àmbit per facilitar la mobilitat activa i per a persones amb mobilitat reduïda, gent gran i infants, augmentant també la dotació de bancs i cadires en àrees de repòs.

Es densifica i diversifica el verd urbà, tant a la zona de parc on se situen zones d'esport i de jocs infantils inclusius, com a la zona del carrer amb una franja drenant i vegetal amb zones d'estada.

Es proposen places polivalents de diferents mides per a ús ciutadà i que enforfeixin la comunitat (espai àgora, escenari exterior connectat amb la sala polivalent, espai porxat al carrer de l'Escultor Rocamora...).

Aquesta modificació s'acompanya, document 10.2, de la preceptiva Memòria social i de gènere.

6.4 PROPOSTA ARQUITECTÒNICA

Considerem que el gran desafiament global actual és la reparació en lloc de la substitució. La substitució comporta la demolició, que també és una pèrdua d'energia, materials i història, alhora que generem residus. Les edificacions existents és un recurs al que se li poden sumar capes, afegint complexitat i dotant de noves lectures i funcions. La gran transformació és fer més i millor amb el que existeix, no podem començar sempre de zero, no serà sostenible.

Es planteja recuperar l'**edifici del Mercat** com edifici plurifuncional aconseguint un estalvi econòmic i ecològic important. Alhora no modifica les vistes dels veïns que ja tenen integrada la volumetria actual. Es permeabilitzen les façanes , es proposa un gran vestíbul bioclimàtic d'accés, un atri central de relació social i restauració i s'obren patis i connexions visuals per millorar-ne l'habitabilitat i actualitzar-ne l'ús.

Tant el vestíbul com l'atri i els patis incorporaran vegetació plantada sobre terreny permeable a la cota 100.50 aconseguint uns espais de refrescament i ombrejat a l'estiu, així com espais reguladors de la humitat i d'atmosfera relaxant.

La façana principal a sud, a l'Àgora, permetrà veure l'activitat interior de l'edifici i es podrà obrir completament a l'estiu actuant de gran porxo de protecció de la radiació solar juntament amb l'arbrat. A l'hivern es tancarà per aconseguir climatitzar gràcies a l'efecte hivernacle.

L'atri central connecta visualment totes les plantes i aconsegueix una visió creuada entre el carrer de l'Escultor Rocamora i el carrer de Salou, a través de la sala polivalent.

El nou nivell de la plaça Àgora facilita l'accés a mig nivell entre la planta baixa del Mercat i la planta primera de l'espai cultural, dotant de visibilitat l'activitat comercial de mercat i supermercat des de l'espai públic.

L'**edifici Belvedere** es proposa com una torre fita arquitectònica de PB+11. El seu programa inclou part de programa cultural, infantil i per joves fins a la planta quarta. A partir de la planta quarta se situen els allotjaments dotacionals de 1 o 2 dormitoris, amb una planta cinquena de serveis comuns com cuina-menjador, zona de terrassa i bugaderia.

L'edifici es va buidant a les diferents alçàries per permetre l'entrada de llum del sud a tots els allotjaments i zones comunes de l'equipament. L'aparició de patis, un atri central i terrasses esglaonades vegetals permeten integrar l'edifici al parc i aconseguir zones comunes de socialització.

L'**estació d'autobusos** manté la ubicació de l'actual estació, lligada al nou conjunt d'equipaments i al parc Mas d'Iglésies. El sector conviurà amb el tramvia, els autobusos urbans i interurbans i els taxis. Alhora es vincula a la nova estació de Bellissens situada a uns 600 metres de distància direcció sud-est, al costat del campus universitari URV i a l'Hospital universitari Sant Joan de Reus.

L'estació d'autobusos es distribueix en dues plantes principals. La planta soterrada i semisoterrada, de majors dimensions, respon a les necessitats dels autobusos amb l'accés, sortida, circulació, parada i estacionaments d'aquests, a més d'una gran zona d'espera pels usuaris que connecta totes les andanes. La zona de parada i estacionaments dels autobusos queden separades per tal de concentrar la circulació dels usuaris solament a la part més pública, relacionant-la amb l'exterior i disposar d'il·luminació i ventilació natural. Un espai de descans i polivalent reservat als conductors es situa a la zona d'estacionament d'autobusos, junt amb les instal·lacions, i es distribueix en dues plantes aprofitant la gran altura que demana una infraestructura d'aquestes característiques.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

La planta baixa (i altell) es distribueix en tres “caixes” tancades recollides per una gran pèrgola de dues altures.

Aquí s’hi ubiquen els serveis principals d’una estació d’autobusos (venta de bitllets, consignes, lavabos), una cafeteria amb terrassa porxada, una oficina d’informació turística i Kiosk, a més de les escales que comuniquen verticalment les diferents plantes i sortides d’emergència. L’altell permet reforçar l’alçada lliure del porxo i albergar les instal·lacions que es requereixi.

Pels usuaris, l’estació resulta compacte i funcional: s’entra a nivell de carrer, es compra el tiquet i es baixa al nivell inferior cap a les andanes i àrees d’espera. Les andanes es distribueixen al llarg d’una plataforma única d’andanes a banda i banda.

Es proposa la construcció amb formigó a la planta inferior soterrada i amb fusta contralaminada a la planta sobre rasant i de relació amb el parc, intentant reduir al màxim possible la petjada ecològica tenint en compte l’abast que suposa soterrar una infraestructura d’aquestes característiques.

Tots els 3 edificis que es plantegen dialoguen amb el parc i la seva ampliació, integrant la vegetació i la seva materialitat i aconseguint que el parc penetri al seu interior, de manera que s’aconsegueix una intervenció urbana però alhora paisatgística, integrant la vegetació i totes les seves virtuts a la concepció dels nous creixements urbans més sostenibles i saludables.

6.5 ZONIFICACIÓ PROPOSADA. ORDENACIÓ

L’article 351 de la normativa del PGOUM defineix les “EXTENSIONS PERIMETRALS” i amb aquest objectiu diu: *“Comprèn zones exteriors al casc urbà i semiedificades en les quals el Pla proposa consolidar la urbanització i ordenar l’edificació amb la finalitat de millorar l’entorn urbà creant nous espais lliures per a dotacions i equipaments.”*

Entre les diferents àrees que es descriuen en aquest capítol s’hi troba l’Àrea 6.20 “EL CARRILET”. La totalitat del sòl inclòs en aquest àmbit constitueix una part de l’àmbit de la modificació, els seus paràmetres urbanístics i usos no són els adequats per donar resposta a les necessitats actuals.

Essent respectuosos amb l’estructura de la normativa actual del PGOUM, es creu que el més convenient és, doncs, modificar, en primer lloc, el contingut de l’article 370 amb la finalitat d’establir la seva denominació, la nova superfície i, finalment, els paràmetres i usos urbanístics que es proposen.

Actualment, aquest article defineix els usos admesos referint-se a les dues qualificacions: la residencial amb volum definit clau VI, i la comercial VIII. Aquest fet comporta la necessitat de modificar els articles que regulen aquestes claus de manera coherent amb el contingut d’aquesta modificació.

Tal com ha estat exposat en els apartats anteriors, la incorporació dels nous usos que conformen els objectius promoguts per l’Ajuntament comporta alterar els usos actualment vigents, tenint en compte que l’únic ús que es vol implantar és l’ús d’equipament en diverses modalitats, algunes de les quals no estan actualment contemplades als articles 72 i 133 que regulen els usos generals del PGOUM, el primer, i els usos dels equipaments, el segon.

En aquest mateix sentit, cal també preveure incorporar aquests nous usos a l’article 137 “Condicions d’edificació” i establir els paràmetres que els regulen.

El contingut d’aquesta modificació vol evitar la necessitat d’establir l’ordenació mitjançant la tramitació d’un figura de planejament derivat. Per aquest motiu, aquest document de modificació estableix l’ordenació detallada i determina els paràmetres urbanístics aplicables així com els usos admesos per a cada un dels sòls edificables que formen part de l’àmbit d’aquesta modificació.

La modificació, en la seva normativa, incorpora quatre nous articles: el 137i Edifici Mercat, el 137j Edifici Belvedere i el 137k Estació d’autobusos, que regulen els paràmetres urbanístics d’aquests nous equipaments i el 329w, que concreta els paràmetres urbanístics de l’Àrea 4.97.

Zonificació proposada, dins d’un àmbit tot ell de titularitat pública diferenciem els usos del sòl següents:

ZONIFICACIÓ PROPOSADA

Usos del sòl	Superfície (m²)	Percentatge (%)
Equipaments	13.188 m²	39,91%
Espais lliures	7.132 m²	21,58%.
Vialitat	12.728 m²	38,51%
Total superfície de l'àmbit	33.048 m²	100,00%

En aquest àmbit, la modificació proposa ubicar-hi tres edificis aïllats que, essent tots ells equipaments, tenen les necessitats següents pel que fa al sostre edificable sobre rasant i la seva ocupació, establerta pels diferents polígons reguladors delimitats als plànols d’ordenació:

Ocupació estimada en planta baixa:

OCUPACIÓ EN PLANTA BAIXA

Usos	Superfície (m²)
Mercat	3.416 m²
Belvedere	600 m²
Estació d’autobusos sobre rasant	2.600 m2
Estació sota rasant	12.843 m2

Els plànols d’ordenació estableixen el “Perímetre regulador” així com el número de plantes i l’alçaria màxima:

NÚMERO DE PLANTES I ALÇÀRIA MÀXIMA

Usos	Plantes	Alçària
Mercat	PB + 2PP	10 metres
Belvedere	PB + 12 PP	40,20 metres
Estació d’autobusos	PB + 1 PP	7,50 metres

A més a més dels paràmetres referents a l’ocupació i al nombre de plantes, els articles 137i, 137j i 137k de la normativa d’aquesta modificació del PGOU estableixen un sostre màxim de 5.500 m2 per l’edifici Belvedere.

Per sobre d’aquestes alçàries es permeten badalots, remats d’edificis o qualsevol element arquitectònic que no aporti increment del sostre edificable. Pel que fa a l’edifici Belvedere, cap d’aquest element sobre coberta superarà els 40,20 metres esmentats i, en qualsevol cas, sempre estaran un metre per sota de l’altura màxima establerta per les servituds aeronàutiques de l’aeroport de Reus.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

6.6 DELIMITACIÓ D'UN POLÍGON D'ACTUACIÓ

Malgrat tractar-se d'un àmbit en què TOT el sòl és de titularitat pública i que, per tant, com veurem, les modificacions que afecten els articles 98, 99 i 100 del TRLUC no comporten l'obligació de preveure cessions de sòl públic, així com tampoc d'aprofitament urbanístic, la ja comentada reubicació de l'estació d'autobusos, ubicada en sòl de propietat de la Generalitat de Catalunya, comporta la necessitat d'alterar les titularitats del sòl d'aquest equipament així com la titularitat del sòl del nou emplaçament, actualment propietat de l'Ajuntament de Reus.

Per aquest motiu, es delimita un polígon d'actuació urbanística (PAU), a desenvolupar amb la modalitat de compensació bàsica, la finalitat del qual és assignar a l'administració que li correspongui, cada una de les finques resultants, així com establir les càrregues que cadascuna de les dues administracions públiques ha d'assumir, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Reus, en compliment dels acords que ambdues administracions han convingut acordar.

La delimitació de l'esmentat polígon té una superfície de 18.376 m².

La present modificació del Pla general de Reus proposa que el sòl que conforma aquest àmbit és qualifiqui com:

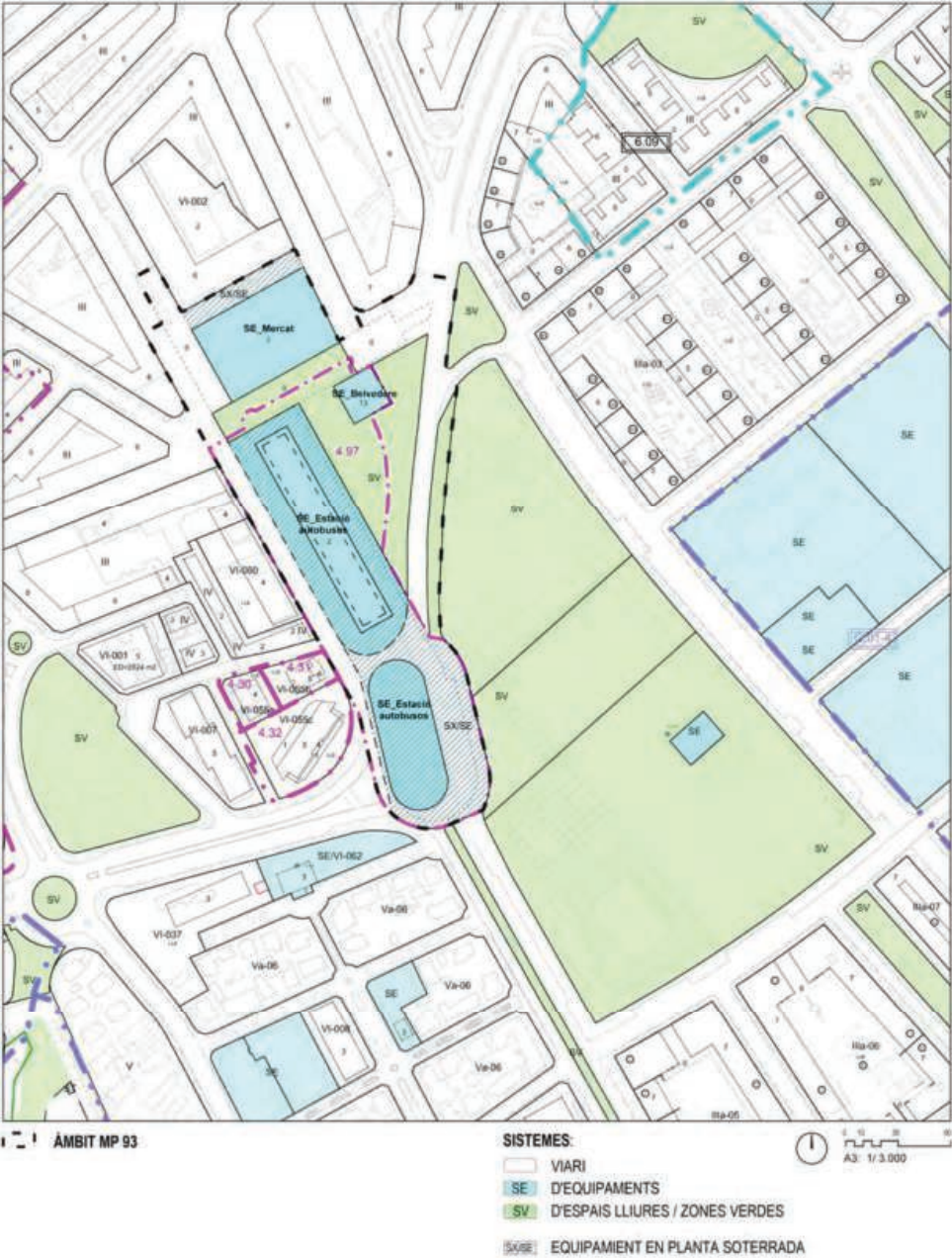
QUALIFICACIÓ PROPOSADA

Usos	Superfície (m²)
Equipaments	9.772 m²
Espais lliures	2.741 m²
Vialitat	5.863 m²

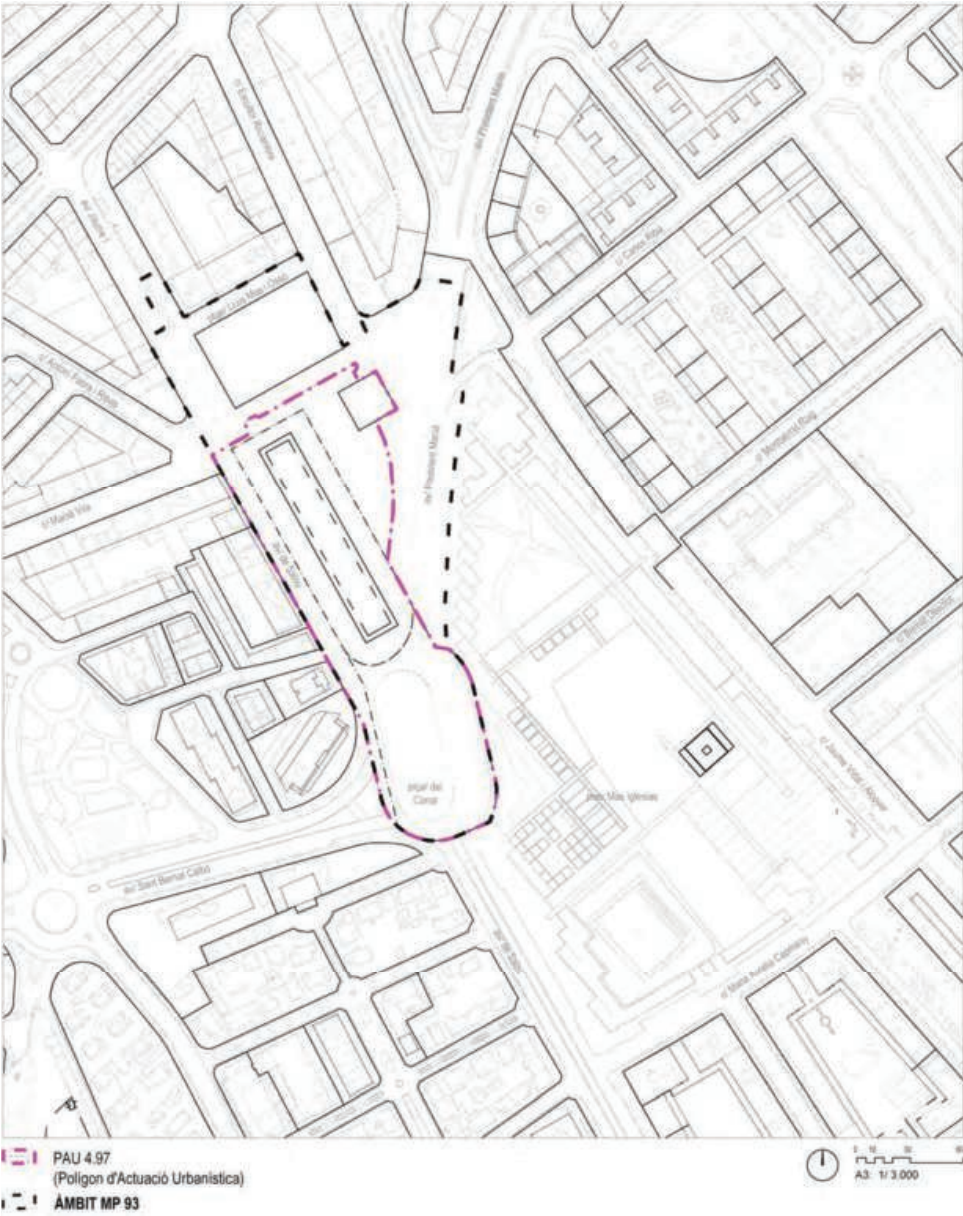
I els seus titulars son la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Reus:

TITULARS DEL SÒL

Usos del sòl	Superfície (m²)	Percentatge (%)
Superfície de sòl aportat per la Generalitat de Catalunya	7.030 m²	38,26%
Superfície de sòl aportat per l'Ajuntament de Reus	11.346 m²	61,74%



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

6.7 QUADRE DE DADES

A continuació es mostra el quadre numèric resum del planejament vigent i del planejament proposat:

QUADRE NUMÈRIC RESUM DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ		
	Planejament vigent	Planejament proposat
Superfície	33.048 m²	33.048 m²
Qualificació	Comercial clau VIII	Sistemes públics
	Espais lliures i vialitat	Espais lliures, equipaments i vialitat
	Equipament	
Superfície verd	4.523 m²	7.132 m²
Superfície equipaments	-	13.188 m²
Superfície viari	16.755 m²	12.728 m²
Superfície de sistemes	33.048 m² - 50%x11.770 =	33.048 m²
% de sistemes públics	27.163 m² 82,19%	100%
Sostre equipament i allotjaments dotacionals edifici Belvedere, estimat/màxim	-	5.500 m²
Nombre d'allotjaments	-	40 allotjaments dotacionals
Altura màxima Belvedere	-	PB+12 PP 40,20 metres
Altura màxima mercat	-	PB + 2 PP 10 metres
Altura màxima estació d'autobusos	-	PB+1PP 7,50 metres

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

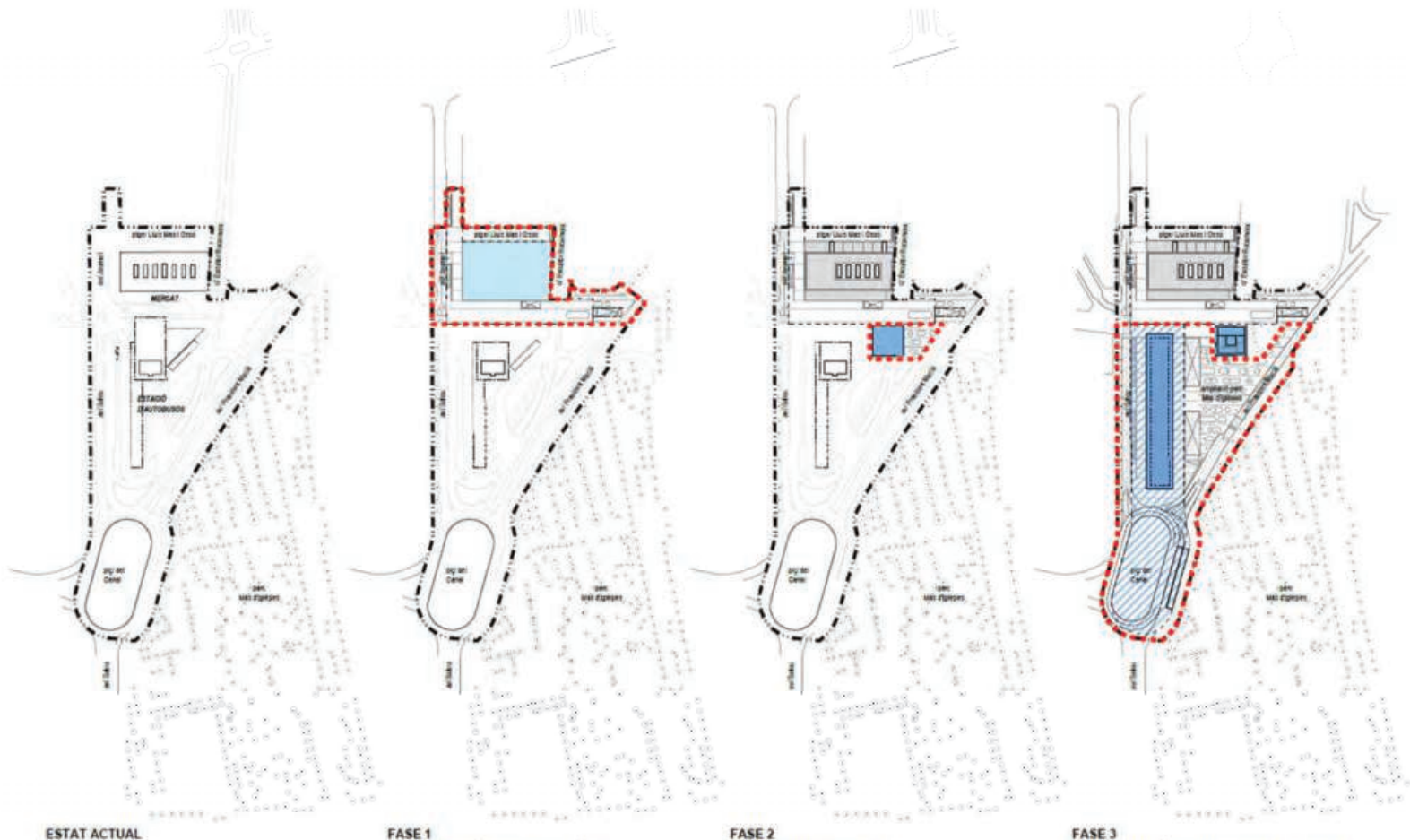
MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

 **ÀMBIT MP 93**
Modificació puntual de la Revisió del Pla General
d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la
nova estació d'autobusos. Reus.

 límit de nova fase



ESTAT ACTUAL

FASE 1
REHABILITACIÓ I RECUPERACIÓ DE
L'EDIFICI DEL MERCAT DEL CARRILET, NOU
APARCAMENT SOTERRAT I URBANITZACIÓ DE
L'ENTORN

Equipament plurifuncional.
Manté el mercat municipal i s'afegeixen espais culturals,
educatius i administratius.
Es realitza l'aparcament soterrat que dona servei al nou
equipament i el mercat.
Es redueixen els carrils de circulació de l'Av. President
Macià en el punt d'acòs a l'aparcament.
Es manté el funcionament de l'estació d'autobusos existent.

FASE 2
NOU EDIFICI BELVEDERE

Nou edifici-torre. Les primeres plantes són equipament
cultural i educatiu (espais polivalent, per a infants i
adolescents, aules/tallers, etc.) i nou despatxos i sales de
reunions destinades al Segur i les entitats del municipi. Les
plantes superiors són habitatges dotacionals.
Es manté el funcionament de l'estació d'autobusos existent.
S'enderroca una pèrgola del conjunt.

FASE 3
NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS INTERMODAL I
URBANITZACIÓ DE L'ENTORN

Nou edifici estació d'autobusos intermodal.
Una planta baixa de serveis amb un gran vestíbul donen
accés a les andanes de l'estació, situades a un nivell
inferior. Aquesta planta es comunica i relaciona amb el parc,
i es generen dotacions i espais al·lusius sota la gran pèrgola de
l'edifici. S'enderroca tota la plaça del Carrilet i s'ubica la zona
d'estacionaments dels autobusos.
L'entrada i sortida dels autobusos es fa des de la rotonda
(actual Plaça del Carrilet), de manera que la circulació
d'autobusos en les actuals vies de l'àmbit es veu reduïda.



A1: 1/2.000
A3: 1/4.000



Execució de les obres
FASES D'EXECUCIÓ

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7. MESURES ESTRATÈGIQUES I DE SOSTENIBILITAT

7.1 MESURES ESTRATÈGIQUES

7.1.1 Estratègies generals d'ordenació

Ordenació general, modificant la situació de l'estació d'autobusos, i permetent que sigui soterrada, millora les condicions ambientals, en els següents sentits:

- Redueix l'impacte acústic dels vehicles pesants, donat que es proposa l'estació soterrada, reduint d'aquesta forma l'emissió sonora deguda a la seva mobilitat. La seva configuració permet l'adequada mobilitat dels autobusos en compliment als criteris de disseny i normativa actual sense perdre espai públic i urbà. Alhora es mitiga el soroll que aquests poden generar en l'entorn més proper.
- Estructura dels espais lliures, i especialment lligats als equipaments existents, i als nous, centralitzats en l'edifici Belvedere, que allotja, a més d'equipaments comunitaris, un gran nombre d'habitatges dotacionals.
- Millora del balanç d'emissions i de materials i residus, reduint el moviment de terres i alhora, reduint també la càrrega d'estructura, reduint considerablement les emissions.

Aquest fet d'estació soterrada, a més de ser compatible, amb l'ús i qualitat dels espais lliures, també ha de garantir la qualitat acústica del mateix espai públic.

Alhora transformació i reaprofitament de les estructures també es preveu en el mercat, amb els mateixos beneficis, de manera directe sobre les emissions i els residus.

7.1.2 Devolució ecològica de l'espai urbà.

La millora de les condicions de l'espai urbà, afavorint un increment del retorn ambiental, amb efectes directes sobre la millora de la qualitat urbana, l'ús dels espais lliures, la salut, el paisatge, l'efecte illa de calor, és un objectiu del planejament.

L'ÍNDEX DE DEVOLUCIÓ ECOLÒGICA DE L'ESPAI URBÀ (IDEEU) és una eina de planificació del retorn ambiental de les diferents realitats urbanes. Neix arrel de la Modificació del Pla General Metropolita de Barcelona del Barri de Gràcia, promoguda der l'Ajuntament de Barcelona, concretament la MPGM PER A LA MILLORA URBANÍSTICA I AMBIENTAL DELS BARRIS DE GRÀCIA i 22@

Aquest indicador és una eina de planificació, i defineix una nova metodologia, i per tant exportable, per a la planificació urbana i concretament pel retorn ambiental. L'objectiu d'aquestes metodologia és parametritzar les característiques de l'espai per oferir un sistema que permeti planificar la ciutat i avaluar les propostes que es deriven del planejament.

Entenent que la ciutat és capaç d'oferir diverses situacions, quant a retorn de serveis ambientals, aquestes metodologies han de ser prou complexes, primer per parametritzar la situació actual, i segon per sol·licitar, a través del planejament, una nova situació, és a dir planificar.

L'IDEEU parteix de la metodologia BAF. Berlin (1980). La metodologia BAF, si be introdueix un camí de quantificació, exposa una realitat lineal, que no permet destriar allò que ofereix el sòl del vol, i especialment la potencialitat de la biodiversitat, i que en una ciutat es pot plantejar amb una certa dissociació.

La dissociació de l'indicador en tres conceptes és important per potenciar el concepte de retorn ambiental.

Per altra banda, sovint veiem només el retorn en aspectes qualitatius, de referència. La idea de que només amb l'excel·lència hi ha possibilitat de servei, és contrària al IDDEU, el qual es basa en el principi de que totes les realitats urbanes tenen capacitat de retorn ambiental, fins al límit de la seva possibilitat, en alguns casos modesta i en altres certament excel·lent.

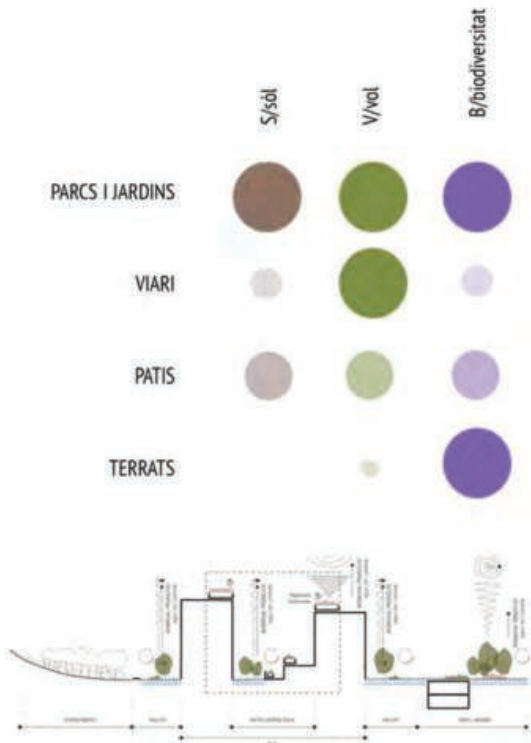
L'èxit està en retornar tot el potencial, per poc que sigui, més que només valorar i compartimentar aquells espais que permeten una màxima devolució.

L'IDDEU s'estructura en tres components:

- EL SÒL
Es la base del sistema, és el que aporta suport, aigua nutrients, i te la capacitat de regulació, de la humitat, temperatura, matèria orgànica, nutrients,
És alhora la base de tot i el més oblidat.
- EL VOL/BIOMASSA
Es l'expressió de la vitalitat, de la generació de biomassa, de verd amb tots els serveis ecosistèmics que l'acompanyen, com la regulació climàtica activa per l'evapotranspiració, i passiva a través de l'ombreig, filtra partícules, dissipa el soroll, és refugi per la fauna, genera paisatge. És la part més visible de la salut de l'espai urbà.
Te una connotació quantitativa.
- LA BIODIVERSITAT
Expressa l'estabilitat, la qualitat dels espais generats, lligats a la biodiversitat i per tant d'ambients més complexos i estables, amb més o menys pertorbacions propis i característics de l'espai urbà.
A diferència de la biomassa té una connotació qualitativa.

Un exercici molt basic que permet entendre el perquè d'aquests tres components, i com les realitats urbanes presenten diferents realitats és el següent esquema:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



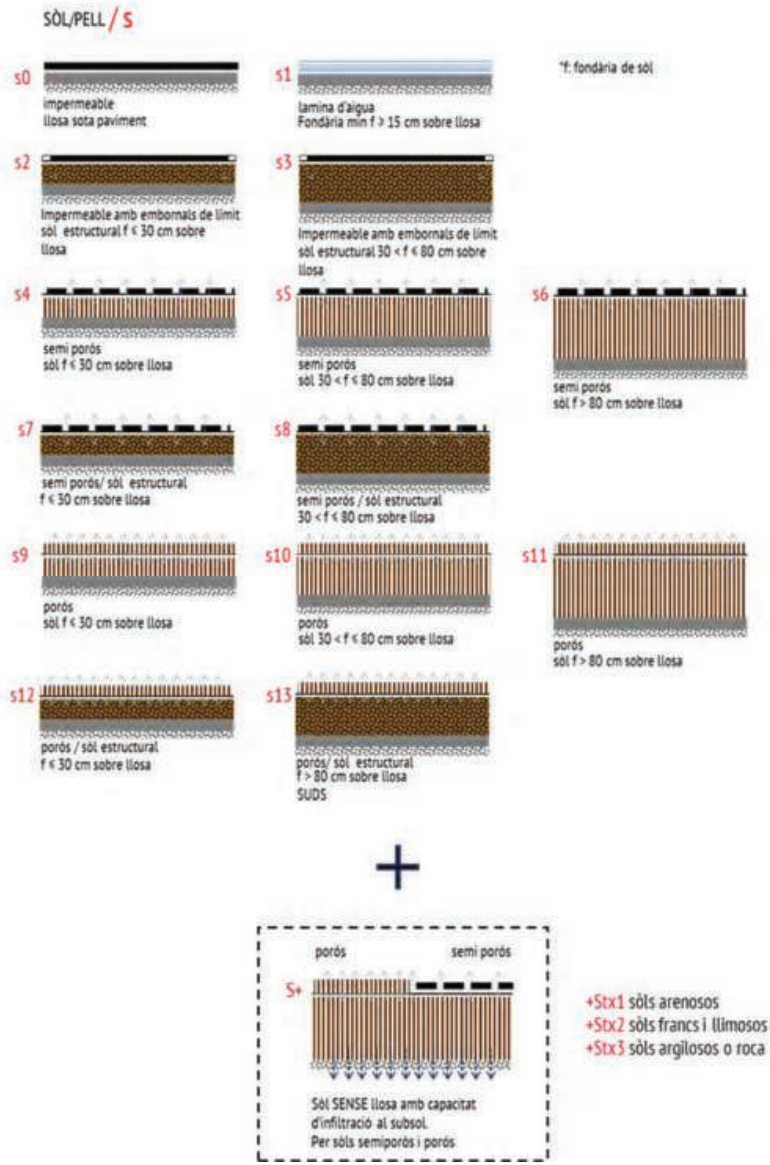
Aquest esquema permet explicar les potencialitats de retorn de serveis ecosistèmics de totes les realitats urbanes, i ja no només dels espais lliures, sobre aquest trinomi sòl / vol /biodiversitat, introduint un nou concepte de ‘devolució urbana’:

- Parcs i jardins ofereixen una important capacitat de devolució de sòl, de biomassa, i en determinades posicions, espais nucli, de biodiversitat si tenen capacitat d’aïllar-se de les pertorbacions de la ciutat.
- Vialitat, pot oferir vol, biomassa, desenvolupant masses importants d’arbrat. Difícilment però per la competència amb els vehicles, en funció també de la seva intensitat, pot oferir sòl, ni biodiversitat al ser espais molt pertorbats.
- Patis, que és una realitat comuna a la ciutat, tenen una capacitat equilibrada d’oferir sòl, biomassa i biodiversitat, entenent en aquest últim cas que són generalment espais amb poca pressió, especialment quan estan lligats a habitatges.
- Finalment els terrats, que no poden oferir sòl, limitat exclusivament a donar suport a una vegetació amb poca capacitat de generar biomassa, però si que són importants espais d’oportunitat de la biodiversitat. Són espais tranquils, ben situats, i que generant una trama continua a la ciutat, tenen fins i tot capacitat, en conjunt, de donar una xarxa equivalent a grans parcs urbans, amb implantacions en jardineres certament modestes.

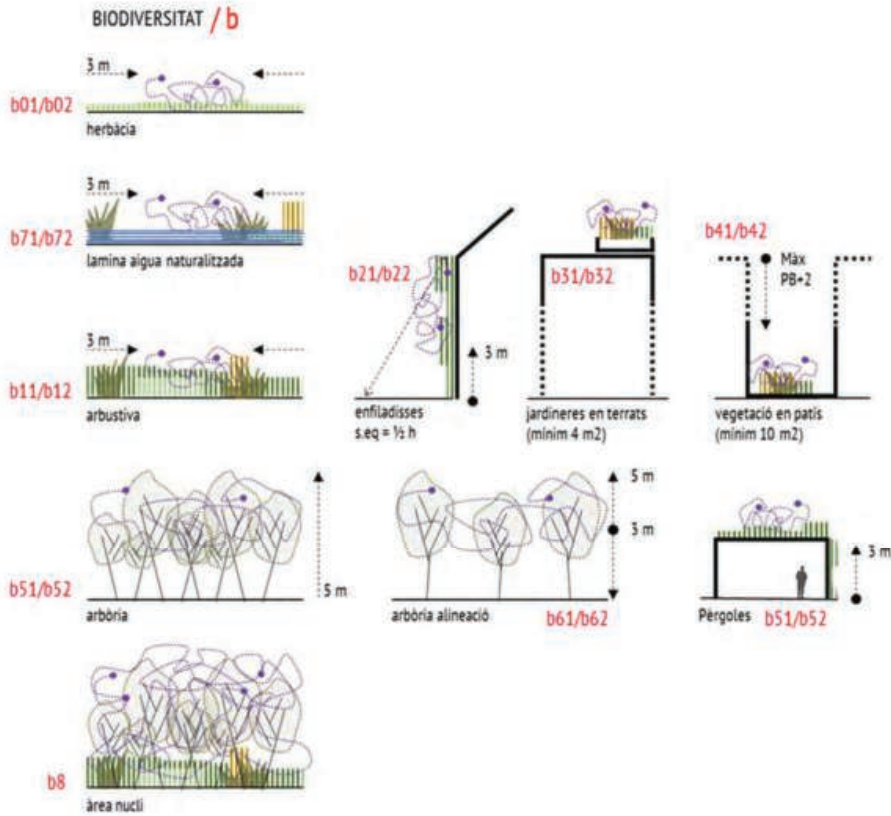
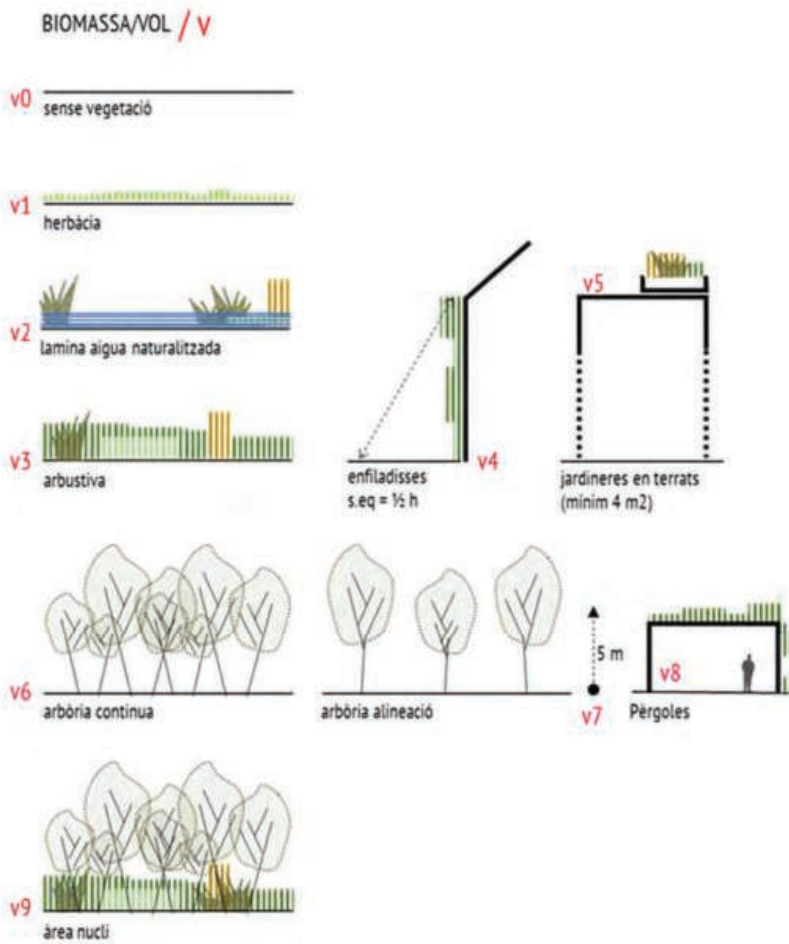
Per tant, tal com s’ha exposat, la composició de l’IDEEU, en els tres factors, permet una lectura més precisa de la ciutat, que la simple relació lineal del BAF, que n’és el seu predecessor.

La problemàtica, o allò a resoldre, és com quantificar aquest tres trinomis, i quina és la relació entre ells. Aquest é Tal com s’ha exposat l’IDEEU s’estructura en tres grans conceptes: sòl (/S), vol (/V) i biodiversitat (/B), les quals en base a la combinació de les components exposades, generen diferents situacions, que són la base de valoració dels projectes.

Aquestes són les següents:



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



Cada una d'aquestes situacions, numerades en els diferents epígrafs comporta una valoració, que és relativa a la màxima puntuació que correspon a l'àrea nucli, que les resol totes de forma completa:



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7.1.2.1 Expressions i valors

L’IDEEU es calcula a partir de la suma dels valors de cada situació, per vol, sòl i biodiversitat, ponderada pel percentatge de superfície que representa cada una de les diferents situacions, respecte al total de superfície valorada.

Aquesta ponderació, de superfícies, i es calcula seguint la següent expressió, que és senzillament una suma ponderada:

$$IDEEU = \left\{ \left(s \times \sum_0^n a_{si} \times s_i \right) + \left(v \times \sum_0^n a_{vi} \times v_i \right) + \left(b \times \sum_0^n a_{bi} \times b_i \right) \right\} \times 100 \leq 100$$

On

- **s**: índex de ponderació del sòl/pell (/S)
- **v**: índex de ponderació del vol/biomassa (/V)
- **b**: índex de ponderació de la biodiversitat (/B)
- **s_i**: valor de la tipologia de sòl/pell corresponent a l'àrea (**a_{si}**)
- **v_i**: valor de la tipologia del vol/biomassa corresponent a l'àrea (**a_{vi}**)
- **b_i**: valor de la tipologia de la biodiversitat corresponent a l'àrea (**a_{bi}**)
- **a**: superfície uniforme de valors vi/si/bi
 - **a_{si}** superfície uniforme de valors **s_i**
 - **a_{vi}** superfície uniforme de valors **v_i**
 - **a_{bi}** superfície uniforme de valors **b_i**

EL PES RELATIU DELS COMPONENTS SÒL, EL VOL I LA BIODIVERSITAT

En l’inici del present document s’ha exposat:

- EL SÒL: Es la base del sistema, és el que aporta suport, aigua, nutrients, i te la capacitat de regulació de l’aigua, de la humitat, temperatura, matèria orgànica, nutrients,

És ahora la base de tot i és el més oblidat.

- EL VOL/BIOMASSA: Es l’expressió de la vitalitat, de la generació de biomassa, de verd amb tots els serveis ecosistèmics que l’acompanyen, com la regulació climàtica activa per l’evapotranspiració, i passiva a través de l’ombreig, filtra partícules, dissipa el soroll, és refugi per la fauna, genera paisatge. És la part visible de la salut de l’espai urbà.

Te una connotació quantitativa.

- LA BIODIVERSITAT

Expressa l’estabilitat, la qualitat dels espais generats, lligats a la biodiversitat i per tant d’ambients més complexos i estables, amb més o menys pertorbacions propis i característics de l’espai urbà.

A diferència de la biomassa té una connotació qualitativa.

En aquest context s’estableix un primer repartiment de pes en la configuració de l’IDEEU:

PONDERACIÓ S V B			
Concepte	Definició	s/v/b	Explicació
S	Sòl	0,5	El sòl és la base del sistema, és el que aporta la potencialitat, i per tant ha de tenir el major pes en la configuració de l'IDEEU

V	Vol	0,4	El vol és l’expressió del sòl, és el que aporta paisatge, expressió i funcionalitat dels serveis ecosistèmics. El segon valor en pes en la configuració de l'IDEEU
B	Biodiversitat	0,1	La biodiversitat depèn de la posició, és un factor amb connotacions circumstancials en una ciutat. Es una valor afegit a l'IDEEU, sustentat en l’èxit del sòl i el vol. La biodiversitat aprofita oportunitats. El sòl i el vol les generen.

Aquests valors relatius del pes de sòl, vol i biodiversitat es fixen per una realitat urbana, de ciutat.

En altres situacions, per exemple en entorns rurals, el pes dels components podria ser diferent, i generar un IDEEU adaptat a altres realitats també urbanes.

LA VALORACIÓ DE LES SITUACIONS

Les situacions, en base als diferents aspectes exposats, tenen un valor que s’ha d’entendre relatiu en comparació a una àrea nucli, de referència, entesa com una massa de vegetació que té una estructura continua horitzontalment i verticalment, d’estrats d’herbàcies, entapitzants, arbustiu i arbòri. Presenta un patró d’estructura boscosa naturalitzada, amb un perfil de sòl complet en un espai sense pertorbacions.

A partir d’aquí cada una de les situacions es reconstrueix parcialment aquesta àrea nucli, i per tant l’IDEEU sempre te una valoració relativa inferior o igual a u (≤1), per sòl, per vol i per biodiversitat.

L’IDEEU s’expressa en base cent (≤100), i com un nombre enter, és a dir sense decimals, arrodonit a l’alça per fraccions de 0,5 (p.e.33,5 = IDEEU34, 61,1 = IDEEU61)

Les diferents situacions parcials, a partir de les quals es compona l’IDEEU i es poden valorar les propostes, s’exposen en els següents esquemes:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7.1.2.2 El valor actual de l’espai no transformat

Per tal de calcular l’IDEEU de l’estat actual:

- S’exclouen les zones ocupades per edificació, que corresponen al mercat, a l’estació d’autobusos i als equipaments i allotjament dotacional amb una superfície total de 9.988 m²
- La superfície total on es calcula l’IDEEU és de 23.060,00 m², dels quals 8.984,06m² responen a vialitat i 14.076,00m² a zones verdes

L’IDDEU de la situació actual és de 26, que està compostat en 33S,14V,40B.

El detall del càlcul es mostra en la següent pàgina.

7.1.2.3 Demanada d’IDEEU de l’espai d’equipament consolidat

Es divideix en dues parts:

- Zona no ocupada (projecció en planta d’edificis), es determina l’IDEEU segons qualificació:
- Zones verdes IDEEU 65
- Equipaments, excloent les zones de cobertes, que es tractaran com edificació, tindrà un IDEEU de 25
- Edificis, que defineix IDEEU per:
 - Cobertes, tindrà un IDEEU mínim de 35

S’entén per coberta la superfície disposada sobre un forjat que forma part d’un edifici.

No es consideren terrasses ni cobertes les superfícies d’aparcaments soterrats, que la seva coberta estigui en planta baixa. En aquests casos es consideren patis.

Pel càlcul de l’IDEEU, s’exclouen les superfícies de badalots, celoberts
 - Patis, tindrà un IDEEU de 45

S’entén per patis l’espai dins l’envolvent exterior de l’edifici no edificat en planta baixa, sobre sòl o sobre forjat.

7.2 MESURES DE SOSTENIBILITAT

7.2.1 Estratègies qualitatives de biodiversitat en l’espai urbà. SBN

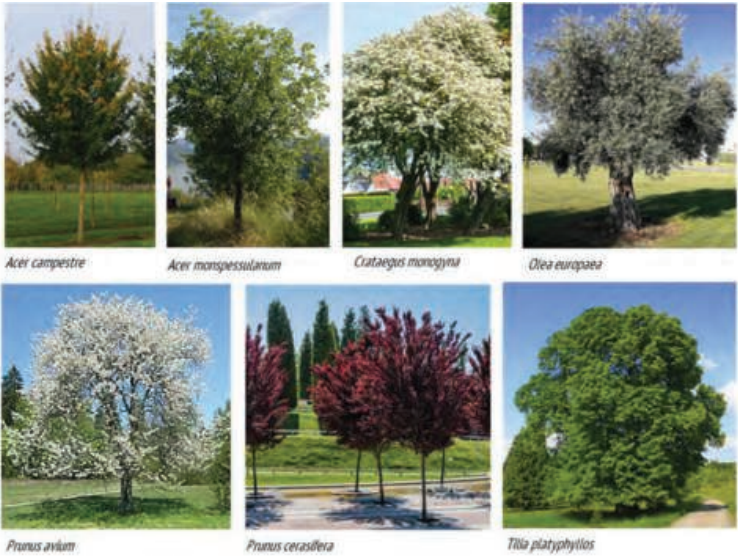
La infraestructura verda ofereix hàbitats per a la fauna de la ciutat, ja que proporciona espais per al refugi, la nidificació, la cria i l’alimentació.

En general, l’ús d’espècies vegetals autòctones permet una interacció més gran amb la fauna local d’un espai, de manera que s’augmenta la complexitat de l’ecosistema o l’hàbitat. Per tant, s’hauria de considerar la llista de plantes invasores del catàleg espanyol d’espècies exòtiques i invasores (*Reial decret 630/2013*) a l’hora de prendre decisions sobre la renovació o la creació d’una plantació, i optar per espècies autòctones.

En quant a l’arbrat, cal afavorir espècies d’arbres amb un bon desenvolupament de capçada per tal que siguin utilitzats com a substrat de nidificació d’aus.

També, aquelles espècies productores de fruits interessants per a la fauna com els lledoners, alzines, roures, aranyoners, avellaners, etc., i fruiters en general, utilitzats per la fauna ornitològica i petits mamífers com a font d’alimentació.

A més, es poden potenciar espècies amb flors atractives pels insectes pol·linitzadors com l’auró blanc (*Acer campestre*), l’auró negre (*Acer monspessulanum*), l’arç blanc (*Crataegus monogyna*), l’olivera (*Olea europaea*), el cirerer (*Prunus avium*), el pisardi (*Prunus cerasifera*) i el til·ler (*Tilia platyphyllos*).



Com a sotabosc, cal assegurar-se que els jardins disposin d’una estructura arbustiva i herbàcia que ofereixi llocs de nidificació, refugi, alimentació i desplaçament per a la fauna.

- Pel foment de la presència d’ocells cal triar arbustos o bardisses que fructifiquin a la tardor-hivern, com per exemple l’arboç (*Arbutus unedo*), el llentiscle (*Pistacia lentiscus*), el marfull (*Viburnum tinus*), l’esbarzer (*Rubus ulmifolius*), i diferents rosers com el roser silvestre (*Rosa canina*.)

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

- Per afavorir la presència d'insectes pol·linitzadors es poden plantar arbustos com les estepes (*Cistus sp.*) o el matabou (*Bupleurum fruticosum*), i espècies aromàtiques com la farigola (*Thymus vulgaris*), el romaní (*Rosmarinus officinalis*) o l'espigol (*Lavanda officinalis*).
- En el cas de fomentar la presència de papallones, es poden plantar arbustos com l'arboç (*Arbutus unedo*) i l'aladern (*Rhamnus alaternus*).

Es recomana, també, potenciar l'estrat arbustiu a la perifèria dels jardins com a llocs d'alimentació i refugi, i com a connectors de zones verdes, utilitzant espècies com l'esbarzer.



Cal deixar evolucionar gespes i talussos, poc atractius per a la fauna, cap a prats o herbassars. D'aquesta manera, amb el temps hi haurà una colonització de diverses espècies herbàcies, cadascuna de les quals tindrà una floració i la seva fauna associada.

Com a alternatives a la gespa també es pot plantejar l'ús de plantes entapissants que requereixen una despesa d'aigua menor, suporten el trepig moderat, són estètiques i en alguns casos presenten floracions atraients per a les abelles i altres pol·linitzadors, com la *Lippia nodiflora* i *Achillea crithmifolia*. Una altra opció és la plantació d'heura (*Hedera helix*) o l'esparreguera de jardí (*Asparagus densiflorus*).



Adicionalment, es poden realitzar diverses tasques que potencien la biodiversitat:

- Instal·lació d'hotels i espirals d'insectes per afavorir la fauna pol·linitzadora.
- Instal·lació de caixes niu per afavorir la presència d'ocells i ratpenats
- Instal·lació de piràmides de fusta per afavorir els insectes xilòfags.
- Creació de fangars per a orenetes per ajudar-les a construir nius.
- Acumulació de fullaraca per incrementar la fauna invertebrada.
- Creació de roquissars per atraure rèptils i invertebrats.
- Disponibilitat de cavitats arbòries per a la fauna, que les utilitza com a substrat de cria, refugi i hibernació.



Caixes niu i hotels d'insectes



Piràmides de fusta, fangars i roquissars

Per una altra banda, es recomana la construcció d'una làmina d'aigua als parcs i jardins de l'àmbit d'estudi, o millorar l'existent a la Plaça del Canal. En el medi urbà, les basses, constitueixen un hàbitat amb un important valor ecològic que contribueix de manera destacada a mantenir i a potenciar la biodiversitat a la ciutat.

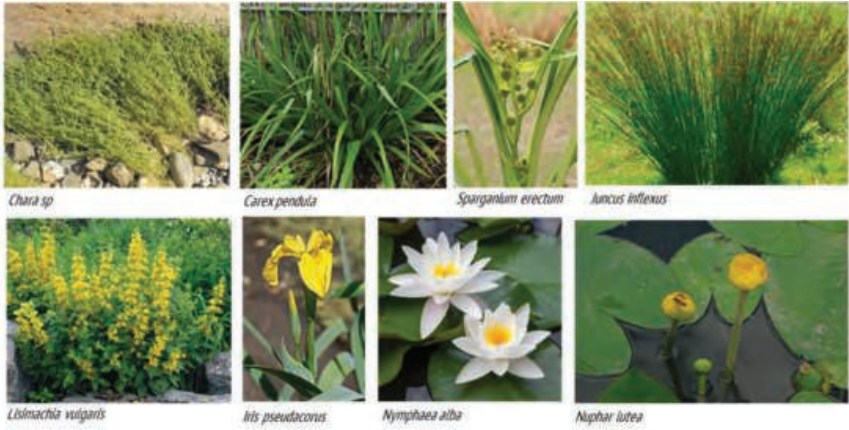
Algunes actuacions de conservació d'aquesta bassa serien:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Fer una neteja anual en l'època de menor activitat biològica (de novembre a febrer) per retirar la matèria orgànica, les algues filamentoses i les poblacions de fauna exòtica.
- Evitar aplicar productes fitosanitaris i químics a l'hora de controlar les poblacions algals o plagues. Cal evitar també la cloració de l'aigua, ja que provoca la mortalitat d'invertebrats aquàtics.
- Potenciar la presència de fauna invertebrada i vertebrada que mantingui sota control les larves de mosquits. Alguns organismes serien capgrossos, cargols aquàtics, puces d'aigua, larves d'efímeres, xinxes aquàtiques, libèl·lules, espiadimonis, amfibis i ocells insectívors.
- Evitar qualsevol sistema de recirculació i filtratge d'aigua que remogui el fons de la bassa i provoqui una homogeneïtzació de la columna d'aigua, ja que pot donar lloc a condicions d'eutròfia que alteren l'equilibri natural de la bassa.
- Les plantes aquàtiques desenvolupen funcions ecològiques de vital importància per assolir l'equilibri natural del sistema aquàtic. Aquestes capten nutrients de l'aigua i així deixen d'estar a disposició de les algues unicel·lulars i filamentoses; oxigenen l'aigua a través de la fotosíntesi; creen biòtops per als invertebrats i per als amfibis de la bassa; les floracions d'algunes espècies de planta aquàtica atrauen insectes pol·linitzadors. Es recomana plantar espècies com l'asprella (*Chara sp.*), el càrex pèndul (*Carex pendula*), l'espargani (*Sparganium erectum*), el jonc (*Juncus inflexus*), la lisimàquia (*Lisimachia vulgaris*), el lliri groc (*Iris pseudacorus*), el nenúfar blanc (*Nymphaea alba*) i el nenúfar groc (*Nuphar lutea*) , entre d'altres.



Exemple de bassa al Turó Park



AFFECTACIÓ AL PARC MAS IGLESIAS

S'ha realitzat un inventari de les espècies arbòries afectades pel projecte, localitzades al Parc del Mas d'Iglésies. De totes aquestes especies cap té un caràcter monumental o gaudeix d'una figura de protecció. Es tracten principalment de tipuanes (*Tipuana tipu*), *Lagunaria Patersonia* i alzines (*Quercus ilex*).

L'estratègia concreta és minimitzar l'empremta de la nova estació sobre el parc amb varies actuacions:

- Reduir al màxim l'afectació. Per tant, s'estudien els sistemes de talús que permetin una vegetació màxima amb una inclinació màxima, incorporant els elements de tancat dins aquest.
- Replantar l'arbrat existent: donat que la seqüència de fases no permetrà un traspàs lògic de la nova estació a la vella, si que cal preveure el transplantament de l'arbrat afectat, o bé al peu del talús contribuint a l'ombreig de la campa de l'estació o bé completant aquelles àrees a solana de l'actual parc, sobretot en aquells eixos peatonals que s'establiran per connectar el centre amb la nova estació.

AMPLIACIÓ DEL PARC MAS IGLESIAS

La nova proposta de reordenació allunya la implantació de l'estació d'autobusos del carrer Jaume Vidal Alcover, reduint la pressió acústica sobre l'entorn residencial immediat i millorant la qualitat de vida dels veïns. Aquesta reubicació permet mantenir l'espai de superfície com a zona verda i de pas pacificat, contribuint a la continuïtat del Parc Mas d'Iglésies i generant un espai públic més agradable i funcional per al nou barri..

Aquest nou espai aconseguirà un refugi climàtic pel barri gràcies a la plantació d'arbrat de grans dimensions i a la regeneració del sòl ocupat per l'estació. També farà la funció de gran aljub recollint l'aigua de pluja dels tres nous equipaments que gràcies a una primera retenció amb SUD's i posterior distribució en xarxa infiltrarà l'aigua al terreny alimentant la nova plantació.

El nou parc sobre el que era la plataforma d'autobusos s'estructura sobre una retícula que ordena la nova plantació d'arbrat. Aquests eixos es transformen en franges de sol millorat, garantint la millor implantació possible de la vegetació. Al mateix temps ens permet disposar d'una segona retícula de franges infiltrants que ens permeten conduir les aigües pluvials de les cobertes i de l'espai lliure pavimentat cap al subsol, aconseguim així un increment important del gradient d'humitat del sòl, i per tant, reduir l'aportació d'aigua de reg i augmentar la supervivència de la vegetació front èpoques més seques.

Els arbres de copa gran permeten tenir un gran umbracle a l'estiu sota el que poder passejar o estar, es disposen les àrees de vegetació arbustiva entorn dels troncs, protegint-los, al mateix temps que

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

aconseguim un segon estrat vegetat, de fulla permanent que juntament amb les flors colorejaran l'espai.

S'escolliran espècies de baix consum hídric, adaptades al clima de Reus, així un cop implantades no farà falta el seu reg.

La gestió de la superfície vegetada ens permetrà augmentar la qualitat de l'espai inicial:

- La incorporació de punts humits: una major varietat d'espècies...i per tant de biodiversitat associada.
- Gestió de formació de les masses arbustives: canvis de visuals i transparències en el temps.

SISTEMA CONSTRUCTIU I MATERIALITAT

Es regenerarà el sòl compactat actual per aconseguir una millor permeabilitat.

A nivell de vegetació s'opta per una tria de plantes molt d'un coeficient d'espècie molt baix, és a dir, de molt baixa demanda hídrica i que trobem en el paisatge mediterrani de l'entorn o fins hi tot de latituds més inferiors ja en previsió dels augments de temperatura i allargament dels períodes secs que ja es van detectant.

- Arbres: *Melia azedarach*, *Robinia pseudoacacia*, *Cercis siliquastrum*.
- Arbustos, subarbustos i tapitzants: preferiblement de xerojardineria mediterrània, de baix consum hídric o nul un cop implantades.

7.2.2 Mesures de qualitat acústica

PRESCRIPCIONS ACÚSTIQUES

Ambient exterior

Les zones de sensibilitat acústica i els valors límits d'immissió s'estableixen segons l'Ordenança General de Medi Ambient, els mapes de capacitat acústica que defineixen la zonificació acústica del territori i els valors límit d'immissió d'acord amb les zones de sensibilitat acústica.

Segons el Mapa de capacitat acústica de Reus, l'àmbit d'actuació presenta les següents zonificacions acústiques:

ZONIFICACIÓ ÀMBIT D'ACTUACIÓ				
Sensibilitat	Usos del sòl	L _d (7 h - 21 h)	L _e (21 h - 23 h)	L _n (23 h - 7 h)
Alta (A)	(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
Moderada (B)	(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55

L_d, L_e i L_n, = índexs d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament.

Es pot trobar com a annex del present document, un estudi acústic que té per objectiu definir si els nivells de soroll previstos són coherents amb el Mapa de Capacitat Acústica de Reus (març de 2019).

- La modelització de l'estudi acústic actual s'ha elaborat amb un nivell de detall superior al realitzat el setembre de 2014, utilitzant dades de trànsit, aforaments automàtics del PMUS i coeficients de conversió per tipologia de via de l'entorn de l'àmbit, segons CETUR. Aquesta metodologia ha permès caracteritzar de manera més precisa la mobilitat de l'àmbit i ajustar els

nivells d'immissió als valors reals del mapa de soroll de Reus. Així s'ha obtingut una representació coherent de la situació acústica

- Les dades de trànsit s'han obtingut del PMUS i dels aforaments automàtics de 24 h, i de l'estudi de mobilitat que acompanya el present planejament, calibrant les IMD i distribuint-les per franges horàries (L_d, L_e, L_n) mitjançant coeficients específics per tipologia de via segons CETUR. S'ha modelitzat de forma explícita el trànsit d'autobusos generat per la nova estació, assignant les entrades i sortides als accessos de la ciutat i considerant maniobres i rampes com a fonts acústiques. Així mateix, s'ha incorporat la contribució futura del tramvia, per assegurar que els resultats reflecteixen la situació prevista en el planejament.
- Els resultats mostren que tots els receptors analitzats compleixen els objectius de qualitat acústica establerts al Mapa de Capacitat Acústica de Reus, tant de dia com de nit. Els nivells d'immissió es mantenen per sota dels límits normatius amb marges de seguretat de 3 a 15 dB(A). Els increments de nivell associats a la implantació de la nova estació són lleugers (generalment inferiors a 1 dB(A)) i imperceptibles per a la població. Els equipaments educatius, com l'Institut Roseta Mauri i el CEIP Eduard Toda, presenten nivells molt inferiors als límits, i les façanes residencials més exposades (C/ Jaume Vidal Alcover 3 i 5) també es mantenen per sota dels valors límit, fins i tot en les plantes més altes i en horari nocturn.
- Un aspecte clau és la ubicació soterrada de l'aparcament i de la zona d'operació d'autobusos, que permet confinar les fonts de soroll més intenses dins la planta soterrani i reduir-ne la propagació a l'exterior. Aquesta solució redueix de manera significativa els nivells de soroll a les façanes properes —amb disminucions de fins a 5-10 dB(A) respecte d'una implantació en superfície— i millora substancialment la qualitat acústica de l'espai públic i de les plantes baixes dels edificis veïns.
- En conseqüència, es conclou que la implantació de la nova estació d'autobusos és acústicament compatible amb l'entorn. Els nivells de soroll resultants no comprometen la qualitat acústica de la zona i no es requereixen mesures correctores addicionals més enllà de les actuacions de pacificació i urbanització previstes, que ja contribueixen de manera positiva a reduir el soroll en l'àmbit.

En conseqüència, es conclou que la implantació de la nova estació d'autobusos és acústicament compatible amb El Mapa de capacitat acústica de Reus. Els nivells de soroll resultants no comprometen la qualitat acústica de la zona i no es requereixen mesures correctores addicionals més enllà de les actuacions de pacificació i urbanització previstes, que ja contribueixen de manera positiva a reduir el soroll en l'àmbit.

Ambient interior

Els nivells d'immissió acústica venen regulats per l'Annex 4 d'Immissió sonora aplicable a l'ambient interior produïda per les activitats, incloses les derivades de les relacions de veïnat. Els valors límit d'immissió són:

LÍMITS D'IMMISSIÓ ACÚSTICA DE L'ANNEX 4

Ús de local d'immissió	Dependències	Valors límit		
		L _d (7h - 21h)	L _e (21h - 23h)	L _n (23h - 7h)
Habitatge o ús residencial	Sales d'estar	35	35	30
	Dormitoris	30	30	25**
Administratiu i oficines	Despatxos professionals	35	35	35
	Oficines	40	40	40
Hospitalari	Zones d'estada	40	40	30

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

LÍMITS D'IMMISSIÓ ACÚSTICA DE L'ANNEX 4

Ús de local d'immissió	Dependències	Valors límit		
		L _d (7h - 21h)	L _e (21h - 23h)	L _n (23h - 7h)
Educatiu o cultural	Dormitoris	35	35	25**
	Aules	35	35	35
	Sales de lectura, audició i exposició	30	30	30

L_d, L_e i L_n: índex d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament

*. Excepte per a zones industrials

**.. Per a les activitats existents, el valor límit d'immissió s'incrementa en 3 dB(A).

7.2.3 Energia i canvi climàtic

7.2.3.1 Ordenació i eficiència energètica en l'edificació

ESTUDI D'ASOLELLAMENT

La normativa de referència en termes d'asolellament és el Decret 21/2006, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis d'ús majoritari d'habitatges. En el seu Article 6 es defineixen els paràmetres d'ecoeficiència relatius als materials i sistemes constructius, i entre ells es puntua amb 5 punts la solució constructiva següent:

“Que el 80% dels habitatges rebin en l’obertura de la sala 1 hora d’asolellament directe entre les 10 i les 12 hores solars en el solstici d’hivern”

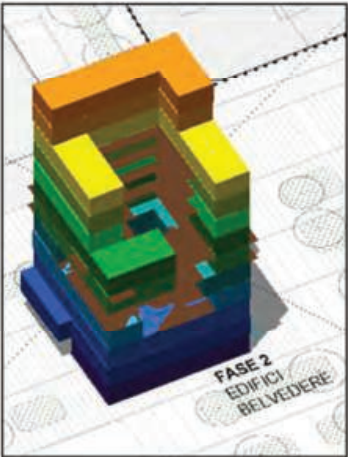
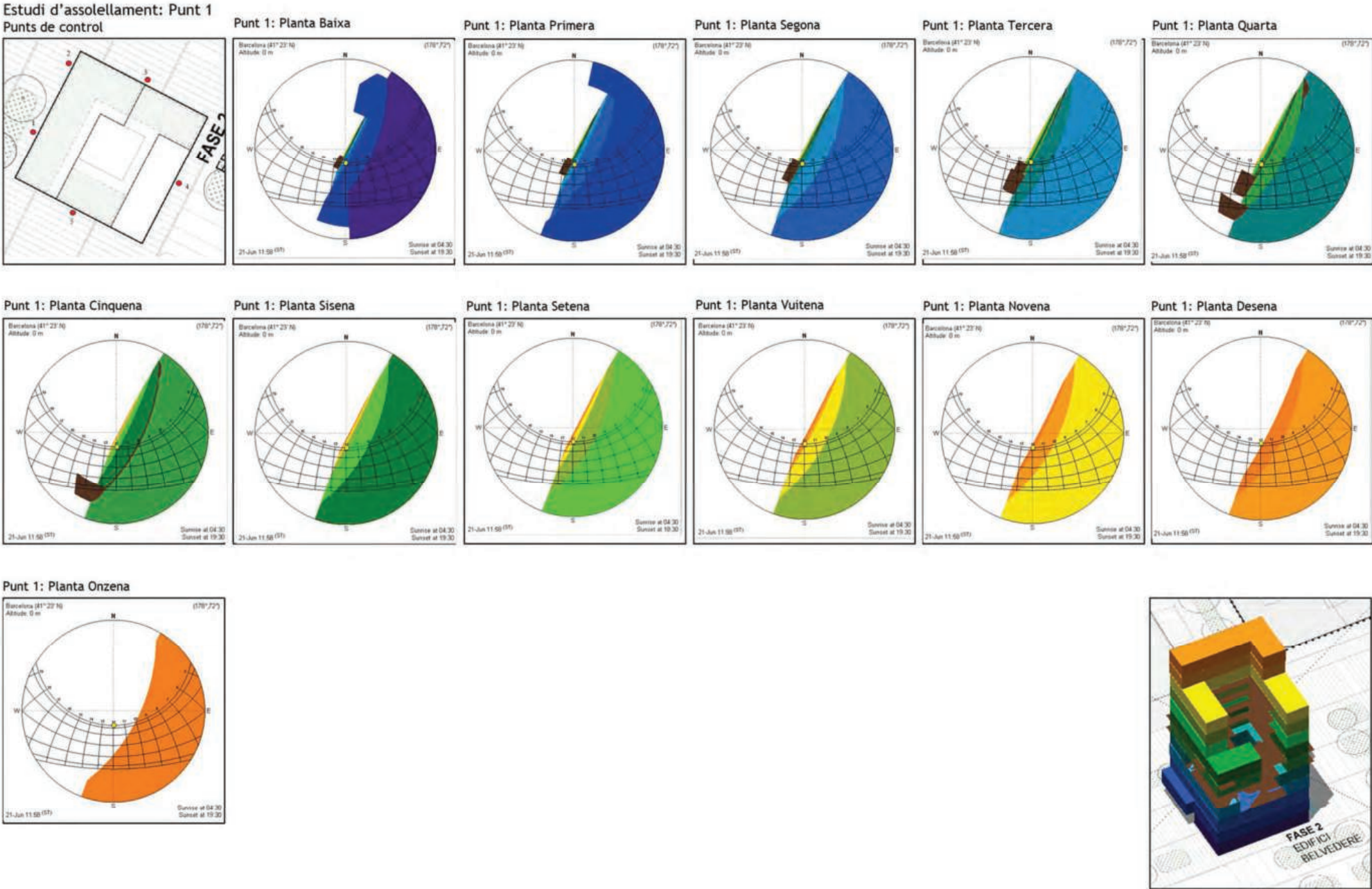
El fet que aquest criteri tingui una puntuació de 5 punts i que per obtenir els 10 punts necessaris en paràmetres relatius a materials i sistemes constructius es pugui optar per escollir entre 18 solucions possibles, fa que es consideri aquesta solució en el marc d’aquest estudi com una recomanació. En la present modelització es constata que al menys el 70% de les plantes de tots els edificis del planejament tenen almenys 1 hora de sol directe durant el solstici d’hivern.

Per tal de poder definir un criteri de càlcul de l’asolellament que, per una banda garanteixi un correcte asolellament dels edificis, i per l'altra sigui prou flexible per a que es pugui exigir, que no recomanar, es defineix el següent:

“Que el 80% dels habitatges rebin en l’obertura de la sala 1 hora d’asolellament directe en el solstici d’hivern”

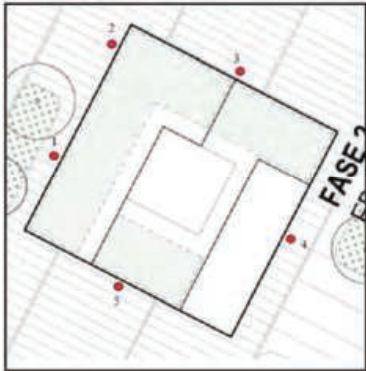
Així doncs, en el present estudi, s’avaluaran el conjunt d’edificis amb el criteri que s’acaba de decidir, que bàsicament és una evolució del criteri recomanat en el Decret d’ecoeficiència.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

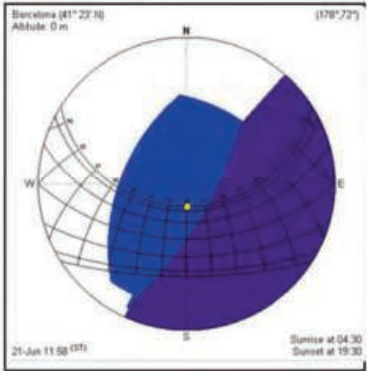


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

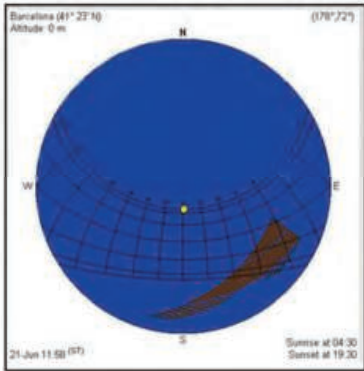
Estudi d'assolellament: Punt 2
Punts de control



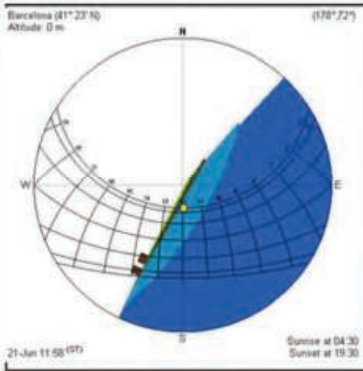
Punt 2: Planta Baixa



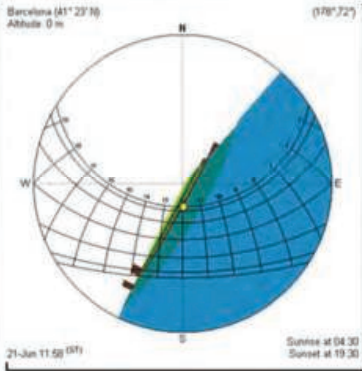
Punt 2: Planta Primera (Interior)



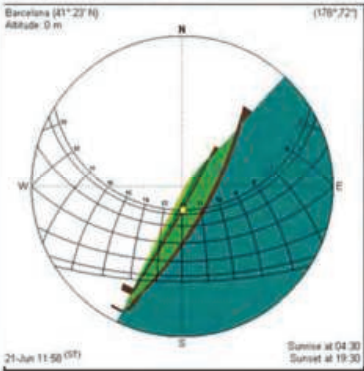
Punt 2: Planta Segona



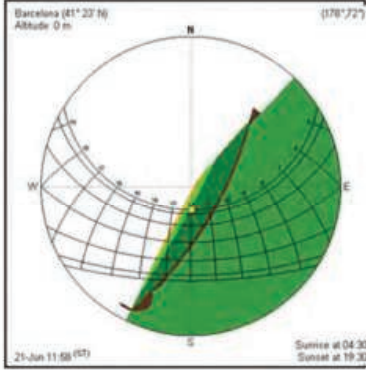
Punt 2: Planta Tercera



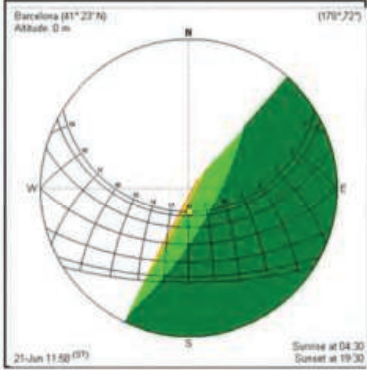
Punt 2: Planta Quarta



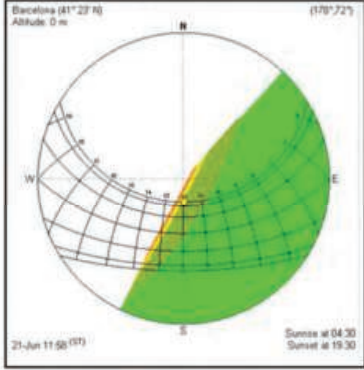
Punt 2: Planta Cinquena



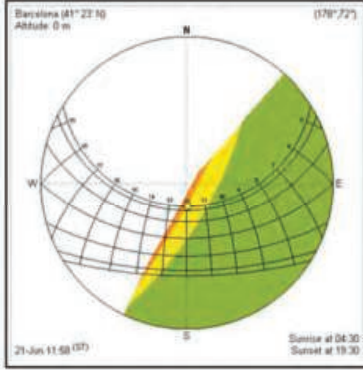
Punt 2: Planta Sisena



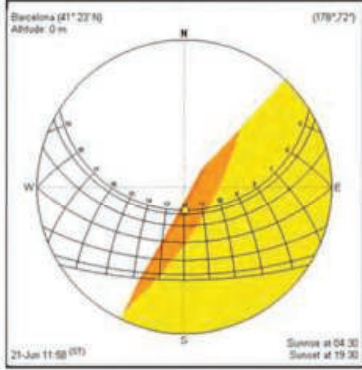
Punt 2: Planta Setena



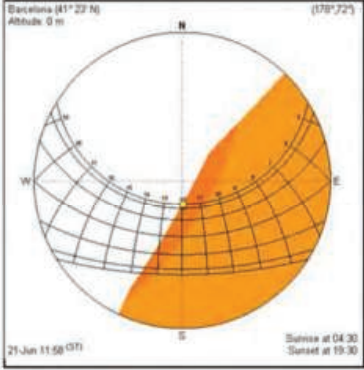
Punt 2: Planta Vuitena



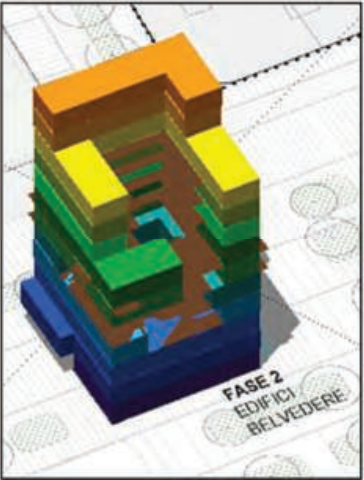
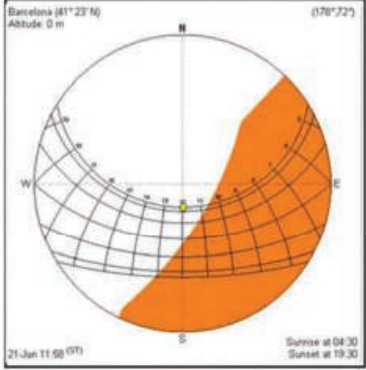
Punt 2: Planta Novena



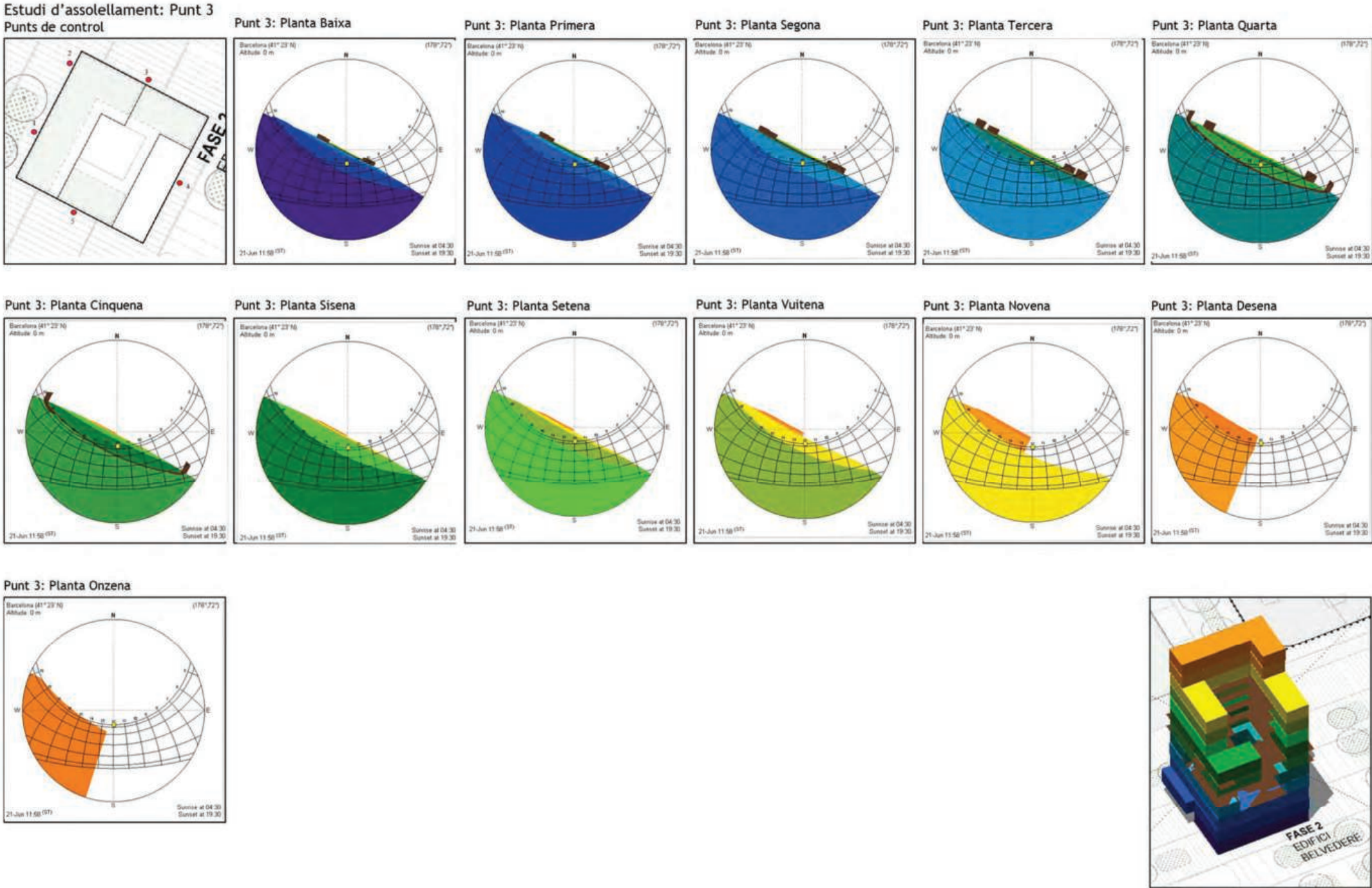
Punt 2: Planta Desena



Punt 2: Planta Onzena

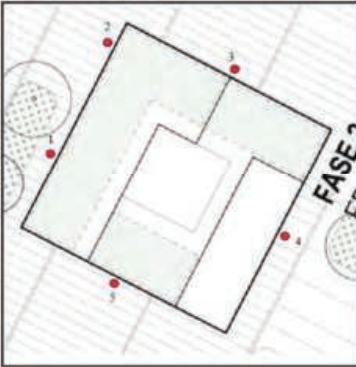


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

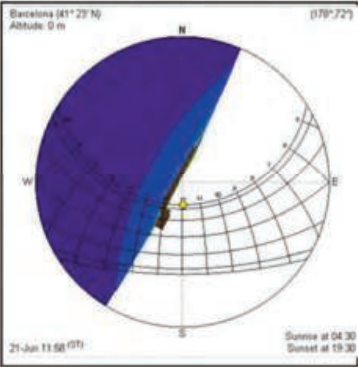


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

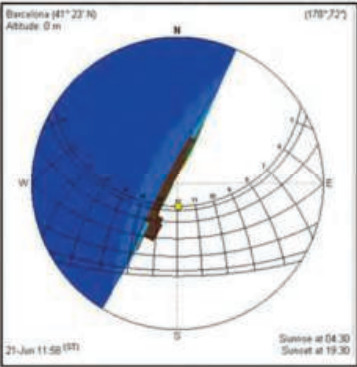
Estudi d'asseollament: Punt 4
Punts de control



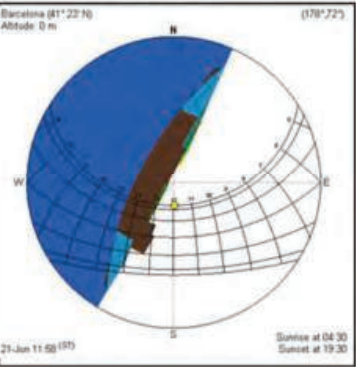
Punt 4: Planta Baixa



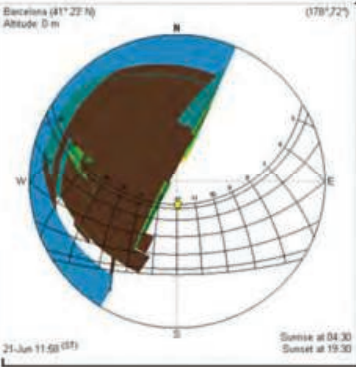
Punt 4: Planta Primera



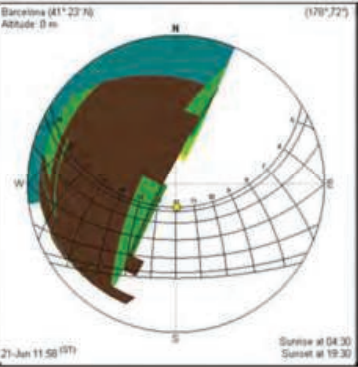
Punt 4: Planta Segona



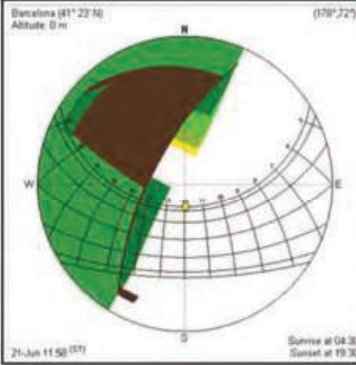
Punt 4: Planta Tercera



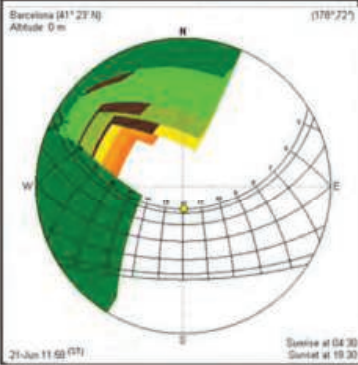
Punt 4: Planta Quarta



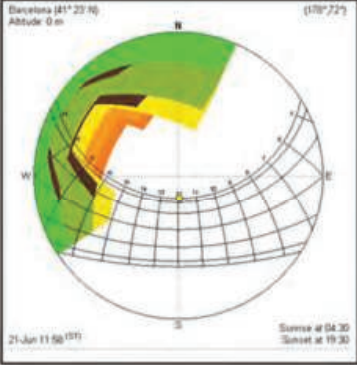
Punt 4: Planta Cinquena



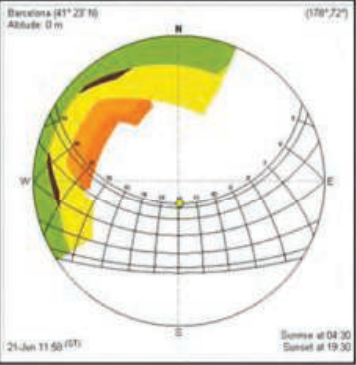
Punt 4: Planta Sisena



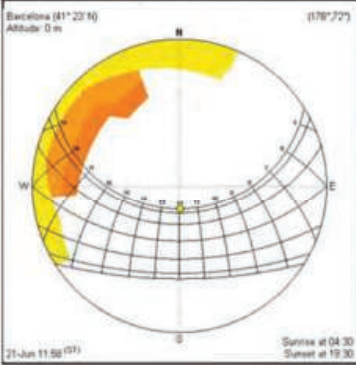
Punt 4: Planta Setena



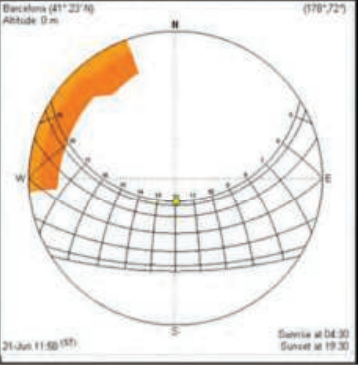
Punt 4: Planta Vuitena



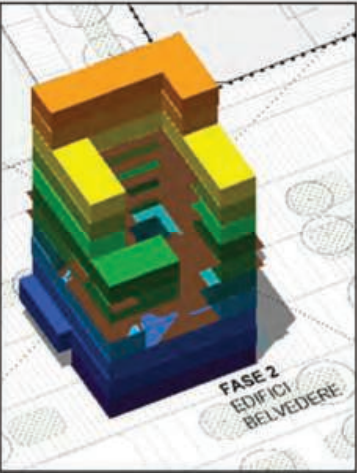
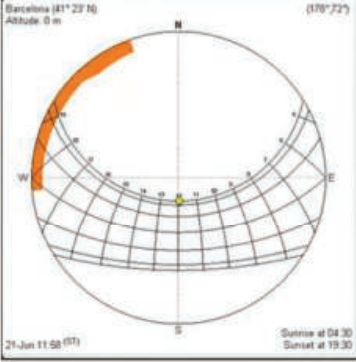
Punt 4: Planta Novena



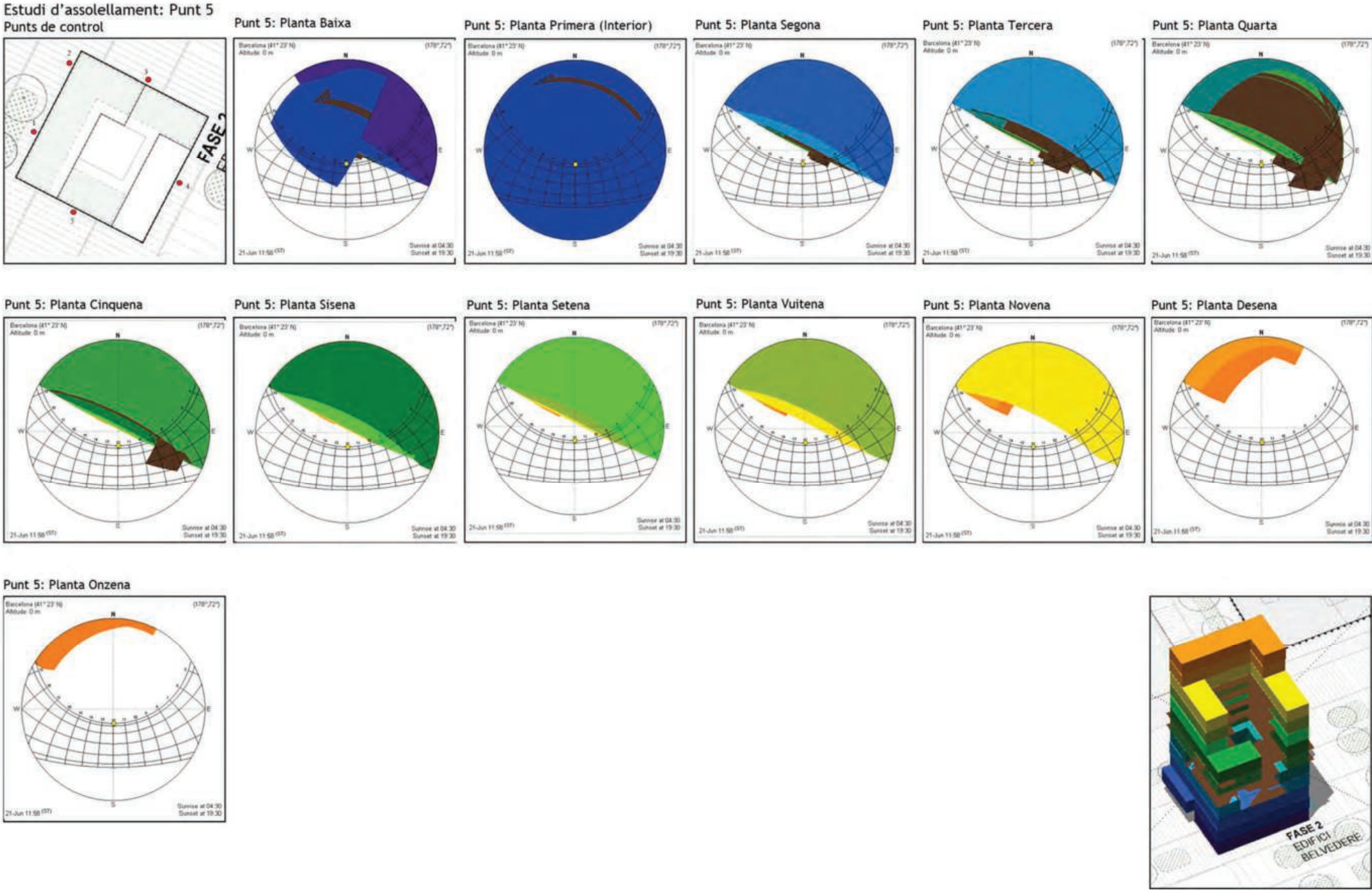
Punt 4: Planta Desena



Punt 4: Planta Onzena



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

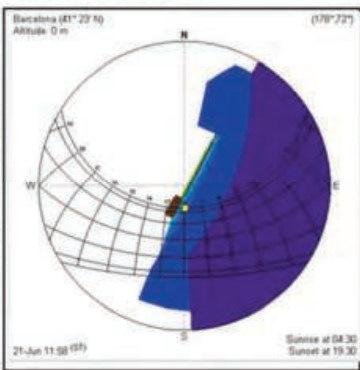


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

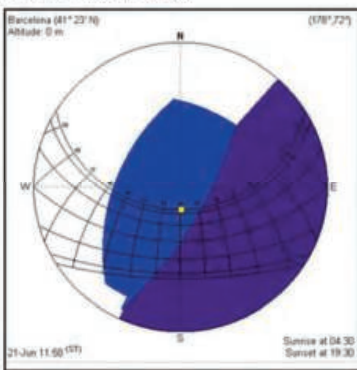
Estudi d'assolellament
PLANTA BAIXA



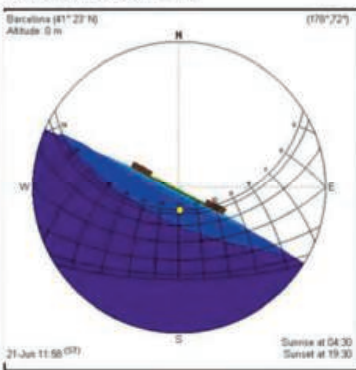
Punt 1: Planta Baixa



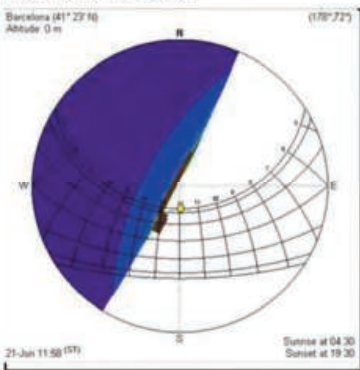
Punt 2: Planta Baixa



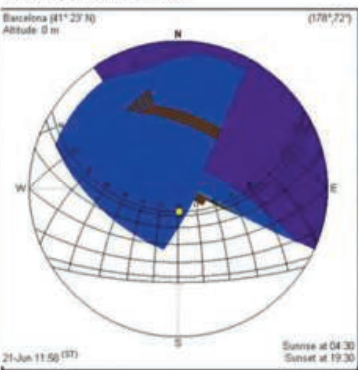
Punt 3: Planta Baixa



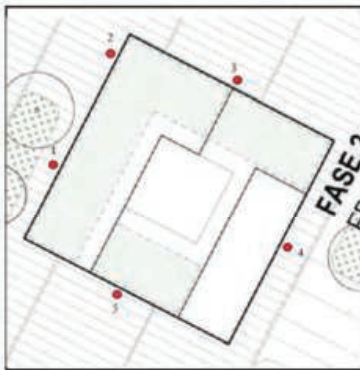
Punt 4: Planta Baixa



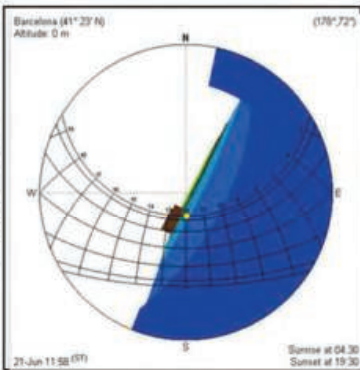
Punt 5: Planta Baixa



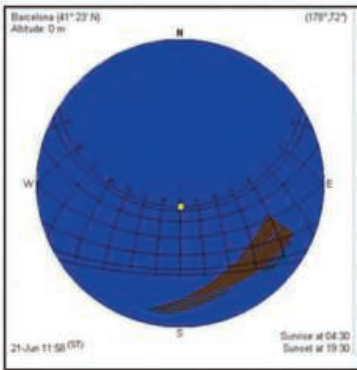
PLANTA PRIMERA



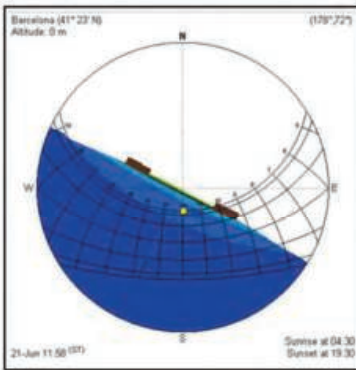
Punt 1: Planta Primera



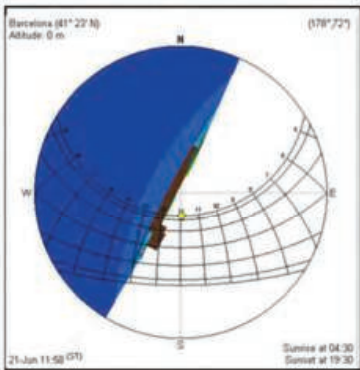
Punt 2: Planta Primera (Interior)



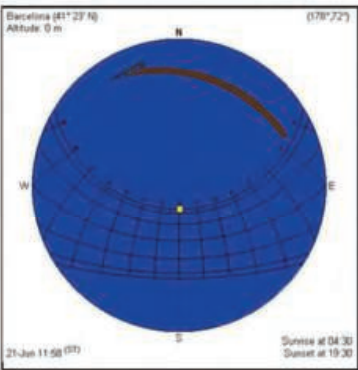
Punt 3: Planta Primera



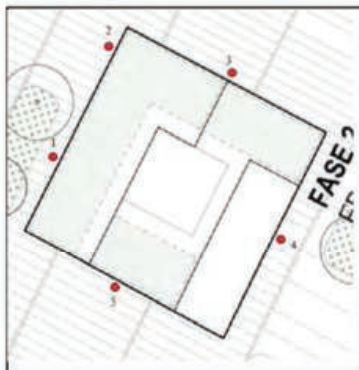
Punt 4: Planta Primera



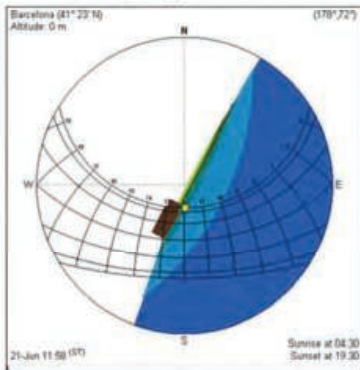
Punt 5: Planta Primera (Interior)



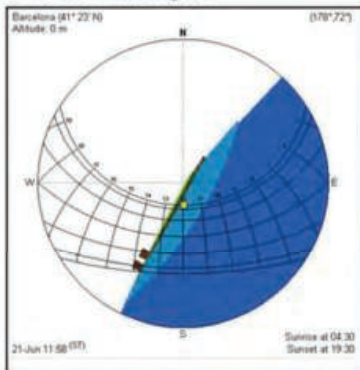
PLANTA SEGONA



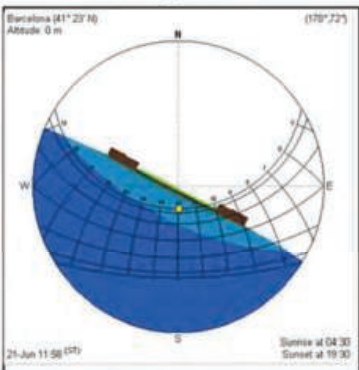
Punt 1: Planta Segona



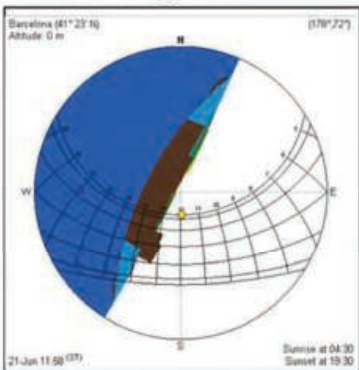
Punt 2: Planta Segona



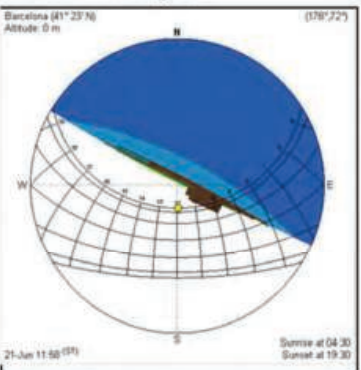
Punt 3: Planta Segona



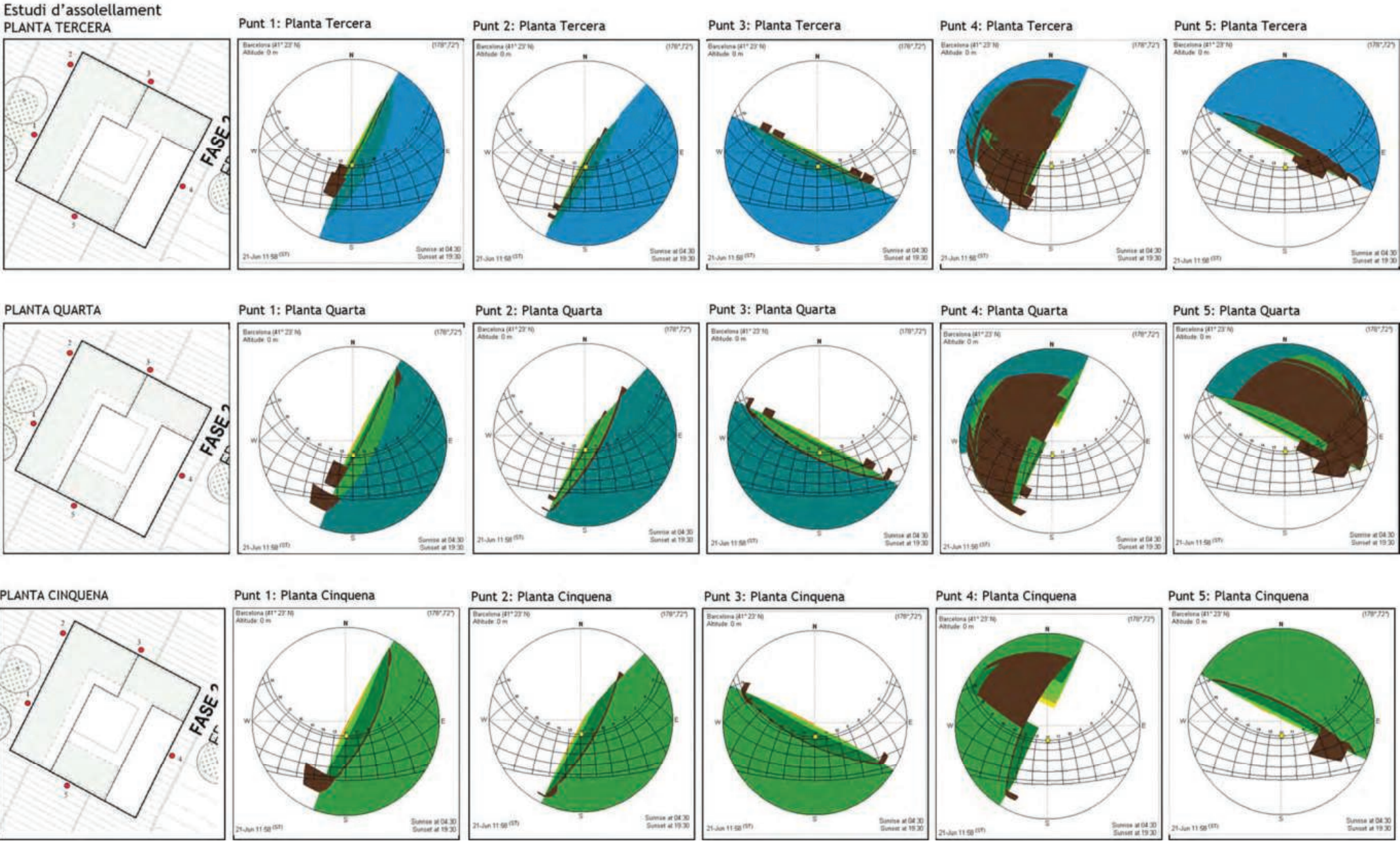
Punt 4: Planta Segona



Punt 5: Planta Segona

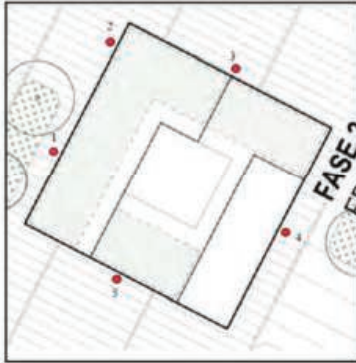


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

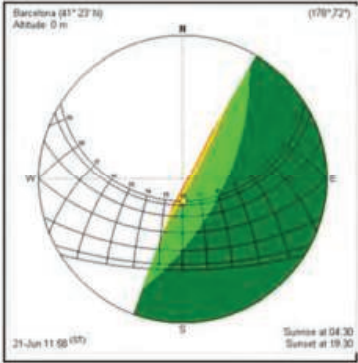


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

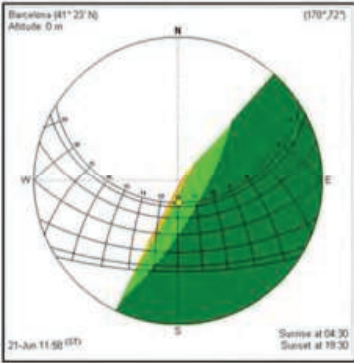
Estudi d'asseolellament
PLANTA SISENA



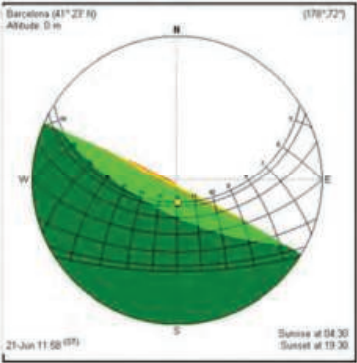
Punt 1: Planta Sisena



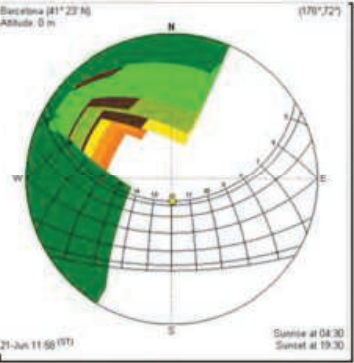
Punt 2: Planta Sisena



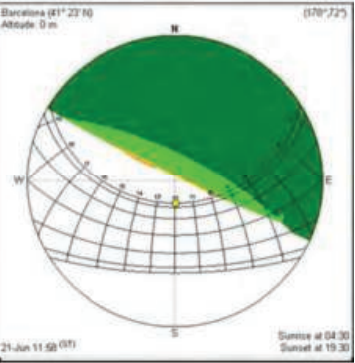
Punt 3: Planta Sisena



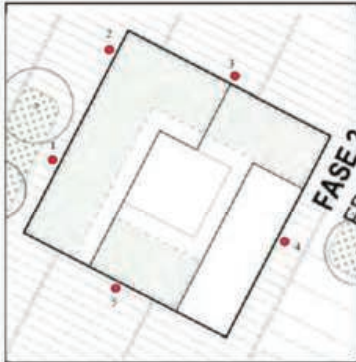
Punt 4: Planta Sisena



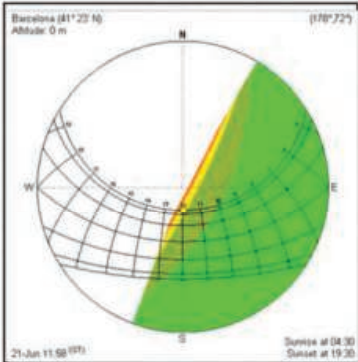
Punt 5: Planta Sisena



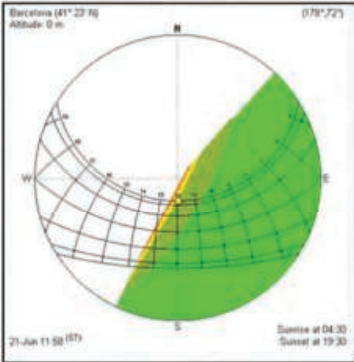
PLANTA SETENA



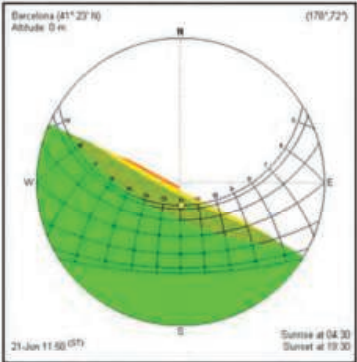
Punt 1: Planta Setena



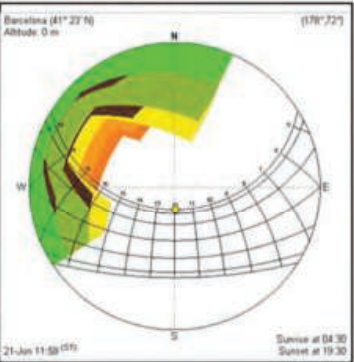
Punt 2: Planta Setena



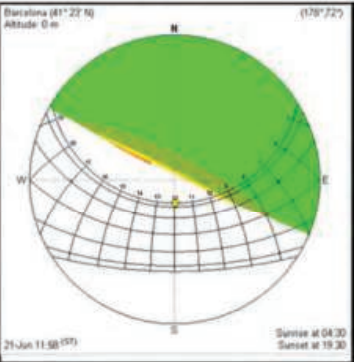
Punt 3: Planta Setena



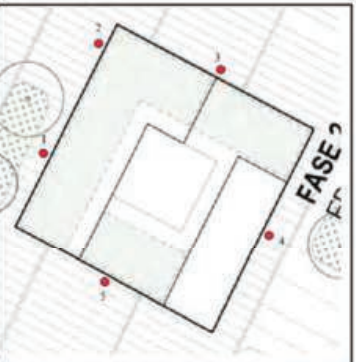
Punt 4: Planta Setena



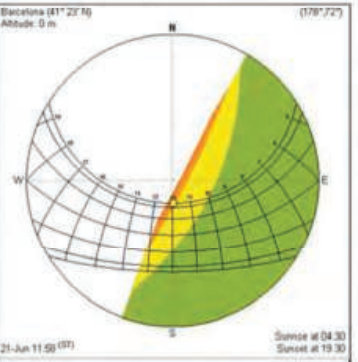
Punt 5: Planta Setena



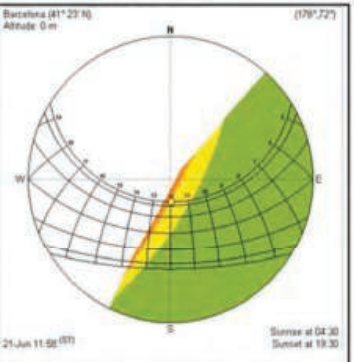
PLANTA VUITENA



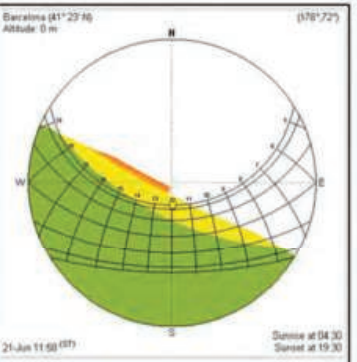
Punt 1: Planta Vuitena



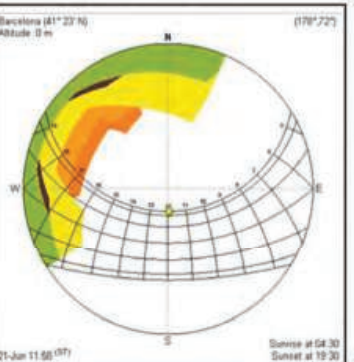
Punt 2: Planta Vuitena



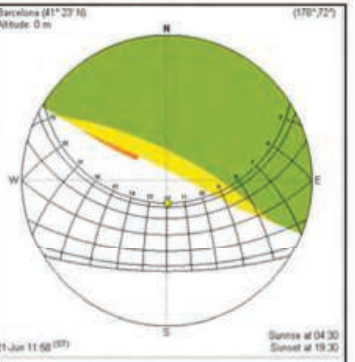
Punt 3: Planta Vuitena



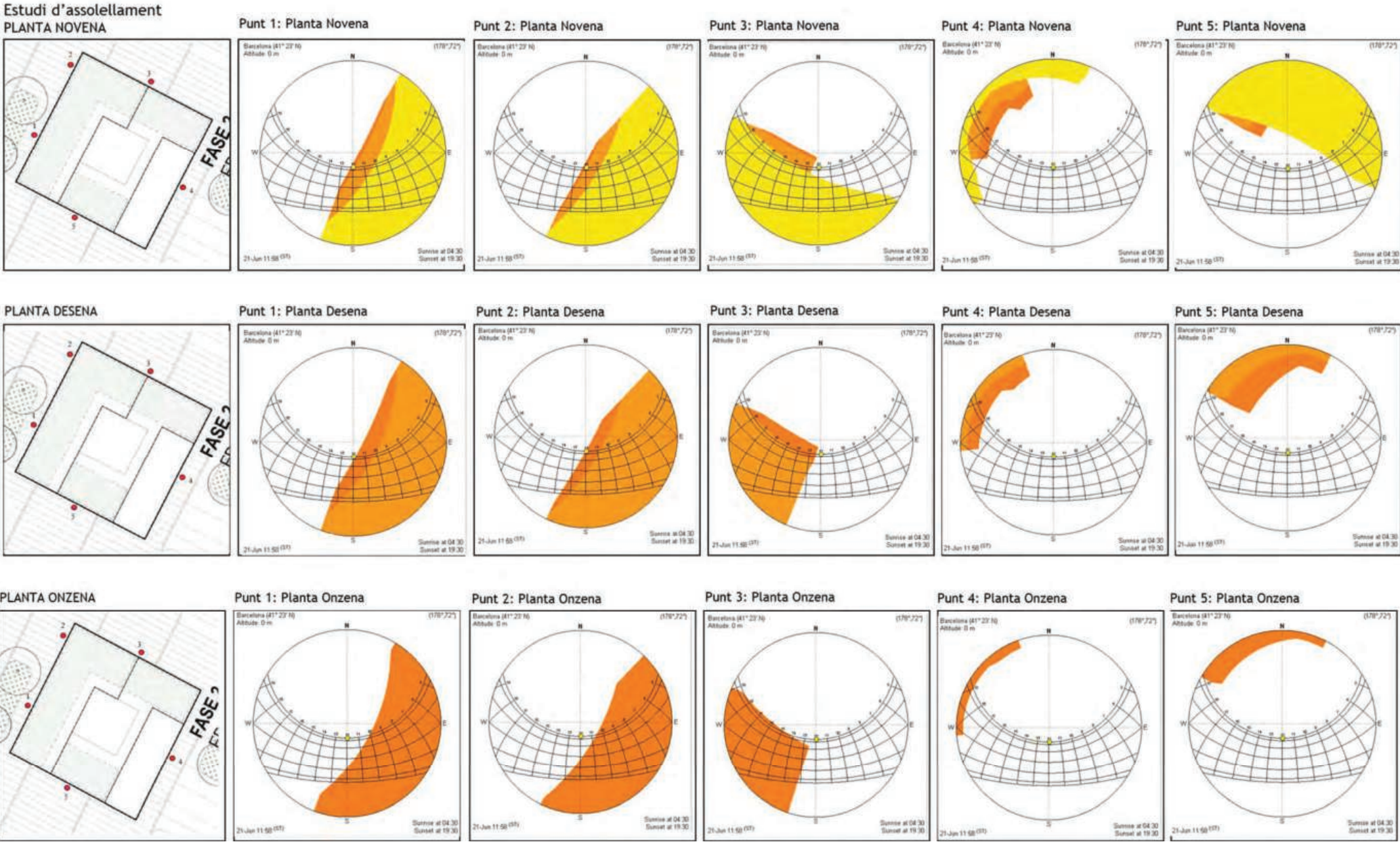
Punt 4: Planta Vuitena



Punt 5: Planta Vuitena



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



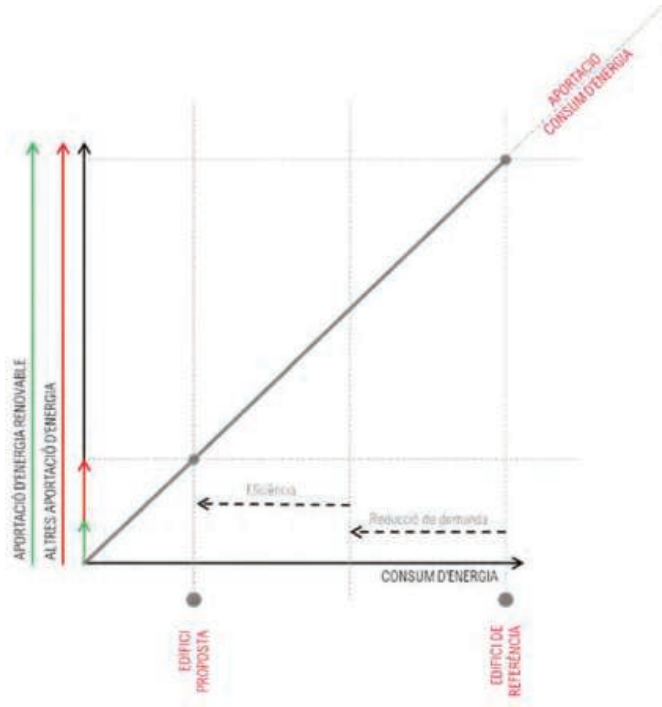
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

CRITERIS D'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA EN L'EDIFICACIÓ

La primera estratègia ambiental, de les 5R en l’estratègia conjunta de treballar per aconseguir cicles tancats és reduir la demanda. Malgrat siguem capaços, amb recursos renovables, d’abastir-nos d’energia, sembla raonable, i de fet és un fet, que com més demanda major també són els impactes generats.

A més de les estratègies d’ordenació o implantació de la edificació, on s’han considerat, juntament amb el compliment al programa, els aspectes ambientals, cal incidir en les condicions de l’edificació.



El planejament és un instrument de materialització de la ciutat a un horitzó dilatat, per tant és complex establir estratègies excessivament tancades, que inicialment podrien semblar certament exigents, però que en un termini relativament curt de temps resultin curtes, o obsoletes.

La Directiva 2010/31/UE relativa a l’eficiència energètica dels edificis estableix que cada Estat membre ha de concretar la definició exacta d’edifici de consum d’energia gairebé zero, mantenint però una definició general:

“Edifici amb un nivell d’eficiència energètica molt alt. (...) La quantitat gairebé zero o molt baixa d’energia requerida hauria d’estar coberta, en molt àmplia mesura, per energia procedent de fonts renovables, inclosa energia procedent de fonts renovables produïda in situ o en l’entorn”.

S’estableix que el 31 de desembre de 2018 tots els edificis nous que estiguin ocupats i siguin propietat d’autoritats públiques han de ser edificis de consum d’energia gairebé zero. S’estableix també que el 31 de desembre de 2020 tots els edificis nous han de ser edificis de consum d’energia gairebé zero.

Cal diferenciar el concepte nearly Zero Energy Building (nZEB) del concepte Net Zero Energy Building (NZEB), que fa referència a un edifici amb un balanç d’energia zero. És a dir, en el segon cas, la quantitat total d’energia utilitzada per l’edifici anualment és aproximadament igual a la quantitat d’energia renovable generada allà mateix o, segons altres definicions, en altres llocs.

Més enllà, tal com s’ha exposat, hi hauria els edificis ZIB (Zero Impact Building) que compensarien la totalitat de les emissions durant tot el seu cicle de vida.

Per a la determinació dels llindars de “gairebé zero” entren en joc nombrosos factors, diferents pels diferents estats membres, i per tant són cada un d’ells els qui determinen aquest valor, incloent aspectes econòmics, de resposta davant de les seves condicions climàtiques, i tecnològiques.

Segons el Quadern Pràctic. Numero 11. ICAEN. Edificis de consum d’energia gairebé zero “ Fent una projecció dels preus i de les tecnologies de l’any 2020, els valors de referència aplicables a l’eficiència energètica dels edificis de consum d’energia gairebé zero se situen en les escales següents segons les diferents zones climàtiques de la UE:

Zona mediterrània:

- Oficines: 20-30 kWh/m²any d’energia primària neta amb, normalment, un ús d’energia primària de 80-90 kWh/m²any cobert per 60 kWh/m²any procedents de fonts renovables in situ.
- Habitatge unifamiliar: 0-15 kWh/m²any d’energia primària neta amb, normalment, un ús d’energia primària de 50-65 kWh/ m²any cobert per 50 kWh/m²any procedents de fonts renovables in situ.

També hi ha altres aspectes que poden condicionar l’eficiència energètica en les edificacions en el present planejament. Aquestes poden contemplar aspectes com:

- Forma dels edificis
- Orientació
- Obertures
- Tipologia de materials
- Colors
- Voladus

Cadascun d’ells comportarà una resposta energètica que es podria quantificar, si més no de forma aproximada, de manera que pugui ser, per la tipologia constructiva definida, una clau de decisió per als responsables del projecte. En tot cas, la legislació recent a Catalunya, concretament el Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l’adopció de criteris ambientals i d’ecoeficiència en els edificis, estableix unes estratègies específiques a contemplar en les edificacions:

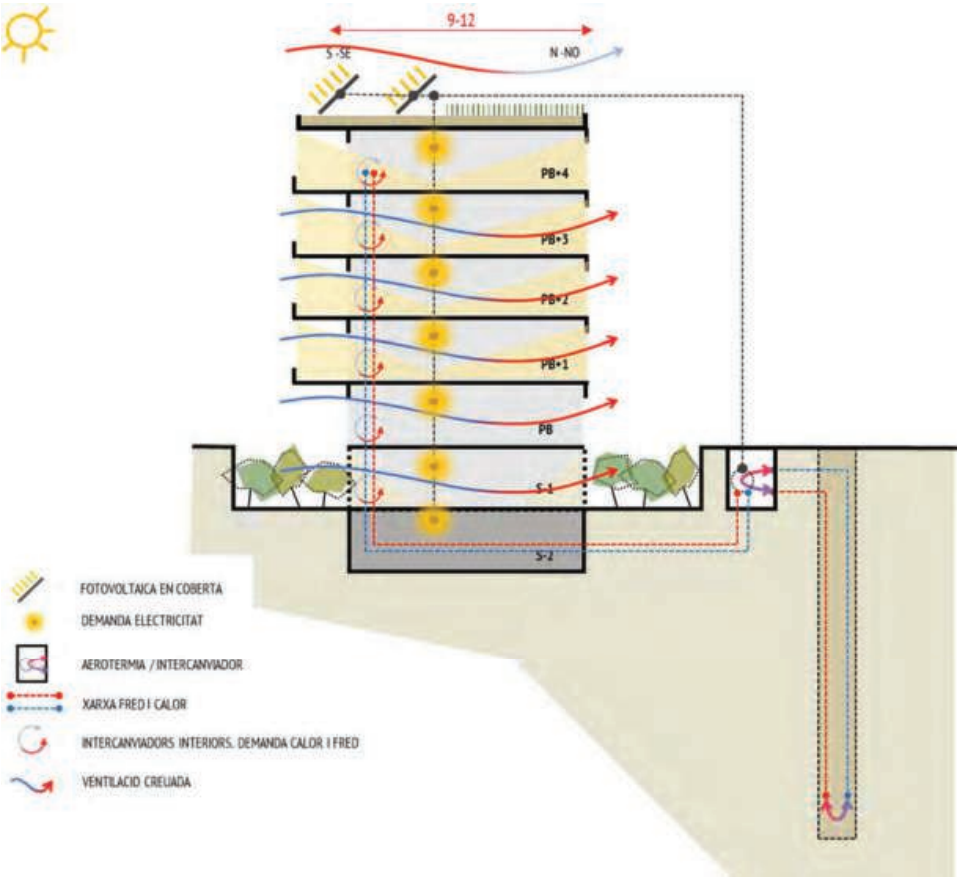
- 4.1. Les parts massisses dels diferents tancaments verticals exteriors dels edificis, tant si són sobreexposats, exposats o protegits, segons NRE-AT/87, incloent els ponts tèrmics integrats en aquests tancaments, com contorns d’obertures, pilars de façana, caixes de persiana o d’altres, tindran unes solucions constructives i d’aïllament tèrmic que assegurin un coeficient mitjà de transmissió tèrmica $Km^2 = 0,70 W/m^2K$.
- 4.2. Les obertures de façanes i cobertes dels espais habitables disposaran de vidres dobles o bé d’altres solucions que assegurin un coeficient mitjà de transmissió tèrmica de la totalitat de l’obertura $< o = a 3,30 W/m^2K$.
- 4.3. Les obertures de les cobertes i de les façanes orientades a sud-oest ($\pm 90^\circ$) han de disposar d’un element o d’un tractament protector situat a l’exterior o entre dos vidres, de manera que el factor solar S de la part envidrada de l’obertura sigui igual o inferior al 35%.
- 4.4. Els edificis que en funció dels paràmetres fixats a la taula de l’annex 1 d’aquest Decret, tinguin una demanda d’aigua calenta sanitària igual o superior a 50 litres/dia a una temperatura de

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

referència de 60°C, hauran de disposar d'un sistema de producció d'aigua calenta sanitària que utilitzi per al seu funcionament energia solar tèrmica amb una contribució mínima en %, en funció de les zones de l'annex 2, i de la relació de comarques i mapa de l'annex 3.

7.2.3.2 Materialització de les oportunitats i recursos

Sobre els consum d'energia primària, el pla preveu l'aportació de renovables (mitjançant la producció d'energia fotovoltaica i geotèrmia), per tal de reduir al màxim les emissions de GEH.



Aportació a renovables. Producció d'energia elèctrica fotovoltaica

El CTE preveu una aportació mínima fotovoltaica pels edificis de nova construcció amb sostre superior a 3.000 m², amb ús diferent al residencial, amb una potencia mínima (kW) de 1% de la superfície de l'edifici.

Segons els usos es fixa el % d'energia aportada amb fotovoltaica respecte el total, valorant en cada cas la capacitat de les cobertes per allotjar-les, no superant 20 %.

Ocupant aproximadament l'11% de la superfície de coberta del sostre del sector terciari i el 6,4% del residencial amb panells fotovoltaics, seria possible que el 75% de l'energia elèctrica màxima consumida en aquests dos sectors fos d'aquesta font renovable.

PRODUCCIO FOTOVOLTAICA POTENCIAL				
DADES BASIQUES				
	1	(kW) Potencia nominal del sistema FV		
	7,22	(%) Pèrdues estimades per la temperatura i nivells baixos d'irradiància (utilitzant la temperatura local)		
	2,5	(%) Pèrdues estimades degut als efectes de la reflectància angular		
	14	(%) Altres pèrdues (cablejat, inversor, ...)		
	21,65	(%) Pèrdues combinades del sistema		
SISTEMA CAPTACIO				
	Fix	Sistema		
	35	Inclinació vertical		
	2	Orientació		
PRODUCCIO				
Mes	Ed	Em	Hd	Hm
Jan	3,53	109,45	4,20	130,26
Feb	4,15	116,21	5,03	140,73
Mar	4,61	142,93	5,72	177,43
Apr	4,82	144,58	6,13	183,90
May	5,12	158,65	6,63	205,60
Jun	5,32	159,45	7,04	211,23
Jul	5,31	164,50	7,10	220,20
Aug	5,04	156,16	6,71	208,09
Sep	4,57	137,08	5,98	179,38
Oct	3,94	122,18	5,00	154,97
Nov	3,47	103,97	4,23	126,94
Dec	3,33	103,20	3,96	122,71
TOTAL		1618,36		2061,44
MIN	3,33	103,20	3,96	122,71
MAX	5,32	164,50	7,10	220,20
Ed	(kWh/m2) Producció d'electricitat mitjana diària per el sistema			
Em	(kWh/m2) Producció d'electricitat mitjana mensual per el sistema			
Hd	(kWh/m2) Mitjana diària de irradiació global rebuda per m2 pels moduls fotovoltaics del sistema			
Hm	(kWh/m2) Suma mitjana diària de irradiació global rebuda per m2 pels moduls fotovoltaics del sistema			
	3,96	(HSP) Horas de sol pic		
DADES PANELLS FOTOVOLTAICS				
	600	(Wp) Potència pic del panell fotovoltaic		
	80%	(%) Rendiment		
	1,559	(m) Alçada panell		
	1,046	(m) Amplada panell		
	0,15	(m) Alçada de resguard sobre el sol		
	3,93	(m) Amplada total rengle panells		
RESULTATS				
Industria	Terciari	Habitatge		
0	6.490	3.213	(m2) Superficie sostre	
0	2.391	244	(m2) Coberta	
75	63	36	(kWh/m2 any) Consum energètic	
30%	75%	75%	(%) Aportació amb fotovoltaica	
0	840	238	(kWh/dia) Demanda d'energia diària	
0	442	125	(ut) Nombre de moduls per ús diari	
DEMANDA SUPERFICIE PANELLS				
0	1.817	514	(m2) Superficie neta per implantacio de panells	
0	721	204	(m2) Superficie panells	
0,00	11,11	6,35	% respecte superficie sostre	
0,00%	0,00%	0,00%	% respecte superficie coberta	
22,5	47,25	27	(kWh/ m2 sostre) Producció energètica	
0,00	306,67	86,76	(MWh/any) Producció total anual per ús	
		393,43	(MWh/any) Producció total anual	
		283,10	(gCO2/kWh) Mix elèctric 2024	
		111,38	(tCO2/any) Equivalent en emissions de GEH	

29 (°)Azimut solar en el mes més desfavorable (deseembre) a les 10 h
19 (°) elevacio del sol en el solstici d'hivern
0,33 (Rad) Elevació en radiants
0,51 (Rad) azimut
1,28 (m) Alçada projectada sol panells
1,04 (m) Alçada projectada horitzó panells
2,65 (m) Separació mínima entre panells

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Aportació a renovables. Aigua calenta sanitària.

En el marc d’edificis nZEB resulta un mínim del 70% de la producció d’aigua calenta amb captadors solars.

Amb aquestes condicions resulta una aportació total de 81,36 MWh/any, que correspon a un estalvi d’emissions de 23,03 tCO₂/any.

AIGUA CALENTA SANITARIA									
Zona climàtica	IV	CONSUMS					CONTRIBUCIO SOLAR (Kwh/m2 any)		
Rendiment instal·lació	0,7						Min %	CT2013 %	nzZEB %
Us	l/per dia	Per/100m2	Sostre	litres ACS/dia	Total kWh/any	kWh/any m2	30	40	70
Habitatge	28	3	3.213,2	2.294,2	44.981,4	14,00	4,20	5,60	9,80
Terciari	2	3	4.867,8	248,3	4.867,4	1,00	0,30	0,40	0,70
Comercial	2	3	1.622,6	82,8	1.622,5	1,00	0,30	0,40	0,70
Industrial Tallers	21	3	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
Industrial logistic	10	1	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
Equipaments/Escolar	21	3	4.127,4	2.210,2	43.334,1	10,50	3,15	4,20	7,35
Equipaments esportius	21	3	206,4	110,5	2.166,7	10,50	3,15	4,20	7,35
Equipaments hospitalaris	55	5	412,7	964,8	18.915,7	45,83	13,75	18,33	32,08
Altres	21	3	32,1	17,2	337,4	10,50	3,15	4,20	7,35
TOTAL					116.225,3	0,00	0,00	0,00	0,00
Factor de concentració	0,85								
Calor específic aigua	1,16 Wh								
RESUM APORTACIO									
Us	MWh								
Habitatge	31,49								
Terciari	3,41								
Comercial	1,14								
Industrial Tallers	0,00								
Industrial logistic	0,00								
Equipaments/Escolar	30,33								
Equipaments esportius	1,52								
Equipaments hospitalaris	13,24								
Altres	0,24								
	81,36 MWh								
	283,10 gCO2/kWh								
	23,03 tCO2/any								

Aportació a renovables. Geotèrmia.

Pel dimensionat potencial de la instal·lació geotèrmica s'utilitza de referent els estudis realitzats per l'ICGC sobre el *Potencial d'explotació d'energia geotèrmica a Catalunya* i l'aplicació Geo-SIV (v.1.3, 2023). Aquesta, és un programari desenvolupat per l'Àrea de Recursos Geològics de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC).

Geo-SIV permet efectuar avaluacions preliminars de sistemes d'intercanvi geotèrmic en circuits verticals tancats per instal·lacions de calefacció, refrigeració i aigua calenta sanitària de fins a 70 kW (tipus A i B d'acord amb la norma UNE-100715-2014) en el territori de Catalunya. Així, el programari permet introduir les càrregues tèrmiques i la demanda de fred, calor i ACS.

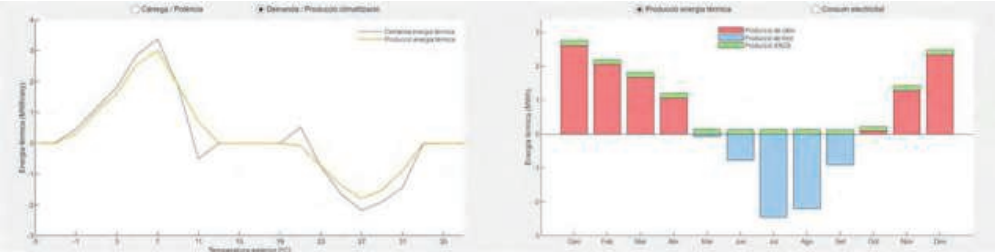
Geo-SIV dimensiona el camp de captació necessari mitjançant bescanviadors de calor geotèrmics (pous verticals de circuit tancat) en base a la teoria de la font lineal de Kelvin.

En aquest cas s'ha realitzat l'estudi per a una instal·lació d'ús d'equipaments, segons les següents premisses d'entrada:

DADES D'ENTRADA

Coordenades UTM: X: 341672; Y: 4556767

Sector Terciari	
Superfície (m²)	180
Nombre de plantes	5
Relació obertures	0,2
Guany solar (hivern)	0,7
Guany solar (estiu)	0,45
Nº ocupants	45
Demanda ACS (l/ocup./d)	2
Tª hivern (°C)	21
Tª estiu (°C)	27



Segons aquesta estimació per cobrir la demanda energètica pel confort tèrmic i ACS del sector terciari assimilable a oficines amb geotèrmia, es requeriria:

- La perforació de 2 pous de 93m de profunditat.
- Un consum elèctric de 4.100kWh. Que es preveu cobrir amb aportació fotovoltaica.

7.2.3.3 Resultat del balanç d'emissions

Pel càlcul de les emissions de GEH l'àmbit del planejament, s'ha fet servir l'eina de càlcul de les emissions de CO₂ associades al planejament urbanístic de l'Oficina del Canvi Climàtic (v2.7).

Per al càlcul de les emissions de GEH del planejament, s'introdueixen a l'Eina de l'OCCC les dades relatives a la proposta:

EDIFICABILITAT		
Ús	Sòl (m²)	Sostre (m²st)
Espais lliures (verd públic)	7.132,00	
Vialitat	12.728,00	
Activitat econòmica Mercat (Terciari/oficines/comercial)	3.416,00	6.388,00

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

EDIFICABILITAT

Ús	Sòl (m²)	Sostre (m²st)
Equipaments Belvedere	600,00	5.500,00
Altres (estació d'autobusos)	9.172,00	1.934,00
Total	34.048	

També, gràcies a l'eina de càlcul de l'OCCC, s'han obtingut les dades relatives a les emissions de GEH de la proposta:

	Total (T CO ₂ /any)	Total (%)
Emissions consums energètics	199,608	39,21%
Emissions mobilitat generada	271,638	53,36%
Emissions cicle de l'aigua	2,531	0,50%
Emissions residus	35,300	6,93%
TOTAL (t CO ₂ /any)	509,08	100%

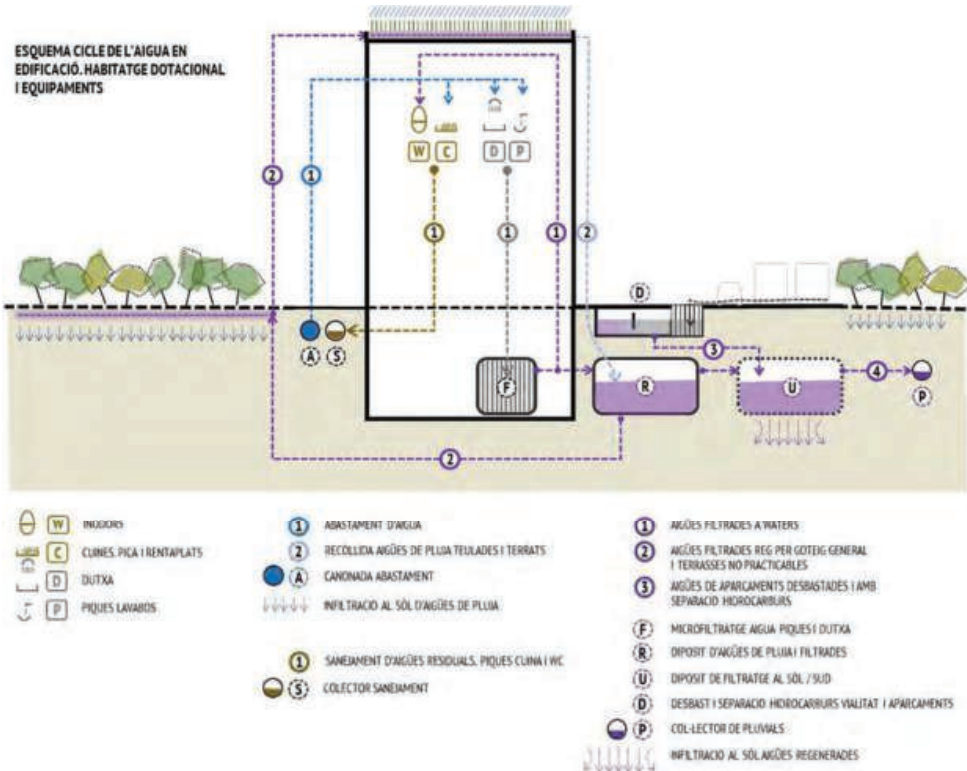
Aquests resultats mostren com gran part de les emissions generades per aquest planejament serien derivades de la mobilitat, seguida pels consums energètics i per la gestió de residus.

S'ha considerat a l'Eina de l'OCCC pel càlcul energètics els edificis dels equipaments i el sector terciari de categoria energètica gairebé nul. Per l'enllumenat públic de la xarxa viària s'ha considerat l'etiqueta de la categoria energètica A.

Amb les mesures proposades les emissions es redueixen un total del 68% respecte les emissions vinculades al consum energètic calculat a través de l'eina de càlcul de l'OCCC:

BALANÇ EMISSIONS	
Concepte	tCO2/any
Pèrdua de capacitat de segrest	0,00
Fotovoltaica	111,38
ACS	23,03
Fotovoltaica complementària Geotèrmia	1,16
Total	135,57
% Respecte els consums energètics	68%

7.2.4 Cicle de l'aigua



7.2.4.1 Demanda de recursos

PREVISIONS D'ABASTAMENT

El present apartat fa referència a l'ús de l'aigua dels espais lliures, tant públics com privats, i de la resta de sistemes proposats al planejament.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

PREVISIONS D'ABASTAMENT

Concepte	Valor	Ud	Consum	Ut	Tot (m3/dia)
Nombre d'habitatges	40	Ud	168	l/hab i dia	16,80
Equipaments	4127	m2st	63	l/hab i dia	7,80
Industria	0	m2s	150	hab equiv /ha	0,00
Industria logística / Terciari	6490	m2st	63	l/hab i dia	12,27
Verd privat	0	m2s	100	hab equiv /ha	0,00
Verd públic (parcs i jardins)	7132	m2s	50	hab equiv /ha	5,99
Verds de protecció i reserves	0	m2s	0	l/s i ha	0,00
Serveis tècnics	0	m2s	50	hab equiv /ha	0,00
Vialitat	12728	m2s	75	hab equiv /ha	16,04
TOTAL PARCIAL					58,90
Pèrdues prevsites 10%					5,89
Mitjana (l/hab/dia)					203,39
TOTAL (m3/dia)					64,79
TOTAL (m3/any)					23.646,63

Habitans/habitatge	2,50
Persones 100m2st terciari/equip	3,00
m2st (metres quadrats de sostre	
m2s (metres quadrats de sòl)	
hab equiv/ha (Habitants equivalents per ha de sòl, que es multipliquen pel consum base, per obtenir el consum total)	
Consum base (l/ hab dia)	168

Des d’un punt de vista general, la zona climàtica del planejament presenta un balanç negatiu, per tant sembla raonable, com a objectiu general, establir estratègies conservadores quan a l’ús de l’aigua i el seu consum.

Per exemple, a les zones verdes públiques, per tal d’evitar un gran consum d'aigua, es plantaran espècies autòctones i/o adaptades que només requereixin un reg d’implantació durant els dos o tres primers anys.

PREVISIONS DE SANEJAMENT

En àmbits urbans és fonamental analitzar el sistema de sanejament de les aigües que hauran de passar per estacions de depuració (EDAR) abans de ser avocades a sistemes naturals. En el cas de la ciutat de Reus, no existeix una xarxa separativa per al sanejament d’aigües pluvials i d’aigües residuals. No obstant, al nou àmbit de planejament sí es considera i implanta aquesta xarxa separativa.

En la següent taula es mostren les aigües residuals que es derivaran de la implantació dels nous habitatges, equipaments i activitats comercials.

PREVISIONS DE SANEJAMENT

Concepte	Valor	Ud	Consum	Ut	Tot (m3/dia)
Nombre d'habitatges	40	Ud	168	l/hab i dia	16,80
Equipaments	4.127	m2	63	l/hab i dia	7,80
Industria	0	m2	150	hab equiv /ha	0,00
Industria logística / Terciari	6.490	m2	53	l/hab i dia	10,22
Verd privat	0	m2	0	hab equiv /ha	0,00
Verd públic (parcs i jardins)	7.132	m2	0	hab equiv /ha	0,00
Verds de protecció i reserves	0	m2	0	l/s i ha	0,00
Serveis tècnics	0	m2	50	hab equiv /ha	0,00
Vialitat	12.728	m2	0	hab equiv /ha	0,00
TOTAL PARCIAL					34,82
Increment d'aportació pluja a xarxa separativa (5%)					1,74
Mitjana (l/hab/dia)					114,79
TOTAL (m3/dia)					36,56
TOTAL (m3/any)					13.345,95

7.2.4.2 Estalvi i eficiència

ESTALVI I EFICIÈNCIA EN L'EDIFICACIÓ

Les noves edificacions i instal·lacions hauran de complir amb el que s’assenyala al Decret 21/2006 d’ecoeficiència, que obliga els nous edificis a prendre mesures per racionalitzar el consum i la reutilització de l’aigua que sigui aprofitable:

- Implantar mesures per al reciclatge d’aigües grises per a l’aprofitament de l’aigua del bany, dutxa i lavabos mitjançant un sistema de filtrats i la seva posterior canalització cap a usos industrials o domèstics per als quals no és imprescindible l’ús d’aigua potable.
- Les aixetes de lavabos i dutxes en espais destinats a ús d’oficina o d’altres exclusius de personal (queden excloses les àrees que romanguin obertes, àrees de taller o emmagatzematge i les àrees de processos industrials) han de dotar-se de dispositius per a l’estalvi d’aigua.
- Les cisternes dels vàters han de disposar de mecanismes de doble descàrrega o descàrrega interrompible.
- Les aixetes i sanitaris, preferentment disposaran del Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental.
- Valorar la possibilitat i la idoneïtat de recuperació i regeneració d’aigües residuals procedents de dutxes i rentamans per al seu ús en cisternes de WC.

ESTALVI I EFICIÈNCIA EN EL REG

Limitar les superfícies de reg a l’àmbit d’aquest pla en base al volum d’aigua produït per l’increment d’escolament, conseqüència dels canvis de l’àmbit urbà que es produeix degut a la nova ordenació.

- S’entenen com a superfícies de reg aquelles que s’hauran de regar contínuament al llarg dels anys com ara la gespa o la planta arbustiva ornamental.
- No es consideraran com a superfícies de reg aquelles zones vegetades amb planta autòctona i/o adaptada que només requereixin un reg d’implantació durant els dos o tres primers anys, ni tampoc les superfícies de prada, on no es preveu el reg.
- L’increment d’escolament calculat per pluges ordinàries, entre els usos actuals del sòl i els usos previstos per la modificació comporta la següent limitació en la superfície regada:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Sector	Sup. total (m²)	Limitació de superfície de reg (m²)	Sup. respecte el total del sector (%)	Sup. respecte les zones no impermeabilitzades (%)
MP-93	34.048,00	251	0,73%	31,29%

Per usos, la distribució de la superfície de reg vinculada a l’aprofitament pel nou escolament serà la següent:

LIMITACIÓ DE SUP. DE REG PER ZONES I SISTEMES		
Usos	Sup. Reg (m²)	% de reg per ús
Habitatge plurifamiliar	1	0,36%
Terciari/ Oficines/Comercial	12	0,36%
Vialitat i aparcament	31	0,24%
Equipaments públics	68	0,72%
Verd públic (parcs i jardins)	138	1,94%
Total	251	

El volum d’aigua indicat en aquest pla està determinat en base a la ETo (Evapotranspiració de Referència). L’increment o decrement de superfície de zones verdes es farà proporcionalment, corregint la ETo en base als coeficients de conreu (Kc) de les espècies previstes. Per a la conversió a altres tipus de conreu s'utilitzaran els següents valors:

VALORS DE REFERÈNCIA DE KC PER CONVERSIÓ DE SUPERFÍCIES DE REG												
Conreu	Gen	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Des
ETo	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Gespes	0,61	0,64	0,75	1,04	0,95	0,88	0,94	0,86	0,74	0,75	0,69	0,60
Aigua	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10
Arbustives	0,40	0,40	0,40	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,40	0,40	0,40

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DADES DEL PLANEJAMENT

Usos	Sup (m2)	Edif pond.(m2st)	Ocup pond (m2)
Habitatge unifamiliar	0,00	0,00	0,00
Habitatge plurifamiliar	349,26	3213,19	244,48
Equipament privat	0,00	0,00	0,00
Verd privat	0,00	0,00	0,00
Industria pesant/tallers	0,00	0,00	0,00
Industria logística/ neta	0,00	0,00	0,00
Terciari/ Oficines/Comercial	3416,00	6490,40	2391,20
Vialitat i aparcament	12728,00	0,00	0,00
Equipaments públics	9422,80	4127,36	3830,96
Verd públic (parcs i jardins)	7132,00	0,00	0,00
Verd públic (verds de protecció)	0,00	0,00	0,00
Reserves	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics	0,00	0,00	0,00
Altres	0,00	0,00	0,00
TOTAL	33.048,06	13830,95	6466,64

DADES DE PARTIDA

Consum d'aigua per a reg (mm/any)	778,57
Escolament actual (mm/any)	75,65
Escolament amb planejament (mm/any)	81,56
Diferencial d'escolament actual (mm/any)	5,91
Superfície no impermeabilitzada (m2)	10.339,11
Superfície no impermeabilitzada (%)	31,29%

DIMENSIONAMENT GENERAL DE REG

Volum d'aigua disponible per reg (m3/any)	195,19
Superfície màxima de reg sector (m2)	250,70
Superfície sòl captació d'aigües de pluja (m2)	6466,64
Superfície sòl captació d'aigües de pluja (%)	20%
Volum de dipòsit (l/m2 gespa) Eficiència > 90 %	150
Volum dipòsit total (m3)	37,60

RESULTATS D'ESTALVI

Consum sense limitació de superfície (m3/any)	4024,87
Consum amb limitació de superfície (m3/any)	195,19
ESTALVI SENSE REUTILITZACIÓ (m3/any)	3829,68
ESTALVI SENSE REUTILITZACIÓ (%)	95%

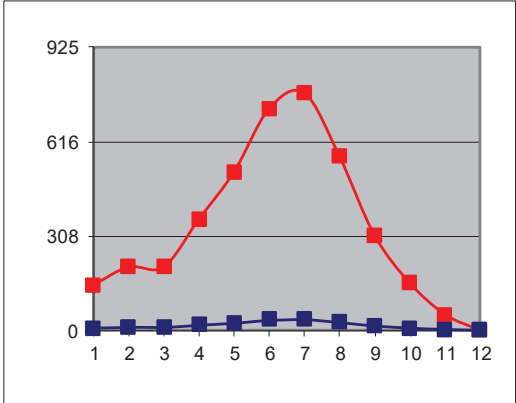
NOTES.

- (1). Pel total d'habitatges. El volum per habitatge resultarà de dividir aquest volum pel nombre d'habitatges.
- (2). El volum de dipòsit per arbrat viàri, s'adjuntara al verd públic.
- (3). En funció de la tipologia de reg, i sistemes de tractament previ, pot no ser possible reutilitzar, I per tant el dipòsit

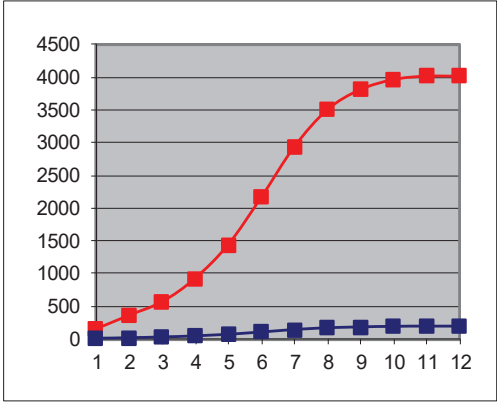
SUPERFÍCIE DE REG I VOLUM DE DIPÒSIT

C.Corr	Superfície susceptible de reg 50% del sòl no ocupat (m2)	Limitació superfície de reg objectiu (m2)	Limitació superfície de reg ponderada per us (m2)	Volum de dipòsit per reg (m3)
50%	0		0	(1)
50%	26		1	0
50%	0		0	0
80%	0		0	0
50%	0		0	0
50%	0		0	0
50%	256		12	2
10%	636		31	5
50%	1.398		68	10
80%	2.853		138	21
0%	0		0	0
0%	0		0	0
50%	0		0	0
100%	0		0	0
5.170		251	251	

DEMANDA POTENCIAL I LIMITADA DE REG PER MESOS (M3)



REG ACUMULAT POTENCIAL I LIMITAT (M3)



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7.2.4.3 Reutilització

REUTILITZACIÓ D'AIGÜES DE PLUJA I RECUPERACIÓ D'AIGÜES GRISES

Tots els edificis portaran a terme la captació d'aigües de pluja per al reg i la reutilització d'aigües grises per a la neteja dels espais lliures dins de la seva parcel·la. La reutilització d'aigües de pluja es preveu a partir de les aigües de teulada, establint en base a la superfície d'aquest, també uns requeriments mínims de dipòsit, per unitat de superfície de reg. Aquesta estratègia permetria, prenent dades d'un any mig, disminuir substancialment les necessitats d'aigua per aquest concepte, amb les següents relacions:

- Volum de dipòsit per unitat superfície de reg: 25 l/m².
- Relació superfície teulada - reg: 4-1.
- Volum de dipòsit (l/m2 de gespa): 50

L'estimació d'aquestes relacions es fa en base una anàlisi de sensibilitat, que valora mensualment:

- La freqüència de la pluviometria.
- El balanç hídric (calculat amb ETo).
- El nivell d'un dipòsit fictici de regulació.

Així, amb un rati de verd per regar (limitació de superfície) i superfície de teulada, resulta la relació exposada 4:1 (teulada/reg), amb una eficiència al voltant del 85%.

Complementàriament, el projecte pot preveure un sistema de reutilització d'aigües grises per al reg que assoleixi com a mínim els mateixos volums d'aigua que el sistema de reutilització d'aigües de pluja.

7.2.4.4 Sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS)

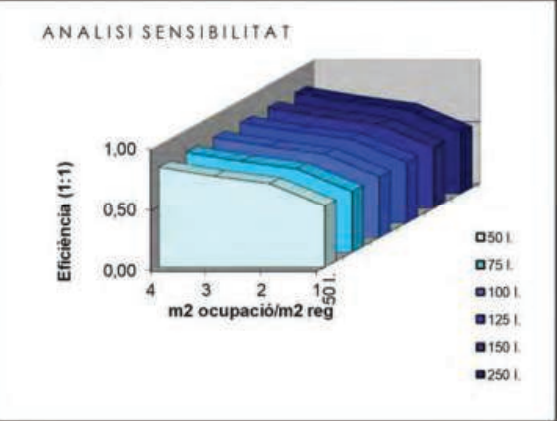
A el parc, com a continuïtat del parc Mas d'Iglésies, es proposa tractar el subsol estratègicament per tenir un bon substrat i que actuï de gran aljub recollint l'aigua pluvial dels tres equipaments amb SUDS (sistemes urbans de drenatge sostenible) integrats a la subbase del parc.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

DADES DE PARTIDA

	GEN	FEB	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DES	TOTAL
	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
ETo (mm/mes)	33,7	44,8	75,2	97,1	129,0	146,9	158,6	136,8	96,0	68,6	41,9	30,9	1059,5
Kc	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Etc (mm/mes)	33,7	44,8	75,2	97,1	129,0	146,9	158,6	136,8	96,0	68,6	41,9	30,9	1059,5
% respecte al màxim	0,21	0,28	0,47	0,61	0,81	0,93	1,00	0,86	0,61	0,43	0,26	0,20	6,68
Precipitació (mm)	24,0	27,5	49,7	55,9	36,4	26,9	11,3	36,6	73,6	67,6	62,6	21,4	493,6
Nº dies de pluja	9,2	6,9	9,2	9,5	6,9	4,9	4,5	6,7	8,5	10,4	9,7	11,6	98,2
Dies precipitació (%)	0,30	0,25	0,30	0,32	0,22	0,16	0,15	0,22	0,28	0,33	0,32	0,38	
Dies de precipitació < 1 mm	0,86	0,78	0,72	0,74	0,74	0,70	0,78	0,84	0,76	0,72	0,78	0,86	
Dies precipitació > 1 mm (%)	0,14	0,22	0,28	0,26	0,26	0,30	0,22	0,16	0,24	0,28	0,22	0,14	
f(D)	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	0,7	
Precipitació Efec (mm)	10,5	12,7	27,5	33,0	21,5	15,4	5,2	22,0	44,4	38,2	33,1	9,0	272,5
Precipitació Efect - Etc+Ef+FR (mm/mes)	-23,2	-32,1	-47,7	-64,1	-107,6	-131,4	-153,4	-114,8	-51,7	-30,4	-8,8	-21,9	-651,2
Precipitació efectiva (mm/dia)	0,3	0,5	0,9	1,1	0,7	0,5	0,2	0,7	1,5	1,2	1,1	0,3	
ETC (mm/dia)	1,1	1,6	2,4	3,2	4,2	4,9	5,1	4,4	3,2	2,2	1,4	1,0	



ANÀLISI DE SENSIBILITAT EN VERD PRIVAT

	GEN	FEB	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DES	TOTAL
Déficit en teulada P (mm)	9,7	17,3	25,4	41,2	92,6	120,0	147,3	100,1	22,4	1,0	0,0	9,5	586,6
Déficit en sòl PE (mm)	23,2	32,1	47,7	64,1	107,6	131,4	153,4	114,8	51,7	30,4	8,8	21,9	787,1
Excedents en teulada P (mm)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,7	0,0	20,7
Excedents en sòl PE (mm)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
P.E. mesos de déficit	10,5	12,7	27,5	33,0	21,5	15,4	5,2	22,0	44,4	38,2	33,1	9,0	272,5
Rati P.E.b / Déficit	2,2	2,5	1,7	1,9	5,0	8,5	29,3	5,2	1,2	0,8	0,3	2,4	
Balanç Diposit 25 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	50,0	50,0	50,0	50,0	38,1	0,0	0,0	31,8	50,0	50,0	50,0	50,0	
Balanç Diposit 25 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,0	50,0	50,0	1,7	0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	50,0	42,3	
Balanç Diposit 25 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	50,0	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	50,0	20,9	
Balanç Diposit 25 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	50,0	0,0	
Balanç Diposit 50 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	72,6	75,0	75,0	75,0	38,1	0,0	0,0	31,8	75,0	75,0	75,0	63,7	
Balanç Diposit 50 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,5	75,0	75,0	1,7	0,0	0,0	0,0	75,0	75,0	75,0	42,3	
Balanç Diposit 50 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	51,8	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	75,0	75,0	20,9	
Balanç Diposit 50 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	53,8	0,0	
Balanç Diposit 100 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	72,6	78,0	100,0	100,0	38,1	0,0	0,0	31,8	100,0	100,0	100,0	63,7	
Balanç Diposit 100 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,5	100,0	100,0	1,7	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	100,0	42,3	
Balanç Diposit 100 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	51,8	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	95,6	100,0	100,0	20,9	
Balanç Diposit 100 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	53,8	0,0	
Balanç Diposit 125 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	72,6	78,0	125,0	125,0	38,1	0,0	0,0	31,8	125,0	125,0	125,0	63,7	
Balanç Diposit 125 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,5	101,6	103,6	1,7	0,0	0,0	0,0	125,0	125,0	125,0	42,3	
Balanç Diposit 125 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	51,8	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	95,6	104,8	116,3	20,9	
Balanç Diposit 125 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	53,8	0,0	
Balanç Diposit 150 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	72,6	78,0	150,0	150,0	38,1	0,0	0,0	31,8	150,0	150,0	150,0	63,7	
Balanç Diposit 150 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,5	101,6	103,6	1,7	0,0	0,0	0,0	150,0	150,0	150,0	42,3	
Balanç Diposit 150 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	51,8	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	95,6	104,8	116,3	20,9	
Balanç Diposit 150 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	53,8	0,0	
Balanç Diposit 250 l. Relació Ocupació/Verd 1:4	72,6	78,0	151,3	159,5	38,1	0,0	0,0	31,8	242,8	240,1	241,5	63,7	
Balanç Diposit 250 l. Relació Ocupació/Verd 1:3	48,6	50,5	101,6	103,6	1,7	0,0	0,0	0,0	169,2	172,5	178,9	42,3	
Balanç Diposit 250 l. Relació Ocupació/Verd 1:2	24,7	22,9	51,8	47,7	0,0	0,0	0,0	0,0	95,6	104,8	116,3	20,9	
Balanç Diposit 250 l. Relació Ocupació/Verd 1:1	0,7	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,0	37,2	53,8	0,0	

DADES RESUM

Vol (l/m2)	St/m2	Eficiencia	Déficit mm/m2	Excedents mm/m2	Excedents m2/ocup
50	4	0,82	-190,81	516,7	129,2
50	3	0,75	-269,89	285,6	95,2
50	2	0,69	-333,51	105,2	52,6
50	1	0,50	-530,95	11,5	11,5
75	4	0,82	-190,81	489,3	122,3
75	3	0,75	-269,89	231,4	77,1
75	2	0,69	-333,51	103,3	51,7
75	1	0,50	-530,95	0,0	0,0
100	4	0,82	-190,81	426,0	106,5
100	3	0,75	-269,89	214,6	71,5
100	2	0,69	-333,51	98,9	49,5
100	1	0,50	-530,95	0,0	0,0
125	4	0,82	-190,81	376,0	94,0
125	3	0,75	-269,89	191,2	63,7
125	2	0,69	-333,51	53,7	26,9
125	1	0,50	-530,95	0,0	0,0
150	4	0,82	-190,81	335,6	83,9
150	3	0,75	-269,89	179,8	59,9
150	2	0,69	-333,51	12,2	6,1
150	1	0,50	-530,95	0,0	0,0
250	4	0,82	-190,81	234,6	58,6
250	3	0,75	-269,89	16,3	5,4
250	2	0,69	-333,51	0,0	0,0
250	1	0,50	-530,95	0,0	0,0

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7.2.5 Residus

Els criteris i objectius generals es formulen en els termes de:

- Gestió de residus, fomentant el reciclatge i la reutilització, i, si és el cas, facilitant la disponibilitat de les instal·lacions adequades per al seu tractament.
- Gestió de materials, minimitzant l'impacte de la construcció sobre el cicle dels materials i del medi ambient en general.

Aquests criteris es concreten en uns criteris específics, distribuïts en tres capítols:

- Implantar l'equipament i els sistemes de disseny urbà adients per a la reutilització i la recollida selectiva dels residus.
- Promoure en els edificis la previsió d'espais i instal·lacions que facilitin la recollida selectiva dels residus i, en general, les operacions de gestió.
- Assegurar la correcta gestió de residus durant la construcció.

GESTIÓ DE RESIDUS. FOMENTANT EL RECICLATGE I LA REUTILITZACIÓ DELS RESIDUS URBANS. I SI ÉS EL CAS, FACILITAR LA DISPONIBILITAT DE LES INSTAL·LACIONS ADEQUADES PER AL SEU TRACTAMENT

En funció de les estadístiques municipals, s'estima la producció de residus en el nou sector:

GENERACIÓ DE RESIDUS (TN)			
Reus (2023)		Tn	l
Nombre habitants	108.535	hab any	hab dia
Matèria orgànica	6.217	0,057	1,352
Altres (poda, compostatge, altres)	730	0,007	0,051
Paper i cartró	3.626	0,033	0,915
Vidre	1.862	0,017	2,350
Envasos lleugers	2.327	0,021	2,937
Residus voluminosos + fusta	4.036	0,037	
Olis vegetals	11	0,000	
Ferralla	75	0,001	
Tèxtil	282	0,003	
RAEES	467	0,004	
Total Recollida Selectiva	19.633	0,181	
% Recollida Selectiva	40%		
Fracció Resta a Tractament MB	0	0,000	
Fracció Resta a Diposit controlat	0	0,000	
Fracció Resta a Incineració	29.161	0,269	
Total Fracció Resta directa a disposició final	0	0,000	
Total Fracció resta	29.161	0,269	8,089
%Fracció Resta / Total	60%		
Generació total	48.794	0,450	
Kg/hab/dia	1,23		

S'estima una densitat dels residus i la freqüència de recollida de cada tipologia següent:.

ESTIMACIÓ DEL NOMBRE DE CONTENIDORS

Tipus de residu	l/hab i dia	l/dia	Freq dies (1)	Volum (2) l	Volum Cont (3)	Num Cont	Cont Final (4)
Vidre	2,350	460	7	3217	3000	2	2
Paper i cartrons	0,915	179	7	1253	3000	1	2
Envasos lleugers	2,937	574	7	4021	3000	2	2
Orgànica	1,352	264	1	264	250	2	2
RESTA	8,089	1582	1	1582	3000	1	2
(1) Freq: interval de dies de recollida recomanat (2) Volum necessari de contenidors en carrer o soterrats (3) Volum de contenidors (Contenidors en carrer estandard) (4) Nombre proposat de contenidors							

A partir d'aquestes dades, es conclou en la necessitat d'establir un total de 2 contenidors de vidre, 2 de paper i cartrons, 2 d'envasos lleugers i 2 contenidors de matèria orgànica i de resta per tal de fer front a les necessitats generades pel nou planejament.

PROMOURE EN ELS EDIFICIS LA PREVISIÓ D'ESPAIS I INSTAL·LACIONS QUE FACILITIN LA RECOLLIDA SELECTIVA DELS RESIDUS I, EN GENERAL, LES OPERACIONS DE GESTIÓ

Incloure en les normes d'edificació l'exigència als projectes de preveure en els espais comuns dels immobles els espais adequats per a la recollida selectiva de les cinc fraccions de residus (paper, vidre, plàstic, orgànica i rebuig). En general, aplicar, com a mínim, les mesures establertes pel Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis, i pel Codi Tècnic de l'Edificació.

La determinació dels espais mínims es detalla pel total de l'edifici, i per a cada habitatge separatament. La forma de determinació, i el predimensionament d'aquest, es fa segons el marc legal de referència, i concretament:

- Codi Tècnic de l'Edificació. Secció HS 2. Recollida i evacuació de residus.
- Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.

Les determinacions d'ambdós no sempre seran coincidents.

Magatzem de contenidors de l'edifici i espai de reserva

El Decret d'ecoeficiència no fa cap referència a aquest aspecte. Per tant, es valora únicament allò que estableix el Codi Tècnic de l'Edificació. Aquest, estableix que cada edifici ha de disposar com a mínim d'un magatzem de contenidors d'edifici per a les fraccions dels residus que tinguin recollida porta a porta, i per les fraccions que tinguin recollida centralitzada amb contenidors de carrer en superfície, haurà de disposar d'un espai de reserva en el que es pugui construir un magatzem de contenidors quan alguna d'aquestes fraccions passin a tenir recollida porta a porta.

Espais d'emmagatzematge immediat en habitatge

Les determinacions del Codi Tècnic de l'Edificació i el Decret d'Ecoeficiència són divergents en aquest aspecte, sent més restrictiu el primer.

El Decret d'Ecoeficiència estableix en el seu article 7:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Paràmetres d'ecoeficiència relatius als residus

7.1 En el cas d'habitatges, caldrà preveure un espai fàcilment accessible de 150 dm3 en l'interior dels mateixos, que permeti la separació de les fraccions següents:

Envasos lleugers.

Matèria orgànica.

Vidre.

Paper i cartró.

RESTA.

No obstant això, caldrà adaptar-se a les fraccions de recollida selectiva que fixin les ordenances municipals quan aquestes siguin diferents a les anteriorment esmentades.

En la resta d'usos, les diferents entitats privatives hauran de disposar, ja sigui a l'interior de cadascuna, o bé en un espai comunitari, d'un sistema adequat als usos previstos que permeti l'emmagatzematge per separat dels diferents tipus de residus que s'originin, sense perjudici d'allò que disposa la normativa sectorial d'aplicació.

El Codi Tècnic de l'Edificació formula la necessitat d'un espai de magatzem immediat de residus mínim de 45 dm³ per fracció i habitatge, establint la necessitat de separar les mateixes fraccions. D'això, doncs, resulta que l'espai mínim de magatzem serà de 225 dm³.

En tot cas, aquest espai mínim estarà en funció del nombre d'ocupants habituals en l'habitatge. Per l'estimació del volum d'emmagatzematge s'utilitza la següent expressió: C= CA · Pv, on C és la capacitat d'emmagatzematge de l'habitatge (dm3) i CA és el coeficient d'emmagatzematge (dm³/persona), que s'obté de la següent taula:

COEFICIENT D'EMMAGATZEMATGE PER FRACCIÓ EN HABITATGE CA

Fracció	CA
Envasos lleugers	7,80
Matèria orgànica	3,00
Paper i cartró	10,85
Vidre	3,36
Resta	10,50

Font: Codi Tècnic de l'Edificació. Secció HS2. Taula 2.3.

En funció del nombre d'habitants per habitatge resulta:

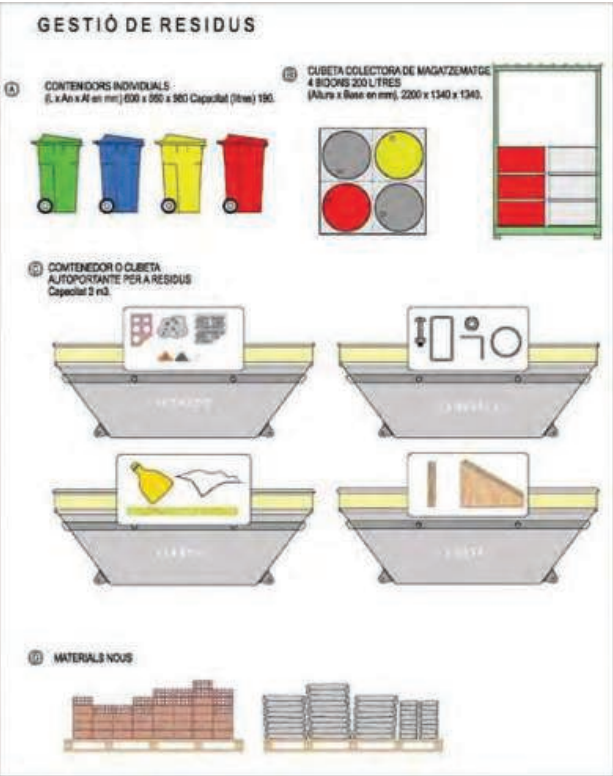
VOLUM ESTIMAT D'EMMAGATZEMATGE IMMEDIAT DE RESIDUS PER HABITATGE

Fracció	Nombre d'ocupants en l'habitatge							
	3	4	5	6	7	8	9	10
Envasos lleugers	23,40	31,20	39,00	46,80	54,60	62,40	70,20	78,00
Matèria orgànica	9,00	12,00	18,00	18,00	21,00	24,00	27,00	30,00
Paper i cartró	32,55	43,40	65,10	65,10	75,95	86,80	97,65	108,50
Vidre	10,08	13,44	20,16	20,16	23,52	26,88	30,24	33,60
RESTA	31,50	42,00	63,00	63,00	73,50	84,00	94,50	105,00
Volum per habitatge (dm³)	106,53	142,04	213,06	213,06	248,57	284,08	319,59	355,10

GESTIÓ DE RESIDUS DURANT LA CONSTRUCCIÓ

L'àmbit de planejament està actualment ocupat per l'estació d'autobusos i l'edifici del mercat. La demolició de la infraestructura de l'estació d'autobusos i posterior adequació de la zona pels nous usos comportarà un volum d'enderrocs gens menyspreable, entre els quals poden haver parts no valoritzables, altres que sol·licitin una gestió especial, i altres que poden ésser reutilitzades. Tots aquests residus hauran de ser gestionats correctament. No es preveu la demolició de l'estructura de l'edifici del mercat.

Així, durant la construcció s'haurà d'implantar un punt net en cadascun dels recintes d'edificació, i de les obres d'urbanització.



D'altra banda, l'Ordenança municipal per a la gestió de runes i terres de Reus estableix el següent:

Article 4. Obligacions del productor i posseïdor

4.1 Són obligacions del productor i del posseïdor del residus:

- a) Garantir que les operacions de valoració i disposició del rebuig es duen a terme segons les determinacions d'aquesta Ordenança.
- b) Garantir que en les operacions de gestió "in situ" dels residus es compleixen les determinacions d'aquesta Ordenança.
- c) Abonar els costos que s'originin en la gestió del residus.

4.2 Per donar compliment a aquestes obligacions el productor i posseïdor dels residus han de:

- a) Lliurar els residus a un gestor autoritzat per al seu reciclatge o per a la disposició del rebuig i abonar-li, si s'escau, els costos de gestió.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

b) *Facilitar a l'Ajuntament tota la informació que se'ls sol·liciti i les actuacions d'inspecció que aquest ordeni.*

c) *Finançar, si s'escau, en el moment d'obtenir la llicència urbanística municipal, els costos previstos de gestió dels residus, llevat del cas en què aquest finançament sigui aportat pel gestor del residu.*

Estaran exemptes de prestació de la fiança les empreses de la construcció que gestionin els residus en plantes autoritzades de llur titularitat o de titularitat de les organitzacions empresarials del sector de la construcció de les quals siguin membre.

En consonància al descrit anteriorment, els principals objectius en l'àmbit dels residus de construcció serien:

- Minimitzar la quantitat de residus a generar potenciant la rehabilitació, l'optimització del consum de recursos i l'ús de sistemes constructius industrialitzats i prefabricats.
- Reutilitzar en el propi emplaçament o en emplaçaments del municipi el 100% de les terres generades.
- Dur a terme enderrocs selectius (o desconstrucció) i les auditories específiques prèvies corresponents per maximitzar els residus reutilitzats de l'obra.
- Incorporar materials i solucions constructives reutilitzades del propi emplaçament o d'altres circuits.
- Dur a terme un escenari de separació selectiva de 8 fraccions que permeti reciclar un mínim del 80% dels residus generats (excloent les terres).
- Dissenyar i implementar solucions constructives reversibles que permetin la seva reversibilitat de cara a potenciar la reutilització ui el reciclatge al final del seu cicle de vida.

EN CAS D'EXISTÈNCIA D'ABOCADORS O DE SÒLS CONTAMINATS, SUPEDITAR QUALSEVOL ACTUACIÓ ALS CRITERIS DE L'AGÈNCIA DE RESIDUS

Tenint en compte que a l'àmbit es generaran runes de la destrucció d'antics edificis, existeix la possibilitat que aquests sòls puguin estar contaminats.

Per aquest motiu, prèviament a cap actuació en l'àmbit, s'haurà de realitzar un anàlisi d'aquests sòls i, en cas que estiguin contaminats, actuar segons els criteris de l'Agència Catalana de Residus.

8. MESURES DE SUPERVISIÓ I CONTROL

La legislació per a l'avaluació ambiental de plans i programes sol·licita, a més de la proposta de mesures, establir mecanismes de supervisió i control, o el que s'anomena, plans de vigilància ambiental, que en aquest cas poden comportar control i supervisió de documentació, obres i, finalment, l'explotació o ús de les activitats definides pel planejament.

Les mesures definides en el present document tindran moments de definició i implantació diferents dins el procés. Per tant, cada una de les mesures definides, inclosa la implantació, s'haurà de documentar fent referència específica:

- Verificació de definició de projecte de mesures correctores, que s'haurà d'incloure en el projecte d'urbanització, o en el projecte d'instal·lacions i gestió, de cada una de les activitats. En aquest sentit, cal diferenciar que el projecte d'urbanització es portarà a terme pel promotor del sector, i per tant l'administració, diferint la gestió a través d'un mecanisme específic al conglomerat dels operadors del propi sector.
- Verificació de construcció de les mesures correctores, que s'inclourà en la recepció de la urbanització per part de l'administració actuant.
- Verificació de l'eficàcia de les mesures, prenent de referència l'estat actual i la legislació que sigui d'aplicació al llarg de la vida útil del projecte. L'ens gestor del sector, serà el responsable del seguiment, establint les mesures de correcció que siguin necessàries.

Per a cadascun dels processos definits es podran realitzar informes específics, que com a mínim seran:

- El present Informe Ambiental
- Informe de definició de projecte.
- Informe de control de construcció de mesures correctores.
- Informe de control de construcció d'edificació.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

9. CONCLUSIONS

El present Informe Ambiental s’emmarca en la MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS, i es redacta per tal de definir les actuacions de caràcter ambiental que permetin una correcta integració en l’entorn de la proposta. L’àmbit del planejament es centra al municipi de Reus, al barri del Carrilet.

Els treballs per la redacció dels estudis per la MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS, han de donar compliment al marc legislatiu actual, i concretament a:

- Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica.
- Llei 21/2013, de 9 de desembre d’avaluació ambiental.
- Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d’urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d’agost.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s’aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.

La intervenció sobre la modificació d’un pla sotmès a avaluació ambiental, pot seguir un tràmit ordinari o simplificat en base a allò que estableix la Llei 15/2016.

La present Modificació Puntual no es troba en cap casuística de la Llei 21/2013 d’Avaluació Ambiental d’aquí, a que es realitzi el present Informe ambiental.

- Objectiu de l’informe ambiental

L’Estudi Ambiental Estratègic o l’Informe Ambiental recull les mesures específiques a aplicar en fase de planejament, redacció de projecte, d’execució de les obres i explotació de l’actuació per a cada un dels factors del medi físic, biòtic i antròpic afectats i per al compliment dels objectius plantejats i que se recullen a l’Annex corresponent.

Per al cas de la fase d’explotació, s’haurà de considerar l’efectivitat i l’aplicació de les mesures previstes per a la preservació i millora del medi ambient per aquesta fase i, també, la totalitat de criteris de caràcter ambiental contemplats en fases anteriors (especialment en planejament i redacció de projecte). L’entitat responsable de l’explotació haurà d’encarregar-se de vetllar pel seu compliment.

- Situació i localització del planejament

L’àmbit del projecte se centra al barri del Carrilet al municipi de Reus, dins la comarca del Baix Camp. Correspon, en la major part de la seva superfície, a l’àrea 6.20 El Carrilet, on actualment hi ha l’estació d’autobusos de Reus i el mercat del Carrilet, i part del parc del sector Mas d’Iglesíes. A més, també inclou els carrers adjacents a aquests.

- Objecte del pla

Els objectius exposats pel Plec-tècnic del concurs centren el seu interès en l’edifici històric del mercat, l’espai públic del seu entorn així com la reubicació de l’estació d’autobusos, la qual conjuntament amb la construcció de la nova estació del ferrocarril, pren una rellevància molt notable en l’ordenació de tot el conjunt, en la necessària reconsideració de la mobilitat i en la importància de les dotacions que han d’acompanyar el conjunt així com dels espais públics que conformen el seu entorn immediat.

Repensar l’ordenació d’aquest àmbit permet poder disposar de nou sostre destinat, en tot cas, a equipaments públics que dona resposta a diverses demandes fins ara no prou ateses.

Aquests fets han portat a reconsiderar la posició de l’estació d’autobusos i amb ella l’àmbit de la modificació del PGOUM.

- Antecedents

L’àmbit anomenat “6.20 El Carrilet” ha estat objecte d’estudis previs urbans en diverses ocasions al llarg d’aquests darrers trenta anys des de la inauguració de l’actual mercat l’any 1983.

L’interès municipal per l’estudi en profunditat d’aquest emplaçament s’ha d’entendre per una voluntat de transformar aquest entorn de confluències viàries en una centralitat consolidada de referència per al sud de la ciutat.

L’actual planejament vigent (PGOUM 1999), i les seves successives actualitzacions, determina un àmbit de millora urbana (PMU 6.20) per a l’àrea que integren les dues parcel·les corresponents al mercat del Carrilet i a l’estació d’autobusos urbans i interurbans, una, propietat de l’Ajuntament de Reus i, l’altra, de la Generalitat de Catalunya.

Aquest PMU 6.20 és una operació de transformació del sòl urbà que, segons l’article 240 del PGOUM’99, es classifica com a extensions perimetrals, les quals comprenen les zones exteriors al nucli urbà i semiedificades.

- Estudi de medi

Els principals trets característics i rellevants de l’estudi de medi són:

- Medi Físic. Geomorfològicament, el sector és molt uniforme amb un pendent molt suau que pren valors al voltant de l’1 %, ja que hi ha un desnivell de només 100 m entre el nucli de Reus i el mar.

A l’àmbit d’estudi, els carrers que presenten els nivells de soroll més elevats corresponen principalment a l’Avinguda de Salou i a l’Avinguda del President Macià, que actuen com a eixos de connexió de la xarxa bàsica viària i concentren un volum important de trànsit lleuger i pesant. Els carrers de Jaume Vidal Alcover i Raval de Martí Folguera mostren nivells inferiors, encara que són els més exposats dins l’entorn residencial immediat, amb valors que es mantenen per sota dels límits normatius tant de dia com de nit. Els carrers locals i de distribució interna de l’àmbit (com Escultor Rocamora i vials veïnals) registren els nivells de soroll més baixos, amb valors clarament per sota dels 50 dB(A) en període diürn.

- Espais lliures. La vegetació present a l’àmbit es compon bàsicament per espècies d’arbres ornamentals i palmeres als carrers adjacents a l’àmbit, el parc del Mas d’Iglésies i les diferents zones enjardinades i parcs infantils.
- Risc. S’ha avaluat el risc d’incendi forestal i aquest és inexistent, per la inexistència de masses forestals. L’àmbit es troba allunyat d’instal·lacions generadores de risc químic i fora de la zona d’influència de vies de transport de mercaderies perilloses amb un volum destacat . S’ha avaluat el risc d’inundació i aquest és inexistent, donat que no hi ha cap curs d’aigua proper a l’àmbit. No hi ha preexistències d’activitats susceptibles de generar sòls contaminats. El municipi de Reus es troba en una zona sísmica del grau VI segons l’escala MSK, per tant supera el llindar de dany.

- Criteris i objectius específics del planejament

S’estableixen directrius bàsiques en la gestió d’obres i manteniment de les instal·lacions, amb la finalitat de limitar els danys al medi ambient amb aquestes activitats temporals.

Per tant, aquests criteris i objectius, es diferencien en tres capítols:

- Criteris d’implantació.
- Criteris de sostenibilitat.
- Altres criteris. Aspectes relacionats amb la gestió de les obres.

- Proposta

Es proposa recuperar i transformar l’edifici del mercat en un edifici cultural polivalent obert al barri i eficient energèticament. Integrar la nova estació d’autobusos paisatgísticament amb l’ampliació del parc Mas d'Iglésies amb un edifici semisoterrat. Aquesta operació permet ampliar el parc de Mas Iglesias fins a l’edifici del mercat, per aconseguir un nou pulmó verd per a la ciutat i la nova centralitat, facilitant la vida en comunitat i creant un refugi climàtic.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

A continuació es mostra el quadre de dades de la zonificació proposada:

ZONIFICACIÓ PROPOSADA		
Usos del sòl	Superfície (m²)	Percentatge (%)
Equipaments	13.188 m²	39,91%
Espais lliures	7.132 m²	21,58%.
Vialitat	12.728 m²	38,51%
Total superfície de l'àmbit	33.048 m²	100,00%

- Mesures correctores

Es descriuen les mesures correctores en dos apartats:

- Mesures estratègiques:
- Mesures de sostenibilitat, que es basen en:
 - Estratègies qualitatives de biodiversitat en l’espai urbà
 - Mesures de qualitat acústica
 - Energia i canvi climàtic
 - Cicle de l’aigua
 - Residus

D’acord amb l’avaluació realitzada en els apartats anteriors, tenint en compte les característiques de la proposta del projecte, les mesures que incorpora, la nova centralitat proposada, la millora de les connexions i la mobilitat, i la congruència general de la proposta amb els objectius i criteris ambientals plantejats, es conclou que la contribució del MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS és ambientalment positiva.

Ignasi Grau Roca | **enginyer agrònom** | IGREMAP SLP

Reus, setembre de 2025

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

ANNEX. ESTUDI DE SOROLL

1.	INTRODUCCIÓ I OBJECTE	3
2.	SITUACIÓ	3
3.	ANTECEDENTS	4
4.	NORMATIVA ACÚSTICA	4
4.1	NORMATIVA EUROPEA	4
4.2	NORMATIVA CATALANA.....	5
4.3	NORMATIVA MUNICIPAL	5
4.3.1	Ordenança municipal de soroll i vibracions (2021)	5
4.3.2	Mapa de Capacitat Acústica de Reus (2019).....	6
5.	METODOLOGIA	8
5.1	PROGRAMARI DE CÀLCUL	8
5.2	MODEL DIGITAL DEL TERRENY.....	8
5.2.1	Fonts de dades utilitzades	8
5.2.2	Elements incorporats al model.....	8
5.2.3	Definició dels receptors acústics.....	9
5.2.4	Fiabilitat del model.....	9
5.3	CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I DADES DE TRÀNSIT.....	9
5.3.1	Classificació funcional de la xarxa (CETUR)	9
5.3.2	Dades de trànsit i aforaments	10
5.3.3	Fluxos d'autobusos i assignació al model	10
5.4	CONVERSIÓ D'IMD A INTENSITATS HORÀRIES.....	11
5.5	CARACTERITZACIÓ DE LES FONTS SONORES	11
5.6	PARÀMETRES DEL MODEL ACÚSTIC	12
5.7	ESCENARIS CALCULATS.....	12
6.	RESULTATS.....	13
7.	CONCLUSIONS	16

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE

El present document s’elabora en el marc de la Modificació Puntual MP-93 de la Revisió del Pla General d’Ordenació Urbana en l’àmbit del Carrilet i la nova Estació d’Autobusos de Reus.

Aquest estudi acústic té com a finalitat donar compliment a la normativa vigent en matèria de contaminació acústica (Llei 16/2002 de 28 de juny i Decret 176/2009, de 10 de novembre) i a l’ordenança municipal de soroll, aprovada conjuntament amb el Mapa de Capacitat Acústica de Reus (2019).

L’objectiu principal és determinar si els nivells de soroll resultants de la implantació de la nova estació d’autobusos i de les modificacions viàries associades són compatibles amb els objectius de qualitat acústica establerts per al sector.

Els objectius específics de l’estudi són:

- Modelitzar tridimensionalment els nivells de soroll de l’estat actual i de l’escenari futur amb la nova estació d’autobusos, emprant el mètode comú europeu CNOSSOS-EU.
- Caracteritzar la mobilitat de forma detallada que té una incidència directa en la qualitat acústica, diferenciant entre:
 - Vehicles lleugers i pesants, utilitzant les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Reus.
 - Xarxa viària segons el seu caràcter estructural i local, d’acord amb la classificació CETUR, per identificar quins vials tenen un paper clau en la propagació del soroll: Carreteres i eixos principals de trànsit, vies secundàries / recollidores i carreres locals.
- Determinar l’impacte acústic en els receptors més sensibles de l’àmbit, incloent edificis residencials, centres educatius i altres usos vulnerables.
- Comparar els resultats amb els valors límit establerts al Mapa de Capacitat Acústica de Reus i a la normativa catalana per verificar el compliment.
- Avaluat la contribució del trànsit pesant en el nivell de soroll total i, si s’escau, proposar recomanacions per minimitzar-ne l’impacte.

L’estudi es complementa amb plànols i figures on es representen les zones d’influència acústica, els valors d’immissió sonora per façana i planta, i els mapes de soroll comparatius entre l’estat actual i el futur

2. SITUACIÓ

L’àmbit d’estudi se situa al sud-est del nucli urbà de Reus, dins la zona coneguda com a Carrilet. La superfície de l’àmbit de la modificació és de 33.048 m² i es delimita de la manera següent:

- Nord: passatge de Lluís Mas i Ossó
- Est: carrer de l’Escultor Rocamora i part de l’avinguda del President Macià
- Sud: Plaça del Canal i cruïlla de les avingudes Francesc Macià, Sant Bernat Calbó i Salou
- Oest: avinguda de Salou i tram de l’avinguda de Jaume I

En l’àmbit actualment hi ha el Mercat del Carrilet i l’estació d’autobusos de Reus, així com diversos vials que connecten amb la xarxa principal de la ciutat. Les vies més rellevants per a la mobilitat i, per tant, per a l’anàlisi acústica són:

- Avinguda de Salou i avinguda de Francesc Macià, que actuen com a eixos principals de connexió.
- Avinguda de Jaume I i Raval de Martí Folguera, que enllacen l’àmbit amb el centre urbà.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Carrer de l’Escultor Rocamora i vials adjacents, de caràcter local i amb menor intensitat de trànsit.

Aquesta posició estratègica, en un punt de confluència de vies principals i secundàries, explica la rellevància de l’àmbit per a la mobilitat urbana i la necessitat d’avaluar-ne amb detall la incidència acústica..

3. ANTECEDENTS

L’àmbit del Carrilet ha estat històricament un punt estratègic per a la mobilitat i el desenvolupament urbà de Reus. La seva evolució ha estat marcada per la presència de l’antiga línia ferroviària Reus-Salou, la construcció del Mercat del Carrilet (1983) i la implantació de l’estació d’autobusos, que ha funcionat com a node interurbà de transport col·lectiu durant les darreres dècades.

En el PGOUM de 1999, l’àmbit es va qualificar com a Àrea de Millora Urbana 6.20, amb una ordenació que combinava usos residencials, comercials i sistemes públics. Les successives revisions del planejament han tingut com a objectiu consolidar aquesta àrea com a nova centralitat per al sud de la ciutat i millorar la seva integració en la xarxa de mobilitat.

La Modificació Puntual MP-93 del PGOUM, aprovada el 2025, redefineix l’àmbit amb predomini d’equipaments i espais lliures, incorpora una nova estació d’autobusos semi-soterrada, la reurbanització de l’entorn i mesures de pacificació viària que prioritzen el transport públic, vianants i bicicletes.

En setembre de 2024 es va elaborar un primer estudi acústic en el marc d’aquesta modificació urbanística. Aquest estudi es va fonamentar en l’Estudi de Mobilitat Generada disponible en aquell moment, que proporcionava les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) i la distribució de trànsit per als diferents vials de l’àmbit, i amb el Pla de Mobilitat urbana sostenible de Reus.

En data actual, s’ha considerat necessari actualitzar l’avaluació acústica per adaptar-la a la versió definitiva del planejament. En aquesta revisió s’han incorporat:

- Redefinició de la zona d’aparcament al soterrani de l’estació i modelització de les rampes d’entrada i sortida, considerant la seva contribució acústica.
- Caracterització més detallada del trànsit pesant, diferenciant-lo per trams de carrer segons la classificació CETUR i el nombre previst de circulacions d’autobusos.
- Anàlisi de les principals entrades i sortides d’autobusos a la ciutat (est, nord-est, nord-oest i sud), amb el seu impacte en els nivells sonors de cada vial.
- Actualització de les dades de trànsit i percentatges de pesants d’acord amb el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Reus i els aforaments més recents.

Aquesta nova modelització, més precisa i adaptada a la proposta definitiva, permet obtenir uns resultats més ajustats a la realitat prevista, avaluant si els nivells de soroll són compatibles amb els objectius de qualitat acústica.

4. NORMATIVA ACÚSTICA

4.1 NORMATIVA EUROPEA

L’any 2008, la comissió europea va començar a desenvolupar un marc metodològic per a l’avaluació comuna del soroll a través del projecte Mètodes comuns d’avaluació del soroll a Europa (CNOSSOS-EU) dirigit pel Centre Comú de Recerca.

Com a resultat del projecte esmentat, es va aprovar definitivament la Directiva 2015/996, de la Comissió per la que s'estableixen mètodes comuns d'avaluació del soroll en virtut de la Directiva 2002/49/CE, els diferents Estats membres, per la qual se substitueix l'annex II de la Directiva 2002/49/CE pel text de la Directiva aprovada el 2015, la qual havia de ser transposada a l'ordenament jurídic de cadascun dels Estats membres, com a molt tard, el 31 de desembre de 2018.

En aquest sentit, Espanya transposa la Directiva 2015/996 mitjançant l'Ordre PCI/1319/2018, de 7 de desembre, per la qual es modifica l'Annex II del Reial decret 1513/2005, de 16 de desembre, pel qual es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll pel que fa a avaluació del soroll ambiental.

D'acord amb aquesta Ordre, se substitueixen els mètodes de càlcul dels índexs de soroll per una metodologia comuna de càlcul desenvolupada per la Comissió Europea a través del projecte Mètodes comuns d'avaluació del soroll a Europa (CNOSSOS-EU). La utilització d'aquesta metodologia serà vinculant per als Estats membres a partir del 31 de desembre del 2018.

L'aplicació el nou mètode de càlcul comú europeu CNOSSOS-EU per a l'elaboració de treballs de cartografia del soroll suposa la substitució de les metodologies de càlcul que es venien emprant en aquest tipus de treballs (mètodes interins) per aquesta nova metodologia. Això implica que el tècnic responsable de l'elaboració d'aquest tipus de treballs s'enfrontarà a una sèrie de decisions tècniques a l'hora de construir la informació d'entrada al model de càlcul (especialment la forma de descriure els emissors acústics), o de seleccionar la configuració de càlcul a emprar.

L'aplicació del mètode CNOSSOS-EU és obligatòria, no només pel cartografiat estratègic del soroll, sinó per a tots els estudis de soroll que es derivin d'obligacions legals a l'estat espanyol, per exemple, els inclosos en procediments d'avaluació d'impacte Ambiental o Avaluació Ambiental Estratègica.

Recentment, la Comissió Europea ha fet una revisió d'aquesta metodologia de càlcul comú, que afecten diferents aspectes entre els quals es troben formulacions per a la consideració de les difraccions en la propagació del so, o la forma d'avaluar l'exposició de la població al soroll a les façanes. Aquests aspectes s'han introduït a l'Annex II de la Directiva d'avaluació i Gestió del Soroll Ambiental mitjançant l'aprovació d'una nova Directiva Delegada de la Comissió, de caràcter tècnica, que modifica l'esmentat annex, i que ha estat publicada al Diari Oficial de la Unió Europea (DOUE) el 28 de juliol de 2021: Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comissió, de 21 de desembre de 2020, per la qual es modifica, per adaptar-lo al progrés científic i tècnic, l'annex II de la Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell quant als mètodes comuns per a la avaluació del soroll.

La publicació tardana d'aquesta norma ha impossibilitat que la transposició a la normativa bàsica estatal, mitjançant modificació de l'Annex II del Reial Decret 1513/2005 amb una nova Ordre ministerial.

La metodologia que s’ha emprat en el present document, es basa amb la Guia Bàsica de Recomanacions per a l'aplicació del mètode CNOSSOS-EU (CEDEX 2022).

Aquesta guia pretén ser una eina de suport per als tècnics responsables d’elaborar treballs de cartografiat estratègic del soroll, que serveixi per identificar aquells aspectes o decisions que puguin tenir un major impacte en els resultats dels càlculs i per facilitar que les decisions que s'adoptin per diferents tècnics siguin coherents, aconseguint una millor definició de la situació acústica existent a la realitat.

La guia no condicionarà l’elecció d’un valor o paràmetre concret, però proporcionarà eines perquè les decisions preses es prenguin en base a criteris tècnics motivats.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Aquesta guia no substitueix els estudis més específics que cada Autoritat Competent ha de abordar, per tal d'adaptar l'aplicació del mètode de càlcul CNOSSOS-EU a les seves particularitats.

Les decisions que es prenguin en l'aplicació del Mètode CNOSSOS-EU, per a l'elaboració de Mapes Estratègics de Soroll, són responsabilitat de l'Autoritat Competent que elabora i aprova el MER (Mapes estratègics de soroll).

Les fonts de soroll considerades en aquest document, i que per tant, es definiran detalladament en els apartats de la memòria són:

- Trànsit rodat.
- Trànsit ferroviari.

4.2 NORMATIVA CATALANA

La normativa vigent en matèria de contaminació acústica (decret 176/2009, del 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, i se n'adapten els annexos) fa referència als requeriments acústics de les noves construccions:

Article 12. Noves construccions

2.(...), abans que s'atorguin els permisos i les llicències corresponents, l'ajuntament ha de comprovar que el projecte bàsic d'una nova construcció presentat, recull els objectius de qualitat acústica exigibles i preveu les mesures necessàries per al seu compliment, i també que aquestes mesures i objectius es fan efectius tant en el projecte d'execució com en les fases d'ordenació i de disseny.

3. Si el projecte bàsic d'una nova construcció no compleix el que disposen els apartats anteriors i, si escau, no preveu les mesures de l'article 17, el procediment administratiu d'atorgament resta en suspens fins que se n'acrediti el compliment o la previsió.

Article 17. Normes per a les noves construccions en les zones de soroll.

1. En les noves construccions situades a les zones de soroll on hi hagi una contaminació acústica superior als valors límit d'immissió, els promotors han d'adoptar, entre d'altres, les mesures següents, d'acord, en tot cas, amb la normativa tècnica de l'edificació i amb els annexos 9 i D:

- a) Mesures de construcció o reordenació susceptibles de protegir l'edifici contra el soroll.
- b) Disposició, si escau, de les dependències d'ús sensible al soroll a la part de l'edifici oposada al soroll.
- c) Insonorització dels elements de construcció.
- d) Apantallament per motes de terra o barreres artificials en la proximitat de la infraestructura.

2. Les mesures que s'adoptin han de ser definides en la fase d'ordenació, disseny o execució, i han de ser susceptibles d'aplicació, eficients i proporcionades.

Donada la proximitat a infraestructures amb nivells d'emissió de soroll significatius i amb el trànsit que genera el propi planejament, fan necessari la realització d'un estudi de soroll concret on es tinguin en compte totes les fonts sonores vinculades al trànsit i la urbanització prevista al Pla. Concretament s'establiran els nivells d'immissió sonora en les façanes dels edificis d'ús residencial i es determinarà les zones de sensibilitat acústica.

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS

És en aquest marc on es realitza el present estudi de soroll on es determina els nivells d'immissió sonora en els edificis d'ús residencial situats en els barris Ca n'Horta, Can Ribes, Canyars Nord i Canyars Sud.

A l'annex A del Decret 176/2009, Qualitat Acústica del Territori. Mapes de Capacitat, s'estableixen els valors límit d'immissió d'acord amb la zonificació acústica del territori. El municipi de Cerdanyola disposa d'un Mapa de Capacitat Acústica, aprovat definitivament en data dijous, 22 juliol, 2021, on es caracteritzen els nivells de sensibilitat entre: zones de sensibilitat alta (A), Zones de sensibilitat moderada (B) i Zones de sensibilitat baixa (C).

La presència d'infraestructures viàries i ferroviàries existents (C-245,C -234 i Carretera de la Sentiu, i la línia de FFCC de Barcelona a Tortosa, Flix, Lleida) i els usos previstos a l'àmbit, fan preveure que en els àmbits residencials les zones de sensibilitat siguin altes (A) i moderades (B).

ANNEX A DEL DECRET 176/2009 DEL 10 DE NOVEMBRE

Zona de sensibilitat	Usos del sòl	L _d (7 h - 21 h)	L _e (21 h - 23 h)	L _n (23 h - 7 h)
Alta (A)	(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
	(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
	(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
	(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
Moderada (B)	(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
	(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
	(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl industrial	65	65	55
Baixa (C)	(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
	(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
	(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

4.3 NORMATIVA MUNICIPAL

En l'àmbit municipal, Reus disposa d'un conjunt d'instruments específics per a la gestió del soroll, que complementen la normativa estatal i autonòmica:

4.3.1 Ordenança municipal de soroll i vibracions (2021)

Aprovada definitivament pel Ple de l'Ajuntament l'any 2021, l'ordenança regula la prevenció i correcció de la contaminació acústica i de les vibracions en tot el terme municipal. L'ordenança:

- Estableix valors límit d'immissió acústica en espais interiors i exteriors, diferenciats per tipus d'ús i franges horàries (diürna, vespertina i nocturna).
- Defineix procediments de control i inspecció i preveu mesures de vigilància i sanció en cas d'incompliment.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Regula el comportament ciutadà, l'ús de maquinària i vehicles, així com les activitats públiques i privades que puguin generar soroll.
- Incorpora la possibilitat de declarar Zones de Protecció Acústica Especial (ZPAE) i Zones d' Especial Protecció de la Qualitat Acústica (ZEPQA) per garantir la preservació d'espais especialment sensibles

4.3.2 Mapa de Capacitat Acústica de Reus (2019)

El Mapa de Capacitat Acústica de Reus, aprovat definitivament per l'Ajuntament l'1 d'abril de 2019, és l'instrument bàsic de planificació acústica del municipi.

Té per objectiu classificar el territori en funció de la seva sensibilitat al soroll i establir els objectius de qualitat acústica que cal assolir en cadascuna de les zones. Aquesta zonificació és una obligació derivada de la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica i del Decret 176/2009, que estableixen que tots els municipis de Catalunya han de disposar d'un mapa que identifiqui les àrees acústiques del seu terme municipal.

El document de Reus diferencia tres grans categories: zones de sensibilitat alta (A), que inclouen sòl residencial, docent i sanitari i on es fixen límits més restrictius (60 dBA en període diürn i 50 dBA en nocturn); zones de sensibilitat moderada (B), on conviuen usos residencials i activitats amb major generació de soroll, amb límits de 65 dBA de dia i 55 dBA de nit; i zones de sensibilitat baixa (C), corresponents a sòl industrial o grans eixos de transport, amb límits més permissius de fins a 70 dBA de dia i 60 dBA de nit.

A més de la zonificació, el mapa inclou els criteris i metodologia emprats, la delimitació cartogràfica detallada de cada àrea i recomanacions per a la gestió municipal del soroll. Aquest document és la referència principal per avaluar la compatibilitat acústica de nous projectes urbanístics, com la MP-93, i per determinar si calen mesures correctores quan es prevegi un increment significatiu dels nivells de soroll.:

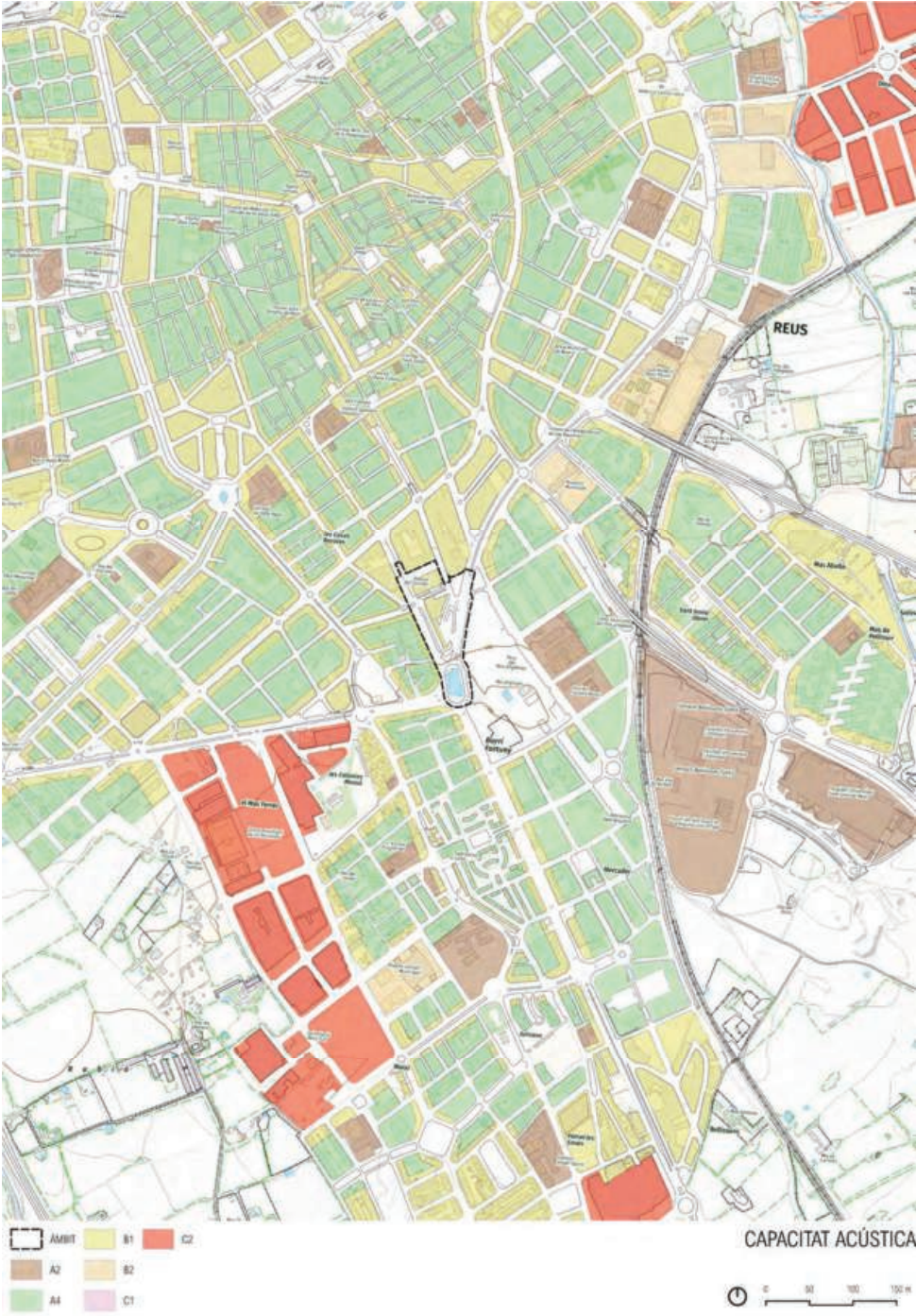
ZONES DE SENSIBILITAT ACÚSTICA

Zona de sensibilitat	Descripció d'usos predominants	Ld (7-21 h)	Le (21-23 h)	Ln (23-7 h)
Alta (A)	Àrees residencials i docents	60 dBA	60 dBA	50 dBA
Moderada (B)	Zones amb coexistència d'usos residencials i viaris / comercials	65 dBA	65 dBA	55 dBA
Baixa (C)	Zones industrials i de gran trànsit	70 dBA	70 dBA	60 dBA

També s'inclouen els mapes de soroll per a període dia-vespre-nit (LDEN) i per a període nit (LN), que representen la distribució espacial dels nivells sonors derivats del trànsit rodat i d'altres fonts en el municipi.

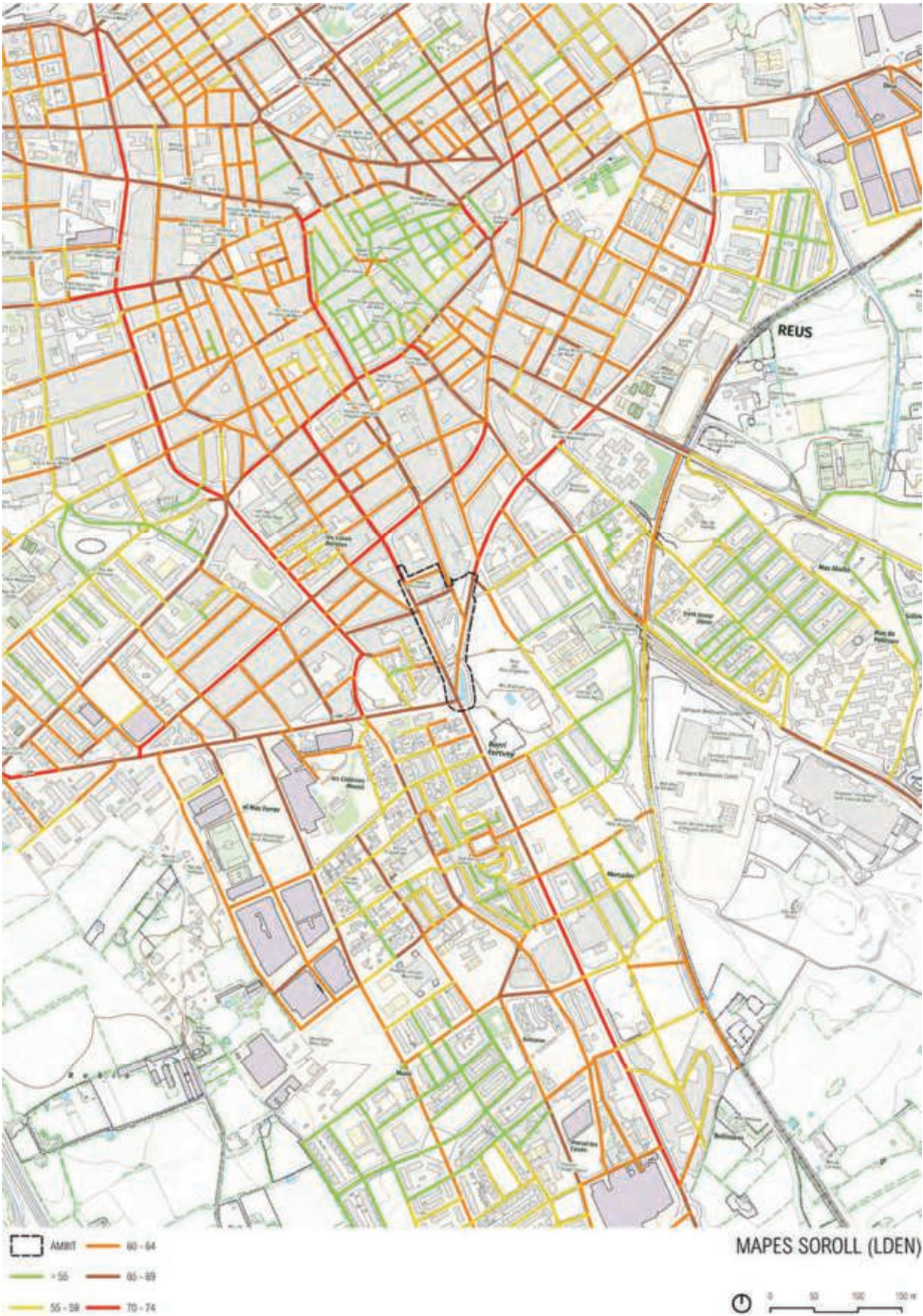
A l'àmbit de l'estudi, que comprèn l'entorn de la nova estació d'autobusos i els carrers estructurants adjacents (Av. Salou, Av. President Macià, C/ Jaume Vidal Alcover i connexions amb la plaça del Canal), el mapa de soroll mostra nivells diürns compresos majoritàriament entre 55 i 64 dB(A) en els eixos principals, i nivells inferiors a 50-55 dB(A) en la major part dels carrers secundaris. En horari nocturn, els valors es redueixen de manera generalitzada i es mantenen per sota de 60 dB(A) en tot l'àmbit.

Aquestes dades constitueixen la referència de validació de la modelització acústica de l'estat actual, assegurant que el model de CadnaA reproduïx de manera coherent la situació de partida abans d'avaluar l'impacte de la nova estació.



Mapa de capacitat acústica de Reus en l'àmbit d'estudi.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

5. METODOLOGIA

L’objectiu principal del model acústic és avaluar la compatibilitat de la nova ordenació urbanística de l’àmbit del Carrilet amb els objectius de qualitat acústica definits al Mapa de Capacitat Acústica de Reus (2019) i a la normativa vigent (Llei 16/2002, Decret 176/2009 i RD 1367/2007).

Per assolir aquest objectiu, s’ha desenvolupat un model tridimensional acústic utilitzant el programari CadnaA, que permet simular:

- La propagació del soroll generat per les infraestructures viàries existents i projectades.
- Les maniobres i circulacions dels autobusos dins l’estació soterrada i en les rampes d’entrada i sortida.
- L’impacte en els receptors sensibles (habitatges, centres educatius i equipaments) situats dins i a l’entorn immediat de l’àmbit.

Aquesta nova versió de l’estudi incorpora:

- Redefinició de l’ordenació: aparcament i andanes a planta soterrada, millora de la connexió amb el parc i reorganització del trànsit de superfície.
- Actualització de dades de trànsit: Intensitat Mitjana Diària (IMD) de vehicles lleugers i pesants segons el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Reus i la classificació CETUR, amb desglossament horari (dia, vespre, nit).
- Anàlisi detallat de les entrades i sortides d’autobusos (est, nord-est, nord-oest i sud) i assignació d’aquests fluxos a la xarxa viària per trams.
- Modelització precisa de les condicions topogràfiques i edificatòries, incloent l’alçada real de les edificacions, les plataformes d’urbanització i les condicions de reflectància acústica de façanes i paviments.

Aquest model permet obtenir mapes d’isòfones i valors numèrics per a cada període d’avaluació (Ld, Le, Ln), comparar-los amb els objectius de qualitat acústica i identificar, si escau, la necessitat d’implementar mesures correctores.

5.1 PROGRAMARI DE CàLCUL

Per a la simulació s’ha utilitzat el programari CadnaA, un dels estàndards internacionals per a la modelització acústica ambiental. CadnaA permet crear un model tridimensional de l’àmbit d’estudi i calcular la propagació del soroll d’acord amb les normes i mètodes de càlcul oficials.

El procés de modelització es basa en les següents etapes:

- Creació del model digital del terreny
 - Importació de la cartografia i la topografia de l’àmbit.
 - Definició de les edificacions amb la seva alçada real, façanes reflectores i patis interiors.
 - Inclusió d’elements absorbents o reflectors (murs, pantalles acústiques, vegetació).
- Caracterització de les fonts de soroll
 - Assignació de dades de trànsit a cada vial: Intensitat Mitjana Diària (IMD), percentatge de vehicles pesants, velocitat de circulació.
 - Definició de les maniobres i rampes d’accés a l’aparcament com a fonts lineals i puntuals amb factors d’emissió específics.
 - Consideració de les fonts estacionàries de l’interior de l’estació (autobusos en ralenti, climatització, etc.).
- Aplicació del mètode de càlcul CNOSSOS-EU
 - Càlcul de l’emissió sonora per a vehicles lleugers i pesants en funció de velocitat, pendent i tipus de via.

- Simulació de la propagació considerant l’absorció del terreny, la reflexió de façanes i la difracció sobre obstacles.
- Càlcul dels nivells per períodes diürn (Ld), vespertí (Le) i nocturn (Ln).
- Càlcul dels nivells d’immissió
 - Determinació dels nivells de soroll en punts receptors situats a façana i a diferents alçades (1a, 2a, 3a planta).
 - Generació de mapes d’isòfones que representen la distribució espacial del soroll.
- Comparació amb normativa
 - Contrast dels resultats amb els objectius de qualitat acústica del Mapa de Capacitat Acústica de Reus.
 - Identificació de punts amb possible superació i valoració de la necessitat de mesures correctores.

Gràcies a aquesta metodologia, el model CadnaA permet simular amb gran precisió l’escenari acústic, comparar alternatives de disseny i verificar el compliment de la normativa abans de l’execució del projecte.

5.2 MODEL DIGITAL DEL TERRENY

Per a la simulació acústica s’ha generat un model digital del terreny tridimensional que reproduceix de manera detallada la morfologia de l’àmbit i de les edificacions existents i de l’estació d’autobús projectada. L’objectiu és obtenir una representació precisa del medi de propagació sonora, garantint que els resultats siguin representatius de la situació real prevista un cop executat el projecte.

5.2.1 Fonts de dades utilitzades

El MDT s’ha elaborat a partir de:

- Cartografia topogràfica de l’ICC a escala 1:1000 i ortofotografies actualitzades.
- Plànols d’ordenació i urbanització de la MP-93, que han servit per definir la planta de la nova estació d’autobusos, la seva posició exacta i la relació amb els vials de l’entorn.
- Perfils longitudinals i transversals continguts a la documentació gràfica (250905 MP93 MEMORIA-DOC.GRAFIC-ANNEXES), que s’han utilitzat per establir les cotes reals de la planta soterrani i planta baixa, així com les rasants dels carrers i les connexions amb la plaça del Canal i avingudes adjacents.

5.2.2 Elements incorporats al model

Per assolir un nivell de detall adequat, s’han introduït:

- Edificacions existents i de nova implantació:
 - Volumetria 3D i alçada de totes les edificacions de l’àmbit.
 - Edifici de la nova estació d’autobusos representat en planta i volum amb la seva coberta i connexions amb la superfície.
- Rasants i cotes de l’aparcament soterrani:
 - Definició de la cota mitjana de la planta soterrani i la planta baixa, així com de les cotes d’entrada i sortida.
 - Modelització de les rampes d’accés amb la seva pendent i longitud real, reproduint el recorregut dels autobusos i vehicles privats.
- Obertures i patis de ventilació:
 - S’han considerat com a punts d’emissió potencials, ja que poden transmetre part del soroll generat al nivell soterrani cap a l’exterior.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Vials i urbanització projectada:
 - Incorporació de la secció de cada vial (amplada de calçada, voreres, zones verdes).
 - Representació de la pacificació viària: carrers en plataforma única, zones de vianants i paviments previstos, la qual cosa influeix en els coeficients d'absorció del sòl.
- Elements topogràfics i obstacles: murs perimetrals, talussos i possibles pantalles acústiques existents.

5.2.3 Definició dels receptors acústics

En el model tridimensional CadnaA s’han definit de manera explícita els punts receptors per tal de calcular els nivells d’immissió sonora a façana dels edificis més sensibles. Els receptors s’han escollit d’acord amb els següents criteris:

- Tipologia d’ús: prioritzant els edificis d’ús residencial, educatiu i hotel·er, així com altres usos sensibles al soroll dins de l’àmbit.
- Ubicació exacta: identificació per carrer i número d’adreça per poder localitzar-los amb precisió sobre el plànol i garantir traçabilitat.
- Alçada de càlcul: per a cada edifici residencial s’han disposat receptors en totes les plantes des de planta baixa (PB) fins a l’última planta prevista a l’ordenació (PB+1, PB+2, PB+3...), utilitzant les alçades reals obtingudes de la MP-93 (3,0 m per a PB i 2,8 m per a plantes successives).
- Context acústic: s’ha tingut en compte la proximitat als eixos viaris més carregats (Av. Salou, Av. President Macià, Jaume Vidal Alcover) i les zones de major exposició al trànsit rodat.

Els receptors acústics principals inclosos en el model són:

- Equipaments educatius:
 - Institut Roseta Mauri (façanes a C/ Jaume Vidal Alcover).
 - CEIP Eduard Toda (planta 1 i planta 2).
- Usos hotelers i residencials:
 - Hotel al C/ Jaume Vidal Alcover, núm. 7.
 - Habitatges al C/ Jaume Vidal Alcover, núm. 3, 5, 11 i 13.
- Altres receptors:
 - Façanes residencials del flanc sud (C/ Maria Aurèlia Capmany).
 - Façanes orientades a Av. de Salou i Av. del President Macià, per avaluar l’exposició en vies d’alta intensitat de trànsit.

Cada punt receptor s’ha caracteritzat amb la seva cota sobre rasant, assegurant que el càlcul sigui representatiu de l’exposició real dels ocupants en les diferents plantes. A més, s’ha tingut en compte la possible sobreelevació de l’estació soterrada i les obertures i rampes, que poden transmetre soroll addicional cap a aquests receptors.

Aquesta caracterització detallada permet:

- Analitzar el compliment dels objectius de qualitat acústica per a cada planta i façana.
- Identificar punts crítics on els nivells d’immissió s’acosten o superen els límits normatius.
- Proposar, si escau, mesures correctores específiques (p. ex., millores en l’aïllament de façana o pantalles acústiques puntuals).

5.2.4 Fiabilitat del model

El nivell de detall emprat assegura que la simulació té en compte:

- Les condicions reals de propagació i reflexió del so en l’entorn urbà.
- L’efecte de les rampes i obertures del soterrani, que en estudis simplificats sovint es representen de manera genèrica.
- Les futures condicions de pacificació del trànsit, que modifiquen el volum i la velocitat dels vehicles.

D’aquesta manera, el MDT garanteix que els resultats del model acústic són fidelment representatius de la situació futura i permeten prendre decisions sobre possibles mesures correctores amb un alt grau de confiança.

5.3 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA I DADES DE TRÀNSIT

Per a la simulació acústica s’ha realitzat una caracterització exhaustiva de la xarxa viària i del trànsit existent i futur de l’àmbit, amb l’objectiu de reproduir de manera realista les condicions de circulació i obtenir uns resultats de soroll representatius.

5.3.1 Classificació funcional de la xarxa (CETUR)

Els vials s’han classificat segons la tipologia definida per CETUR:

- Xarxa bàsica d’accés: vies de gran capacitat i continuïtat, que articulen els principals fluxos d’entrada i sortida de la ciutat. Exemple: Av. Salou, Av. President Macià.
- Xarxa secundària de distribució: vies que recullen trànsit de la xarxa bàsica i el distribueixen cap als barris i carrers locals. Exemple: C/ Jaume Vidal Alcover, Raval de Martí Folguera.
- Xarxa local: carrers d’accés directe a habitatges i comerços, amb trànsit bàsicament veïnal. Exemple: C/ Escultor Rocamora i vials interns de l’àmbit.

Aquesta classificació és clau per assignar correctament les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) i els percentatges de vehicles pesants en el model.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

5.3.2 Dades de trànsit i aforaments

Les dades de trànsit utilitzades provenen del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Reus (PMUS) i dels aforaments automàtics de 24 h, que han servit per calibrar el model i garantir-ne la coherència amb la realitat.

- IMD totals: s'ha considerat el volum diari de vehicles lleugers i pesants per a cada tram de vial.
- Distribució horària: assignada per franges (Ld, Le, Ln) segons factors de repartiment establerts al PMUS.
- Percentatge de vehicles pesants: incorporat a partir del plànol de diagnosi del PMUS, diferenciant trams amb <5 %, 5-10 %, 10-20 % i >20 % de pesants.

DADES DE TRÀNSIT I AFORAMENTS

Vial principal	IMD [veh/dia]	% pesants	Categoria CETUR
Av. Salou (accés sud)	> 10.000	10-20 %	Xarxa bàsica
Av. President Macià	5.000 - 10.000	5-10 %	Xarxa bàsica
Jaume Vidal Alcover	< 5.000	< 5 %	Xarxa secundària
Carrers locals	< 3.000	< 5 %	Xarxa local

Aquest nivell de desagregació permet assignar factors d'emissió diferenciats per vehicles lleugers i pesants, ajustant el càlcul acústic a la realitat de cada carrer.

5.3.3 Fluxos d'autobusos i assignació al model

El trànsit generat per la nova estació d'autobusos s'ha incorporat explícitament al model, diferenciant entrades i sortides i assignant-les als accessos corresponents:

- Entrada nord-oest: 267 expedicions/dia (23 en hora punta).
- Entrada sud: 133 expedicions/dia (12 en hora punta).
- Entrada est: 73 expedicions/dia (6 en hora punta).
- Entrada nord-est: 12 expedicions/dia (1 en hora punta).
- Sortida total: 485 expedicions/dia (42 en hora punta).

Aquestes dades s'han aplicat tram a tram de la xarxa viària, de manera que la contribució del trànsit d'autobusos al soroll queda correctament representada.

A més, s'han modelitzat de forma detallada:

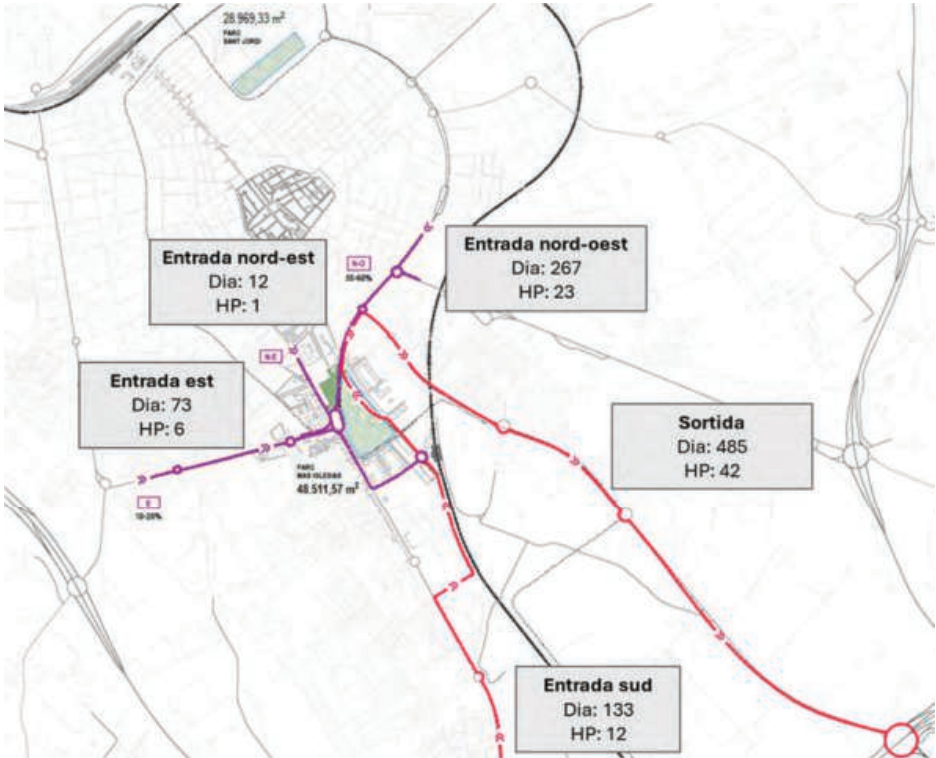
- Les rampes d'entrada i sortida de l'estació, com a fonts lineals amb pendent i velocitat reduïda.
- Les maniobres d'autobusos a l'interior de l'estació, considerant la seva emissió sonora específica.

Amb aquesta caracterització es garanteix que el model acústic:

- Reflecteix la mobilitat real i prevista de l'àmbit, amb dades verificades i calibrades.
- Diferencia l'impacte acústic del trànsit lleuger i pesant, incloent de manera explícita el trànsit d'autobusos.
- Permet avaluar amb precisió els escenaris de futur i comprovar el compliment dels objectius de qualitat acústica.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



MODELITZACIÓ DEL TRAMVIA

D'acord amb el que preveu la Modificació Puntual MP-93 i el planejament de mobilitat de Reus, l'àmbit del Carrilet està dissenyat per conviure amb autobusos urbans i interurbans, taxis i tramvia. Per tal que el model acústic sigui representatiu, s'ha inclòs també la contribució sonora del futur tramvia.

La seva modelització s'ha fet amb el programari CadnaA utilitzant el mètode CNOSSOS-EU per a fonts ferroviàries, que té en compte:

- Traçat previst: alineació i secció del tramvia a la plataforma reservada.
- Característiques de circulació: velocitat de circulació, tipus de via (ferroviària lleugera), rugositat i condicions de rodadura.
- Freqüència de pas: nombre d'expedicions per hora en hores punta i fora d'hora punta, segons la planificació de servei del PMUS i del futur sistema TramCamp.
- Tipus de vehicle: material mòbil elèctric de baixa emissió, amb valors d'emissió sonora ajustats a les bases de dades del CNOSSOS-EU per a transport ferroviari lleuger.

Aquesta inclusió permet:

- Quantificar la contribució del tramvia al nivell sonor global de l'àmbit.
- Comprovar el compliment dels objectius de qualitat acústica en un escenari de màxima ocupació de les infraestructures de transport.
- Evitar subestimacions del soroll futur, assegurant que els resultats són conservadors i realistes.

5.4 CONVERSIÓ D'IMD A INTENSITATS HORÀRIES

Per tal de poder introduir les dades de trànsit al model acústic de manera coherent amb els períodes de càlcul (Ld, Le, Ln), ha estat necessari convertir les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) en intensitats horàries per a cada franja.

Aquest procés s'ha dut a terme aplicant els coeficients de repartiment temporal que es mostren a la taula. Els coeficients s'han assignat en funció de la tipologia de via segons CETUR i representen el percentatge de trànsit que circula durant cada franja horària.

Els coeficients s'han obtingut d'acord amb els criteris del Decret 176/2009 i de les bones pràctiques de càlcul de contaminació acústica en entorn urbà. Els valors asseguren un escenari conservador per a l'avaluació de soroll.

Per a cada tram de vial del model s'ha procedit a:

- Multiplicar la IMD del tram pel coeficient corresponent de cada franja (Ld, Le, Ln).
- Dividir el resultat pel nombre d'hores de cada franja per obtenir la intensitat horària mitjana, que és la dada introduïda en el programari CadnaA.

5.5 CARACTERITZACIÓ DE LES FONTS SONORES

Per a la simulació acústica s'han identificat i caracteritzat totes les fonts sonores rellevants que poden afectar l'àmbit del Carrilet, seguint els criteris del mètode CNOSSOS-EU i les bones pràctiques de modelització acústica.

- Trànsit rodat. El soroll generat per la circulació de vehicles s'ha representat com a fonts lineals associades a cada vial de la xarxa modelitzada.
 - Vehicles lleugers: cotxes, motocicletes i furgonetes, amb factors d'emissió segons CNOSSOS-EU, que consideren velocitat, acceleració i tipus de paviment.
 - Vehicles pesants: camions i autobusos en circulació per la xarxa viària externa.
 - Assignació d'IMD i de la distribució horària (Ld, Le, Ln) segons el PMUS i els aforaments automàtics 24 h.
 - Diferenciació per categoria CETUR i per tram de carrer, ajustant les velocitats de circulació a la secció viària i a les condicions de pacificació previstes (30 km/h en carrers locals, 40-50 km/h en eixos principals).
- Autobusos de la nova estació. El trànsit generat per la nova estació d'autobusos s'ha modelitzat específicament:
 - Entrades i sortides assignades a cada accés de la ciutat (nord-oest, sud, est, nord-est) segons nombre d'expedicions diàries i en hora punta.
 - Rampes d'entrada i sortida de l'aparcament soterrani representades com a fonts lineals amb pendent i velocitat reduïda (10-20 km/h).
 - Maniobres interiors (gir, frenada i ralenti) modelitzades com a fonts estacionàries, amb potència acústica assignada segons bases de dades de CadnaA per autobusos Euro VI.
 - Estacionament prolongat amb motor en marxa considerat en escenaris de major demanda, per representar l'efecte acústic de les esperes.
- Tramvia (futur TramCamp)
Donat que el planejament preveu la convivència del sector amb el tramvia, s'ha inclòs la seva contribució sonora:
 - Modelització com a font lineal ferroviària segons CNOSSOS-EU, amb rugositat de via pròpia de tramvia urbana.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- Freqüència de pas segons planificació de servei (hores punta i hores vall).
- Velocitat de circulació i corbes de potència ajustades a material mòbil elèctric de baixa emissió

5.6 PARÀMETRES DEL MODEL ACÚSTIC

El model acústic s'ha configurat per garantir una representació realista i conservadora de la propagació sonora, d'acord amb el mètode CNOSSOS-EU i les bones pràctiques de simulació ambiental.

- Geometria i discretització
 - Model digital del terreny: generat a partir de cartografia municipal i perfils longitudinals de la MP-93, amb resolució suficient per reproduir amb precisió les cotes de la planta baixa, planta soterrani i rasants de vials.
 - Edificacions: modelitzades en 3D amb alçada real i propietats reflectores de façana.
 - Resolució de la malla de càlcul: 1 × 1 m per al càlcul d'isòfones i punts receptors definits a façana amb pas vertical de 3 m (PB, PB+1, PB+2...).
- Característiques de propagació
 - Mètode de càlcul: CNOSSOS-EU, amb consideració d'efectes de difracció, reflexió i absorció del terreny.
 - Reflexions: considerades fins a 3 ordres de reflexió, per tenir en compte reemissions entre edificis.
 - Absorció del terreny: coeficient de 0,2 per zones urbanes pavimentades i 0,8 per zones verdes (segons CNOSSOS).
 - Absorció de façanes: coeficient d'absorció 0,21 (reflexió equivalent a façanes urbanes).
- Paràmetres de les fonts
 - Trànsit rodat: factors d'emissió CNOSSOS per a vehicles lleugers i pesants, ajustats per velocitat de circulació i pendent de la via.
 - Autobusos de l'estació: modelitzats com a fonts lineals i estacionàries; maniobres i rampes amb velocitat de 10-20 km/h.
 - Tramvia (TramCamp): modelitzat amb font ferroviària lleugera, freqüència de pas i velocitat segons planificació del PMUS.
 - Fonts estacionàries (climatització/ventilació): potències acústiques introduïdes segons dades tipus i ubicació en coberta.
- Condicions de càlcul
 - Condicions meteorològiques: escenari de propagació desfavorable (légers vents cap als receptors i atmosfera estable), tal com recomana CNOSSOS-EU.
 - Velocitats de circulació:
 - 30 km/h en vies pacificades i carrers locals.
 - 40-50 km/h en xarxa bàsica i secundària.
 - Distribució temporal del trànsit: segons coeficients establerts a l'apartat 5.X, diferenciant Ld (7-21 h), Le (21-23 h) i Ln (23-07 h).
 - Suma energètica: càlcul combinat de totes les fonts simultàniament per obtenir el nivell global d'immissió.
- Qualitat i robustesa del model
 - S'ha realitzat un control de coherència de les dades d'entrada (IMD, % pesants, fluxos d'autobusos) amb el PMUS i els aforaments automàtics.
 - La configuració del model garanteix que els resultats són conservadors (escenari de màxima exposició), evitant subestimacions del soroll.
 - Els resultats es presenten en forma de mapes d'isòfones i valors numèrics per a cada receptor, comparant-los amb els objectius de qualitat acústica segons el Mapa de Capacitat Acústica de Reus.

- CVE 15705300557343527632 Validar autenticitat en https://serveis.reus.cat/cve

5.7 ESCENARIS CALCULATS

Per avaluar l'impacte acústic de la nova estació d'autobusos s'han considerat dos escenaris de càlcul:

- Escenari 1 - Situació actual
 - Caracterització de la xarxa viària i trànsit existent segons dades d'aforaments automàtics 24 h i IMD del PMUS.
 - Distribució horària (Ld, Le, Ln) segons coeficients establerts per tipologia de via.
 - Absència d'activitat associada a la nova estació d'autobusos (no s'inclouen autobusos de servei, ni circulació per rampes ni maniobres interiors).
 - Consideració del tramvia només en el seu estat actual o planificat si ja està en funcionament.
- Escenari 2 - Amb la implantació de la nova estació
 - Mateixes condicions de xarxa viària, però amb:
 - Redistribució del trànsit segons el PMUS i l'estudi de mobilitat del planejament.
 - Trànsit d'autobusos introduït de manera detallada: nombre d'expedicions diàries, distribució horària i assignació a accessos (nord-oest, sud, est i nord-est).
 - Modelització de rampes d'entrada i sortida com a fonts lineals, i maniobres interiors com a fonts estacionàries.
 - Inclou també el futur tramvia (TramCamp) en el traçat previst, amb freqüència i velocitat de circulació segons planificació.

La diferència entre els dos escenaris permet:

- Quantificar l'impacte acústic addicional atribuïble exclusivament a la implantació de la nova estació i al trànsit associat.
- Verificar que els nivells d'immissió continuen dins dels objectius de qualitat acústica després de la posada en servei del projecte.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

6. RESULTATS

Els resultats obtinguts en el model acústic mostren els nivells d'immissió en cadascun dels receptors definits (instituts, escoles i habitatges de C/ Jaume Vidal Alcover), tant per a l'escenari actual com per a l'escenari amb la implantació de la nova estació d'autobusos i la redistribució del trànsit associada.

- Definició de l'estat actual i coherència amb el Mapa de Capacitat Acústica
 - Per establir l'estat acústic actual de l'àmbit d'estudi, s'ha realitzat una modelització amb CadnaA utilitzant la informació de trànsit més recent disponible, procedent del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Reus i dels aforaments automàtics 24 h de la xarxa viària
 - Les dades d'IMD s'han desglossat en intensitats horàries mitjançant els coeficients de repartiment temporal per tipologia de via (segons la classificació CETUR de vies bàsiques, secundàries i locals), aplicant els percentatges de trànsit diürn, vespertí i nocturn (Ld, Le, Ln). Aquesta metodologia ha permès obtenir una representació més realista de la distribució temporal del trànsit i, per tant, de la seva contribució acústica.
 - La modelització ha estat comparada amb el Mapa de Capacitat Acústica de Reus, verificat gràficament mitjançant la comparació dels mapes d'isòfones generats amb CadnaA per a l'estat actual i els mapes de soroll normatius de Reus. Els nivells de soroll calculats són coherents amb la distribució del soroll espacial en les zones amb majors nivells d'immissió, especialment a l'entorn de la plaça del Canal i en els principals eixos viaris de l'àmbit.
 - Aquesta validació garanteix que el model acústic utilitzat és representatiu de la realitat actual i pot avaluar l'impacte associat a la implantació de la nova estació d'autobusos en futur, donat que és coherent amb els mapes de soroll actuals.
- Compliment normatiu
 - Tots els receptors compleixen els valors límit d'immissió establerts al Mapa de Capacitat Acústica de Reus per a les franges diürna i nocturna, tant en l'escenari actual com amb la implantació de la nova estació.
 - Els valors calculats es mantenen per sota dels límits amb marges de seguretat que van de 3 a 15 dB(A) segons el receptor i la franja horària.
- Descripció de cadascun dels escenaris i anàlisi de tendència
 - En la majoria de receptors, l'escenari amb la nova estació comporta un lleuger increment dels nivells sonors respecte l'escenari actual (entre +0,3 i +0,8 dB(A) de mitjana).
 - Aquests increments són inferiors al llindar de percepció auditiva (≈ 1 dB(A)) i, per tant, no representen un canvi significatiu en la qualitat acústica percebuda pels veïns.
 - En alguns punts (com les façanes més allunyades o protegides per edificis) l'increment és pràcticament nul.
- Resultats per grup de receptors
 - Equipaments educatius (Institut Roseta Mauri i CEIP Eduard Toda):
 - Nivells molt per sota del límit (Ld entre 32 i 44 dB(A) sobre un límit de 55 dB(A)).
 - Millor situació acústica relativa, especialment en plantes baixes.
 - Increment amb la implantació de la nova estació molt reduït (+0,5 dB(A) com a màxim).
 - Hotel i habitatges de C/ Jaume Vidal Alcover (núm. 7, 11 i 13):
 - Nivells d'immissió entre 45 i 54 dB(A) (Ld), per sota del límit de 60 dB(A).
 - Els increments són d'entre +0,4 i +0,7 dB(A), sense superar el límit en cap planta.
 - Habitatges de C/ Jaume Vidal Alcover (núm. 3 i 5):

- Receptors més exposats, amb valors de Ld a les plantes altes entre 55 i 57 dB(A), però encara 2-4 dB(A) per sota del límit.
- Increment de fins a +0,8 dB(A) en algunes plantes altes, però mantenint-se dins del compliment.
- És la zona on la circulació d'autobusos i el trànsit redistribuït tenen més efecte, però el resultat és acceptable i dins de normativa.

- Compliment nocturn
 - Els valors nocturns (Ln) es mantenen molt per sota del límit en tots els receptors:
 - Entre 24 i 37 dB(A) en equipaments.
 - Entre 44 i 49 dB(A) a les façanes residencials més exposades (límit: 50 dB(A)).
 - Els increments amb la nova estació són menors a +0,5 dB(A), garantint que es continua complint amb marge suficient.

TAULA DE RESULTATS NUMÈRICS

Receptor	PI	Valors límit (dBA)		Estat actual (dBA)				Estat futur (dBA)			
		Dia	Nit	Nivells		Compliment		Nivells		Compliment	
				Dia	Nit	Dia	Nit	Dia	Nit	Dia	Nit
Institut_Roseta_Mauri	PB	55	45	36,2	30,1	●	●	37,3	30,7	●	●
	PB+1	55	45	42,3	36,7	●	●	42,8	36,9	●	●
	PB+2	55	45	43,5	37,3	●	●	44,3	37,8	●	●
CEIP Eduard Toda_p1	PB	55	45	33,0	26,3	●	●	34,3	26,5	●	●
	PB+1	55	45	37,5	30,8	●	●	38,3	31,0	●	●
	PB+2	55	45	43,2	37,7	●	●	43,6	37,7	●	●
CEIP Eduard Toda_p2	PB	55	45	31,3	24,2	●	●	32,6	24,5	●	●
	PB+1	55	45	35,3	28,5	●	●	36,2	28,7	●	●
	PB+2	55	45	42,2	36,6	●	●	42,8	36,9	●	●
C/J. Vidal Alcover_7 (Hotel)	PB	60	50	51,4	44,4	●	●	51,7	44,5	●	●
	PB+1	60	50	54,2	46,7	●	●	54,7	47,0	●	●
	PB+2	60	50	54,3	46,6	●	●	54,9	47,0	●	●
	PB+3	60	50	54,1	46,4	●	●	54,7	46,9	●	●
	PB+4	60	50	54,0	46,2	●	●	54,5	46,6	●	●
Carrer Jaume Vidal Alcover_11	PB+5	60	50	53,8	46,0	●	●	54,3	46,5	●	●
	PB	60	50	49,0	42,6	●	●	49,5	42,8	●	●
	PB+1	60	50	53,0	45,7	●	●	53,4	45,9	●	●
	PB+2	60	50	53,3	45,7	●	●	53,8	46,0	●	●
	PB+3	60	50	53,3	45,6	●	●	53,7	45,9	●	●
Carrer Jaume Vidal Alcover_13	PB+4	60	50	53,3	45,5	●	●	53,6	45,7	●	●
	PB+5	60	50	53,2	45,4	●	●	53,4	45,6	●	●
	PB	60	50	46,7	40,5	●	●	47,3	40,8	●	●
	PB+1	60	50	52,4	45,1	●	●	52,8	45,4	●	●
	PB+2	60	50	52,7	45,2	●	●	53,1	45,5	●	●

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

TAULA DE RESULTATS NUMÈRICS

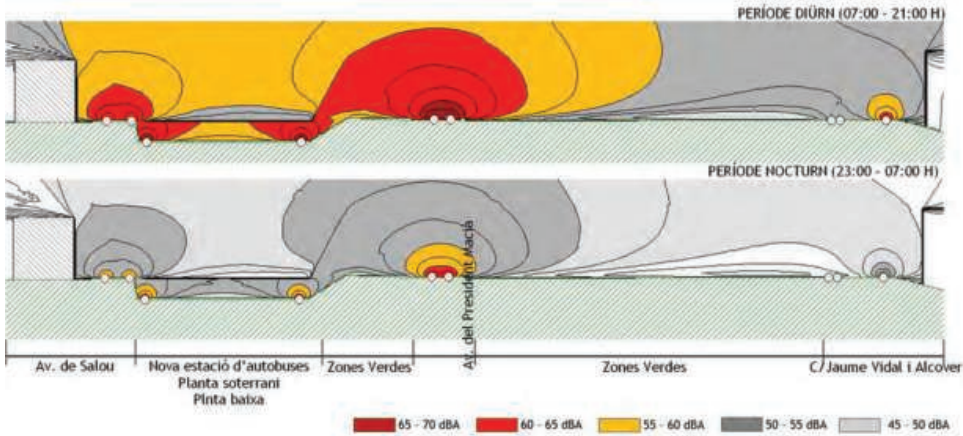
Receptor	PI	Valors límit (dBA)		Estat actual (dBA)				Estat futur (dBA)			
				Nivells		Compliment		Nivells		Compliment	
Carrer Jaume Vidal Alcover_5	PB+3	60	50	52,8	45,1	●	●	53,2	45,4	●	●
	PB+4	60	50	52,9	45,1	●	●	53,1	45,3	●	●
	PB+5	60	50	52,8	45,0	●	●	53,0	45,1	●	●
	PB	60	50	50,9	44,1	●	●	51,5	44,4	●	●
	PB+1	60	50	54,9	47,1	●	●	55,6	47,6	●	●
	PB+2	60	50	55,1	47,4	●	●	55,9	48,0	●	●
	PB+3	60	50	55,0	47,2	●	●	55,8	47,9	●	●
	PB+4	60	50	54,9	47,1	●	●	55,6	47,8	●	●
	PB+5	60	50	54,7	46,9	●	●	55,5	47,6	●	●
	PB+6	60	50	54,5	46,8	●	●	55,3	47,5	●	●
Carrer Jaume Vidal Alcover_3	PB	60	50	55,5	47,9	●	●	56,0	48,3	●	●
	PB+1	60	50	56,8	48,9	●	●	57,5	49,6	●	●
	PB+2	60	50	56,6	48,8	●	●	57,5	49,6	●	●
	PB+3	60	50	56,3	48,6	●	●	57,3	49,4	●	●
	PB+4	60	50	56,1	48,3	●	●	57,1	49,2	●	●
	PB+5	60	50	55,9	48,1	●	●	56,8	49,0	●	●
	PB+6	60	50	55,7	47,9	●	●	56,6	48,8	●	●

- Un dels aspectes més rellevants del projecte és la decisió de situar l’aparcament i la zona d’operació d’autobusos a la planta soterrani. Aquesta configuració té un impacte acústic clarament positiu sobre l’entorn, ja que redueix de manera significativa la propagació del soroll cap a les façanes veïnes.

La Figura mostra la comparació entre un escenari amb l’activitat d’autobusos a nivell de superfície i l’escenari proposat amb la zona d’aparcament soterrada. Es pot observar com:

- Les isòfones d’elevada intensitat (60-70 dB(A)) queden confinades a l’interior de la planta soterrani i pràcticament no es projecten a l’exterior.
- La reducció de nivells a façana és de l’ordre de 5 a 10 dB(A), especialment significativa en les plantes baixes i en els espais públics immediats.
- A les zones més allunyades, els nivells arriben a valors clarament inferiors als límits normatius, millorant la qualitat acústica global de l’àmbit.

Aquest plantejament de disseny confirma que la implantació de l’estació no només compleix amb la normativa, sinó que optimitza el comportament acústic de l’àrea respecte a una solució en superfície, reduint l’impacte sonor percebut pels residents i usuaris dels equipaments propers

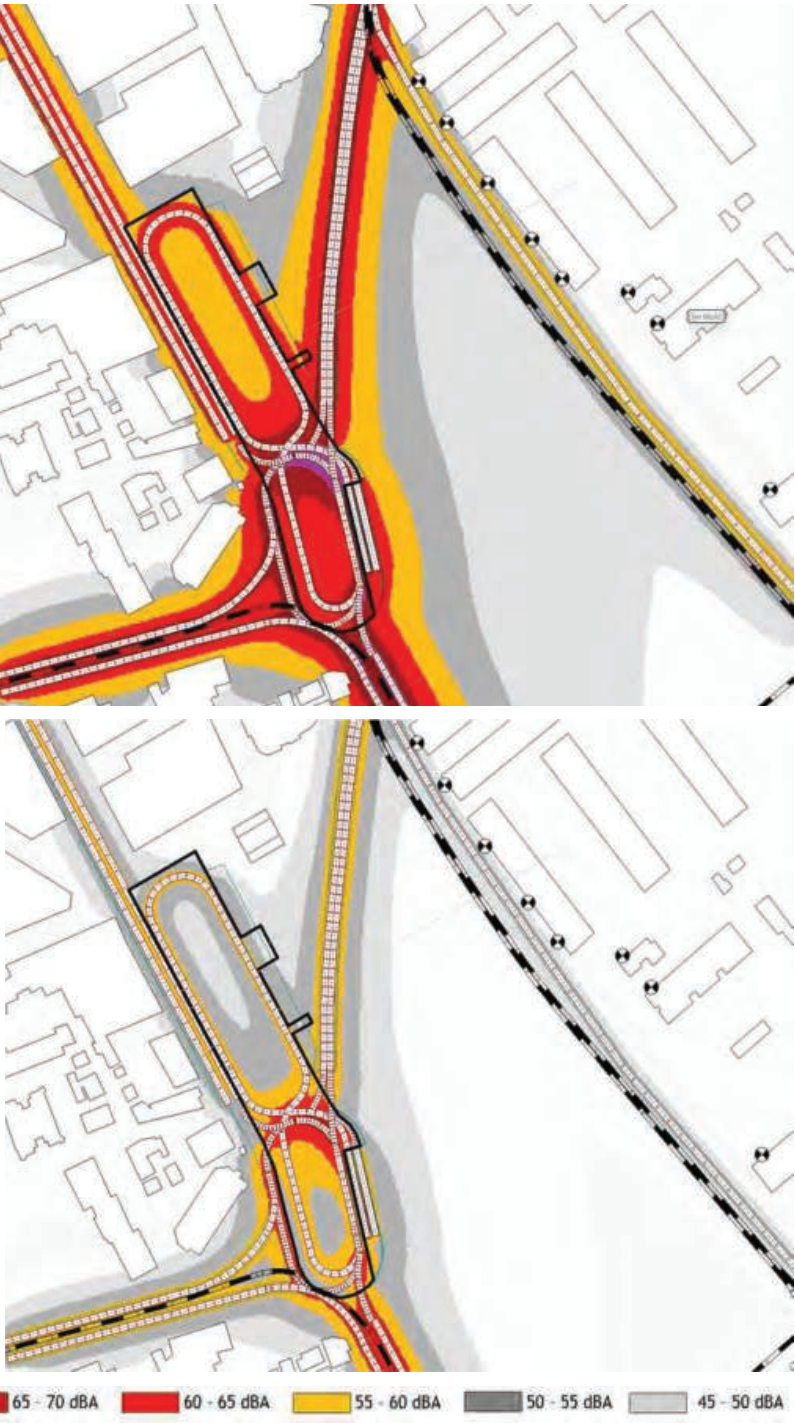


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS. REUS



Estat actual període diürn i nocturn



Estat futur període diürn i nocturn

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7. CONCLUSIONS

L'estudi acústic s'ha elaborat mitjançant un model tridimensional detallat de l'àmbit, generat a partir de cartografia de l'ICC 1:1000 i plantes i perfils de la MP-93, incorporant rasants de la planta soterrani i planta baixa, les rampes d'accés i les obertures de ventilació. La simulació s'ha dut a terme amb el programari CadnaA, aplicant el mètode CNOSSOS-EU i considerant reflexions, difraccions i absorció del terreny per obtenir una representació conservadora de la propagació sonora.

- La modelització de l'estudi acústic actual s'ha elaborat amb un nivell de detall superior al realitzat el setembre de 2014, utilitzant dades de trànsit, aforaments automàtics del PMUS i coeficients de conversió per tipologia de via de l'entorn de l'àmbit, segons CETUR. Aquesta metodologia ha permès caracteritzar de manera més precisa la mobilitat de l'àmbit i ajustar els nivells d'immissió als valors reals del mapa de soroll de Reus. Així s'ha obtingut una representació coherent de la situació acústica
- Les dades de trànsit s'han obtingut del PMUS i dels aforaments automàtics de 24 h, i de l'estudi de mobilitat que acompanya el present planejament, calibrant les IMD i distribuint-les per franges horàries (Ld, Le, Ln) mitjançant coeficients específics per tipologia de via segons CETUR. S'ha modelitzat de forma explícita el trànsit d'autobusos generat per la nova estació, assignant les entrades i sortides als accessos de la ciutat i considerant maniobres i rampes com a fonts acústiques. Així mateix, s'ha incorporat la contribució futura del tramvia, per assegurar que els resultats reflecteixen la situació prevista en el planejament.
- Els resultats mostren que tots els receptors analitzats compleixen els objectius de qualitat acústica establerts al Mapa de Capacitat Acústica de Reus, tant de dia com de nit. Els nivells d'immissió es mantenen per sota dels límits normatius amb marges de seguretat de 3 a 15 dB(A). Els increments de nivell associats a la implantació de la nova estació són lleugers (generalment inferiors a 1 dB(A)) i imperceptibles per a la població. Els equipaments educatius, com l'Institut Roseta Mauri i el CEIP Eduard Toda, presenten nivells molt inferiors als límits, i les façanes residencials més exposades (C/ Jaume Vidal Alcover 3 i 5) també es mantenen per sota dels valors límit, fins i tot en les plantes més altes i en horari nocturn.
- Un aspecte clau és la ubicació soterrada de l'aparcament i de la zona d'operació d'autobusos, que permet confinar les fonts de soroll més intenses dins la planta soterrani i reduir-ne la propagació a l'exterior. Aquesta solució redueix de manera significativa els nivells de soroll a les façanes properes —amb disminucions de fins a 5-10 dB(A) respecte d'una implantació en superfície— i millora substancialment la qualitat acústica de l'espai públic i de les plantes baixes dels edificis veïns.

En conseqüència, es conclou que la implantació de la nova estació d'autobusos és acústicament compatible amb l'entorn. Els nivells de soroll resultants no comprometen la qualitat acústica de la zona i no es requereixen mesures correctores addicionals més enllà de les actuacions de pacificació i urbanització previstes, que ja contribueixen de manera positiva a reduir el soroll en l'àmbit.

En conseqüència, es conclou que la implantació de la nova estació d'autobusos és acústicament compatible amb El Mapa de capacitat acústica de Reus. Els nivells de soroll resultants no comprometen la qualitat acústica de la zona i no es requereixen mesures correctores addicionals més enllà de les actuacions de pacificació i urbanització previstes, que ja contribueixen de manera positiva a reduir el soroll en l'àmbit.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

MP 93. Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Reus

ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA
MOBILITAT GENERADA DE LA
MODIFICACIÓ PUNTUAL DE
LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL
D'ORDENACIÓ URBANA EN
L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA
NOVA ESTACIÓ
D'AUTOBUSOS. REUS

Setembre de 2025



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Índex

1.	Introducció.....	2	6.2.	Propostes del planejament.....	31
1.1.	Modificació puntual de la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos.....	2	6.3.	Intensitat mitjana de vianants.....	32
1.1.	Justificació i objectius de l'Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada	4	7.	Xarxa de bicicletes i Vehicles de mobilitat personal (VMP).....	33
1.2.	Objectiu de l'estudi	4	7.1.	Xarxa de bicicletes actual i prevista pel PEB.....	33
2.	Mobilitat actual	5	7.2.	Intensitat mitjana de bicicletes i VMP	34
2.1.	Introducció i apunts metodològics	5	7.3.	Propostes del planejament.....	34
2.2.	Nombre de desplaçaments	5	7.4.	Propostes de l'EAMG.....	35
2.3.	Pautes horàries dels desplaçaments	6	8.	Distribució urbana de mercaderies.....	36
2.4.	Procedència dels desplaçaments	6	9.	Impacte de la mobilitat en les xarxes	37
2.5.	Repartiment modal	7	9.1.	Desplaçaments que hauran d'assumir les xarxes	37
2.6.	Motiu.....	8	9.2.	Situació actual respecte situació prevista:.....	37
2.7.	Mobilitat i gènere	8	9.3.	Impacte en la xarxa de vianants i bicicletes	37
3.	Prognosi de la mobilitat a 10 anys	9	9.4.	Impacte en la xarxa de transport públic.....	38
3.1.	Introducció.....	9	9.5.	Impacte en la xarxa viària	39
3.2.	Apunts metodològics	10	10.	Conclusions	40
3.3.	Nombre de desplaçaments	10	11.	Plànols	40
3.4.	Pautes horàries dels desplaçaments	12	12.	Annexos.....	1
3.5.	Procedència dels desplaçaments	12	12.1.	Annex 1: Criteris de disseny de les xarxes establertes pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.....	1
3.6.	Motiu.....	13	12.2.	Annex 2: Criteris de disseny de les xarxes establertes pel DECRET 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya	3
3.7.	Repartiment modal	13	12.3.	Annex 3: Ordenança municipal de Reus. Capítols relacionats amb la Distribució urbana de mercaderies	24
3.8.	Mobilitat i gènere	14			
4.	Xarxa viària	15			
4.1.	Jerarquia viària	15			
4.2.	Velocitats de circulació	16			
4.3.	Sentits de circulació.....	17			
4.4.	Intensitat mitjana de vehicles.....	17			
4.5.	Aparcaments	18			
4.6.	Punts de recàrrega elèctrica	19			
5.	Xarxa de transport públic.....	20			
5.1.	Xarxa d'autobusos	21			
5.2.	Xarxa ferroviària	25			
5.3.	Zona d'intercanvi modal.....	29			
6.	Xarxa de vianants.....	30			
6.1.	Jerarquia de la xarxa de vianants i tipologia de vials	30			

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

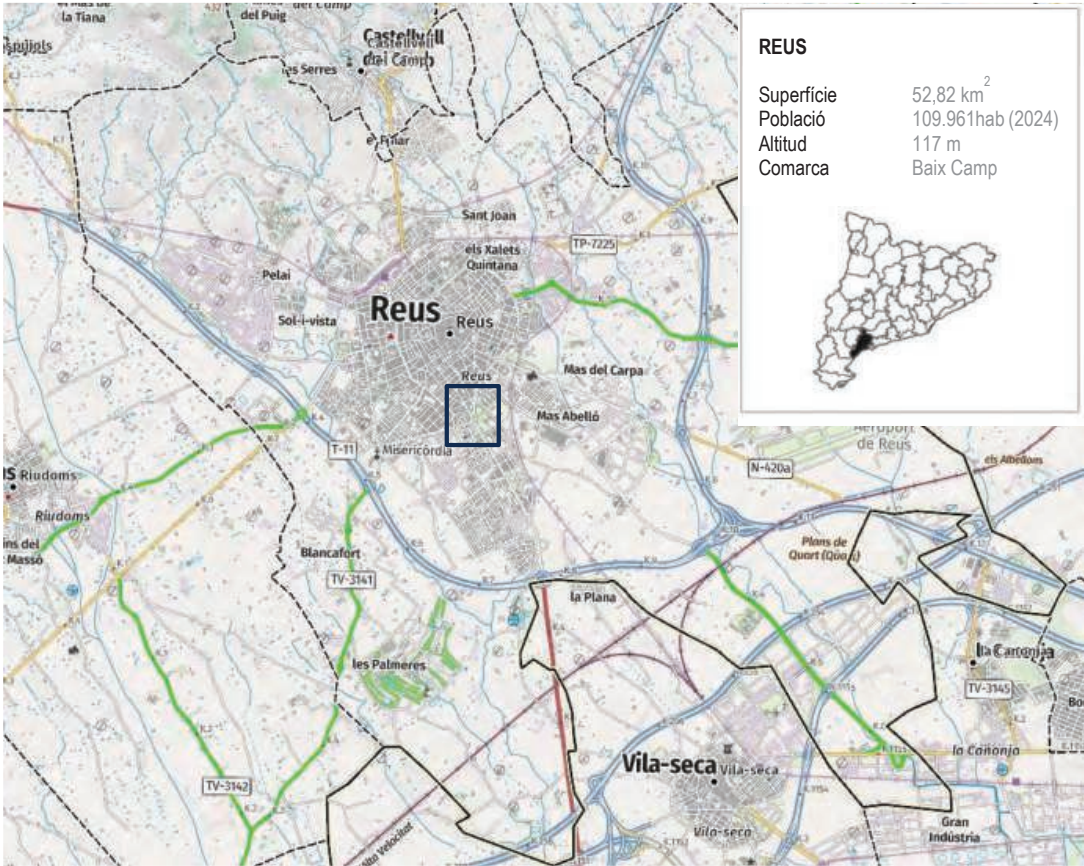
1. INTRODUCCIÓ

1.1. MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA EN L'ÀMBIT DEL CARRILET I LA NOVA ESTACIÓ D'AUTOBUSOS

L'àmbit d'estudi es troba al barri del Carrilet de Reus i s'estructura com a corredor que connecta el casc antic i el barri del Carme amb la zona de Bellissens. El límit nord és al passatge de Lluís Mas i Ossó; a l'est, carrer de l'Escultor Rocamora fins avinguda del carrilet i entrada casc antic, creua l'avinguda del President Macià i segueix pel carrer de Jaume Vidal i Alcover, que conforma l'extrem sud-est sent el seu límit sud-est. Torna cap el nord, creuant el parc de Mas Iglesias, l'avinguda de Salou i un tram de l'avinguda de Jaume I, on retorna al passatge de Lluís Mas i Ossó.

En aquest moments l'àmbit d'actuació l'ocupen dos equipaments amb precarietats funcionals i que han esgotat la seva vida útil: el Mercat municipal i l'Estació d'autobusos.

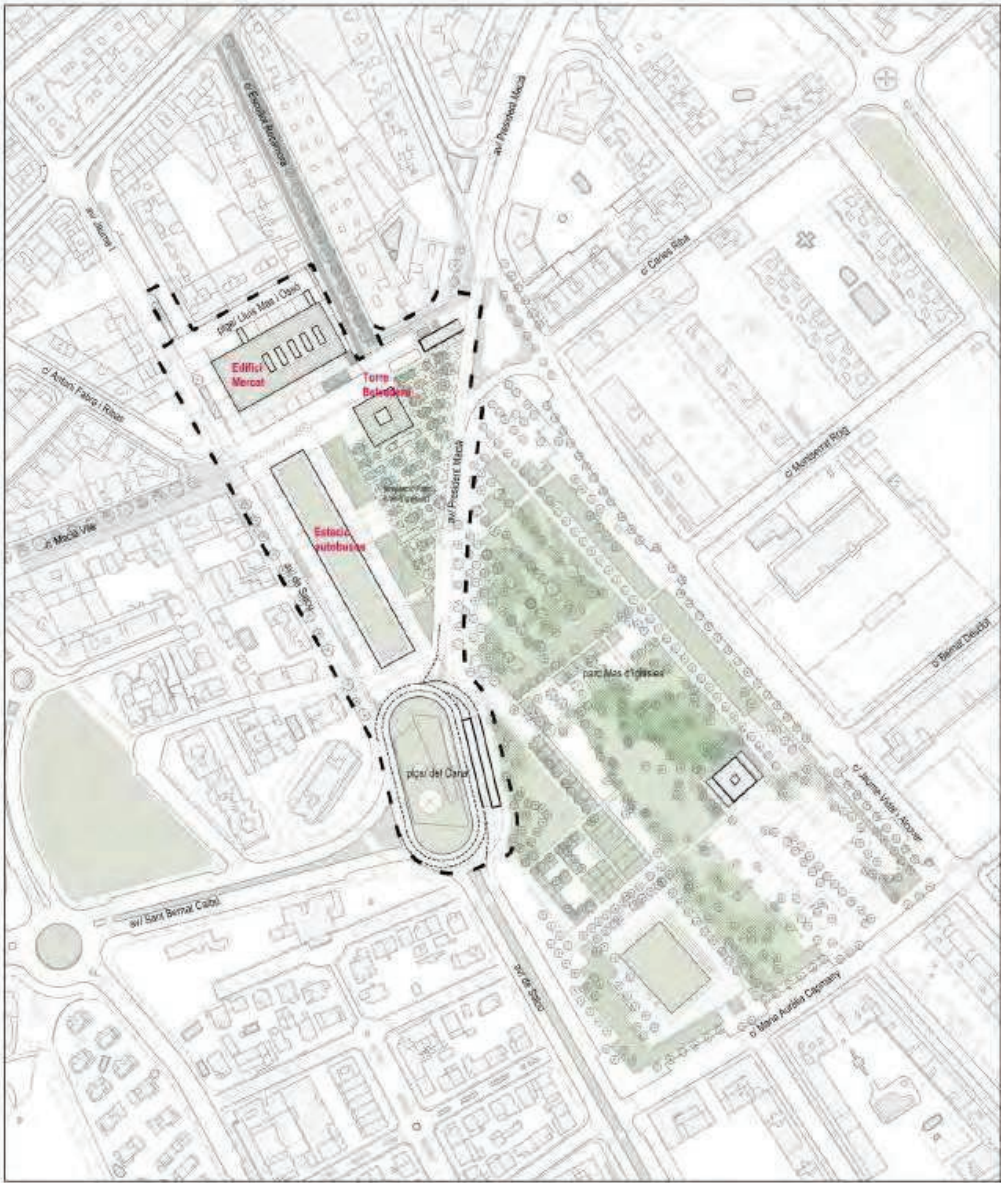
Figura 1. Àmbit d'estudi. Font: Modificació de planejament.



La proposta és la següent:

Figura 2.

Proposta de la Modificació puntual de la revisió del PGOU en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos. Font: Modificació de planejament.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Està previst executar la proposta per fases per tal de facilitar la construcció dels edificis. Les fases previstes son les següents:

Fase 1: Edifici plurifuncional

Es proposa reparar l'edifici “malalt” del Mercat, poc transparent, inert i amb patologies estructurals, per reconvertir-lo en una estructura “viva” que aglutini els nous usos culturals i cívics de la ciutat. Recuperar les preexistències de la ciutat redueix els residus, conserva la memòria del lloc i millora la petjada mediambiental. Un aparcament soterrat que es proposa dona servei al Mercat, al nou equipament i a l'aparcament privat. Aquest s'ubica sota la plaça-Àgora amb vocació d'espai central de relació dels equipaments proposats. L'edifici manté el mercat municipal i incorpora espais culturals, educatius i administratius. Es redueixen els carrils de circulació de l'avinguda President Macià en el punt d'accés a l'aparcament i es manté el funcionament de l'estació d'autobusos existent.

Fase 2: Edifici d'allotjament Belvedere

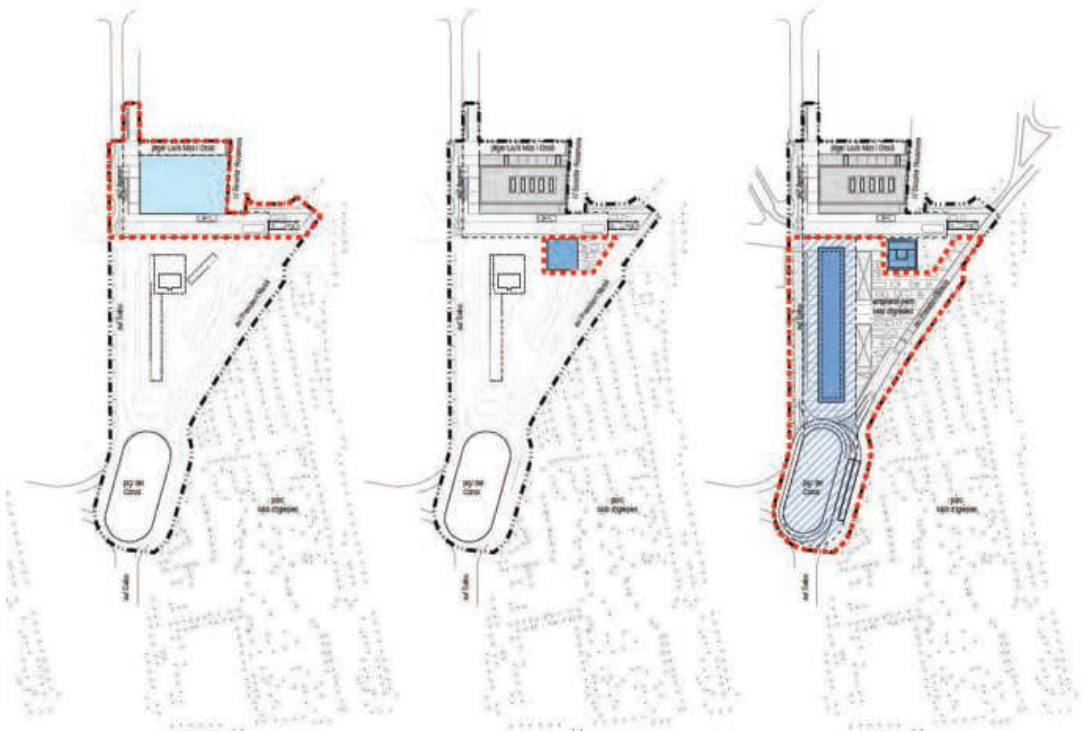
Es situa com edifici fita visible des del carrer de Macià Vila, des del carrer de l'escultor Rocamora i des del parc Mas d'Iglésies, amb vistes panoràmiques a la nova plaça, al parc de Mas d'Iglésies i a la ciutat de Reus. Les 4 primeres plantes contenen programa cultural i juvenil i es connecta per la planta soterrani amb l'edifici del Mercat. Aquestes plantes inclouen espais polivalents per a infants i adolescents, aules i tallers, així com despatxos i sales de reunions destinades al Seguici i a les entitats del municipi. La distribució dels allotjaments dotacionals permet la màxima flexibilitat gràcies a la modulació de la seva estructura. Durant aquesta fase es manté el funcionament de l'estació d'autobusos existent i s'enderroca una pèrgola del conjunt.

Fase 3: Estació d'autobusos

La nova estació d'autobusos es veu ampliada i reforçada per cobrir major demanda de transport públic i concentra la intermodalitat amb els taxis, els vehicles de mobilitat personal i el ferrocarril (per la proximitat de la nova estació de Bellissens) i les futures estacions del tramvia. Es concep com una peça oberta a l'ampliació del Parc de Mas d'Iglésies. Es planteja volgudament paisatgística per canviar l'estètica habitual d'aquest tipus d'equipaments de mobilitat. La planta baixa acull els serveis principals propis d'una infraestructura de mobilitat (vestíbul, compra de bitllets, consignes,...) a més d'un bar i una nova oficina d'informació turística relacionada amb l'àgora central. Aquesta planta actua com un gran vestíbul que dona accés a les andanes de l'estació, situades a un nivell inferior, i es comunica amb el parc, generant dobles i triples altures sota la gran pèrgola de l'edifici. La planta inferior, mitjançant dobles i triples altures i amb la major relació directa possible amb l'exterior, acull les zones d'espera dels usuaris, circulacions, andanes i estacionalment dels autobusos. També es preveu un espai polivalent i de descans pels conductors i conductores. Soterrada sota la plaça del Canal s'ubica la zona d'estacionament dels autobusos. L'entrada i sortida es realitza des de la rotonda de l'actual plaça del Canal, reduint així la circulació d'autobusos en els vials interns de l'àmbit.

L'espai públic es veu ampliat i reforçat prioritant el pas de les persones i la connexió entre barris, alhora que també reforça la xarxa mobilitat de la bici i vehicles de mobilitat personal. La proximitat de la nova estació de Bellissens potencia l'eix de connexió fins al centre històric, travessant el parc Mas d'Iglésies i l'àmbit de projecte. La mobilitat en transport públic i prioritat pel vianant queda ressaltada i resolta en tot aquest sector amb la incorporació de les noves línies de tramvia. Durant la Fase 3 de construcció de la nova estació d'autobusos caldrà reubicar temporalment el servei per tal de mantenir el seu funcionament.

Figura 3. Fases de planejament. Font: Modificació de planejament.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

La taula que es presenta a continuació mostra els usos i m2 de sostre de la proposta per a les diferents fases.

Figura 4. Proposta d'usos i superfícies. Font: Modificació de planejament.

	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
Superfície	33.048 m²	33.048m²
Qualificació	Comercial clau VIII Espais lliures i vialitat Equipament	Sistemes públics Espais lliures, equipaments i vialitat
Superfície verd	4.523 m²	7.132 m²
Superfície equipaments	----	13.188 m²
Superfície viari	16.755 m²	12.728 m²
Superfície de sistemes % de sistemes públics	33.048 m² – 50% x11.770 = 27.163 m² 82,19%	33.048 m² 100%
Sostre equipament i allotjaments dotacionals edifici Belvedere, màxim	---	5.500 m²
Nombre d'allotjaments	---	40 allotjaments dotacionals
Altura màxima Belvedere	---	PB + 12 PP 40,20 metres
Altura màxima mercat	---	PB + 2 PP 10 metres
Altura màxima estació d'autobusos	---	PB + 1PP 7,50 metres

1.1. JUSTIFICACIÓ I OBJECTIUS DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA

Aquest estudi s'emmarca en els treballs de redacció de la **Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos de Reus**. El present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (en endavant, EAMG), acompanyarà la Modificació Puntual en la seva tramitació.

A. Llei 9/2003, de mobilitat

El Decret 344/2006, en el marc de la Llei de la mobilitat, determina els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada i estableix les directrius per a l'elaboració d'aquests.

Per a la present **Modificació puntual de la Revisió del Pla general d'ordenació urbana en l'àmbit del Carrilet i la nova estació d'autobusos de Reus** cal elaborar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en tant que, tal i com determina l'article 3 del Decret 344/2006, es tracta de:

- Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que té per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

L'article 21 del Decret 344/2006 determina que l'estudi d'avaluació de mobilitat generada s'haurà de sotmetre a tràmit i informació pública conjuntament amb la Modificació de planejament. A més, haurà de ser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.

1.2. OBJECTIU DE L'ESTUDI

Tal i com estableix el Decret dels EAMG en l'Article 2:

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2. MOBILITAT ACTUAL

2.1. INTRODUCCIÓ I APUNTS METODOLÒGICS

Els desplaçaments que actualment es generen i s'atrauen a l'àmbit del planejament amb els usos existent son els relacionats amb els següents equipaments i espais:

- Mercat del Carrilet
- Estació d'atobusos
- Parc del Mas d'Iglèsies

En el present apartat es duu a terme l'anàlisi de la mobilitat que s'estima que es genera en aquest àmbit a dia d'avui amb l'objectiu de poder comparar-la amb la mobilitat que es preveu que es generi, en un futur, amb el desenvolupament de la modificació del planejament objecte d'estudi.

Les pautes de la mobilitat actual s'estimen en base a les pautes descrites per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona 2020. Concretament:

- Nombre de desplaçaments per persona i dia
- Nombre de desplaçaments de no residents de Reus amb origen/destinació Reus
- Pautes horàries dels desplaçaments
- Orígens i destinacions dels desplaçaments
- Repartiment modal dels desplaçaments
- Repartiment horari dels desplaçaments

També es duen a terme algunes hipòtesis pròpies, les quals s'identifiquen al llarg de l'apartat.

En els diferents sub-apartats, s'analitza per separat la mobilitat relacionada amb l'estació respecte la mobilitat relacionada amb el mercat i el parc ja que tenen un comportament diferenciat pel que fa a origen/destinació i mode de transport. En aquest sentit, es diferenciarà entre la mobilitat de l'estació i la de la resta d'usos.

2.2. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS

S'estima que actualment a l'àmbit d'estudi es generen 6.676 desplaçaments diaris dels quals 1.222 estan relacionats amb el mercat, 4.874 amb l'estació d'autobusos i 580 amb el Parc del Mas d'Iglèsies

Figura 5. Estimació de la mobilitat actual. Font: elaboració pròpia.

PLANEJAMENT VIGENT (SITUACIÓ ACTUAL) - DESPLAÇAMENTS DIARIS			
Ús	m²sòl o sostre	mobilitat generada	desplaçaments
Zona Edifici del mercat			
Equipament	6.110,00 m²st	30 desplaç./100 m²st	1.833 desplaçaments
Estació d'autobusos			4.925 desplaçaments
Zona Edifici pèrgola			
Verd/lliure	11.609,00 m²sòl	5 desplaç./100 m²sòl	580 desplaçaments
TOTAL			7.338 desplaçaments

Per a dur a terme els càlculs s'han dut a terme dues metodologies diferenciades:

- Per al mercat, s'ha partit de les dades de m2 de sostre, i s'ha aplicat una ràtio de generació de desplaçaments de 30 desplaçaments/100m2 de sostre. L'Annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, preveu pels equipaments una ràtio de 20 desplaçaments/100m2 de sostre però es considera adient augmentar-la fins a 30 ja que els equipaments comercials acostumen a tenir un major potencial de generació de desplaçaments.
- Per al parc, s'ha partit de les dades de m2 de sòl i s'ha aplicat la ràtio de generació de desplaçaments prevista, per a l'ús zona verda, en l'Annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada.
- Per a l'estació d'autobusos s'ha dut a terme una metodologia més complexa. S'han estimat els desplaçaments diaris de Reus realitzats per residents i per no residents i s'ha calculat els que es duren a terme en autobús interurbà segons el repartiment modal. Al seu torn, s'ha estimat quants d'aquests utilitzaran l'estació d'autobusos interurbans. Les hipòtesis s'han dut a terme, majoritàriament, tenint en compte les pautes de mobilitat mostrades per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona (2020). A continuació es mostra un quadre amb els càlculs i les hipòtesis.

Figura 6. Estimació de la mobilitat actual relacionada amb l'estació d'autobusos. Font: elaboració pròpia.

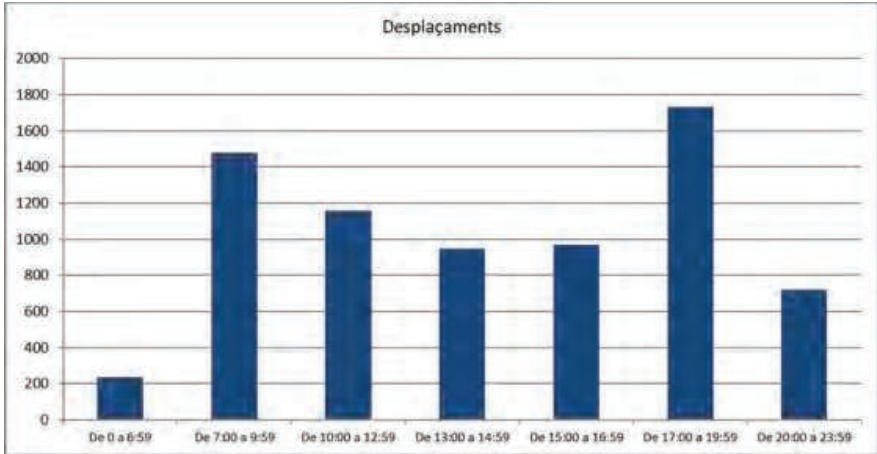
DADA		Valor	Unitats	Font / hipòtesi
A	Població Reus	109.961	habitants	Idescat
B	Desplaçaments/habitant/dia	4,00	desplaçaments	EMEF 2022
C	Desplaçaments diaris realitzats pels habitants de reus	439.844	desplaçaments	=A*B
D	Desplaçaments diaris realitzats pels no residents a Reus amb origen o destinació Reus	79.039	desplaçaments	EMEQ Tarragona 2020. 1a onada
E	Total de desplaçaments amb origen i/o destinació Reus (residents i no residents)	518.883	desplaçaments	=C+D
F	% desplaçaments residents Reus en autobús interurbà	1,12%	percentatge	EM Q Tarragona 2020
G	% desplaçaments no residents Reus en autobús interurbà	1,55%	percentatge	Hipòtesi: els no residents tenen les mateixes pautes de mobilitat a l'hora de dur a terme desplaçaments intermunicipals amb origen/destinació Reus que els residents de Reus per als seus desplaçaments interurbans
H	% desplaçaments en autobús interurbà es realitzen utilitzant l'estació d'autobusos	80,00%	percentatge	Hipòtesi: el 80% dels desplaçaments realitzats en autobús interurbà utilitzen com a parada de Reus l'estació interurbana
I	Desplaçaments diaris realitzats utilitzant l'estació d'autobusos	4.925	desplaçaments	=(C*F*H)*(D*G*H)

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2.3. PAUTES HORÀRIES DELS DESPLAÇAMENTS

S'estima que els desplaçaments es reparteixen al llarg del dia de la següent manera:

Figura 7. Estimació del repartiment horari dels desplaçaments actuals. Font: elaboració pròpia.



A partir del nombre de desplaçaments diaris s'estima quants d'aquests es produeixen en hora punta del matí. Aquest és el moment de major concentració de desplaçaments i és el valor que serveix de referència pel dimensionament d'infraestructures i serveis de transports. Es fa la hipòtesi que en hora punta es duen a terme el 12% dels desplaçaments relacionats amb l'estació i el 9% dels relacionats amb la resta d'usos. S'estima que en hora punta es duen a terme 802 desplaçaments, 585 relacionats amb l'estació i 217 amb la resta d'usos.

Figura 8. Estimació de la mobilitat actual en hora punta. Font: elaboració pròpia.

PLANEJAMENT VIGENT (SITUACIÓ ACTUAL) - DESPLAÇAMENTS HORA PUNTA	
Ús	desplaçaments
Zona Edifici del mercat	
Equipament	165 desplaçaments
Estació d'autobusos	591 desplaçaments
Zona Edifici pèrgola	
Verd/lliure	52 desplaçaments
TOTAL	808 desplaçaments

2.4. PROCEDÈNCIA DELS DESPLAÇAMENTS

S'estima que els desplaçaments diaris segons el seu origen o destinació son els següents:

Figura 9. Estimació dels orígens i destinacions de la mobilitat actual. Desagregat per àmbits. Font: elaboració pròpia.

ORÍGENS I DESTINACIONS DELS DESPLAÇAMENTS					
	RESTA USOS		ESTACIÓ		TOTAL
	%	TOTAL	%	TOTAL	
Intramunicipals	62,36%	1.505,0	84,77%	4.174,8	1.505,0
Resta de la comarca	14,26%	344,1	5,77%	284,1	344,1
Alt Camp	2,40%	57,9	0,97%	47,8	57,9
Baix Penedès	0,15%	3,7	0,06%	3,1	3,7
Conca de Barberà	0,61%	14,7	0,25%	12,2	14,7
Priorat	0,76%	18,3	0,31%	15,1	18,3
Tarragonès	18,46%	445,4	7,47%	367,8	445,4
Terres de l'Ebre	0,11%	2,6	0,04%	2,2	2,6
RMB	0,64%	15,4	0,26%	12,8	15,4
Penedès	0,14%	3,5	0,06%	2,9	3,5
Ponent	0,04%	1,0	0,02%	0,8	1,0
Resta de Catalunya	0,00%	0,0	0,00%	0,0	0,0
Fora de Catalunya	0,08%	1,9	0,03%	1,6	1,9
TOTAL	100,0%	2.413	100,0%	4.925	7.338

Hipòtesi: la procedència dels desplaçaments de l'estació s'estima tenint en compte el pes dels desplaçaments de Reus realitzats per residents (85%) respecte el pes dels desplaçaments diaris realitzats per no residents (15%). Font: EMQ Camp de Tarragona.

A continuació es mostren les mateixes dades agregades territorialment:

Figura 10. Estimació dels orígens i destinacions de la mobilitat actual. Agregats per àmbits. Font: elaboració pròpia.

ORÍGENS I DESTINACIONS DELS DESPLAÇAMENTS DIARIS					
	RESTA USOS		ESTACIÓ		TOTAL
	%	TOTAL	%	TOTAL	
Intramunicipal	62,36%	1.505	84,77%	4.175	5.680
Resta de la comarca	14,26%	344	5,77%	284	628
Resta del Camp de Tarragona	22,38%	540	9,05%	446	986
Externs	1,01%	24	0,41%	20	45
TOTAL	100,0%	2.413	100,0%	4.925	7.338

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

I l'estimació d'aquestes en hora punta:

Figura 11. Estimació dels orígens i destinacions de la mobilitat actual en hora punta. Agregats per àmbits. Font: elaboració pròpia.

ORÍGENS I DESTINACIONS DELS DESPLAÇAMENTS EN HP			
	RESTA USOS	ESTACIÓ	TOTAL
Intramunicipal	135	501	636
Resta de la comarca	31	34	65
Resta del Camp de Tarragona	49	54	102
Externs	2	2	5
TOTAL	217	591	808

Hipòtesi: en hora punta es duran a terme el 12% dels desplaçaments relacionats amb l'estació i el 9% dels desplaçaments de la resta d'usos.

2.5. REPARTIMENT MODAL

- Repartiment modal segons origen i destinació dels desplaçaments:

S'estima el següent repartiment modal segons l'origen i la destinació dels desplaçaments i si aquests estan relacionats amb l'estació o la resta d'usos:

Figura 12. Estimació del repartiment modal de la mobilitat actual. Percentatges. Font: elaboració pròpia.

MODES DE TRANSPORT SEGONS ORÍGENS I DESTINS DELS DESPLAÇAMENTS									
RESTA D'USOS			ESTACIÓ ANADA			ESTACIÓ TORNADA			
	Modes actius/altres	Transport públic	Vehicle privat	Modes actius/altres	Transport públic	Vehicle privat	Modes actius/altres	Transport públic	Vehicle privat
Intramunicipal	65,1%	2,9%	32,0%	65,1%	2,9%	32,0%	65,1%	2,9%	32,0%
Resta de la comarca	2,9%	4,7%	92,4%	0,0%	100,0%	0,0%	95,7%	4,3%	0,0%
Resta del Camp de Tarragona	1,6%	9,2%	89,2%	0,0%	100,0%	0,0%	95,7%	4,3%	0,0%
Externs Camp de Tarragona	0,0%	26,7%	73,3%	0,0%	100,0%	0,0%	95,7%	4,3%	0,0%

Hipòtesi: tots els no residents usuaris de l'estació d'autobusos de Reus arribaran al municipi en autobús. Quan marxin del municipi, es desplaçaran fins a l'estació amb modes actius o transport públic en una relació similar a la dels desplaçaments dels residents entre modes actius i transport públic. Per tant, la quota del vehicle privat serà 0 en ambdós casos.

El nombre de desplaçaments per modes i orígens i destinacions s'estima que és el següent:

Figura 13. Estimació del repartiment modal de la mobilitat actual. Nombre de desplaçaments. Font: elaboració pròpia.

MODES DE TRANSPORT SEGONS ORÍGENS I DESTINS DELS DESPLAÇAMENTS						
RESIDENTS			ESTACIÓ			
	Modes actius/altres	Transport públic	Vehicle privat	Modes actius/altres	Transport públic	Vehicle privat
Intramunicipal	980	44	482	2718	121	1336
Resta de la comarca	10	16	318	136	148	0
Resta del Camp de Tarragona	9	50	482	213	232	0
Externs Camp de Tarragona	0	7	18	10	11	0
TOTAL	998	116	1299	3077	512	1336

- Repartiment modal desagregat pels modes al llarg del dia i en hora punta:

Figura 14. Estimació de desplaçaments diaris i en hora punta per modes de transport desagregats. Font: elaboració pròpia.

MODES DE TRANSPORT DESAGREGATS						
RESTA USOS			ESTACIÓ			
	%	Dia	HP	%	Dia	HP
Caminant	50,40%	3.699	333	61,12%	3.010	361
Bicicleta	0,47%	34	3	0,57%	28	3
Patinet	0,65%	48	4	0,79%	39	5
Autobús discrecional	0,14%	10	1	0,40%	20	2
Autobús interurbà	1,12%	82	7	3,17%	156	19
Autobús urbà	1,86%	137	12	5,26%	259	31
Renfe Rodalia	0,29%	21	2	0,81%	40	5
Renfe Regional	0,07%	5	0	0,19%	9	1
Taxi	0,20%	15	1	0,56%	28	3
Cotxe com a conductor	34,58%	2.538	228	20,94%	1.031	124
Cotxe com acompanyant	7,79%	572	51	4,72%	232	28
Motocicleta o ciclomotor com a	1,22%	89	8	0,74%	36	4
Motocicleta o ciclomotor com a	0,06%	4	0	0,04%	2	0
Furgoneta o camió	1,07%	79	7	0,65%	32	4
Altres mitjans	0,08%	6	1	0,05%	2	0
	100,00%	7.338	660	100,00%	4.925	591

- Repartiment modal agregat:

Els valors percentuals i absoluts agregats del repartiment modal a l'àmbit d'estudi son els següents:

Figura 15. Estimació del repartiment modal del conjunt de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia.

	A peu	Públic	Privat
Repartiment modal	41%	5%	54%
Total desplaçaments	4075	628	2635

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2.6. MOTIU

S'estima la següent distribució dels desplaçaments segons el motiu d'aquests:

Figura 16. Estimació del motiu dels desplaçaments de la mobilitat actual. Font: elaboració pròpia.

MOTIU DELS DESPLAÇAMENTS				
	%	RESTA USOS	ESTACIÓ	TOTAL
Ocupacional	44,5%	1074	2192	3266
Personal	55,5%	1339	2733	4073
TOTAL	100%	2413	4925	7338

2.7. MOBILITAT I GÈNERE

2.7.1. PAUTES PRÒPIES DE LA MOBILITAT DE LES DONES

La mobilitat de les dones presenta característiques diferenciades de la dels homes:

- Nombre de desplaçaments

Segons el gènere, en dia feiner les dones tenen una mobilitat superior que els homes, tendència que es capgira en dissabte i festiu. Al conjunt del Baix Camp el 51,3% dels desplaçaments els realitzen dones mentre que el 48,7% homes. Per a l'àmbit d'estudi suposaria que diàriament les dones generarien 3.738 desplaçaments i els homes 3.549.

- Motiu dels desplaçaments.

El ventall de motius dels desplaçaments de les dones és molt més ampli que el dels homes. Molts dels desplaçaments per mobilitat personal ineludible recauen majoritàriament en les dones.

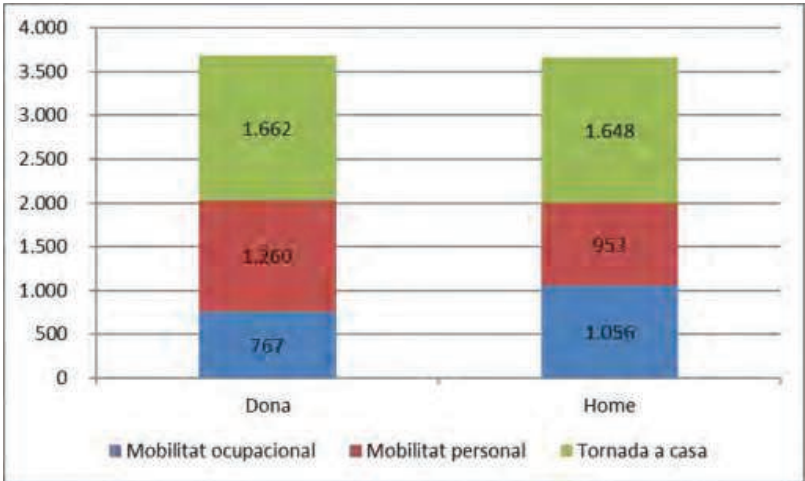
No es disposen dades de l'àrea del Camp de Tarragona, però analitzant les dades de l'àrea de Barcelona, que no tenen per què ser significativament diferents, s'observa com en dia feiner els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals que no pas les dones, les quals es desplacen en major mesura que els homes per motius personals ineludibles.

Figura 17. Estimació del motiu dels desplaçaments de la mobilitat actual segons sexe. Font: elaboració pròpia.

Motiu del desplaçament segons sexe		
	Dona	Home
Ocupacional	16%	19%
Personal ineludible	27%	21%
Personal opcional	16%	16%
Tornada a casa	42%	43%

Aplicant aquest comportament a l'àmbit d'estudi el nombre de desplaçaments diaris generats segons gènere i motiu seran els següents:

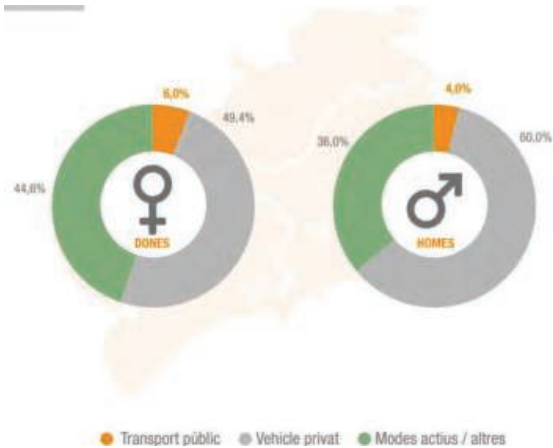
Figura 18. Estimació del nombre de desplaçaments diaris segons motiu i sexe de la mobilitat actual. Font: elaboració pròpia.



- Mitjans de transport

Pel que fa als mitjans de transport destaca un major ús del transport públic i l'anar a peu enfront un ús inferior del vehicle privat. La dona basa menys la seva mobilitat en l'automòbil que l'home per diferents motius: per una banda hi ha més homes amb carnet de conduir que dones, per l'altra banda les dones en l'esfera familiar són usuàries secundàries de l'automòbil quan aquest ha de ser compartit.

Figura 19. Estimació del mitjà de transport de la mobilitat actual segons sexe. Font: EMQ Camp de Tarragona 2020.



- Origen i destinació dels desplaçaments

Les dones fan un ús més intens del territori proper. La seva mobilitat és més pròxima al lloc de residència i el temps de desplaçament per motius de treball és inferior al dels homes. Això és degut a la localització del motiu pel qual es desplacen i a la menor disponibilitat d'automòbil.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

2.7.2. MOBILITAT, GÈNERE I IGUALTAT:

Es proposa tenir en compte els següents elements per a planificar una mobilitat igualitària pel que fa al gènere:

- L'accés al territori depèn de la localització dels diferents usos en aquest. La decisió “on localitzem una implantació” és una peça clau en la mobilitat.
- Els territoris amb diversitat d'usos, no especialitzats, afavoreixen que els desplaçaments siguin més curts i es puguin dur a terme a peu.
- La mobilitat igualitària passa per la consolidació d'unes xarxes de transport col·lectiu àmplies i eficients que relativitzin la dependència del vehicle privat.
- A l'hora de dissenyar les xarxes de vianants cal tenir en compte elements que facilitaran la mobilitat a les dones: bona il·luminació, no crear racons o passos que puguin fer sentir inseguretat per manca de visibilitat, aïllament, etc.

3. PROGNOSI DE LA MOBILITAT A 10 ANYS

3.1. INTRODUCCIÓ

Els desplaçaments que es preveu que es generin arran de la modificació de planejament a un horitzó de 10 anys a l'àmbit d'estudi estan relacionats amb els següents usos:

- Mercat del Carrilet
- Nous equipaments
- Allotjaments
- Estació d'autobusos
- Espai lliure/zones verdes

S'ha estimat els m2 de sostre que aquests usos podran tenir en base a valors orientatius procedents de l'Avantprojecte que s'està redactant en paral·lel a la Modificació de Planejament. És necessari poder disposar dels m2 de sostre, més enllà dels m2 de sòl que ofereix la modificació de planejament, ja que és el valor que metodològicament ens permet estimar el nombre de desplaçaments. Les superfícies construïdes que puguin aparèixer en el present document no són vinculants, provenen de l'Avantprojecte que s'està redactant en paral·lel i no són de caràcter normatiu.

Figura 20. Usos del planejament generadors de mobilitat: m2 de sostre de superfície construïda i m2 de sòl d'espai lliure. Font: elaboració pròpia a partir del planejament i l'avantprojecte en redacció.

m2 de sostre de superfície construïda i m2 de sòl d'espai lliure					
		F1. EDIFICI DEL MERCAT	F2. EDIFICI BELVEDERE	F3. ESTACIO D'AUTOBUSO	
		(m2 sostre)	(m2 sostre)	(m2 sostre)	
F1. EDIFICI DEL MERCAT	equipament	7.160,29			
	aparcament	3.103,10			
	TOTALS (computables)	10.263,39			
F2. EDIFICI BELVEDERE	equipament		2.168,38		
	al·lotjament dotacional		2.372,70		
	TOTALS (computables)		4.541,08		
F3. ESTACIO D'AUTOBUSOS	equipament				9.499,84
TOTALS (computables)					9.499,84
TOTALS		10.263,39	4.541,08		9.499,84
TOTAL CONSTRUÏDA					24.304,31
Verd/lliure (m2 sòl)					7.132,00

Per altra banda, tal i com s'explica a l'apartat de 7. Xarxa de transport públic, el planejament vigent preveu que en els propers 10 anys puguin entrar en funcionament dues infraestructures de transport públic que suposaran un augment de la mobilitat a l'àmbit i, alhora, tindran un impacte en les pautes de mobilitat en aquest. Aquestes infraestructures són:

- Tramvia Camp de Tarragona, amb parada intermodal a l'estació d'autobusos.
- Estació de Bellissens, a la línia de Renfe.

Per tal de tenir una imatge completa de la mobilitat futura d'aquest territori, s'ha analitzat la mobilitat deguda a la modificació de planejament i també a l'entrada en funcionament d'aquestes infraestructures.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.2. APUNTS METODOLÒGICS

Les pautes de la mobilitat actual es duen a terme en base a les pautes descrites per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona 2020. Concretament:

- Nombre de desplaçaments per persona i dia
- Nombre de desplaçaments de no residents de Reus amb origen/destinació Reus
- Pautes horàries dels desplaçaments
- Orígens i destinacions dels desplaçaments
- Repartiment modal dels desplaçaments
- Repartiment horari dels desplaçaments

També es duen a terme algunes hipòtesis pròpies, les quals s'identifiquen al llarg de l'apartat.

En els diferents sub-apartats, s'analitzen per separat la mobilitat relacionada amb:

- Modificació de planejament. Com en l'apartat anterior, es fa la següent diferenciació:
 - Estació d'autobusos
 - Resta d'usos
- Tramvia del Camp de Tarragona: estació intermodal amb estació d'autobusos
- Estació de Bellissens

Els motius de fer l'anàlisi d'aquestes per separat son:

- Identificar de manera individualitzada la mobilitat generada per la modificació de planejament (objecte principal de la present EAMG).
- Donar una caracterització específica a cadascuna en tant que presentaran diferències de comportament pel que fa, principalment, a origen/destinació i mode de transport.

3.3. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS

3.3.1. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DEGUTS A LA MODIFICACIÓ DE PLANEJAMENT

S'estima que a l'àmbit de la modificació de planejament es generaran 9.135 desplaçaments diaris dels quals 2.190 estan relacionats amb el mercat, 495 amb l'equipament Belveder, 280 amb els allotjaments, 4.874 amb l'estació d'autobusos, 712 amb l'equipament de l'edifici pèrgola i 584 amb el Parc/zona verda.

Figura 21. Estimació de la mobilitat futura. Font: elaboració pròpia.

PLANEJAMENT PROPOSAT - DESPLAÇAMENTS DIARIS			
Ús	m²sòl o sostre	mobilitat generada	desplaçaments
F1 Edifici del mercat			
Aparcament	3.103,10 m²st	-	-
Equipament	7.160,29 m²st	30 desplaç./100 m²st	2.148 desplaçaments
F2 Edifici Belvedere			
Equipament	2.168,38 m²st	20 desplaç./100 m²st	434 desplaçaments
Habitatge dotacional	2.372,70 m²st	7 desplaç./habitatge	280 desplaçaments
F3 Estació d'autobusos			
Edifici	9.499,84 m²st	-	-
Verd/lliure			
	7.132,00 m²sòl	5 desplaç./100 m²sòl	357 desplaçaments
			8.143 desplaçaments

Segons els càlculs duts a terme a l'apartat anterior, el 80% del desplaçaments que es generaran ja existeixen a dia d'avui. Aquests, son els que estan relacionats amb el Mercat i l'estació d'autobusos.

Per a dur a terme els càlculs s'han dut a terme dues metodologies diferenciades:

- Per al mercat, s'ha partit de les dades de m2 de sostre, i s'ha aplicat una ràtio de generació de desplaçaments de 30 desplaçaments/100m2 de sostre. L'Annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, preveu pels equipaments una ràtio de 20 desplaçaments/100m2 de sostre però es considera adient augmentar-la fins a 30 ja que els equipaments comercials acostumen a tenir un major potencial de generació de desplaçaments.
- Per a la resta d'equipaments, els allotjaments i el parc, s'ha partit de les dades de m2 de sostre i sòl, respectivament, i s'ha aplicat la ràtio de generació de desplaçaments prevista, per a aquests usos, en l'Annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada.
- Per a l'estació d'autobusos s'ha dut a terme una metodologia més complexa. Aquesta és la mateixa que s'explica a l'apartat “Mobilitat actual”. L'estació d'autobusos, arran de la modificació de planejament, pateix un canvi d'ubicació però no es preveu un augment per si sola del nombre d'usuaris. S'ha estimat els desplaçaments diaris de Reus realitzats per residents i per no residents i s'ha calculat els que es duren a terme en autobús interurbà segons el repartiment modal. Al seu torn, s'ha estimat quants d'aquests utilitzaran l'estació d'autobusos interurbans. Les hipòtesis s'han dut a terme, majoritàriament, tenint en compte les pautes de mobilitat mostrades per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona (2020). A continuació es mostra un quadre amb els càlculs i les hipòtesis.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 22. Estimació de la mobilitat futura relacionada amb l'estació d'autobusos. Font: elaboració pròpia.

DADA	Valor	Unitats	Font / hipòtesi
A Població Reus	109.961	habitants	Idescat
B Desplaçaments/habitant/dia	4,00	desplaçaments	EMEF 2022
C Desplaçaments diaris realitzats pels habitants de reus	439.844	desplaçaments	=A*B
D Desplaçaments diaris realitzats pels no residents a Reus amb origen o destinació Reus	79.039	desplaçaments	EMEQ Tarragona 2020. 1a onada
E Total de desplaçaments amb origen i/o destinació Reus (residents i no residents)	518.883	desplaçaments	=C+D
F % desplaçaments residents Reus en autobús interurbà	1,12%	percentatge	EMQ Tarragona 2020
G % desplaçaments no residents Reus en autobús interurbà	1,55%	percentatge	Hipòtesi: els no residents tenen les mateixes pautes de mobilitat a l'hora de dur a terme desplaçaments intermunicipals amb origen/destinació Reus que els residents de Reus per als seus desplaçaments interurbans
H % desplaçaments en autobús interurbà es realitzen utilitzant l'estació d'autobusos	80,00%	percentatge	Hipòtesi: el 80% dels desplaçaments realitzats en autobús interurbà utilitzen com a parada de Reus l'estació interurbana
I Desplaçaments diaris realitzats utilitzant l'estació d'autobusos	4.925	desplaçaments	=(C*F*H)+(D*G*H)

3.3.2. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DEGUTS A L'ESTACIÓ DEL TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA

Es preveu que la parada del tramvia del Camp de Tarragona a l'àmbit d'estudi pugui tenir 1.650 usuaris diaris.

Per fer aquesta estimació s'han dut a terme els següents càlculs i hipòtesis:

La Generalitat preveu una demanda de 12.500.000 anuals per al global del Tramvia. Aquesta demanda s'ha repartit entre els diferents municipis pels quals passa de manera proporcional a la seva població, resultant la demanda relacionada amb les parades de Reus de 4 milions de viatges anuals i 16.000 viatges diaris (els viatgers d'un dia tipus laborable s'han considerat que son els viatgers anuals dividits per 285). Els viatgers diaris s'han dividit entre les 10 parades previstes al municipi i s'han multiplicat per un factor d'1,2 pel fet de tractar-se la parada de l'àmbit d'estudi d'una parada amb intercanvi a l'autobús interurbà, Renfe i altres modes de mobilitat com la bicicleta i el patinet.

3.3.3. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DEGUTS A L'ESTACIÓ DE BELLISSENS

La Generalitat preveu una demanda diària de l'estació de Bellissens de 3.010 viatges. Com es pot veure a la imatge la part de la demanda que podrà procedir de l'àmbit del objecte de la modificació de planejament està per sota del 10%.

Figura 23. Estimació de la mobilitat futura relacionada amb l'estació de Bellissens. Font: Generalitat de Catalunya.



3.3.4. NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS TOTALS PER ÀMBITS

El nombre total de desplaçaments previstos per als àmbits considerats son els següents:

Figura 24. Estimació de la mobilitat futura per àmbits. Font: elaboració pròpia.

PROGNOSI DE LA MOBILITAT A 10 ANYS: PROPOSTA DE PLANEJAMENT + TRAMVIA + BAIXADOR BELLISSENS			
Ús	Desplaçaments	Concomitància	No concomitants
Mobilitat proposta de planejament	Resta usos	3.218	3.218
	Estació autobusos	4.925	4.925
T ramvia		1.667	10% 1.500
Baixador Bellissens		3.010	10% 2.709
TOTAL			12.352

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

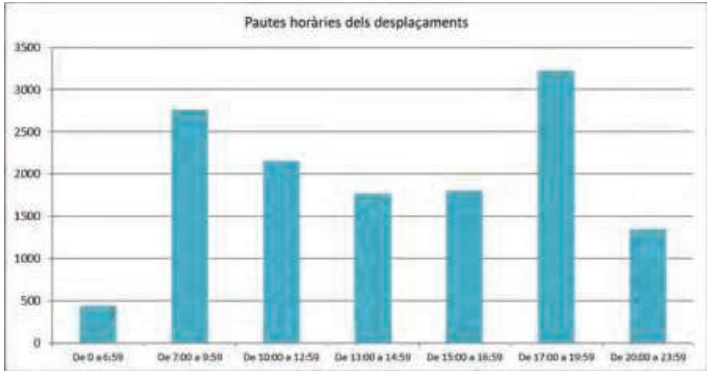
S'afegeixen les següents notes metodològiques:

- El 80% dels desplaçaments de l'àmbit de la proposta de modificació de planejament ja existeixen actualment. Només el 20% es generen de nou.
- Es resten el 10% dels desplaçaments previstos per al Tramvia i l'estació de Bellissens ja que es considera que seran concomitants amb els desplaçaments de l'àmbit de planejament. En cas de no restar-se, s'estarien comptabilitzant dues vegades.
- Els desplaçaments de l'estació d'autobusos, la parada de tramvia i l'estació de Bellissens son desplaçaments que es duen a terme en el transport públic ofert en cada estació/parada. S'estima que el 50% tindran com a origen la parada en qüestió de l'àmbit d'estudi i el 50% la tindran com a destinació. Per tant, el 50% dels desplaçaments utilitzaran els vials de l'àmbit per arribar a la parada i l'altre 50% arribaran a la parada amb el transport públic corresponent i utilitzaran els vials de l'àmbit per anar d'aquesta a la seva destinació.

3.4. PAUTES HORÀRIES DELS DESPLAÇAMENTS

S'estima que els desplaçaments es reparteixen al llarg del dia de la següent manera:

Figura 25. Estimació del repartiment horari dels desplaçaments futurs. Font: elaboració pròpia.



A partir del nombre de desplaçaments diaris s'estima quants d'aquests es produeixen en hora punta del matí. Aquest és el moment de major concentració de desplaçaments i és el valor que serveix de referència pel dimensionament d'infraestructures i serveis de transports. Es fa la hipòtesi que en hora punta es duen a terme:

- El 12% dels desplaçaments relacionats amb l'estació d'autobusos, la parada del tramvia i l'estació de Bellissens.
- El 9% dels desplaçaments relacionats amb la resta d'usos.

S'estima que en hora punta es duen a terme 1.386 desplaçaments:

Figura 26. Estimació de la mobilitat futura en hora punta. Font: elaboració pròpia.

Desplaçaments no concomitants en hora punta					
Ús		Desplaçaments	Factor HP	Desplaçaments HP	
Mobilitat proposta de planejament		Resta usos	3.218	9%	290
		Estació autobusos	4.925	12%	591
Tramvia			1.500	12%	180
Baixador Bellissens			2.709	12%	325
TOTAL					1.386

3.5. PROCEDÈNCIA DELS DESPLAÇAMENTS

S'estima que els desplaçaments diaris segons el seu origen o destinació seran els següents:

Figura 27. Estimació dels orígens i destinacions de la mobilitat futura. Font: elaboració pròpia.

ORÍGENS I DESTINACIONS DELS DESPLAÇAMENTS DIARIS						
PLANEJAMENT					TOTAL	
	RESTA USOS	ESTACIÓ D'AUTOBUSOS	PARADA TRAMVIA	ESTACIÓ BELLISSENS	TOTAL	
	%	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	
Intramunicipal	62,36%	2.007	3.071	935	1.689	7.703
Resta de la comarca	14,26%	459	702	214	386	1.761
Resta del Camp de Tarragona	22,38%	720	1.102	336	606	2.764
Externs	1,01%	33	50	15	27	125
TOTAL	100,0%	3.218	4.925	1.500	2.709	12.352

L'origen i destinació dels desplaçaments s'estima tenint en compte la distribució d'orígens i destinacions dels residents de Reus segons l'EMQ del Camp de Tarragona.

I l'estimació d'aquests en hora punta:

Figura 28. Estimació dels orígens i destinacions de la mobilitat futura en hora punta. Font: elaboració pròpia.

ORÍGENS I DESTINACIONS DELS DESPLAÇAMENTS DIARIS EN HORA PUNTA					
PLANEJAMENT					TOTAL
	RESTA USOS	ESTACIÓ D'AUTOBUSOS	PARADA TRAMVIA	ESTACIÓ BELLISSENS	TOTAL
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	
Intramunicipal	181	369	112	203	864
Resta de la comarca	41	84	26	46	198
Resta del Camp de Tarragona	65	132	40	73	310
Externs	3	6	2	3	14
TOTAL	290	591	180	325	1.386

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.6. MOTIU

S'estima la següent distribució dels desplaçaments diaris segons el motiu d'aquests:

Figura 29. Estimació del motiu dels desplaçaments de la mobilitat futura. Font: elaboració pròpia.

MOTIU DELS DESPLAÇAMENTS						
	%	RESTA USOS	ESTACIÓ	PARADA TRAMVIA	BAIXADOR BELLISSENS	TOTAL
Ocupacional	17,5%	563	862	262	474	2.161
Personal ineludible	23,9%	769	1.177	359	648	2.953
Personal opcional	15,9%	511	782	238	430	1.962
Tornada a casa	42,7%	1.375	2.104	641	1.157	5.277
TOTAL	100%	3.218	4.925	1.500	2.709	12.352

I en hora punta:

Figura 30. Estimació del motiu dels desplaçaments de la mobilitat futura en hora punta. Font: elaboració pròpia.

MOTIU DELS DESPLAÇAMENTS+A16:G25 EN HORA PUNTA						
	%	RESTA USOS	ESTACIÓ	PARADA TRAMVIA	BAIXADOR BELLISSENS	TOTAL
Ocupacional	17,5%	51	103	31	57	242
Personal ineludible	23,9%	69	141	43	78	331
Personal opcional	15,9%	46	94	29	52	220
Tornada a casa	42,7%	124	252	77	139	592
TOTAL	60%	290	591	180	325	1.386

L'EMQ del Camp de Tarragona ofereix una diferenciació entre el motiu ocupacional i el personal. S'han utilitzat les dades de l'EMEF de l'àrea de Barcelona ja que ofereixen una major riquesa pel que fa als motius de desplaçaments i es considera que podrà assimilar-se al cas d'estudi.

3.7. REPARTIMENT MODAL

S'estima el següent repartiment modal segons l'origen i la destinació dels desplaçaments i si aquests estan relacionats amb l'estació o la resta d'usos:

Figura 31. Estimació del repartiment modal de la mobilitat futura. Font: elaboració pròpia.

	RESTA D'USOS			ESTACIÓ AUTOBUSOS	PARADA TRAMVIA	BAIXADOR BELLISSENS
	Intramunicipal	Resta de la comarca	Resta del Camp de Tarragona			
Modes actius/altres	67%	3%	2%	0%	85%	85%
Transport públic	8%	6%	25%	27%	10%	10%
Vehicle privat	25%	91%	73%	73%	5%	5%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Per als desplaçaments relacionats amb la resta d'usos, s'estima que el mode de transport estarà relacionat amb l'origen i destinació d'aquests. El percentatge assignat a cada mode és més favorable al transport públic i la mobilitat activa que en l'escenari actual gràcies a l'entrada en funcionament del Tramvia i l'Estació de Bellissens.

Per al desplaçaments relacionats amb les estacions i parades s'analiza el mode de transport usat per accedir a la parada (tant per arribar a l'estació com per marxar-ne). Aquests son els desplaçaments que tindran un impacte

sobre l'àmbit d'estudi. S'entén que tots aquests desplaçaments tindran l'etapa següent o l'anterior en el mitjà de transport al qual s'han dirigit: autobús interurbà, tramvia o Renfe.

El nombre de desplaçaments per modes i orígens i destinacions s'estima que serà el següent:

Figura 32. Estimació del repartiment modal de la mobilitat futura. Nombre de desplaçaments. Font: elaboració pròpia.

DESPLAÇAMENTS DIARIS PER MODE					
	RESTA USOS	ESTACIÓ AUTOBUSOS	PARADA TRAMVIA	BAIXADOR BELLISSENS	TOTAL
Modes actius/altres	1.373	4.186	1.275	2.303	9.137
Transport públic	377	493	150	271	1.290
Vehicle privat	1.469	246	75	135	1.925
	3.218	4.925	1.500	2.709	12.352

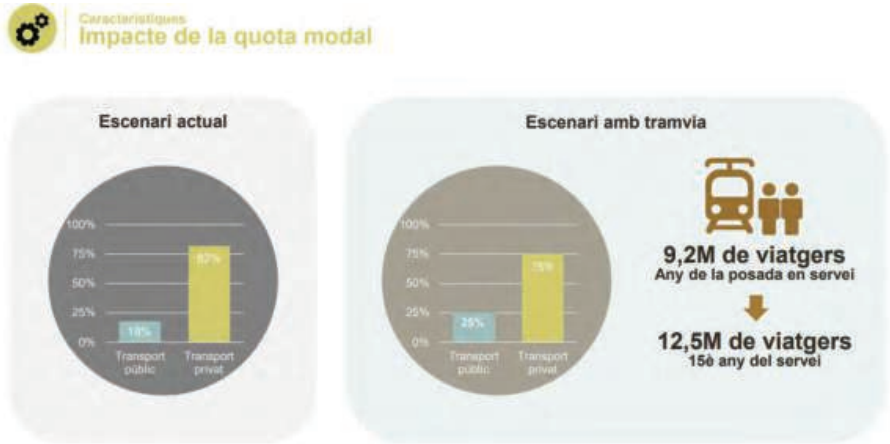
I l'estimació d'aquests en hora punta:

Figura 33. Estimació del repartiment modal de la mobilitat futura en hora punta. Nombre de desplaçaments. Font: elaboració pròpia.

DESPLAÇAMENTS EN HORA PUNTA PER MODE					
	RESTA USOS	ESTACIÓ AUTOBUSUS	PARADA TRAMVIA	BAIXADOR BELLISSENS	TOTAL
Modes actius/altres	124	502	153	276	1.055
Transport públic	34	59	18	33	144
Vehicle privat	132	30	9	16	187
	290	591	180	325	1.386

A continuació s'aporten algunes previsions fetes per la Generalitat de Catalunya en relació al canvi modal al Camp de Tarragona:

Figura 34. Hipòtesis de canvi de repartiment modal a l'àmbit del Camp de Tarragona. Font: Generalitat de Catalunya.



https://territori.gencat.cat/web/_content/home/03_infraestructures_i_mobilitat/02_transport_public/tramvia/20230328-presentacio-tramvia-camp-tarragona.pdf

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

3.8. MOBILITAT I GÈNERE

3.8.1. PAUTES PRÒPIES DE LA MOBILITAT DE LES DONES

La mobilitat de les dones presenta característiques diferenciades de la dels homes:

- Nombre de desplaçaments

Segons el gènere, en dia feiner les dones tenen una mobilitat superior que els homes, tendència que es capgira en dissabte i festiu. Al conjunt del Baix Camp el 51,3% dels desplaçaments els realitzen dones mentre que el 48,7% homes. Per a l'àmbit de planejament, sense tenir en compte l'estació del tramvia i la de Bellissens, pot suposar que diàriament les dones generaran 4.706 desplaçaments i els homes 4.468.

- Motiu dels desplaçaments.

El ventall de motius dels desplaçaments de les dones és molt més ampli que el dels homes. Molts dels desplaçaments per mobilitat personal ineludible recauen majoritàriament en les dones.

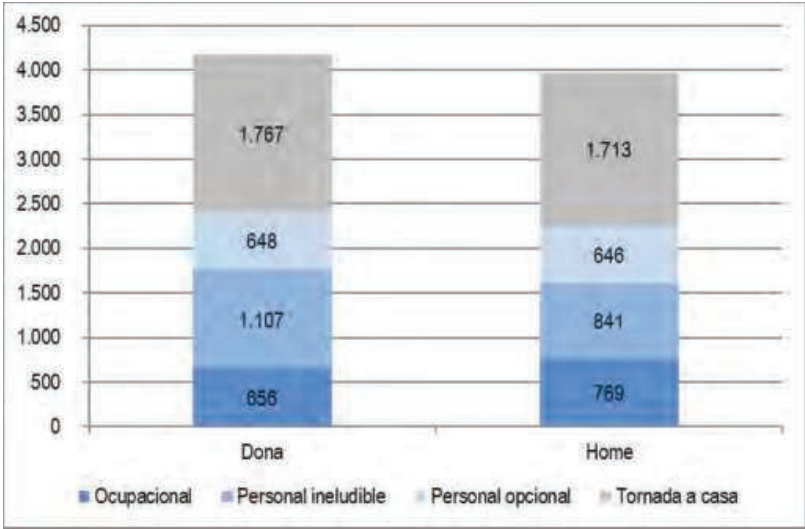
No es disposen dades de l'àera del Camp de Tarragona, però analitzant les dades de l'àrea de Barcelona, que no tenen per què ser significativament diferents, s'observa com en dia feiner els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals que no pas les dones, les quals es desplacen en major mesura que els homes per motius personals ineludibles.

Figura 35. Estimació del motiu dels desplaçaments de la mobilitat futura segons sexe. Font: elaboració pròpia.

Motiu del desplaçament segons sexe		
	Dona	Home
Ocupacional	16%	19%
Personal ineludible	27%	21%
Personal opcional	16%	16%
Tornada a casa	42%	43%

Aplicant aquest comportament a l'àmbit d'estudi el nombre de desplaçaments diaris generats segons gènere i motiu seran els següents:

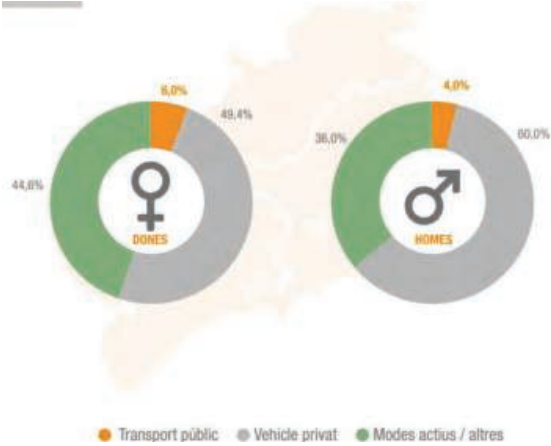
Figura 36. Estimació del nombre de desplaçaments diaris segons motiu i sexe de la mobilitat futura. Font: elaboració pròpia.



- Mitjans de transport

Pel que fa als mitjans de transport destaca un major ús del transport públic i l'anar a peu enfront un ús inferior del vehicle privat. La dona basa menys la seva mobilitat en l'automòbil que l'home per diferents motius: per una banda hi ha més homes amb carnet de conduir que dones, per l'altra banda les dones en l'esfera familiar són usuàries secundàries de l'automòbil quan aquest ha de ser compartit.

Figura 37. Estimació del mitjà de transport de la mobilitat actual segons sexe. Font: EMQ Camp de Tarragona 2020.



- Origen i destinació dels desplaçaments

Les dones fan un ús més intens del territori proper. La seva mobilitat és més pròxima al lloc de residència i el temps de desplaçament per motius de treball és inferior al dels homes. Això és degut a la localització del motiu pel qual es desplacen i a la menor disponibilitat d'automòbil.

3.8.2. MOBILITAT, GÈNERE I IGUALTAT:

Es proposa tenir en compte els següents elements per a planificar una mobilitat igualitària pel que fa al gènere:

- L'accés al territori depèn de la localització dels diferents usos en aquest. La decisió "on localitzem una implantació" és una peça clau en la mobilitat.
- Els territoris amb diversitat d'usos, no especialitzats, afavoreixen que els desplaçaments siguin més curts i es puguin dur a terme a peu.
- La mobilitat igualitària passa per la consolidació d'unes xarxes de transport col·lectiu àmplies i eficients que relativitzin la dependència del vehicle privat.
- A l'hora de dissenyar les xarxes de vianants cal tenir en compte elements que facilitaran la mobilitat a les dones: bona il·luminació, no crear racons o passos que puguin fer sentir inseguretat per manca de visibilitat, aïllament, etc.

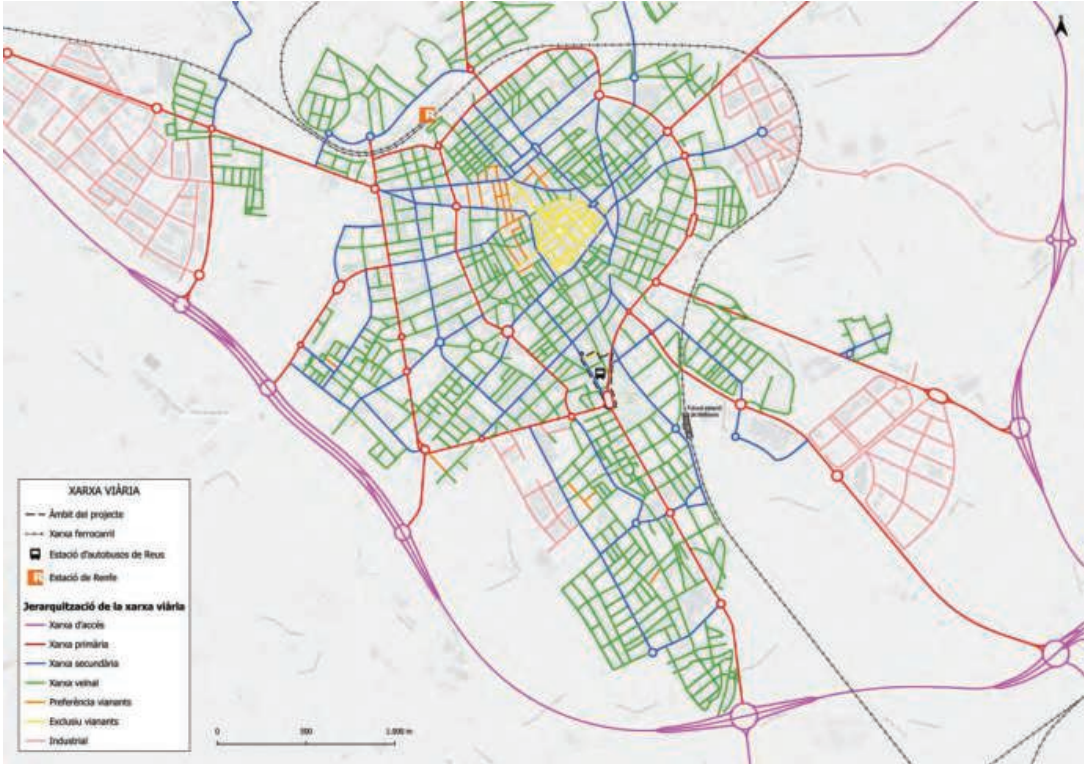
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

4. XARXA VIÀRIA

4.1. JERARQUIA VIÀRIA

La xarxa viària s'ha estructurat en diferents categories:

Figura 38. Jerarquia de la xarxa viària. Font: elaboració pròpia.



4.1.1. XARXA EXTERNA I D'ACCÉS

La xarxa externa i d'accés forma part de la xarxa viària interurbana i de connexió del municipi. Al seu torn, la xarxa viària externa la podem classificar en dues categories segons les característiques de traçat, el tipus de desplaçaments que absorbeixen i el territori que serveixen. Així, s'identifica la xarxa viària externa regional i la xarxa viària externa intermunicipal.

- Xarxa viària externa regional:

La Xarxa viària externa regional està formada per les autopistes i autovies d'alta capacitat, o bé capacitat mitjana, que absorbeixen desplaçaments passants i que connecten Reus a nivell regional (més enllà del nivell comarcal).

Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: AP-7 i A-7.

L'autopista del Mediterrani o **AP-7** és un eix que comunica tota la costa Mediterrània, des de la frontera amb França fins a Múrcia, i de Màlaga fins a Algeciras. L'AP-7 forma part de la ruta europea E-15. Aquesta autopista, de titularitat del Ministeri de Foment, compta depenent del tram amb entre 4 i 6 carrils (2 o 3 per sentit).

L'**A-7** és la nomenclatura que rep la carretera N-340 convertida en autovia. A l'àmbit d'estudi discorre en paral·lel a l'Ap-7 i la N-340, entre la Mora (Tarragona) i Vandellòs. Aquesta autovia, de titularitat del Ministeri de Foment, compta 4 carrils (2 per sentit).

- Xarxa viària externa intermunicipal

La Xarxa viària externa intermunicipal està formada per vies que tenen un paper estructurant a escala comarcal.

Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: C-14, T-11.

La Carretera **C-14** (Comarcal C-14) anomenada Eix Tarragona-Andorra, és una carretera de la Xarxa Bàsica Primària de Catalunya que uneix Salou a la comarca del Tarragonès amb la capital del Pirineu, La Seu d'Urgell a la comarca de l'Alt Urgell. Aquesta carretera és de titularitat de la Generalitat de Catalunya i compta 4 carrils (2 per sentit).

La **T-11** és un tram d'autovia el trajecte de la qual és de Reus a Tarragona. Substitueix l'antic traçat de la N-420. Aquesta autovia, de titularitat del Ministeri de Foment, compta depenent del tram amb entre 4 i 6 carrils (2 o 3 per sentit).

4.1.2. XARXA PRIMÀRIA

La xarxa primària està formada per les vies que garanteixen les connexions de la xarxa interurbana amb la xarxa urbana i les relacions amb els diferents sectors del municipi. En aquesta xarxa es podrà observar el següent:

- Els vials tenen prioritat en les interseccions respecte altres vials de la xarxa secundària.
- El límit de velocitat pot ser superior que a la resta de vies.
- Formen part dels itineraris principals dels vehicles pesats i del transport públic.

Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda del President Macià, Avinguda de Salou i Avinguda de Sant Bernat Calbó. Les tres avingudes actualment tenen una configuració similar, presentant 2 carrils de circulació per sentit ubicats en 2 calçades separades.

4.1.3. XARXA SECUNDÀRIA O VIES DISTRIBUÏDORES

Les vies distribuïdores o col·lectores connecten la xarxa primària a la xarxa local i viceversa fomentant que els desplaçaments s'agrupin en aquesta xarxa secundària enlloc de dispersar-se per la xarxa local. Això permet millorar les prestacions dels carrers d'una xarxa i de l'altra. En aquests carrers és habitual observar el següent:

- No tenen prioritat en les interseccions amb els vials de la xarxa primària però si que en tenen en les interseccions amb vials de la xarxa veïnal.
- L'autobús urbà i els interurbans els utilitzen per a dur a terme els seus recorreguts.
- El límit de velocitat acostuma a ser de 30 km/h.

Els següents vials de l'àmbit d'estudi formen part d'aquesta xarxa: Avinguda de Jaume I, C/Misericòrida i C/de Jaume Vidal i Alcover, aquest darrer, només ho serà per a la xarxa d'autobusos ja que es proposa fer-lo exclusiu per al transport públic.

- Avinguda de Jaume I: vial amb 2 sentits de circulació, 1 per sentit.
- C/Misericòrida: vial amb 2 sentits de circulació, 1 per sentit.
- C/de Jaume Vidal i Alcover: aquest vial es preveu exclusiu per al transport públic i, per tant, només formarà part de la xarxa secundària del transport públic (veure apartat propi).

4.1.4. XARXA LOCAL O VIES VEÏNALS

Les vies veïnals o locals són les vies més capil·lars que permeten el final o l'inici de trajecte i que donen accés a les diferents activitats del territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.

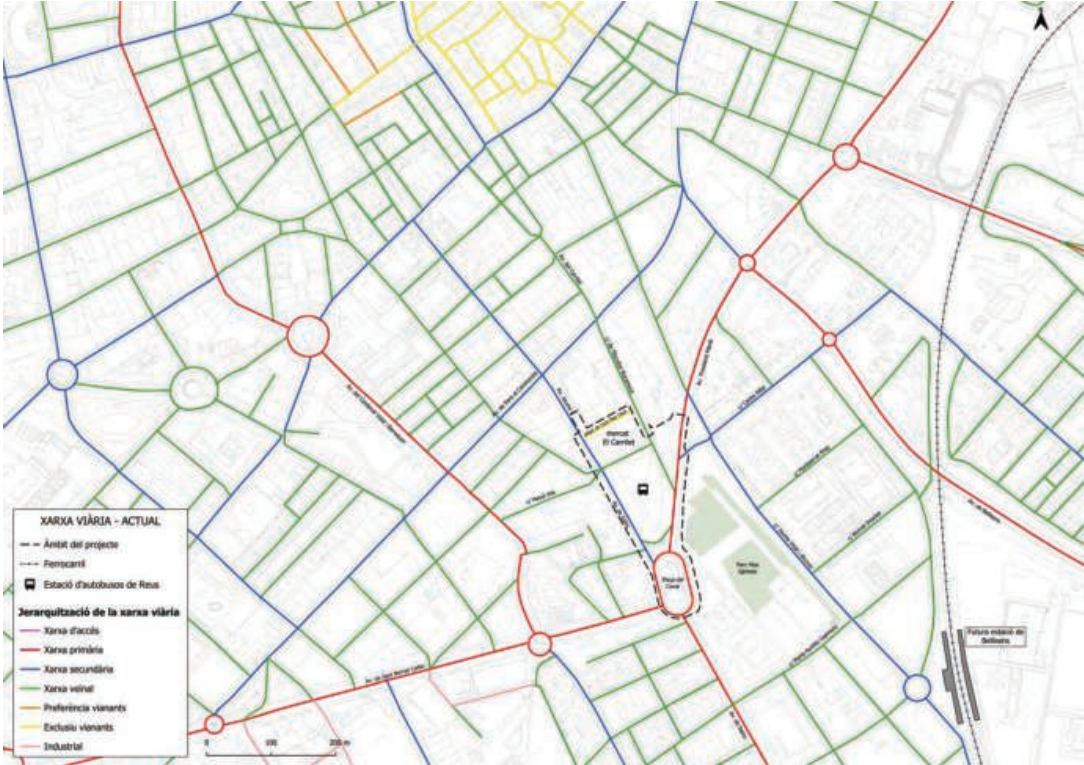
La resta de vials que no s'han anomenat com a vies primàries o vies secundàries formen part de les vies veïnals. En aquests carrers és habitual observar el següent:

- No tenen prioritat en les interseccions amb vials de la xarxa primària ni de la xarxa secundària distribuïdora.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- És habitual que presentin límits de velocitat de 30 km/h o inferiors.
- No formen part dels itineraris principals dels vehicles pesats ni del transport públic.

Figura 39. Jerarquia de la xarxa viària. Detall de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia.



4.1.5. PLAÇA DEL CANAL: PUNT DACCÉS DELS AUTOBUSOS A L'ESTACIÓ

La proposta per a la plaça del Canal preveu una reordenació de la mobilitat que permeti compatibilitzar el trànsit rodat amb la nova funcionalitat com a punt d'intercanvi. L'entrada i la sortida dels autobusos es resoldran mitjançant dos carrils específics situats a la part externa del costat est de la plaça, garantint així un accés directe i segregat respecte a la resta de circulació. Alhora, la plaça mantindrà dos carrils de circulació per als vehicles motoritzats, que continuaran funcionant en format de rotonda, tal com passa actualment, tot assegurant la fluïdesa del trànsit i la seva connexió amb la xarxa viària existent. Aquesta configuració permetrà ordenar millor els fluxos de mobilitat i facilitarà la convivència entre el transport públic i el vehicle privat dins l'àmbit de la plaça.

4.1.6. AVINGUDA DEL PRESIDENT MACIÀ

La modificació de planejament proposa pacificar l'avinguda del President Macià reduint els carrils actuals a 2 carrils, un per sentit, facilitant la connexió entre el Parc del Mas d'Iglèsies i el nou parc de la zona de carrilet.

4.1.7. CARRER DE L'ESCULTOR ROCAMORA

Al carrer de l'Escultor Rocamora, de prioritat invertida, es permet l'accés rodat només per a càrrega i descàrrega, serveis i aparcament veïnal.

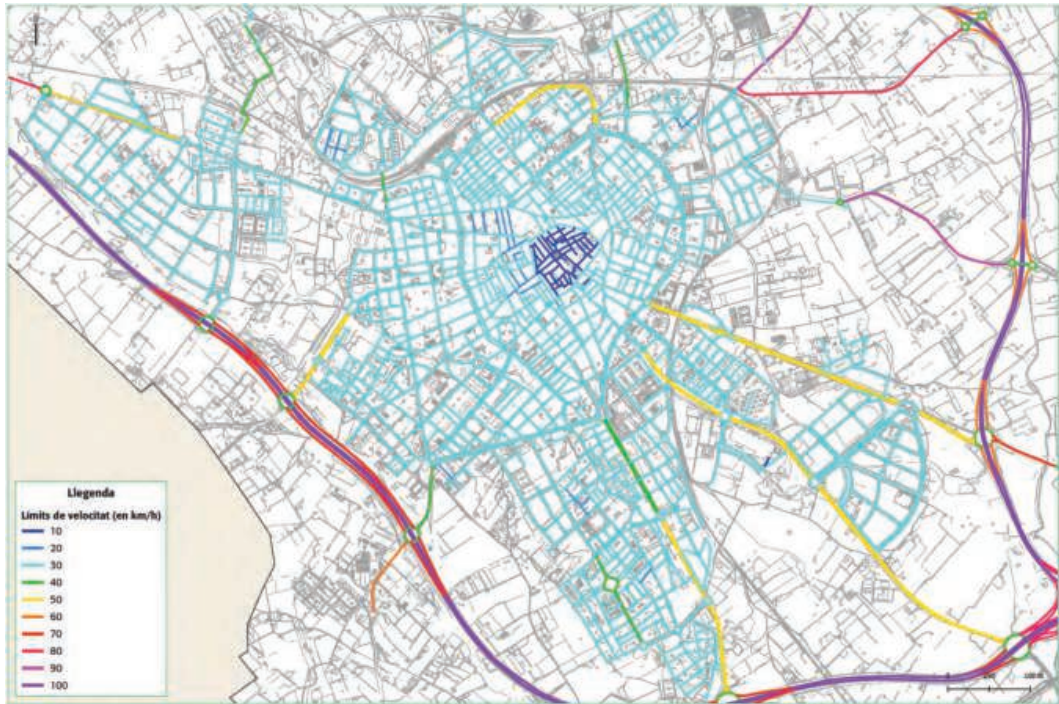
4.1.8. AVINGUDA DE PERE EL CERIMONIÓS AMB EL C/DE L'ESCULTOR ROCAMORA

Es resol l'encreuament de l'avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l'Escultor Rocamora reubicant el monument al carrilet a l'avinguda que li dona nom, per eliminar l'efecte rotonda que tenia i donant continuïtat a la zona per a vianants a les dues voreres, de manera que els vianants tindran preferència sobre la sortida de vehicles de l'aparcament.

4.2. VELOCITATS DE CIRCULACIÓ

El PMUS preveu els següents límits de velocitats per als vials del municipi:

Figura 40. Límits de velocitat. Font: PMUS de Reus.

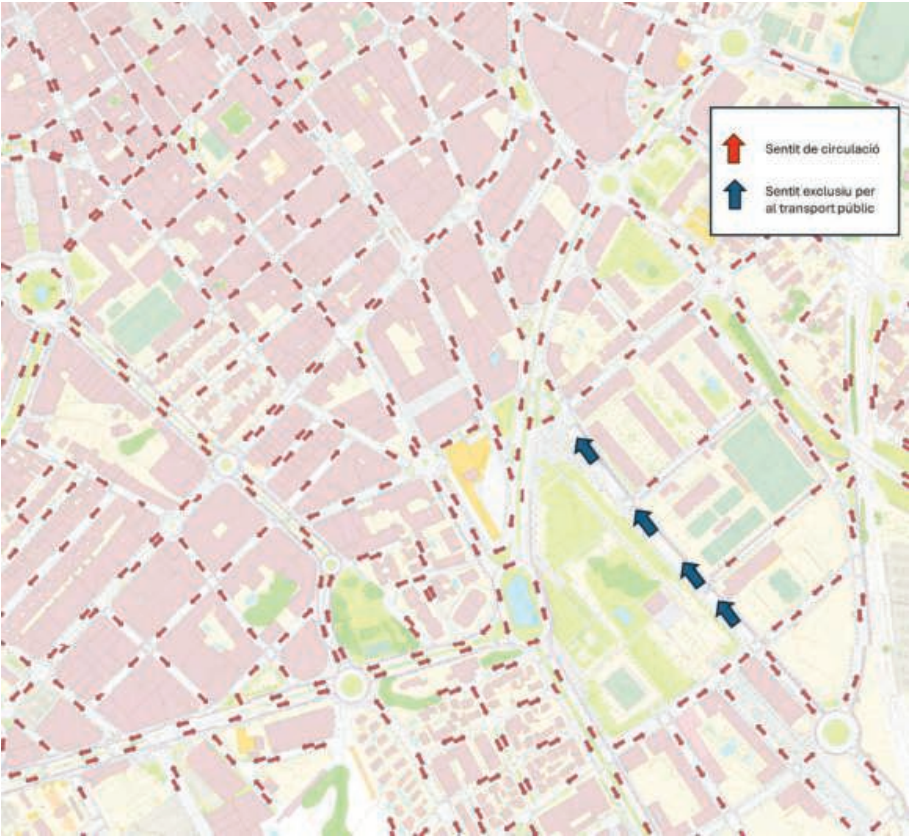


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

4.3. SENTITS DE CIRCULACIÓ

El PMUS preveu els següents límits de velocitats per als vials del municipi.

Figura 41. Sentits de circulació. Font: Geoportal de Reus.



4.4. INTENSITAT MITJANA DE VEHICLES

Els vials que assolixen una major intensitat de vehicles són els que formen part de la xarxa viària principal (Avinguda del President Macià, Avinguda de Salou i Avinguda de Sant Bernat Calbó), seguits dels de la xarxa secundària (Avinguda de Jaume I i C/Misericòrdia).

Concretament, a l'Avinguda de Salou, al sud de la plaça del Canal, entre el C/Condesito i el C/Vicaria s'estima una IMD de 8.400 vehicles en sentit d'entrada al municipi i 7.900 en sentit de sortida.

Figura 42. Intensitat mitjana diària de vehicles. Font: PMUS de Reus.



El nivell de servei dels vials de l'àmbit d'estudi són bons, situant-se majoritàriament entre el nivell A i el B, a excepció d'algun tram de l'Avinguda del president Macià que es situa en nivell C. S'observa una gran similitud entre el nivell de servei del matí respecte el de la tarda.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 43. Nivell de servei en hora punta de matí. Font: PMUS de Reus.

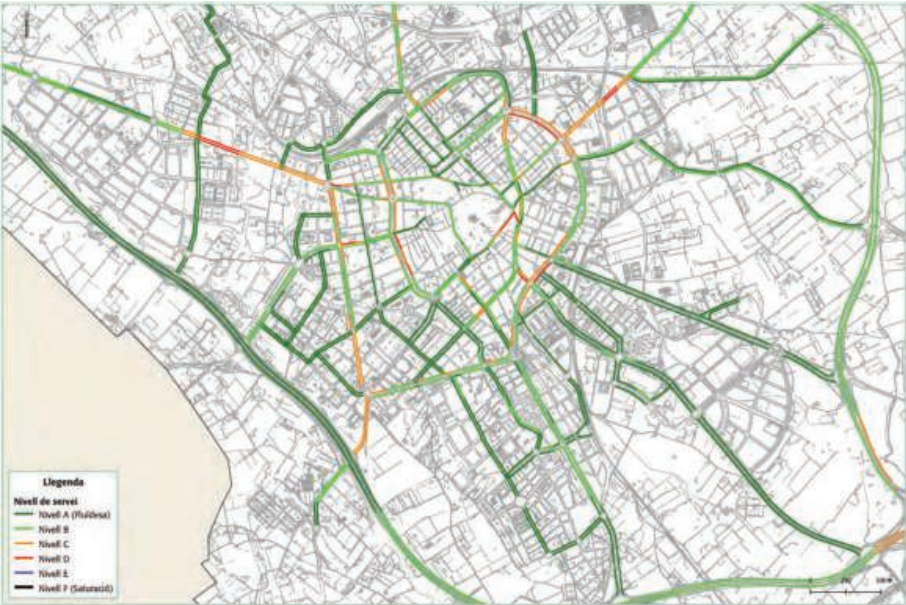
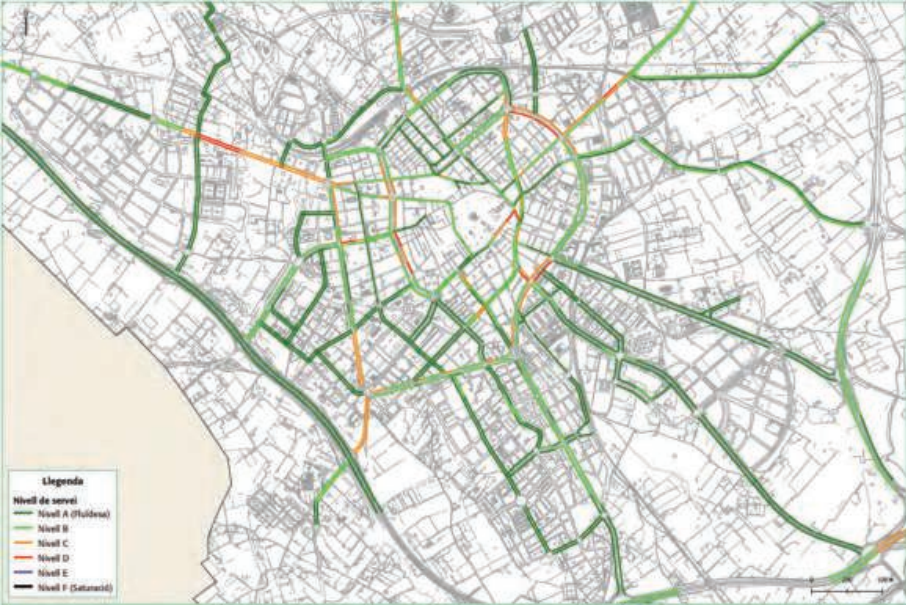


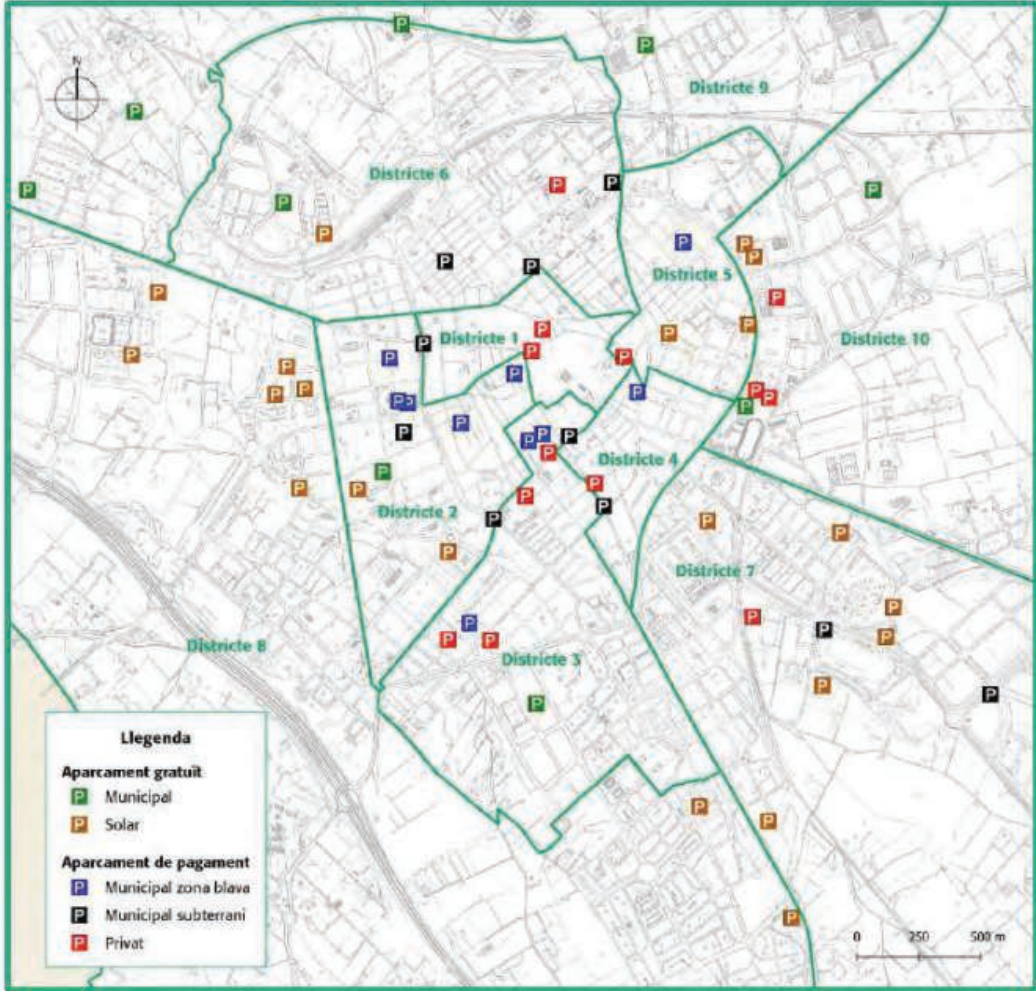
Figura 44. Nivell de servei en hora punta de tarda. Font: PMUS de Reus.



4.5. APARCAMENTS

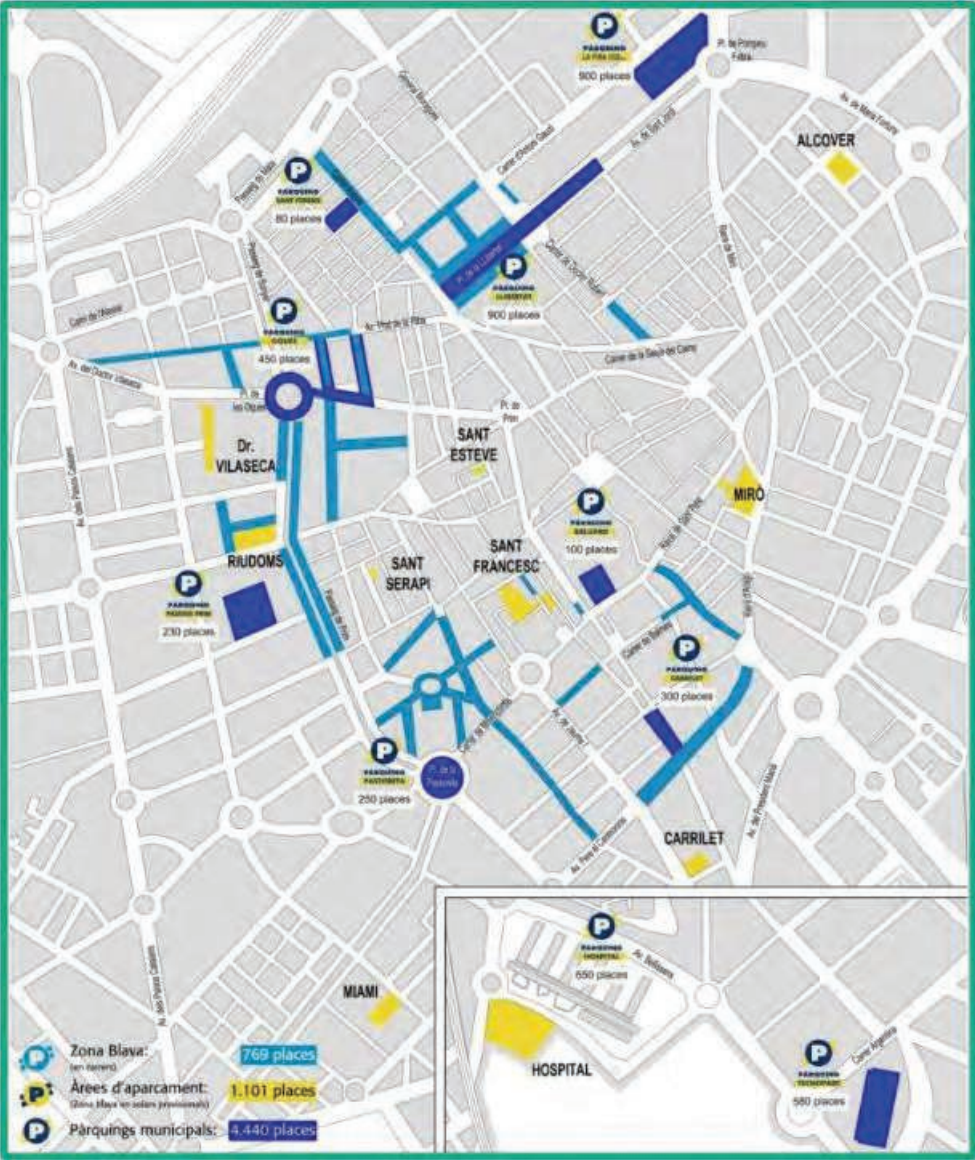
L'oferta d'aparcament del municipi és la següent:

Figura 45. Oferta d'aparcament del municipi. Font: PMUS de Reus.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 46. Oferta d'aparcament del municipi. Detall. Font: PMUS de Reus.



L'oferta d'aparcament propera a l'àmbit de la modificació de planejament és la següent:

Actualment l'estació i el mercat no tenen places d'aparcament associades (ni fora de via pública ni en via pública). Només disposen de les places d'aparcament que pugui haver-hi als carrers de l'entorn i en l'aparcament municipal de pagament de l'Av. del Carrilet situat a 300 metres (300 places).

Amb la modificació de planejament es preveuen 66 noves places fora de la via pública, situades sota el Mercat del Carrilet. Aquestes podran ser utilitzades pels usuaris de les diferents implantacions.

4.6. PUNTS DE RECÀRREGA ELÈCTRICA

Cal dotar de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes d'acord amb el que estableix el Reial decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables. Aquest Decret determina el següent en l'Article 4:

Dotacions mínimes de recàrrega de vehicles elèctrics en aparcaments adscrits a edificis d'ús diferents al residencial o estacionaments existents no adscrits a edificis.

Abans de l'1 de gener de 2023, tots els edificis d'ús diferent al residencial privat que tinguin una zona d'ús aparcament amb més de vint places, ja sigui a l'interior o en un espai exterior adscrit, així com en els estacionaments existents no adscrits a edificis amb més de vint places, hauran de disposar de les següents dotacions mínimes d'infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics:

– Amb caràcter general, s'instal·larà una estació de recàrrega per cada 40 places d'aparcament o fracció, fins a 1.000 places, i una estació de recàrrega més per cada 100 places addicionals o fracció.

– En els edificis que siguin titularitat de l'Administració General de l'Estat o dels organismes públics vinculats a ella o dependents de la mateixa, s'instal·larà una estació de recàrrega per cada 20 places d'aparcament o fracció, fins a 500 places, i una estació de recàrrega més per cada 100 places addicionals o fracció.

S'exclou d'aquestes obligacions els edificis protegits oficialment per ser part d'un entorn declarat o en raó del seu particular valor arquitectònic o històric, en la mesura que el compliment de l'exigència pogués alterar de manera inacceptable el seu caràcter o aspecte, segons determini l'autoritat competent en matèria de protecció del patrimoni.

Aquesta infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics complirà amb el que disposen els reglaments de seguretat industrial que li siguin d'aplicació i en particular, per a les instal·lacions de baixa tensió amb el Reial decret 842/2002, de 2 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament electrotècnic de baixa tensió i en la seva Instrucció Tècnica Complementària (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb finalitats especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics».

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

A dia d'avui, l'àmbit on es desenvolupa la modificació de planejament és un enclau de Reus rellevant pel que fa al transport públic, essent el punt on s'ubica l'estació d'autobusos interurbans i zona de parada de bona part de les línies urbanes.

El planejament vigent preveu una profunda transformació en matèria de transport col·lectiu per al municipi de Reus i, bona part d'aquesta, es desplega a l'àmbit o bé a l'entorn més pròxim de la Modificació de planejament en estudi. Concretament, les actuacions previstes son les següents:

- Reubicació i remodelació de l'estació d'autobusos.
- Nova estació de tren a Bellissens.
- Tramvia del Camp de Tarragona.
- Nova estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona.

En el present apartat s'analitza la xarxa de transport públic prevista a 10 anys, la qual es preveu que incorpori totes les infraestructures planificades.

Figura 47. Xarxa de transport públic. Autobús urbà. Font: elaboració pròpia.

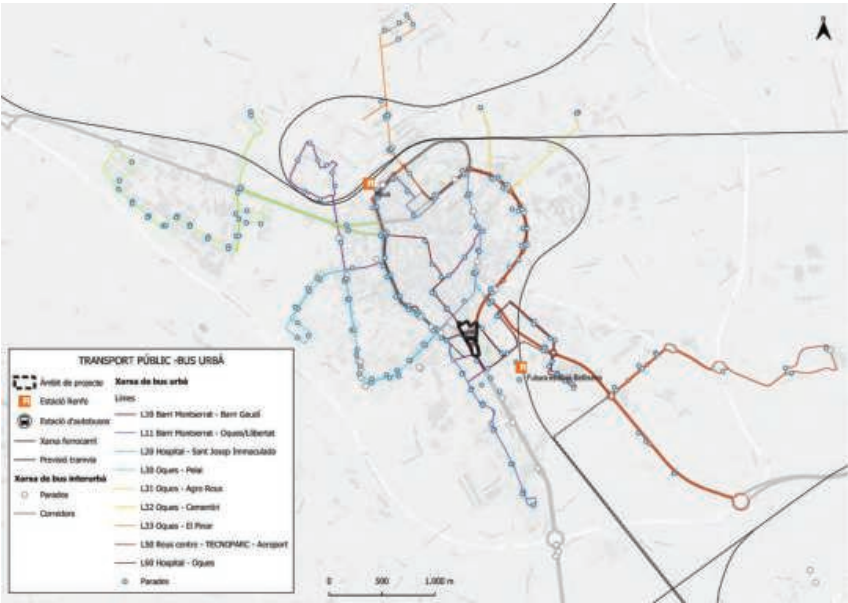


Figura 48. Xarxa de transport públic. Autobús interurbà. Font: elaboració pròpia.

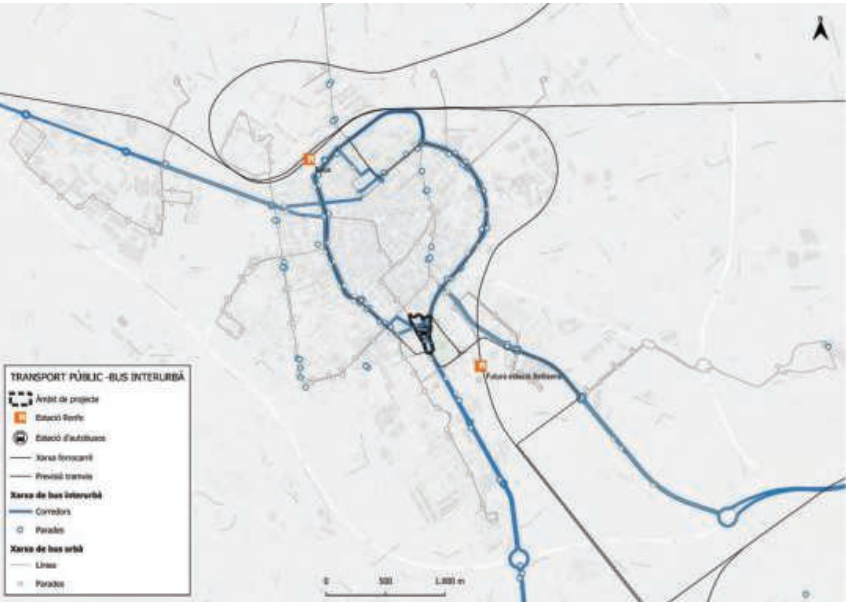
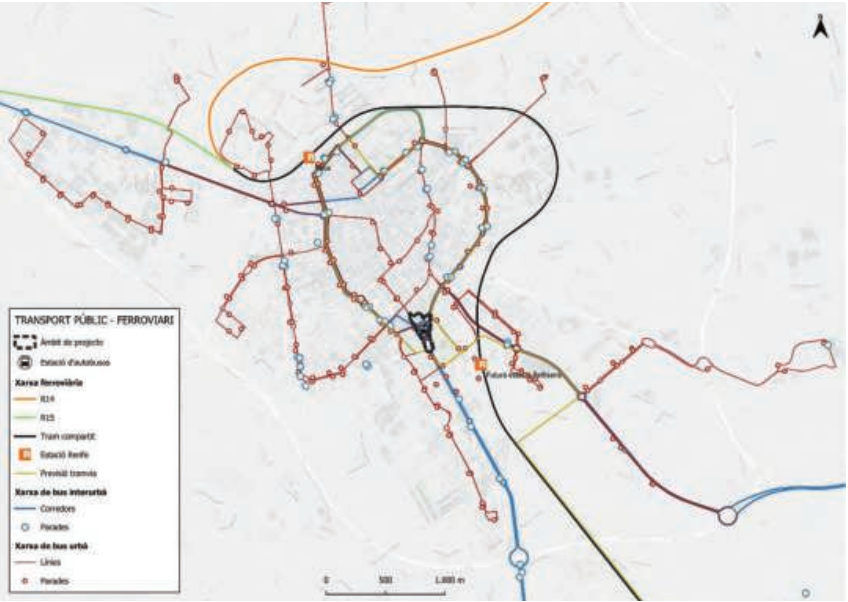
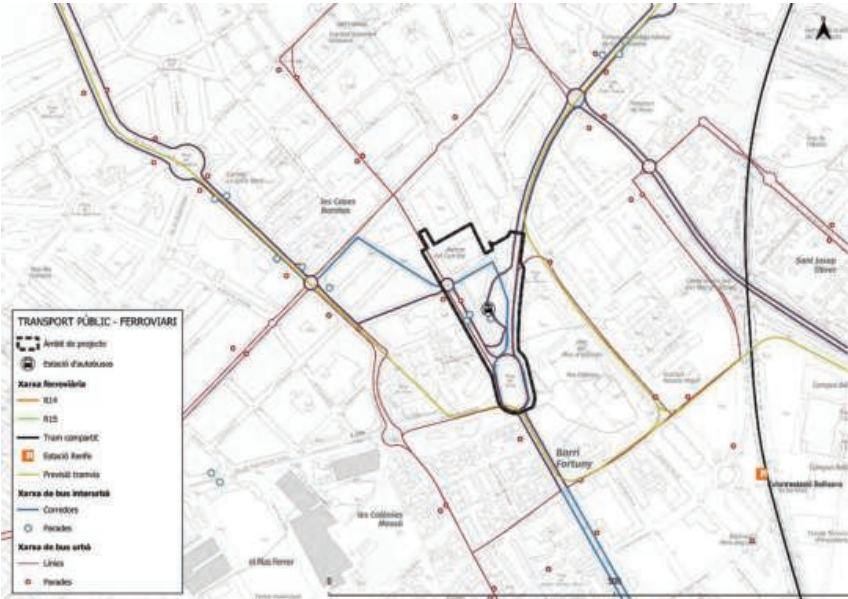


Figura 49. Xarxa de transport ferroviària. Autobús interurbà. Font: elaboració pròpia.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 50. Xarxa de transport públic. Detall de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia.

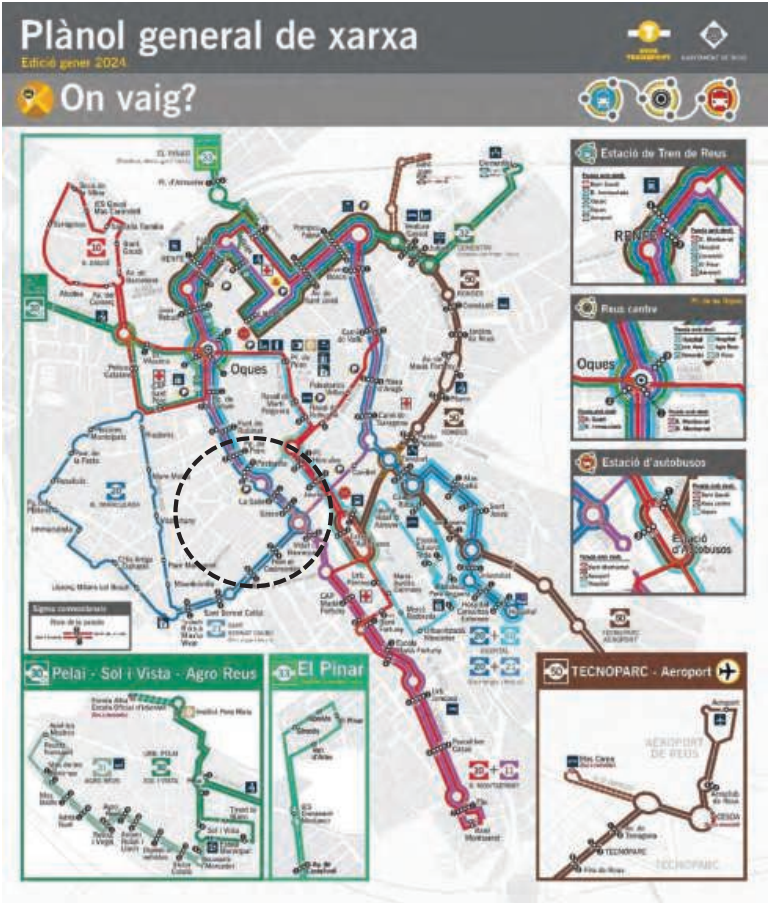


5.1. XARXA D'AUTOBUSOS

5.1.1. XARXA D'AUTOBUSOS URBANS

Reus disposa de 8 línies d'autobús urbà, de les quals 5 tenen parada dins o a l'entorn de l'àmbit d'estudi (línies 10, 11, 20/21, 33, 50 i 60) i una altra a un radi de menys de 400 metres (línia 10/11).

Figura 51. Plànol de la xarxa d'autobusos urbans. Font: Ajuntament.



Aquestes línies connecten l'àmbit d'estudi amb la resta del territori del municipi. L'oferta és de 309 expedicions diàries, de les quals 20 en hora punta.

Es preveu que arran dels canvis que es produiran en la xarxa de transport públic, les línies urbanes puguin patir alguna modificació per adaptar-s'hi. Per exemple: modificacions en el recorregut d'alguna línia per tal de parar a la parada intermodal de l'estació d'autobusos interurbans.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 52. Taula dels serveis de la xarxa d'autobusos urbans. Font: Ajuntament.

Busos urbans	Origen	Destí	Total parades	Primera expedició Dies feiners	Última expedició dies feiners	Primera expedició Caps de setmana i festius	Última expedició Caps de setmana i festius	Freqüència dies feiners	Freqüència caps de setmana i festius	Expedicion s per sentit dies feiners	Expedicion s per sentit dies feiners hora punta	Expedicion s per sentit caps de setmana i festius
L10	Barri Montserrat	Barri Gaudí	45	5:30	22:10	6:00	21:00	20 - 40 min	3 franges d'1h	47	3	15
L11	Barri Montserrat	Oques-Libertat	35	8:31	22:40	-	-	20min	-	42	3	-
L20	Immaculada	Hospital	31	5:24	21:50	5:17	20:12	20 - 40 min	7 franges de 30min	48	3	16
	Hospital	Immaculada	36	6:03	22:23	5:45	21:15	20min	8 franges de 30min	49	3	17
L21	Sant Bernat Calbó	Hospital	28	-	-	6:36	20:36	-	7 franges de 30min	-	-	15
	Hospital	Sant bernat Calbó	26	-	-	6:15	20:15	-	7 franges de 30min	-	-	15
L30	Oques	Sol i Vista	9	5:30	21:15	9:02	18:05	35 min	Irregular	28	2	12
	Estadi Municipal	Oques	6	5:48	21:33	9:08	18:18	20 min - 1h	Irregular	28	1	12
L31	Oques	Reus Transport	20	5:30	21:15	-	-	1h	-	14	1	-
	Reus Transport	Oques	20	5:45	21:30	-	-	1h	-	14	1	-
L32	Oques	Cementiri	11	-	-	9:20	10:20	-	1h	-	-	2
	Cementiri	Oques	9	-	-	9:43	10:43	-	1h	-	-	2
L33	Oques	Pinar	8	-	-	10:55	17:00	-	1h 55min i 4h 10min	-	-	3
	Pinar	Oques	9	-	-	11:02	17:07	-	1h 55min i 4h 10min	-	-	3
L50	Reus Centre	Tecnoparc- Aeroport	26	7:25	20:30	9:30	18:30	1h	2 franges d'1h	14	1	8
	Tecnoparc- Aeroport	Reus Centre	27	8:05	21:05	10:05	18:05	1h	2 franges d'1h	14	1	7
L60	Oques	Hospital	16	6:28	21:30	-	-	20min	-	46	3	-
	Hospital	Oques	19	6:33	21:13	-	-	20min	-	45	3	-
L40	St. Bernat Calbó	IES D. i Montaner	33	7:33	-	-	-	-	-	1	-	-
L41	Sol i Vista	IES D. i Montaner	45	7:25	-	-	-	-	-	1	-	-
L42	Oques	Oques	35	7:42	-	-	-	-	-	1	-	-
L43	Escola Eduard Toda	Oques	35	14:58	-	-	-	-	-	1	-	-

5.1.2. XARXA D’AUTOBUSOS INTERURBANS

A. L'estació d'autobusos

L'estació d'autobusos interurbans actual presenta una certa precarietat funcional que porta, en el marc de la MP del PGOU en estudi, a proposar fer-la nova.

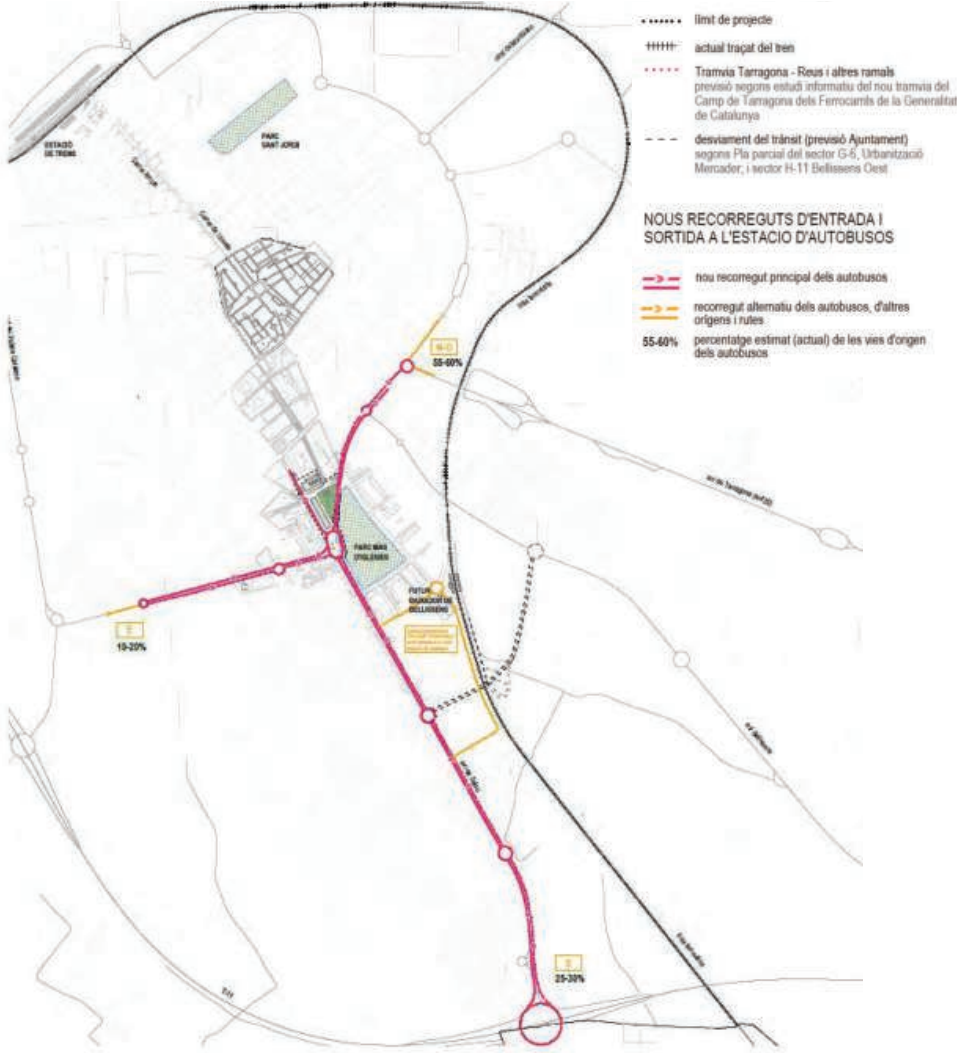
La proposta planteja ubicar el nou edifici de l'estació en l'emplaçament actual, que serà el punt d'accés per als usuaris. Les dàrsenes i l'accés als autobusos quedaran soterrats, situats sota l'edifici de l'estació i l'actual plaça del Canal. L'entrada i la sortida dels autobusos es preveuen mitjançant dos carrils situats a la part externa del costat est de la plaça.

La nova estació estarà lligada a la mobilitat de transport urbà, el tramvia, els taxis, la mobilitat activa així com amb la mobilitat a peu i en bicicleta, configurant una estació intermodal. Alhora l'estació serà pròxima a la nova estació de Bellissens, al campus universitari URV i a l'Hospital universitari Sant Joan de Reus.

B. Accés dels autobusos a l'estació

Al plànol següent es grafien les rutes d'accés a l'estació. Es preveu una ruta d'accés (entrada i sortida) principal, pintada en color rosa, i unes rutes d'entrada secundàries, pintades en color taronja.

Figura 53. Itineraris d'accés dels autobusos a l'estació d'autobusos interurbans. Font: Modificació de planejament.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

C. Serveis

Les línies que actualment donen servei a l'àmbit d'estudi son les de les taules adjuntes. Arran de l'entrada en servei del tramvia, es preveu que les línies d'autobús interurbà que donen servei als municipis del Camp de Tarragona puguin reestructurar-se. Actualment hi ha 39 línies d'autobús interurbà que ofereixen un total de 485 expedicions diàries, 42 de les quals en hora punta, i 218 expedicions en caps de setmana i festius.

Figura 54. Taula dels serveis de la xarxa d'autobusos urbans. Font: Ajuntament.

Busos Interurbans	Origen	Destí	Parada a l'Aeroport	Total Parades	Empreses	Primera expedició Dies Feiners	Última expedició Dies Feiners	Primera expedició Caps de setmana i festius	Última expedició Caps de setmana i festius	Freqüència Dies Feiners	Freqüència Caps de setmana i festius	Expedicions per sentit Dies feiners	Expedicions per sentit feineres en Hora punta	Expedicions per sentit Caps de setmana i festius
L80	Reus (Llibertat)	Reus (Fira)	No	10	Reus Transport	12:00	21:30	12:00	21:30	30 min	30 min	20	2	20
	Reus (Fira)	Reus (Llibertat)	No	10	Reus Transport	12:17	21:47	12:17	21:47	30 min	30 min	20	2	20
L0174	Reus	Cambrils	No	48	Autocars Plana	8:45	21:45	8:45	21:45	1 h	1 h	14	1	14
	Cambrils	Reus	No	42	Autocars Plana	9:45	22:45	9:45	22:45	1 h	1 h	14	1	14
L0206	Reus	Cambrils	No	16	Autocars Plana	7:50	21:15	8:30	15:45	Irregular	Irregular	8	1	3
	Cambrils	Reus	No	15	Autocars Plana	7:10	20:20	9:15	17:45	Irregular	Irregular	8	1	3
L0256	Reus	Sants (Barcelona)	Sí	6	Hispano Igualadina	7:00	13:50	11:00 (Ds) / 17:00 (Dg i festius)	-	6h i 50 min	24h	2	1	1
	Sants (Barcelona)	Reus	Sí	6	Hispano Igualadina	10:45	19:20	9:00	-	9h i 5 min	24h	2		1
L0257	Salou	Constantí	No		Autocars Plana	10:00	20:00	21:50 (Dg)	-	10 h	24 h	2		1
	Constantí	Salou	No	6	Autocars Plana	9:15	19:15	17:38 (Dg)	-	10 h	24 h	2		1
L0369	Reus	Tarragona	No	6	Hispano Igualadina	13:15	18:15	-	-	5 h	-	2		-
	Tarragona	Reus	No	6	Hispano Igualadina	8:15	15:30	-	-	7h i 15 min	-	2	1	-
L0396	Reus	La Figuera	No	12	Autocars Domènech	9:00	16:10	12:55 (Ds)	19:00 (Ds)	Irregular	Irregular	6	1	2
	La Figuera	Reus	No	13	Autocars Domènech	6:25	11:30 - 15:00	9:05 (Ds)	16:05 (Ds)	Irregular	Irregular	7	1	2
L0398	Reus	La Granadella	No	10	Autocars Plana	18:05 (Dv)	-	-	-	-	-	1		-
	La Granadella	Reus	No	10	Autocars Plana	6:20 (Dl)	-	-	-	-	-	1		-
L0407	Reus	La Palma d'Ebre	No		Autocars Plana	18:05	-	-	-	-	-	1		1
	La Palma d'Ebre	Reus	No	12	Autocars Plana	5:30	-	-	-	-	-	1		-
L0430	Reus	L'Argentera	No	4	Hispano Igualadina	8:45 (Dl i Dj)	15:00 (Dl i Dj)	-	-	6h i 15 min	-	2	1	-
	L'Argentera	Reus	No	4	Hispano Igualadina	9:30 (Dl i Dj)	15:45 (Dl i Dj)	-	-	6 h i 15 m	-	2		-
L0525	Reus	Salou	No	7	Autocars Plana	22:45	5:15	22:45	5:15	1 a 1h i 30 min	1 a 1h i 30 min	7		7
	Salou	Reus	No	6	Autocars Plana	23:15	5:45	23:15	5:45	1 a 1h i 30 min	1 a 1h i 30 min	7		7
L0573	Tarragona	Pratdip	No	24	Hispano Igualadina	5:55	22:30	7:15	20:45	30 min - 1h	Irregular	21	2	12
	Pratdip	Tarragona	No	24	Hispano Igualadina	6:30	22:00	6:40	21:20	30 min - 1h	Irregular	19	2	11
L0584	La Selva del Camp	Tarragona	Sí	4	Hispano Igualadina	7:10	-	-	-	24h	-	1		-
	Tarragona	La Selva del Camp	Sí	5	Hispano Igualadina	20:20	-	-	-	24h	-	1		-
L0585	Reus	Vila-seca	No	8	Autocars Plana	7:40	21:00	-	-	Irregular	-	12		-
	Vila-seca	Reus	No	9	Autocars Plana	7:20	20:30	-	-	Irregular	-	12		-
L0587	Reus	Reus	No	14	Autocars Plana	11:00	19:30	8:30	19:00	Irregular	10h 30min	4		2
	Reus	Reus	No	14	Autocars Plana	14:30	-	9:00	19:30	24h	10h 30min	1		2
L0588	Reus	Cambrils	No	23	Autocars Plana	6:25	20:45	7:15	20:00	Irregular	Irregular	8	1	4
	Cambrils	Reus	No	23	Autocars Plana	8:39	21:15	7:44	21:45	Irregular	Irregular	8	1	4
L0589	Reus	Almoster	No	13	Autocars Plana	7:20	22:00	8:15	13:45	1 h	5 h i 30 min	15	1	2
	Almoster	Reus	No	13	Autocars Plana	7:55	22:35	8:35	14:45	1 h	5 h i 30 min	15	2	2
L0592	Reus	Reus	No	27	Autocars Plana	6:45	-	6:45	-	24h	24h	1		1
L0595	Reus	Les Valls de Valira	No	27	Hispano Igualadina	7:00	-	7:00	-	24h	24h	1		1
	Les Valls de Valira	Reus	No	27	Hispano Igualadina	17:00	-	17:00	-	24h	24h	1		1
L0596	Reus	Alforja	No	7	Autocars Plana	7:20	15:15	-	-	2 a 6 h	-	3		-
	Alforja	Reus	No	7	Autocars Plana	7:55	15:50	-	-	2 a 6 h	-	3		-
L0693	Reus	Montblanc	No	6	Hispano Igualadina	6:00	14:10	-	-	8h i 10 min	-	2		-
	Montblanc	Reus	No	6	Hispano Igualadina	6:45	15:55	-	-	9h i 10 min	-	2		-

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Bona part de les línies donen servei al Camp de Tarragona i, en menor mesura, a la província de Tarragona. Dues línies donen servei diari amb Barcelona, una amb Lleida i una amb Andorra.

Busos Interurbans	Origen	Destí	Parada a l'Aeroport	Total Parades	Empreses	Primera expedició Dies Feiners	Última expedició Dies Feiners	Primera expedició Caps de setmana i festius	Última expedició Caps de setmana i festius	Freqüència Dies Feiners	Freqüència Caps de setmana i festius	Expedicions per sentit Dies feiners	Expedicions per sentit feineres en Hora punta	Expedicions per sentit Caps de setmana i festius
L0713	Reus	Port Aventura	No	12	Autocars Plana	8:40	16:35	8:40	16:35	1 a 2 h	1 a 2 h	6	1	6
	Port Aventura	Reus	No	15	Autocars Plana	15:30	1:30	15:30	1:30	1 a 2 h	1 a 2 h	10		10
L0745	Reus	Tivissa	No	44	Autocars Plana	6:00	19:50	9:15	16:45	1 a 3 h	3 a 6 h	14	1	3
	Tivissa	Reus	No	44	Autocars Plana	6:45	21:15	7:15-10:30	21:15	1 a 3 h	3 a 6 h	16	1	4
L0788	Reus	Valls	No	8	Hispano Igualadina	17:45	-	-	-	24h	-	1		-
L0788	Valls	Reus	No	8	Hispano Igualadina	10:15	-	-	-	24h	-	1		-
L0789	Reus (aeroport)	Valls	Sí	5	Hispano Igualadina	20:20	-	-	-	24h	-	1		-
	Valls	Reus (aeroport)	Sí	6	Hispano Igualadina	8:00	13:20	-	-	5h i 20min	-	2	1	-
L0789	Reus	Valls	No	4	Hispano Igualadina	7:45	19:30	10:45 (Ds) / 11:30 (Dg i F)	17:45 (Ds)	Irregular	Irregular	14	1	3 (Ds) / 1 (Dg i F)
	Valls	Reus	No	4	Hispano Igualadina	7:00	21:30		12:45 (Ds)	Irregular	Irregular	13	1	3 (Ds) / 1 (Dg i F)
L0815	Reus	Vilanova de Prades	No	11	Autocars Plana	13:45	18:05	13:50	-	2h 30min	24h	3		1
	Vilanova de Prades	Reus	No	11	Autocars Plana	6:20	16:50	15:00	-	Irregular	24h	3		1
L1460	Tarragona	Batea	No	11	Hispano Igualadina	9:00 (DlI) / 11:00	16:45	-	-	5h i 45min	-	2	1	-
	Batea	Tarragona	No		Hispano Igualadina	6:15	13:45	-	-	7h i 30min	-	2		-
L1463	Lleida	Salou	Sí	6	HIFE	9:00	10:40	9:00	10:40	1h 40min	1h 40min	2	1	2
	Salou	Lleida	Sí	6	HIFE	16:45	19:40	16:45	19:40	2h 55min	2h 55min	2		2
L1524	Reus	La Sercuita	No	17	Autocars Plana	7:15	20:40	7:15	19:40	1-2h	4h	11		4
	La Sercuita	Reus	No	17	Autocars Plana	8:25	22:25	8:25	22:25	1-2h	4h	8		5
L1624	Barcelona	La Granadella	No		Autocars Plana	13:15	22:00	8:30	22:00	Irregular	Irregular	3		4
	La Granadella	Barcelona	No	-	Autocars Plana	-	-	5:40	-	-	24h	-		1
L1630	Reus	Gandesa	No	4	HIFE	-	-	8:55 (Ds) / 9:35 (Dg)	-	-	-	-		1
	Gandesa	Reus	No	4	HIFE	-	-	11:25 (Dg) / 18:05 (Dg)	-	-	-	-		1
L1758	Reus	Cambrils	No	6	Autocars Plana	7:35	20:20	-	-	1 a 4 h	-	8	1	-
	Cambrils	Reus	No	6	Autocars Plana	7:00	19:45	-	-	1 a 4 h	-	8	1	-
L1763	Reus	Cambrils	No	4	Autocars Plana	7:55	21:05	-	-	3 franges de 1 hora	-	9	1	-
	Cambrils	Reus	No	4	Autocars Plana	7:25	20:35	-	-	3 franges de 1 hora	-	9	1	-
L1787	Reus	Estació Camp de Tarragona	No	6	Autocars Plana	5:30	22:00	6:30	22:00	1 a 1h i 30min	1 a 1h i 30min	18	1	17
	Estació Camp de Tarragona	Reus	No	6	Autocars Plana	6:00	22:45	7:00	22:45	1 a 1h i 30min	1 a 1h i 30min	18	1	17
E4	Reus	Tarragona	No	5	Hispano Igualadina	6:00	21:30	7:00	22:15 (Ds) / 13:30 (Dg i F)	15 min a 1 h	Irregular	26	2	9 (Ds) / 7 (Dg i F)
	Tarragona	Reus	No		Hispano Igualadina	6:45	19:00	7:15 (Ds) / 10:00 (Dg i F)	21:50 (Ds) / 14:00 (Dg i F)	15 min a 1 h	Irregular	26	2	8 (Ds) / 5 (Dg i F)
E5	Salou	Reus	No		Autocars Plana	7:00	20:59	-	-	1 a 1h i 30 min	-	14	1	-

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

D. Aparcaments relacionats amb l'estació

Actualment aquesta estació no té places d'aparcament associades (ni fora de via pública ni en via pública). Només disposa de les places d'aparcament que pugui haver-hi als carrers de l'entorn i en l'aparcament municipal de pagament de l'Av. del Carrilet situat a 300 metres (300 places).

Amb la modificació de planejament es preveuen les següents noves places d'aparcament situades fora de via pública i que podran ser utilitzades pels usuaris de l'estació intermodal d'autobusos:

- 66 places situades sota el Mercat del Carrilet.
- 300 places de l'aparcament municipal del Carrilet que quedarà a 500 metres de l'estació.
- A l'estació de Bellissens, més enllà de la modificació de planejament en estudi, també es preveu que hi hagi una bossa pròpia d'aparcament.

No es considera que calgui preveure més places d'aparcament per a l'estació d'autobusos intermodals més enllà de les ja previstes.

5.2. XARXA FERROVIÀRIA

La xarxa ferroviària de l'àmbit de la modificació prevista pel planejament està formada per les següents infraestructures, totes de nova creació:

- Nova estació de tren a Bellissens.
- Tramvia del Camp de Tarragona.
- Nova estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona.

Figura 55. Plànol de la xarxa xarxa ferroviària. Font: Modificació de planejament.



5.2.1. TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA

Actualment, s'està treballant en la configuració d'un sistema de tramvia al Camp de Tarragona, que ha de transformar la mobilitat de la segona àrea metropolitana de Catalunya. El 90% de la mobilitat al Camp de Tarragona és interna i la quota modal global del transport públic és del 18% en l'àmbit central.

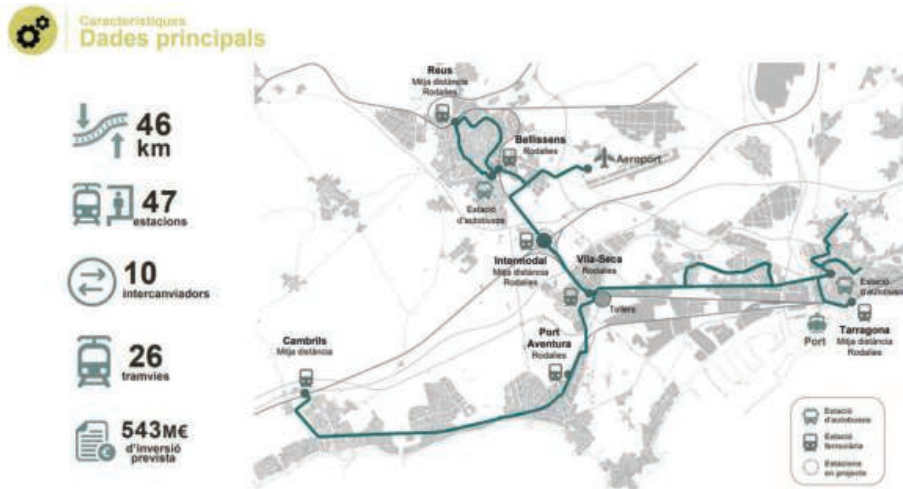
L'objectiu principal de la nova xarxa és incrementar la quota modal del transport públic fins al 25% mitjançant l'establiment de serveis ràpids per a la mobilitat interurbana, accessibles als centres i als barris de les ciutats, i connectors dels pols estratègics d'activitat d'aquest àmbit, tant per a la mobilitat de residents com de visitants.

Els aspectes més rellevants d'aquest projecte són:

- La integració i complementarietat de diferents modes de transport
- L'augment de la quota modal de transport públic
- La descarbonització
- La cohesió dels nuclis de població i l'activitat econòmica
- La integració urbana i el servei de proximitat

La nova xarxa inclourà 46 km de via, 47 estacions, 10 intercanviadors, 26 tramvies i comporta una inversió prevista de 543 milions d'euros. Es preveu que pugui arribar a donar servei a 12,5 milions de viatgers l'any. El Departament de Territori, a través de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, va adjudicar l'octubre de 2022 el projecte constructiu del primer tram del tramvia del Camp de Tarragona, entre Cambrils i Vila-seca.

Figura 56. Proposta de tramvia del Camp de Tarragona. Font: Generalitat de Catalunya.

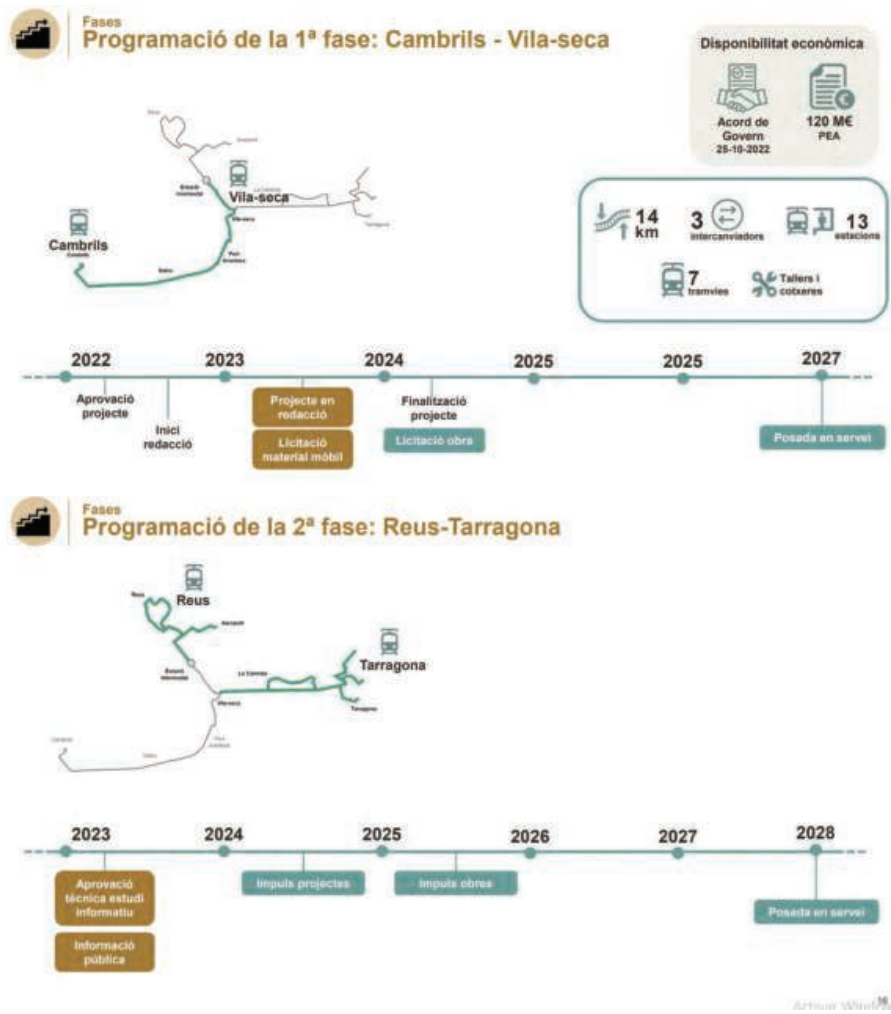


A la ciutat de Reus, els serveis s'articulen mitjançant un bucle perimetral en forma de cor, a la ciutat de Tarragona mitjançant un sistema en creu amb intercanvi al centre de la ciutat a Imperial Tàrraco, als barris de ponent mitjançant un sistema de penetració urbana alternatiu al directe de l'N-340.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

La Generalitat preveu el següent calendari d'implantació del tramvia:

Figura 57. Programació de la oroposta de tramvia del Camp de Tarragona. Font: Generalitat de Catalunya.



Font:
https://territori.gencat.cat/web/content/home/03_infraestructures_i_mobilitat/02_transport_public/tramvia/20230328-presentacio-tramvia-camp-tarragona.pdf

5.2.2. ESTACIÓ DE BELLISSENS

A. L'estació

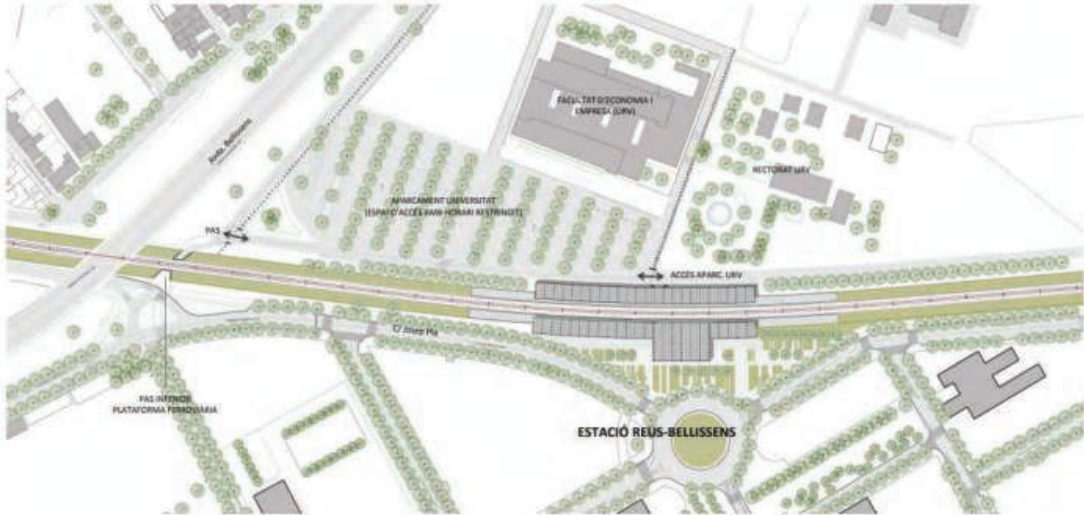
El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha adjudicat les obres de construcció de la nova estació de Reus-Bellissens. L'actuació millorarà el servei de ferrocarril a Reus, connectant aquesta zona de la ciutat amb la xarxa de Rodalies del Camp de Tarragona i els serveis regionals de Catalunya, atenent així les demandes actuals i futures de viatgers. El projecte inclou el nou pas inferior urbà que connectarà l'eix central del Campus Universitari de Bellissens amb l'estació d'autobusos.

La nova estació de Reus-Bellissens, ubicada al sud-est de la ciutat, entre les estacions de Reus i Vila-seca, es troba al costat d'una zona de recent construcció, a la que s'ubiquen el Campus Universitari de Bellissens de la Universitat Rovira i Virgili (URV), l'Hospital Universitari Sant Joan de Reus, el Tecnoparc i l'Institut Roseta Mauri, entre d'altres.

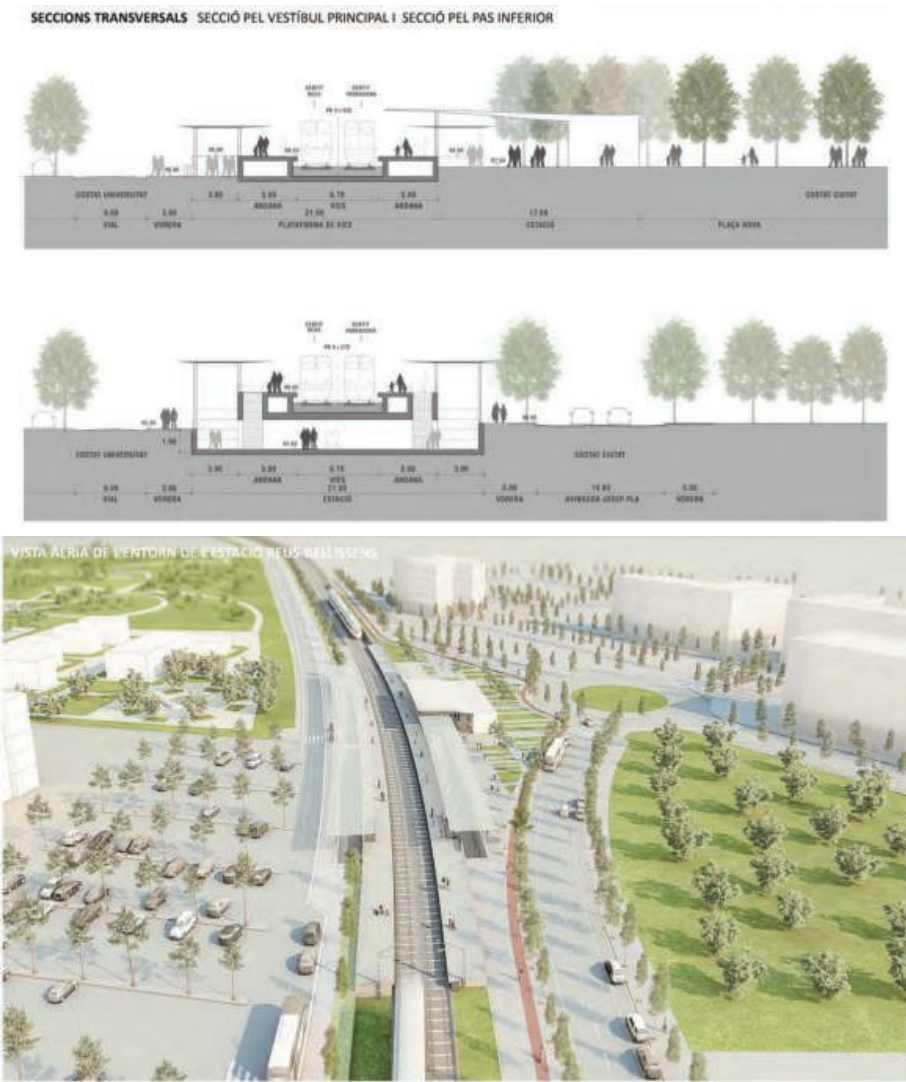
L'estació comptarà amb dues andanes laterals, dotades d'espais d'espera i recorreguts accessibles coberts per marquesines i d'un pas inferior que connectarà les andanes.

El projecte també inclou una àrea d'aproximació i accés per als vianants, connectant amb àrees urbanes reservades per a parada de vehicles, taxis i autobusos, i integrant espais per a nous models de mobilitat sostenible.

Figura 58. Proposta per a l'estació de Bellissens. Font: Ajuntament.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



<https://www.reus.cat/noticia/adjudicada-la-construccio-de-la-nova-estacio-de-bellissens-98-milions>

Segons els estudis de demanda realitzats per Adif, s'estima que la nova estació registrarà un trànsit d'uns 1.400 viatgers diaris, que podrien arribar als 3.500 viatgers/dia en un horitzó de 30 anys.

B. Serveis

Per l'estació de Bellissens circularan els serveis regionals de les línies R14 (Barcelona-Lleida) i R15 (Barcelona – Riba-roja d'Ebre).

Figura 59. Esquema del servei de rodalia del Camp de Tarragona. Font: Renfe.



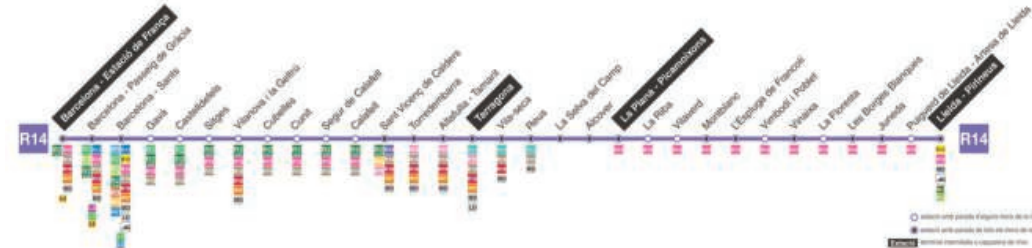
- R14 Barcelona – Estació de França – Lleida

La línia R14 forma part de Rodalies de Catalunya en els seus serveis regionals i és operada per Renfe. Aquesta línia uneix Barcelona amb Lleida passant per Vilanova i la Geltrú, Sant Vicenç de Calders, Tarragona, Reus, Montblanc i les Borges Blanques. La R14 s'inicia a l'Estació de França de Barcelona i continua cap a Barcelona Sants. Alguns trens de la línia fan parada a Gavà i Castelldefels. Ja a la comarca del Garraf, la línia arriba a Sitges i Vilanova i la Geltrú. El recorregut segueix fins a Sant Vicenç de Calders i continua pel litoral cap a Torredembarra, Altafulla i Tarragona. Des de Tarragona, els trens prenen la línia Tarragona-Lleida cap a l'interior fins a Reus. Des de Reus, la línia gira cap al nord per enllaçar amb la línia de Valls. Els trens arriben a Montblanc i continuen cap a l'Espluga de Francolí, Vinaixa, les Borges Blanques, Juneda i, finalment, a l'estació de Lleida-Pirineus.

Figura 60. Plànol i esquema de la línia R14. Font: Trenscat.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

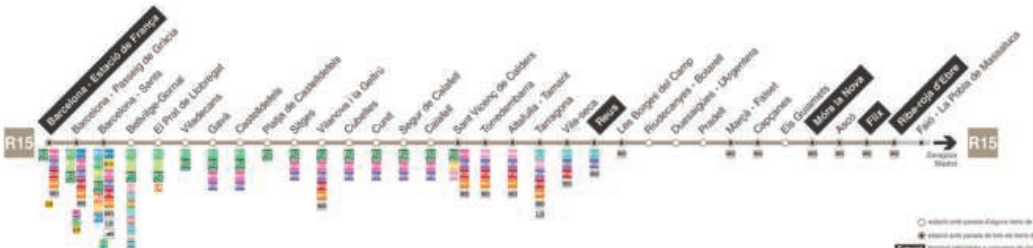


R14	
Longitud total	204 km
Estacions	31
Estacions amb parada de tots els trens de la línia	17
Estacions amb enllaç amb altres serveis (xarxa de via ampla)	29
Mitjana circulacions per sentit (dia feiner)	5
Servei	
A. REGIONAL. Barcelona E.Franca - Lleida Pirineus. Para a totes les estacions	
B. REGIONAL/REGIONAL EXPRES. Barcelona E.Franca - Lleida Pirineus. Para a totes les estacions, excepte Gavà, Castelldefels, Sitges, Cubelles, Cunit, Segur de Calafell i Calafell*	
C. REGIONAL EXPRES. Barcelona E.Franca - Lleida Pirineus. Para a Barcelona, St.Vicenç de C., Torredembarra, Altafulla, Tarragona, Vila-seca, Reus, Alcover, Picamoixons, Montblanc, l'Espluga F., Vinaixa, Borges B., Juneda i Lleida	
D. REGIONAL. Tarragona - La Plana-Picamoixons. Para a totes les estacions	

• R15 Barcelona – Estació de França. Reus. Riba-roja d'Ebre

La línia R15 forma part de Rodalies de Catalunya dins del seu Servei Regional i és operada per Renfe. Aquesta línia connecta Barcelona amb Riba-roja d'Ebre, passant per Vilanova i la Geltrú, Sant Vicenç de Calders, Tarragona, Reus, Falset i Móra la Nova. La R15 comença a l'Estació de França de Barcelona i segueix cap a Barcelona Sants, amb algunes parades a Gavà i Castelldefels. A la comarca del Garraf, la línia arriba a Sitges i Vilanova i la Geltrú. El trajecte continua fins a Sant Vicenç de Calders, seguint pel litoral cap a Torredembarra, Altafulla i Tarragona. Des de Tarragona, els trens segueixen la línia Tarragona-Lleida cap a l'interior fins a Reus, on molts serveis de l'R15 finalitzen. A partir d'aquí, el trajecte continua per la línia directa de Madrid a Barcelona, dirigint-se cap al Priorat, amb parades a prop de Falset (al poble de Marçà) i a Móra la Nova. A Móra la Nova, finalitzen trajecte tant els trens provinents de Barcelona com els de Zaragoza. El recorregut continua cap a Ascó, Flix i Riba-roja d'Ebre, on acaba la línia R15. Els trens regionals que segueixen fins a Casp, Zaragoza i Madrid travessen el tram dels tres túnels al costat del pantà de Riba-roja abans d'entrar a Aragó per Faió-la Poble de Massaluca.

Figura 61. Plànol i esquema de la línia R15. Font: Trenscat.



R15	
Longitud total	190 km
Estacions	32
Estacions amb parada de tots els trens de la línia	15
Estacions amb enllaç amb altres serveis (xarxa de via ampla)	22
Mitjana circulacions per sentit (dia feiner)	13
Servei	
A. REGIONAL EXPRES. Barcelona E.França - Casp / Barcelona E.França - Zaragoza Delicias / Barcelona E.França - Madrid Chamartin. Para a Barcelona, St.Vicenç C., Torredembarra, Altafulla, Tarragona, Vila-seca, Reus, les Borges del Camp, Marçà-Falset, Capçanes, Móra la Nova, Ascó, Flix, Riba-roja d'Ebre i Faió-la Poble de Massaluca (1)	
B. REGIONAL EXPRES. Barcelona E.França - Riba-roja d'Ebre. Directe de Barcelona a St.Vicenç C. Para a totes les estacions a la resta de línia (2) (3)	
C. REGIONAL EXPRES. Barcelona E.França - Flix. Entre Barcelona i St.Vicenç C. només para a Vilanova G. Para a totes les estacions a la resta de línia (3)	
D. REGIONAL EXPRES. Barcelona E.França - Móra la Nova. Entre Barcelona i St.Vicenç C. només para a Vilanova G. Para a totes les estacions a la resta de línia excepte Els Guiamets	
E, REGIONAL EXPRES. Barcelona E.França - Reus. Directe de Barcelona a St.Vicenç C. Para a totes les estacions a la resta de línia (3)	
F. REGIONAL. Barcelona - Reus. Para a totes les estacions (4)	
G. REGIONAL. Móra la Nova - Zaragoza Delicias. Para a totes les estacions	

5.2.3. NOVA ESTACIÓ INTERMODAL DEL CAMP DE TARRAGONA

La nova estació intermodal del Camp de Tarragona, situada entre Vila-seca i Reus, està dissenyada per millorar la connectivitat ferroviària de la regió, facilitant tant els serveis de trens regionals com de llarg recorregut.

L'estació s'ubicarà a la intersecció de dues línies ferroviàries:

- **Línies de Regionals i Rodalies (R14 i R15):** Aquestes línies ocuparan la part superior de l'estació.
- **Línia de Llarg Recorregut del Corredor Mediterrani:** Aquesta línia passarà per la part inferior de l'estació.

A més, l'estació estarà propera a diverses vies de gran prestació, incloent la T-11, la C-14, l'A-7 i l'AP-7, facilitant l'accés en transport privat.

L'estació tindrà andanes de 220 metres de llarg i 5 metres d'ample per als trens regionals i rodalies, i andanes de 400 metres de llarg i 5,5 metres d'ample per als trens de llarg recorregut.

Es preveu la construcció d'un aparcament amb capacitat per a 500 vehicles i una zona de parada per a nou autobusos.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

6. XARXA DE VIANANTS

Els principals fluxos de vianants de l'àmbit d'estudi es preveu que siguin els següents:

- Fluxos amb origen/destinació dins del propi àmbit d'estudi, ja sigui atrets/generats pels equipaments, per la zona residencial, així com per les infraestructures i serveis de transport públic (tramvia, tren, autobusos interurbans, serveis de mobilitat compartida, etc.).
- Fluxos de pas en les relacions entre el nucli del municipi i la zona de Bellissens.

6.1. JERARQUIA DE LA XARXA DE VIANANTS I TIPOLOGIA DE VIALS

La jerarquia de la xarxa de vianants i la tipologia de construcció dels vials, extrets del PMUS, son les següents:

Figura 63. Plànol de la jerarquia de la xarxa de vianants. Font: elaboració pròpia.

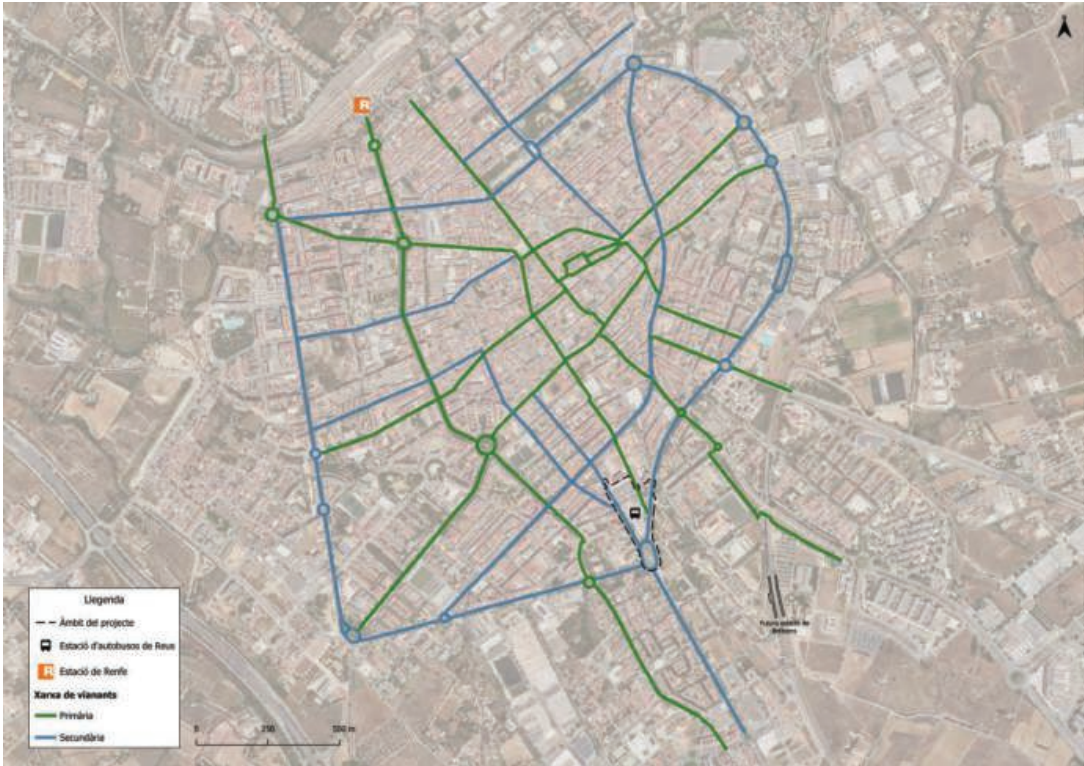
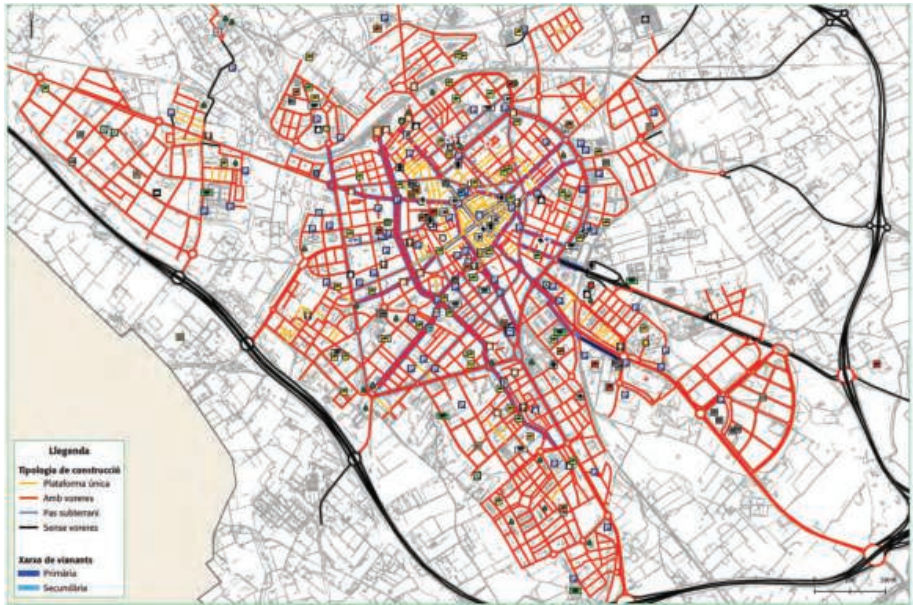


Figura 64. Plànol de la tipologia de carrers del municipi. Font: PMUS Reus.



Els vials de l'àmbit d'estudi que formen part de la xarxa principal i secundària son els següents:

- Xarxa principal:
 - Avinguda del Carrilet: carrer de convivència amb secció en plataforma única.
 - C/de l'Escultor Rocamora: proposta de carrer de vianants, actualment es tracta d'un carrer amb voreres.
- Xarxa secundària:
 - Avinguda de Jaume I: carrer amb voreres accessibles.
 - Avinguda President Macià: carrer amb voreres accessibles.
 - Avinguda de Salou: carrer amb voreres accessibles.
 - Avinguda de Sant Bernat Calbó: carrer amb voreres accessibles.
- La resta de vials, que no formen part de la xarxa principal i la secundària, son:
 - Passatge de Lluís Mas Ossó: carrer de vianants.
 - C/Macià Vila: carrer amb voreres accessibles.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Figura 65. Plànol de la tipologia d'itineraris per a vianants. Detall de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia.



Tots els vials de l'àmbit d'estudi compleixen amb els requeriments d'amplada de voreres.

Figura 66. Plànol de l'amplada de les voreres del municipi. Font: PMUS Reus.



6.2. PROPOSTES DEL PLANEJAMENT

El planejament preveu les següents millores en la xarxa de vianant respecte la situació actual:

6.2.1. PLAÇA DEL CANAL

L'encaix haurà de garantir la continuïtat dels itineraris de vianants al voltant de la plaça i les connexions cap als principals punts d'atracció de l'entorn. Caldrà preveure voreres amples i accessibles, passos de vianants ben senyalitzats i amb seguretat reforçada, així com espais d'estada que millorin la qualitat urbana de la plaça i afavoreixin la interacció social. D'aquesta manera, la plaça es configurarà com un espai més amable i funcional, que compatibilitzi el paper de node de mobilitat amb el d'espai urbà de centralitat per als ciutadans.

6.2.2. AVINGUDA DEL PRESIDENT MACIÀ

La modificació de planejament proposa pacificar l'avinguda del President Macià reduint els carrils de circulació actuals a 2 carrils, un per sentit, facilitant la connexió entre el Parc del Mas d'Iglèsies i el nou parc de la zona de carrilet, i alliberant espai per al vianant.

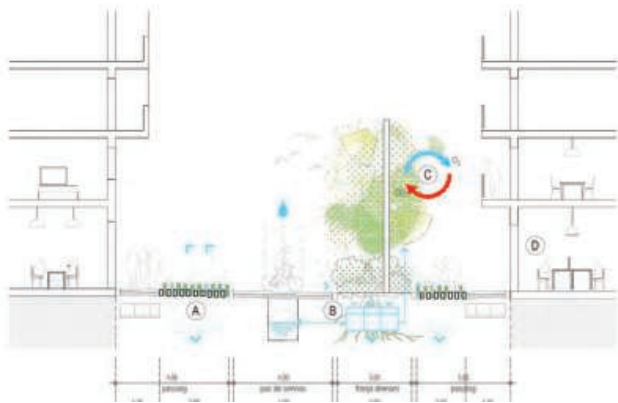
6.2.3. AVINGUDA DE PERE EL CERIMONIÓS AMB EL C/DE L'ESCULTOR ROCAMORA

Es resol l'encreuament de l'avinguda de Pere el Cerimoniós amb el carrer de l'Escultor Rocamora reubicant el monument al carrilet a l'avinguda que li dona nom, per eliminar l'efecte rotonda que tenia i donar continuïtat a la zona per a vianants a les dues voreres, de manera que els vianants tindran preferència sobre la sortida de vehicles de l'aparcament.

6.2.4. CARRER DE L'ESCULTOR ROCAMORA

Es preveu una conversió a carrer de prioritat invertida per a vianants. Només es preveu l'accés rodat per a càrrega i descàrrega, serveis i aparcament veïnal.

Figura 67. Proposta de la Modificació de planejament per al C/de l'Escultor Rocamora. Font: Modificació de planejament.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

6.2.5. ESPAIS LLIURES

Es preveu un gran parc, idoni per als desplaçaments a peu, fa de ròtula a l'àmbit d'estudi.

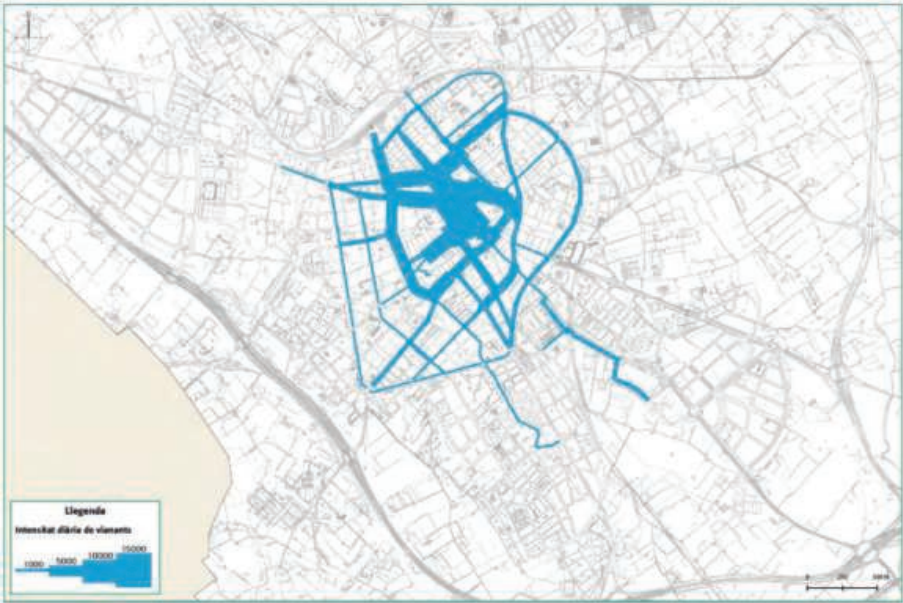
Figura 68. Proposta de la Modificació de planejament per a l'espai lliure. Font: Modificació de planejament.



6.3. INTENSITAT MITJANA DE VIANANTS

L'any 2023, en el marc de redacció de la revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, es va dur a terme la següent aranya d'intensitat diària de vianants.

Figura 69. Intensitat mitjana diària de vianants. Font: PMUS de Reus.



Es preveu que amb la proposta de planejament el nombre de desplaçaments a peu s'incrementi, relacionats amb els nous usos d'equipament, residencial i d'oferta de transport públic.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7. XARXA DE BICICLETES I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL (VMP)

7.1. XARXA DE BICICLETES ACTUAL I PREVISTA PEL PEB

En matèria de bicicletes, el document de referència és el Pla Específic de la Bicicleta de Reus (PEB) del 2017. El PEB estableix una proposta de xarxa ciclable i la programa en 3 fases d'implantació. A més, per a cada tram viari on es planteja la construcció d'un itinerari ciclista, especifica quina pot ser la tipologia de via ciclista més adequada.

En aquest sentit, la Modificació de Planejament objecte d'estudi, va d'acord amb les propostes del PEB.

Figura 70. Plànol de la xarxa de bicicletes i VMP. Font: elaboració pròpia.

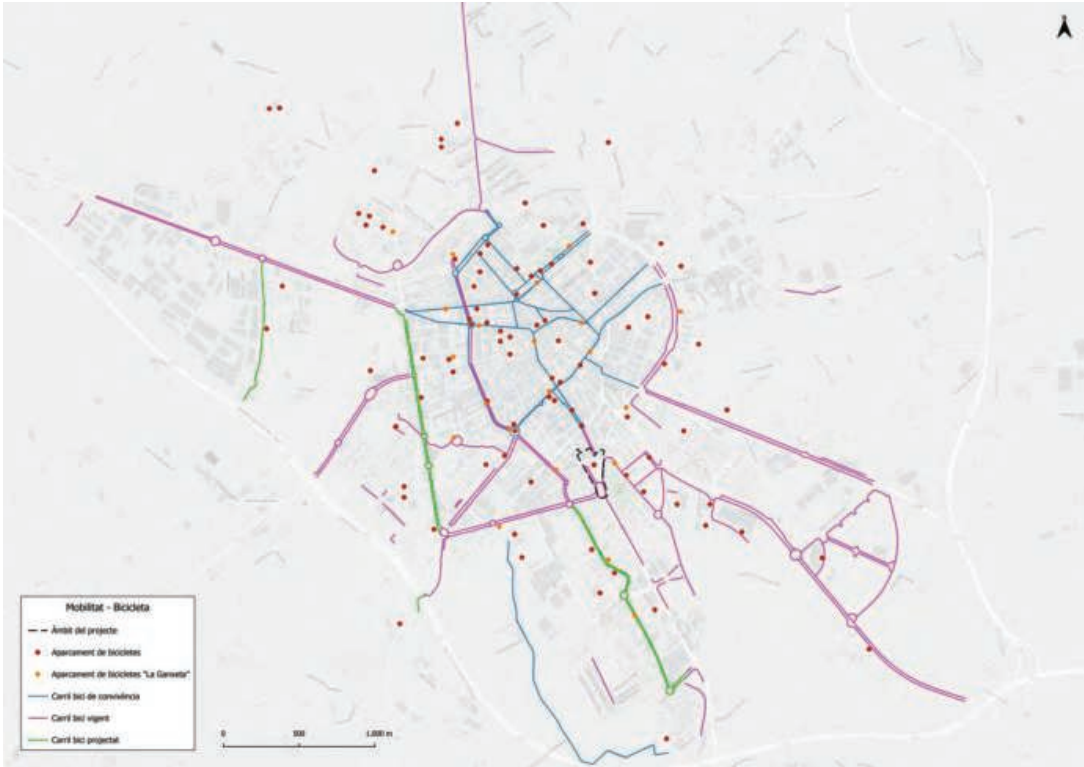


Figura 71. Plànol de la xarxa de bicicletes i VMP. Detall de l'àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

7.2. INTENSITAT MITJANA DE BICICLETES I VMP

L'any 2023, en el marc de redacció de la revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, es va dur a terme la següent aranya d'intensitat diària de bicicletes i vehicles de mobilitat personal VMP.

Figura 72. Intensitat mitjana diària de bicicletes i VMP. Font: PMUS de Reus.

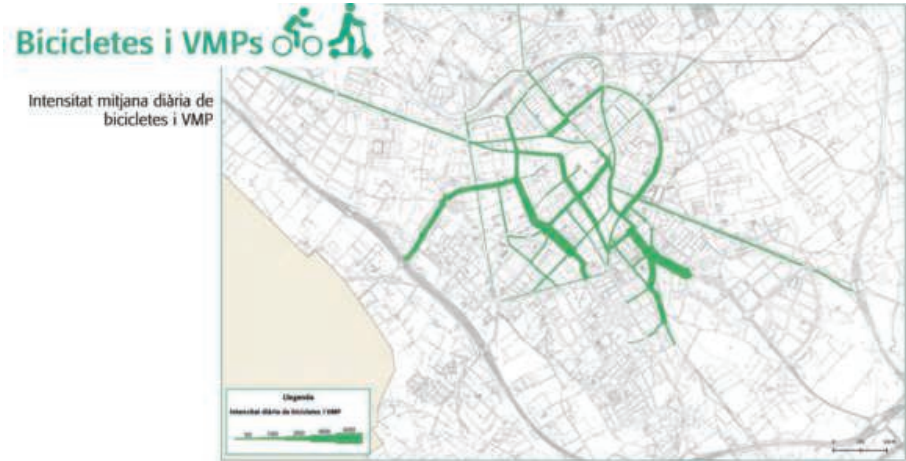


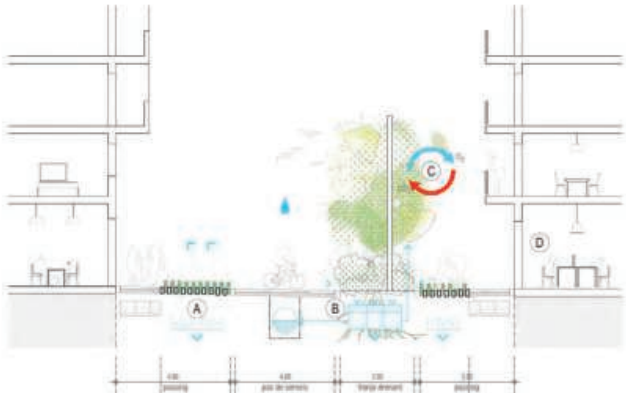
Figura 73. Situació actual de l'Avinguda del Carrilet. Font: Google maps.



7.3.3. C/ESCULTOR ROCAMORA

Per al cas d'aquest carrer, el PEB preveia un carril bici monodireccional però la proposta de modificació de planejament és més ambiciosa i planifica un carrer de vianants. En aquest carrer de plataforma única la bicicleta i el VMP conviu a la calçada amb els vehicles de serveis i dels residents. En aquest sentit, el PEB ja estableix que la seva proposta està subjecta als canvis que puguin esdevenir-se posteriorment.

Figura 74. Proposta de la Modificació de planejament per al C/de l'Escultor Rocamora. Font: Modificació de planejament.



7.3.4. AVINGUDA PRESIDENT MACIÀ

La modificació de planejament proposa pacificar l'avinguda del President Macià reduint els carrils de circulació actuals a 2 carrils, un per sentit. Això permetrà ampliar voreres i preveure un carril bici bidireccional, a dia d'avui existent sobre la vorera.

7.3.5. AVINGUDA DE SALOU

A l'Avinguda de Salou actualment ja existeix un carril bici bidireccional, situat sobre l'espai de la vorera.

7.3. PROPOSTES DEL PLANEJAMENT

Els vials de l'àmbit del Carrilet que formen part de la xarxa ciclable son els següents:

7.3.1. PLAÇA DEL CANAL

L'encaix haurà de garantir una connectivitat segura i directa amb la xarxa ciclable i de VMP existent i prevista. Caldrà disposar d'itineraris segregats del trànsit motoritzat al voltant de la plaça, amb passos ciclistes ben senyalitzats a les interseccions i punts de connexió amb els carrils bici de l'entorn. Es preveuran aparcaments segurs i visibles per a bicicletes, que afavoreixin l'intercanvi amb el transport públic i la intermodalitat.

7.3.2. AVINGUDA DEL CARRILET

Carrer de convivència ja existent en el que la bicicleta i el VMP conviu a la calçada amb el vehicle privat.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



7.4. PROPOSTES DE L'EAMG

7.4.1. ZONA D'INTERCANVI MODAL

A l'entorn de l'àmbit de l'estació cal preveure un node d'intercanvi modal. Aquest ha de garantir la connexió directa amb l'autobús interurbà, el tramvia i les línies d'autobús urbà, així com la integració amb itineraris segurs i accessibles per als desplaçaments a peu. També ha d'incorporar aparcaments segurs i coberts per a bicicletes, oferta de flotes compartides de bicicletes i VMP, i serveis de manteniment bàsic i autorreparació mitjançant estació amb eines i infladors. Igualment, es recomana habilitar punts de recàrrega per a VMP elèctrics, informació en temps real sobre l'oferta de transport públic i mobilitat compartida, i una senyalització clara que faciliti l'orientació i la intermodalitat.

7.4.2. APARCAMENTS DE BICICLETES

L'Annex 2 del Decret 344/2006 estableix unes reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes en funció de les activitats i usos del sòl. Segons els usos previstos i els ràtios establerts pel decret, les places mínimes d'aparcaments per a bicicletes seran de 378.

Figura 76. Proposta de reserva d'aparcaments per a bicicleta a preveure segons els usos del sòl. Font: elaboració pròpia.

PLANEJAMENT PROPOSAT - APARCAMENTS DE BICICLETES			
Ús	m²sòl o sostre	mobilitat generada	desplaçaments
F1 Edifici del mercat			
Aparcament	3.103,10 m²st		
Equipament	7.160,29 m²st	1 aparcament/100 m²st	72 aparcaments
F2 Edifici Belvedere			
Equipament	2.168,38 m²st	1 aparcament/100 m²st	22 aparcaments
Habitatge dotacional	2.372,70 m²st	1 aparcament/100 m²st	24 aparcaments
F3 Estació d'autobusos			
Equipament	9.499,84 m²st	2 aparcament/100 m²st	190 aparcaments
Verd/lliure	7.132,00 m²sòl	1 aparcament/100 m²sòl	71 aparcaments
TOTAL			378 aparcaments

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

8. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

8.1.1. INTRODUCCIÓ

La distribució urbana de mercaderies (DUM) és el transport de mercaderies en l'àmbit urbà per abastiment dels establiments o bé per abastiment directe del consumidor final. La DUM representa el darrer graó de la cadena de transport.

La DUM és una activitat que genera una sèrie d'impactes negatius: congestió del trànsit, contaminació, consum energètic, ocupació de la via pública, etc.

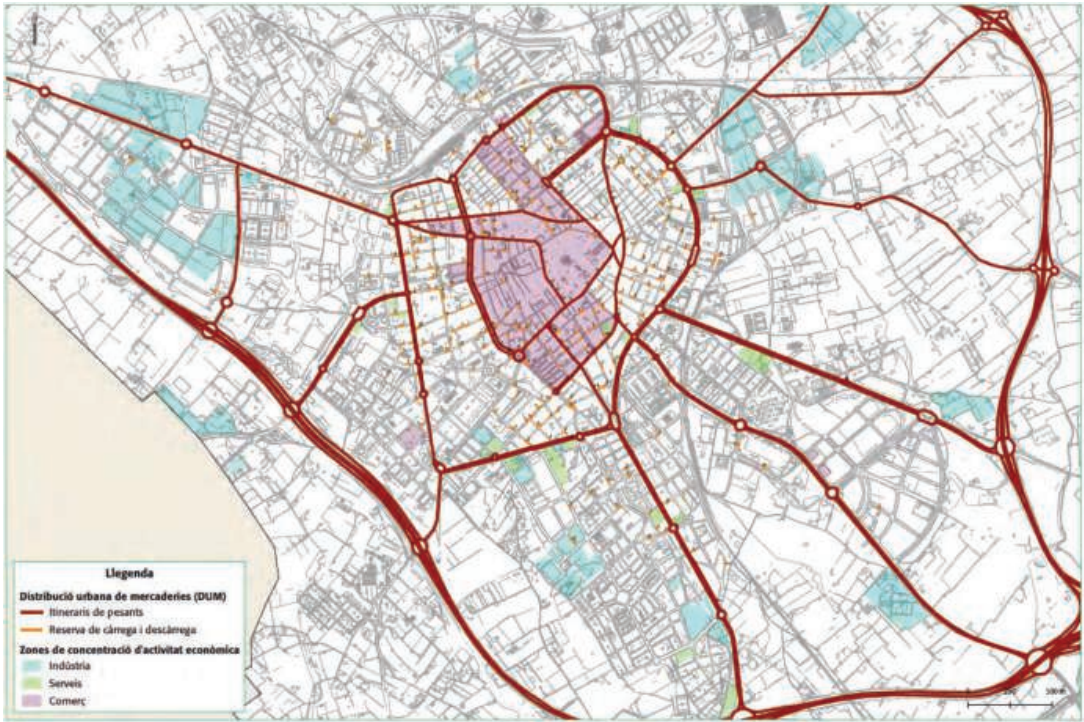
Per tal de minimitzar les externalitats negatives de la DUM i millorar la qualitat de vida dels ciutadans cal fer-ne una gestió que permeti que es desenvolupi de manera eficient.

8.1.2. LA DUM A REUS

L'Ajuntament de Reus, en la seva Ordenança de Mobilitat Sostenible, presenta la normativa reguladora respecte la DUM. Aquesta ve recollida en el Títol VI. "Distribució urbana de mercaderies i operacions de càrrega i descàrrega", Capítol 1 "Normes generals per a la distribució urbana de mercaderies" i Capítol 2 "autoritzacions per a carrega i descàrrega per obres i altres finalitats". Aquests capítols es poden veure a l'Annex 3: Ordenança municipal de Reus. Capítols relacionats amb la Distribució urbana de mercaderies.

L'àmbit del planejament es troba situat en vials que forment part de la xarxa d'itineraris de vehicles pesants, concretament les Avingudes de Jaume I, Salou, President Macià i Sant Bernat Calbó.

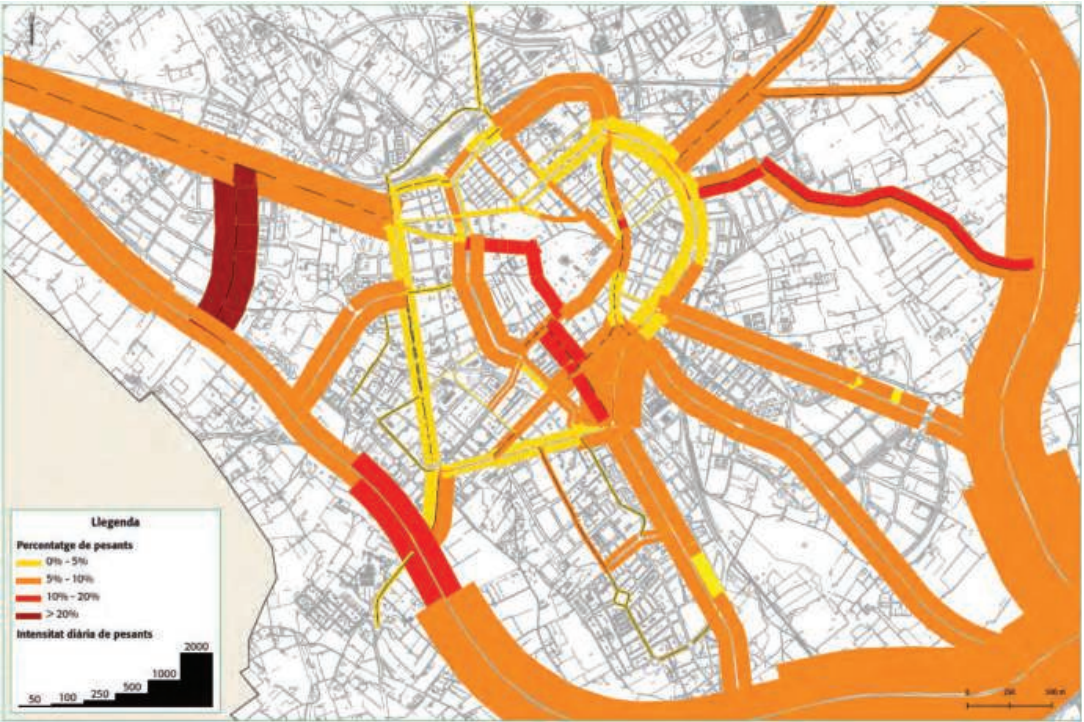
Figura 77. Xarxa d'itineraris de vehicles pesants. Font: PMUS de Reus.



8.1.3. INTENSITAT MITJANA DIÀRIA DE VEHICLES PESANTS

La presència de vehicles pesants a les avingudes esmentades és significativa, tal i com s'observa al plànol que segueix:

Figura 78. Intensitat mitjana diària de vehicles pesants. Font: PMUS de Reus.



8.1.4. REQUERIMENTS REFERENTS A LA CÀRREGA I DESCÀRREGA DEL DECRET 344/2006

Els requeriments establerts per llei són els següents:

A fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega en via pública els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Caldrà també la reserva de places de 3+8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies seguint les següents ràtios:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Els establiments comercials grans (superfície de venda igual o superior a 1.300 i inferior a 2.500 metres quadrats) o mitjans (superfície de venda igual o superior a 800 i inferior a 1.300 m²) hauran de complir els següents requisits:

- Disposar d'un moll o un espai mínim de 3*8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar.
- A partir dels 2.500 m², els següents 5.000 m² de superfície de venda hauran de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

9. IMPACTE DE LA MOBILITAT EN LES XARXES

9.1. DESPLAÇAMENTS QUE HAURAN D'ASSUMIR LES XARXES

A continuació s'analitza el nombre de desplaçaments per modes que utilitzaran les infraestructures i els serveis de l'àmbit d'estudi. Aquests desplaçaments s'identifiquen segons l'àmbit pel qual son generats i segons si son existents a dia d'avui o bé son nous. Els desplaçaments existents, tal i com s'ha explicat en l'apartat anterior, son aquells que ja es generen a dia d'avui pels usos consolidats a dia d'avui: el mercat i l'estació d'autobusos.

- Desplaçaments diaris:

Figura 79. Desplaçaments diaris que hauran d'assumir les xarxes segons modes. Font: elaboració pròpia.

	DESPLAÇAMENTS DIARIS PER MODE					TOTAL
	RESTA USOS		ESTACIÓ	PARADA	BAIXADOR	
	Mercat	Belvedere	AUTOBUSOS	TRAMVIA	BELLISSENS	
Desplaçaments en modes actius	916	616	4.183	1.275	2.303	9.293
Existents actualment	724	-	3.137	-	-	3.861
Nous	192	616	1.046	1.275	2.303	5.432
Desplaçaments en transport públic	252	169	492	150	271	1.334
Existents actualment	199	-	369	-	-	568
Nous	53	169	123	150	271	766
Desplaçaments en vehicle privat	980	659	246	75	135	2.096
Existents actualment	774	-	185	-	-	959
Nous	206	659	62	75	135	1.137

- Desplaçaments en hora punta:

Figura 80. Desplaçaments en hora punta que hauran d'assumir les xarxes segons modes. Font: elaboració pròpia.

	DESPLAÇAMENTS EN HORA PUNTA PER MODE					TOTAL
	RESTA USOS		ESTACIÓ	PARADA	BAIXADOR	
	Mercat	Belvedere	AUTOBUSOS	TRAMVIA	BELLISSENS	
Desplaçaments en modes actius	82	55	502	153	276	1.069
Existents actualment	65	-	376	-	-	442
Nous	17	55	125	153	276	628
Desplaçaments en transport públic	23	15	59	18	33	147
Existents actualment	18	-	44	-	-	62
Nous	5	15	15	18	33	85
Desplaçaments en vehicle privat	88	59	30	9	16	202
Existents actualment	70	-	22	-	-	92
Nous	19	59	7	9	16	110

A l'hora d'analitzar l'impacte de la mobilitat a les xarxes i la capacitat d'aquestes per absorbir la mobilitat prevista, s'utilitzarà les dades relacionades en hora punta, essent aquest el moment del dia en el qual la demanda estressa en major mesura el sistema.

9.2. SITUACIÓ ACTUAL RESPECTE SITUACIÓ PREVISTA:

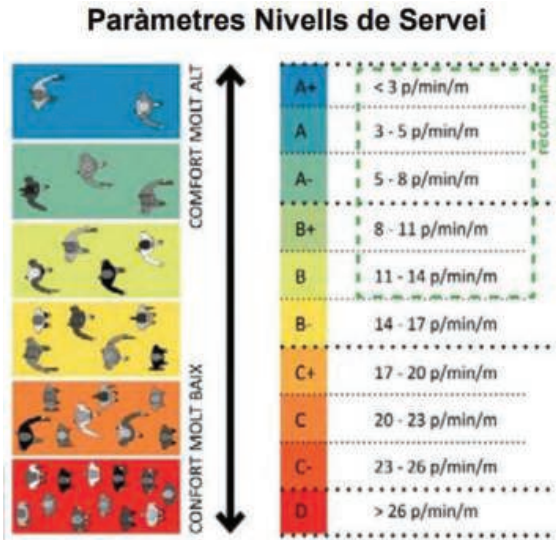
L'augment de la mobilitat en l'àmbit d'estudi és la següent:

- Àmbit de la Modificació de planejament:
 - La mobilitat relacionada amb el mercat es preveu que augmenti un 25%.
 - La mobilitat relacionada amb l'estació d'autobusos interurbans es preveu que es mantingui similar a l'actual.
 - La mobilitat relacionada amb l'espai lliure es preveu que augmenti un 11%.
 - La mobilitat relacionada amb la resta d'usos serà nova mobilitat: edifici Belvedere (equipament i allotjament dotacional), edifici pèrgola (equipament i zona de porxos).
- Altres infraestructures i serveis de transport públic:
 - La mobilitat relacionada amb la parada del tramvia i l'estació de Bellissens és una mobilitat que, en part serà nova i, en part, serà absorbida d'altres modes de transport.

9.3. IMPACTE EN LA XARXA DE VIANANTS I BICICLETES

En hora punta els usos del sector generaran 662 desplaçaments, 497 relacionats amb l'estació d'autobusos i 165 amb la resta d'usos (mercat, residencial i altres equipaments). Es preveu que les voreres, els itineraris de vianants i la xarxa de bicicletes pugui absorbir aquesta mobilitat sense cap tensió ni dificultat, oferint nivells de servei considerats de confort alt o molt alt:

Figura 81. Paràmetres de nivell de servei. Font: Ajuntament de Barcelona.



En cas que tots els desplaçaments es duguessin a terme a peu i tots aquests haguessin de passar per un mateix tram de vorera, el nivell de servei seria B o B+ (662/60=11p/min/m). Com que aquest no serà el cas, perquè els vianants es repartiran pel conjunt de la xarxa, es preveu assolir nivells de confort superiors a B.

Si tenim en compte també els desplaçaments generats per les noves infraestructures, tramvia i estació de Bellissens, les conclusions no varien. Es passa de 662 desplaçaments a 1092 però la xarxa que els acull s'amplia més enllà de l'àmbit d'estudi diluint-se la intensitat en aquesta. Es preveu, doncs, que els paràmetres de confort segueixin estant dins dels nivells recomanats.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

9.4. IMPACTE EN LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

9.4.1. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Es preveu que la modificació de planejament generi 104 desplaçaments en transport públic en hora punta. Aquests podran ser assumits sense cap inconvenient per la xarxa de transport públic, la qual es preveu que augmenti la seva oferta de manera significativa els propers anys. L'oferta de transport públic en hora punta es preveu que sigui la següent:

- Autobús interurbà: 42 expedicions
- Autobús urbà: 10 expedicions
- Renfe: 2 expedicions (sense parada a l'àmbit d'estudi a dia d'avui)
- Tramvia: 8-10 expedicions (no existents a dia d'avui)

Si fem la hipòtesi de repartir els 104 desplaçaments en les diferents expedicions, ens surt a menys de 2 desplaçaments per cada expedició oferta.

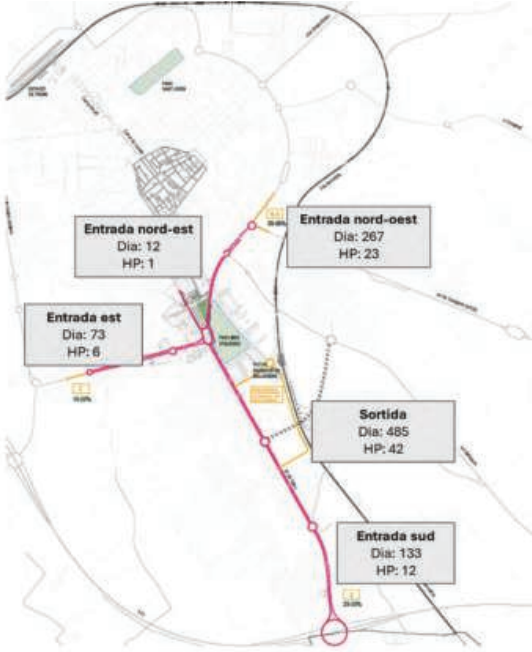
Si tenim en compte també els desplaçaments generats per les noves infraestructures, tramvia i estació de Bellissens, les conclusions no varien. Es passa de 104 desplaçaments a 154. Cal recordar que els desplaçaments aquests fan referència als desplaçaments en hora punta en transport públic des de o fins als diferents usos i estacions.

9.4.2. VEHICLES DE TRANSPORT PÚBLIC

En el present apartat s'analitza l'impacte previst de vehicles de transport públic a la xarxa viària.

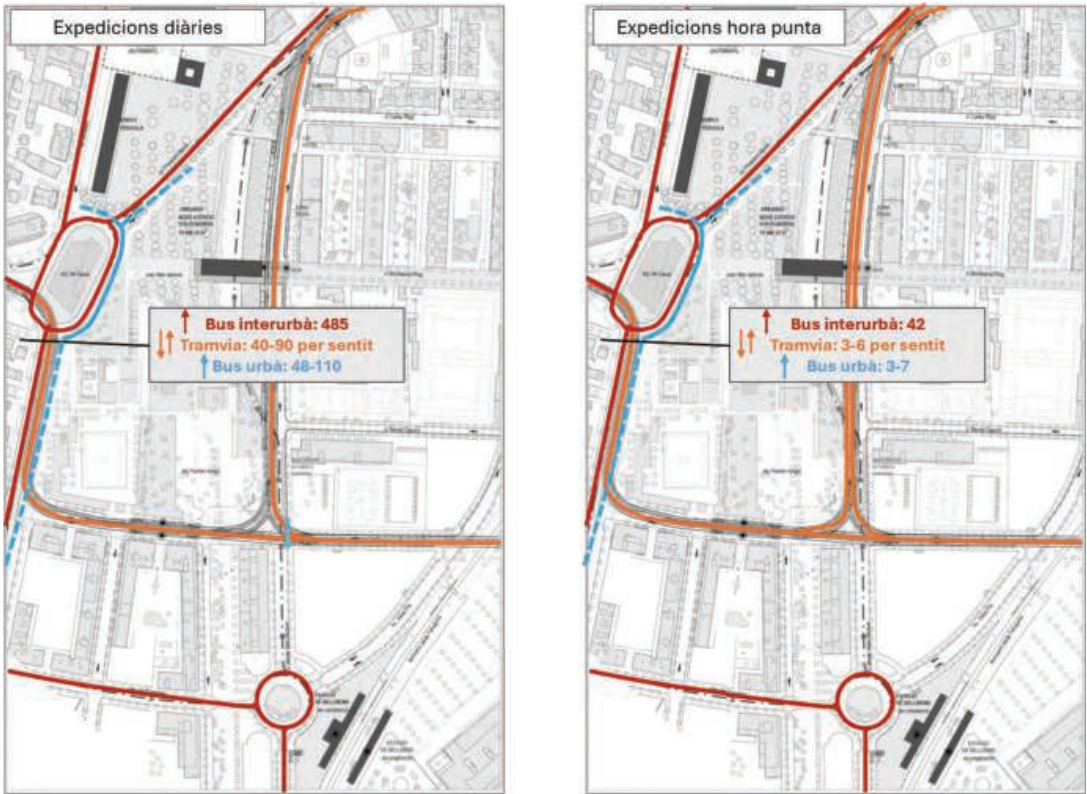
Es preveu que la càrrega de la xarxa viària d'autobús interurbans que accedeixen a la futura estació d'autobusos interurbans segons les vies d'accés pugui ser la següent:

Figura 82. Accés d'autobusos a la futura estació d'autobusos interurbans. Font: elaboració pròpia.



Pel que fa a l'impacte de vehicles de transport públic al l'Avinguda de Salou, en la qual hi trobem l'accés a l'estació d'autobusos interurbans, la parada del tramvia i una parada d'autobusos urbans, es preveu que pugui ser el següent:

Figura 83. Vehicles de transport públic a la Plaça del Canal. Font: elaboració pròpia.



Es considera que la xarxa viària i els vials interns de l'estació d'autobusos podran assumir sense tensions el volum de vehicles de transport públic previst.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

9.5. IMPACTE EN LA XARXA VIÀRIA

Es preveu que la modificació de planejament generi 206 desplaçaments en vehicle privat en hora punta, 58 relacionats amb l'estació d'autobusos, 97 amb el mercat i 80 amb la resta d'usos. Aquests podran ser assumits sense cap inconvenient per la xarxa viària existent. També es preveu que puguin ser absorbits els desplaçaments en vehicle privat relacionats amb la parada del tramvia, 9, i amb l'Estació de Bellissens, 16. El conjunt d'usos i estacions es preveu que generi 231 desplaçaments en hora punta.

La sol·licitació de la xarxa viària i els nivells de serveis actuals son els següent:

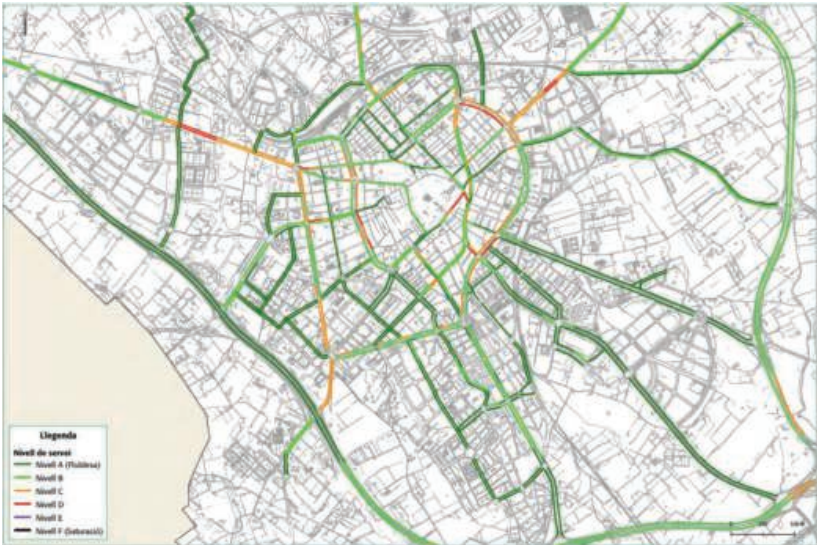
- Intensitat mitjana diària de vehicles:

Figura 84. Intensitat mitjana diària de vehicles. Font: PMUS de Reus.



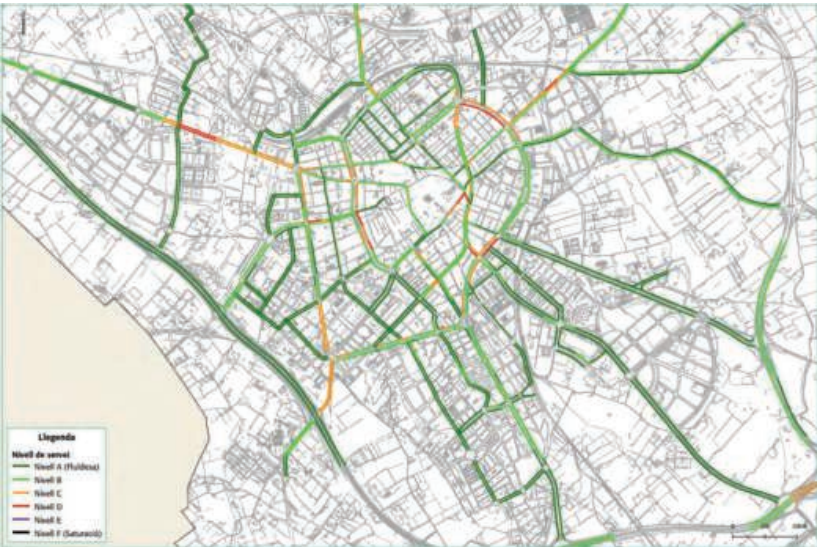
- Nivell de servei en hora punta de matí:

Figura 85. Nivell de servei en hora punta de matí. Font: PMUS de Reus.



- Nivell de servei en hora punta de tarda:

Figura 86. Nivell de servei en hora punta de tarda. Font: PMUS de Reus.



Actualment el nivell de servei dels vials de l'àmbit d'estudi son bons, situant-se majoritàriament entre el nivell A i el B, a excepció d'algun tram de l'Avinguda del president Macià que es situa en nivell C. Es preveu que els nous desplaçaments en vehicle privat podran ser assumits sense inconvenients per la xarxa viària.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

10. CONCLUSIONS

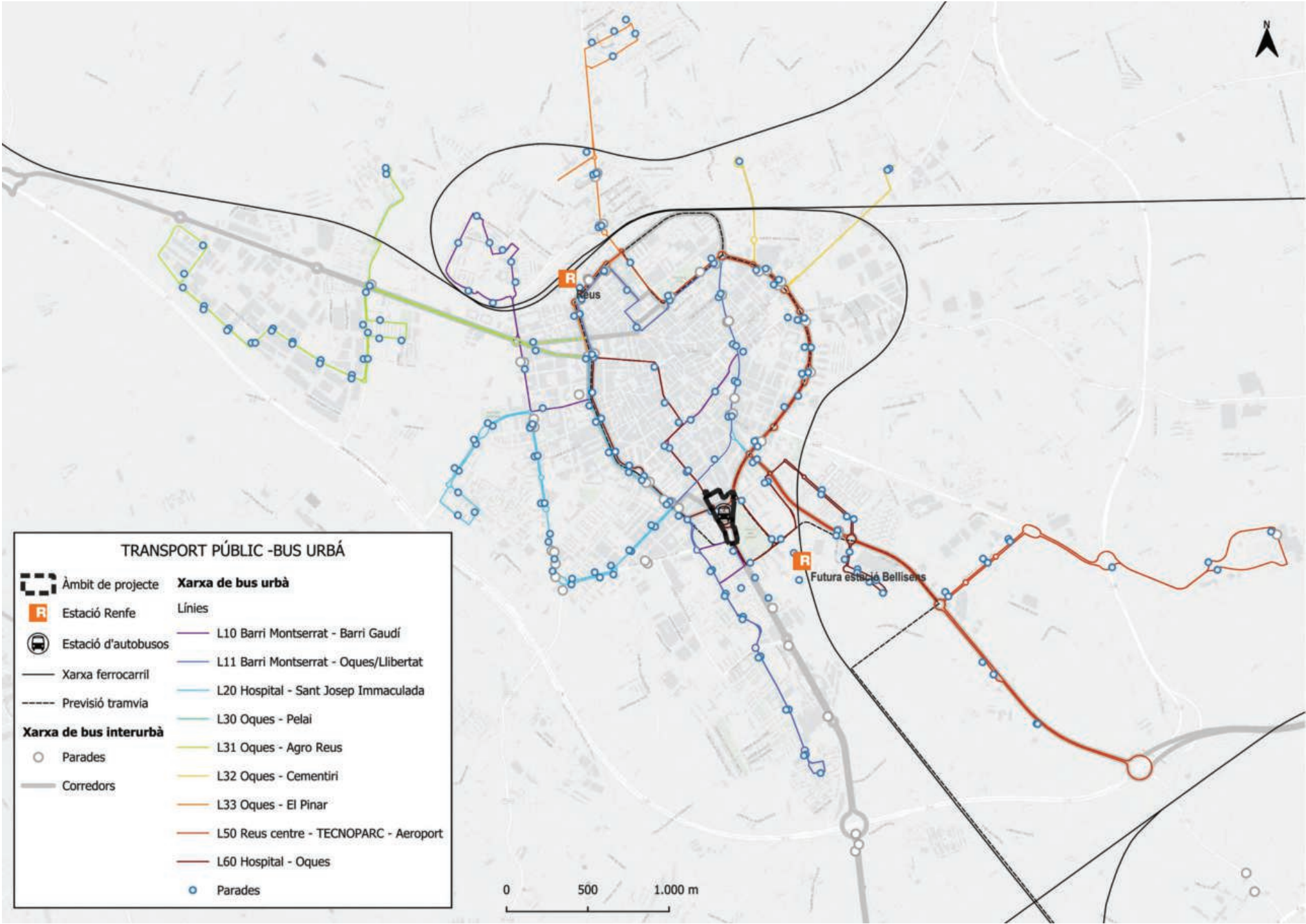
Es conclou que la proposta de modificació de planejament durà a terme un increment de la mobilitat que podrà ser assumit pels vials existents i previstos en la proposta. La previsió de noves infraestructures relacionades amb el transport públic (nova estació d'autobusos interurbans, tramvia del Camp de Tarragona i estació de Bellissens) convertiran l'àmbit de la modificació en un enclau intermodal principal del Camp de Tarragona.

Els disseny dels vials de la modificació de planejament compleixen amb els requisits que establerts pels següents Decrets, els quals es troben annexos al present document:

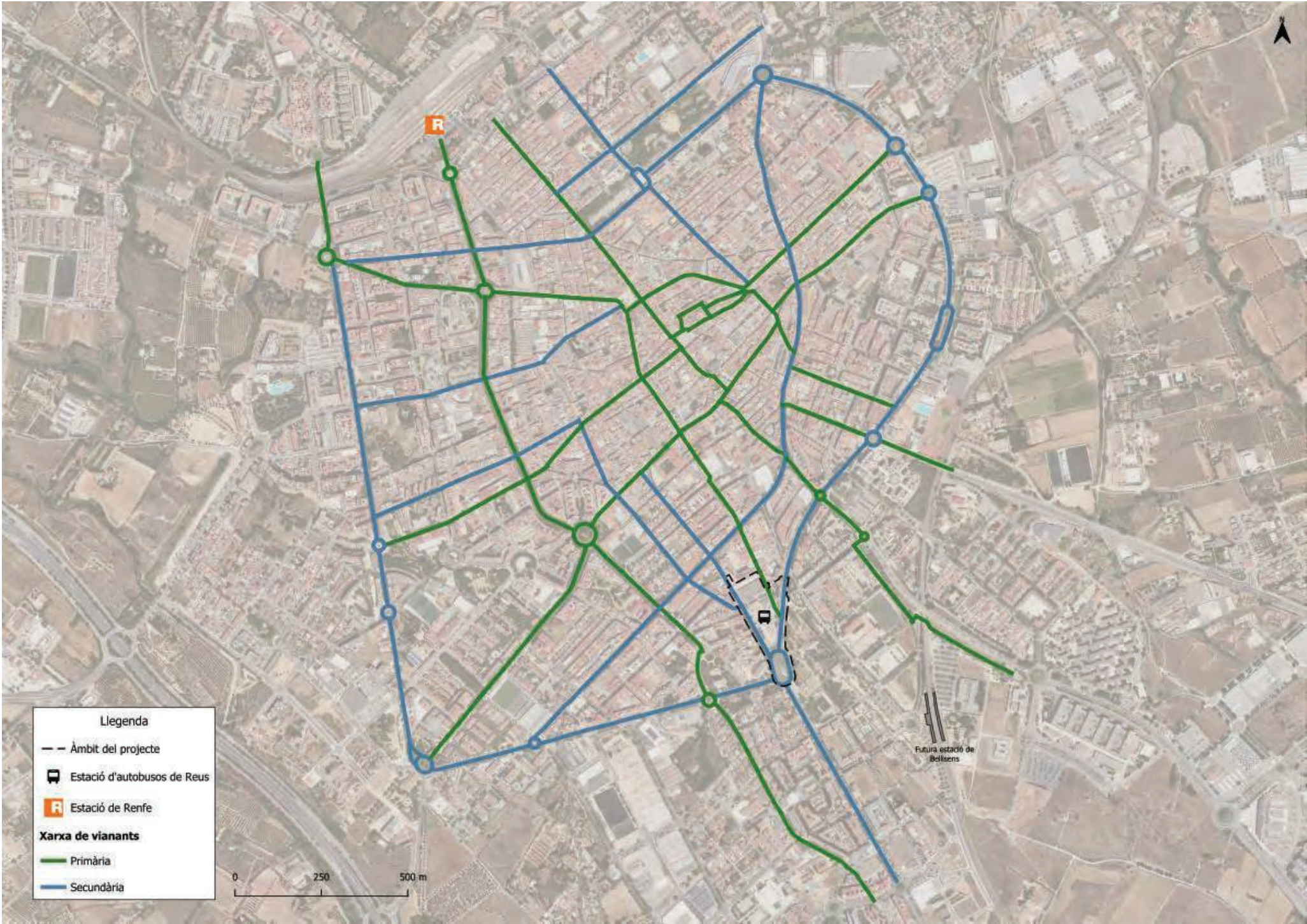
- Criteris de disseny de les xarxes establertes pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Criteris de disseny de les xarxes establertes pel DECRET 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya.

11.PLÀNOLS

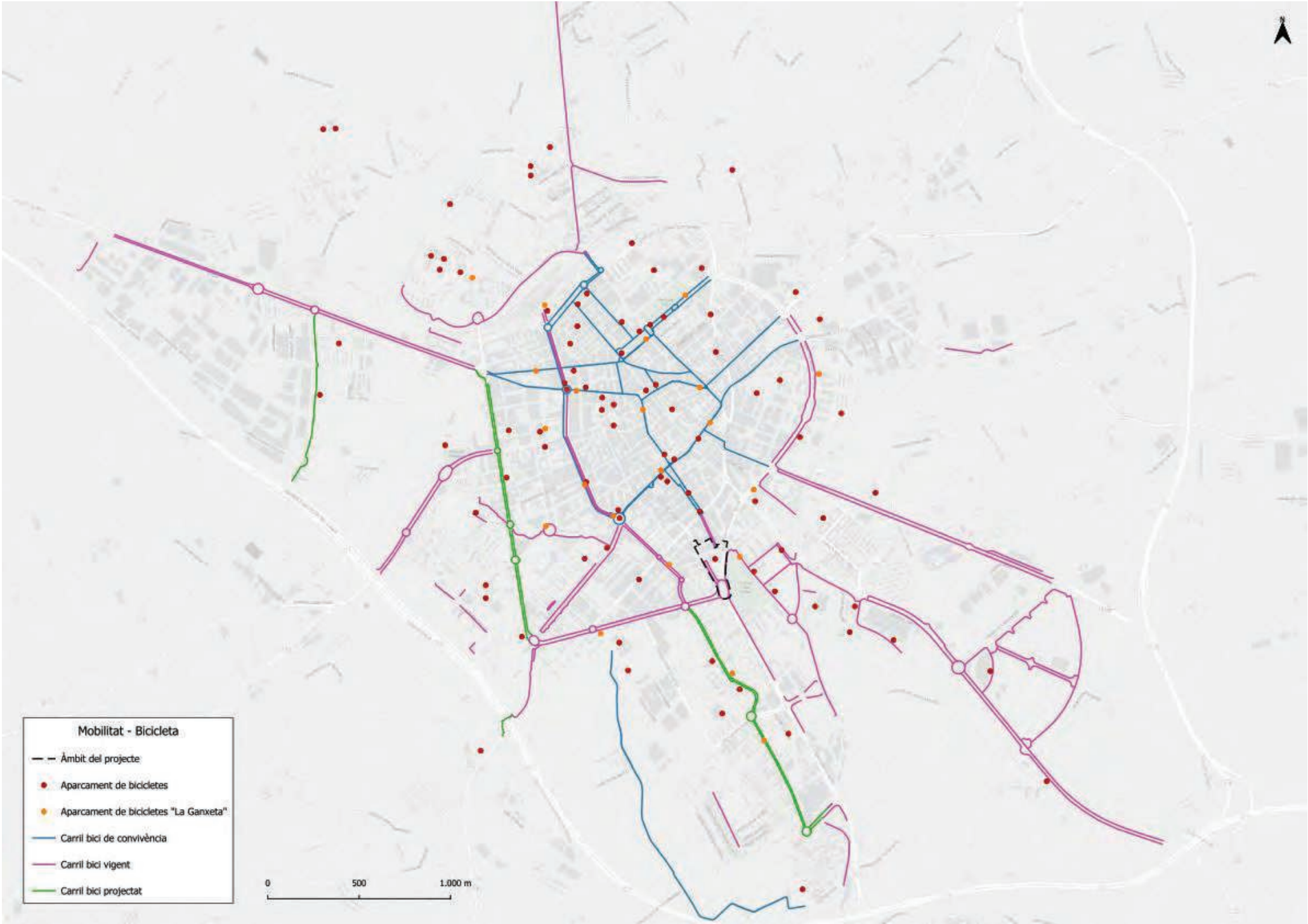
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



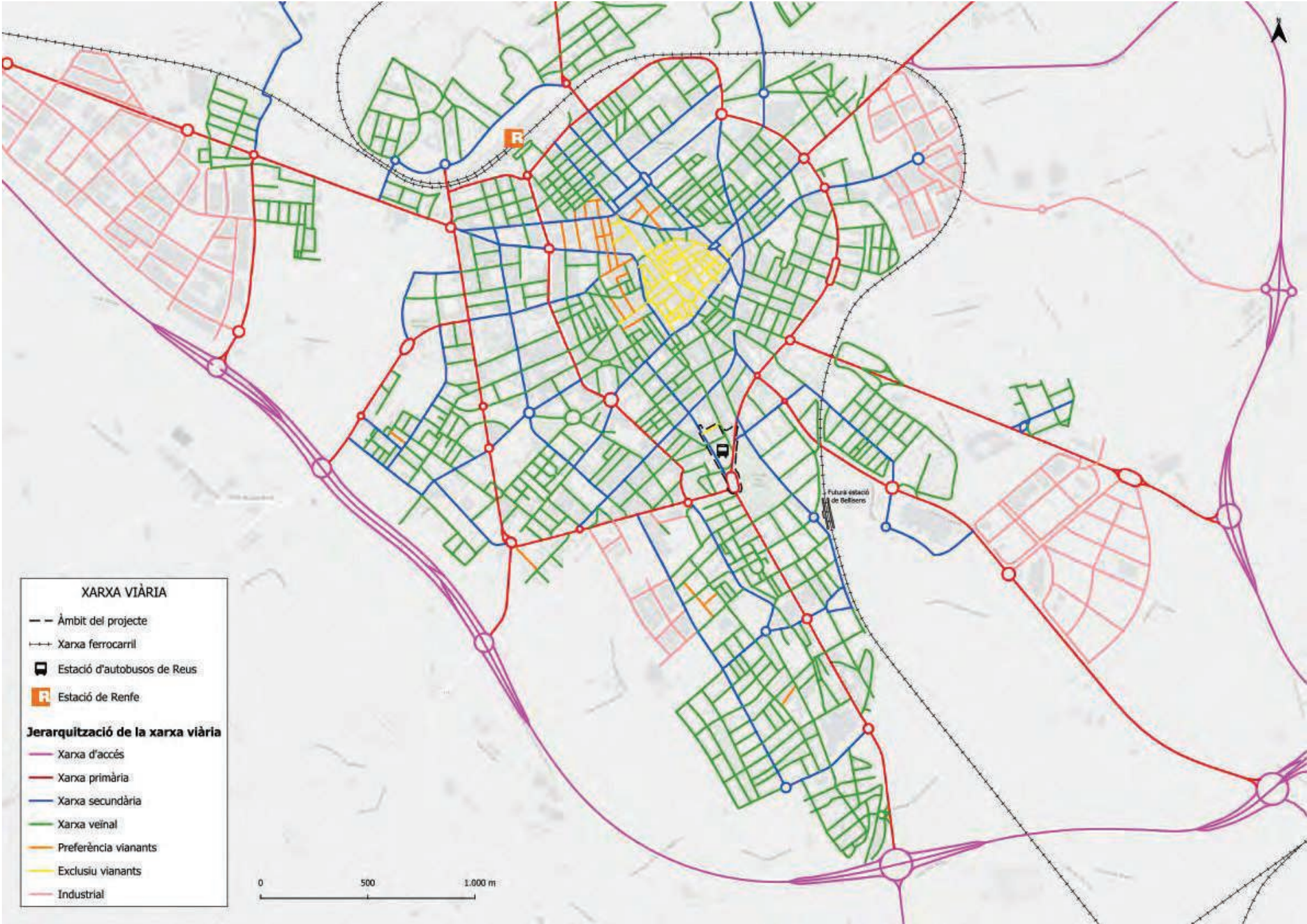
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

12. ANNEXOS

Annex 1: Criteris de disseny de les xarxes establertes pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Annex 2: Criteris de disseny de les xarxes establertes pel DECRET 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya

Annex 3: Ordenança municipal de Reus. Capítols relacioants amb la Distribució urbana de mercaderies

12.1.ANNEX 1: CRITERIS DE DISSENY DE LES XARXES ESTABLERTES PEL DECRET 344/2006, DE 19 DE SETEMBRE, DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Font: <https://portaljuridic.gencat.cat/ca/document-del-pjur/?documentId=462370>

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

- a) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.
- b) L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.
- c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes ha de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.
- d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.
- e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi. La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.
- f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.
- g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

Article 15

La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

- **a)** Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- **b)** Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- **c)** Mercats, zones i centres comercials.
- **d)** Instal·lacions recreatives i esportives.
- **e)** Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- **f)** Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

- **a)** Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- **b)** Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- **c)** En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- **a)** Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- **b)** Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

12.2. ANNEX 2: CRITERIS DE DISSENY DE LES XARXES ESTABLERTES PEL DECRET 209/2023, DE 28 DE NOVEMBRE, PEL QUAL S'APROVA EL CODI D'ACCESSIBILITAT DE CATALUNYA

Font: <https://portaljuridic.gencat.cat/ca/document-del-pjur/?documentId=972919>

CAPÍTOL 2

Accessibilitat al territori

SECCIÓ PRIMERA

Disposicions generals

Article 6. Àmbit d'aplicació

6.1 Les prescripcions d'aquest capítol són d'aplicació als espais urbans d'ús públic i als espais naturals d'ús públic en els llocs on estigui previst l'accés de visitants, així com a les instal·lacions, serveis i mobiliari d'ús públic que en formin part.

6.2 També són d'aplicació als espais urbanitzats a l'aire lliure que no formen part del domini públic quan concorren les tres condicions següents:

- a) Són espais urbanitzats d'ús públic o comunitari.
- b) Estan previstos per a la circulació de vianants o de vehicles i vianants.
- c) No estan adscrits a cap edificació.

6.3 Els espais urbanitzats d'una parcel·la adscrits als edificis que conté han de complir les condicions d'accessibilitat a l'edificació.

Article 7. Planejament urbanístic i projectes d'urbanització

El planejament urbanístic, els projectes d'urbanització i els d'obres ordinàries han de garantir l'accessibilitat universal (física, sensorial i cognitiva) en la mesura del seu grau d'intervenció i no seran aprovats per l'organisme corresponent si s'observen mancances derivades de l'incompliment dels criteris que estableix la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat, dels preceptes d'aquest Codi i de les normatives que, si escau, siguin d'aplicació.

Article 8. Classificació dels espais

8.1 Es considera la classificació següent:

- a) Espais urbans viaris de nova creació
- b) Espais urbans lliures de nova creació
- c) Espais urbans viaris existents
- d) Espais urbans lliures existents
- e) Espais naturals i costaners

8.2 Les vies interiors d'urbanitzacions privades i els altres espais comuns als quals fa referència l'article 6.2 han de complir unes condicions d'accessibilitat idèntiques a les que es defineixen per als espais urbans d'ús públic, segons siguin de nova creació o existents.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Article 9. Condicions aplicables a tots els espais

- 9.1 Els itineraris de vianants accessibles han de complir les condicions que estableix l'apartat 1.1 de l'annex 2a.
- 9.2 Els itineraris de vianants practicables han de complir les condicions que estableix l'apartat 1.2 de l'annex 2a.
- 9.3 Els itineraris de vianants accessibles i practicables han de connectar amb els passos de vianants i amb les parades de transport públic.
- 9.4 Els encreuaments entre itineraris de vianants i de vehicles s'han de resoldre segons les condicions d'accessibilitat que estableix l'article 17.
- 9.5 Les vies que tenen vorera als dos costats i contenen trams de vorera amb una longitud superior a 250 m han de disposar de passos de vianants accessibles intermedis que permetin creuar la calçada cada 250 m com a màxim.
- 9.6 Els elements d'urbanització, el mobiliari urbà i les instal·lacions, tant si tenen caràcter permanent com si és provisional, han de complir les condicions d'accessibilitat que defineixen la secció segona d'aquest capítol i el capítol 5, així com respectar les amplades lliures de pas que defineix l'apartat 1 de l'annex 2a per a cada situació.
- 9.7 Les escales, escales mecàniques i rampes mecàniques no formen part dels itineraris accessibles o practicables. No obstant això, han de complir les condicions d'accessibilitat que indiquen els apartats 6 i 7 de l'annex 2a, que faciliten l'ús autònom i segur d'aquests elements per a persones amb discapacitat sensorial, cognitiva o amb dificultats de mobilitat que no n'impedeixin l'ús.
- 9.8 Pel que fa a aquest Codi, una via pública es considera d'ús per a vianants quan es destina principalment a la circulació de persones i únicament s'admet que hi circulin vehicles de servei en horaris limitats, d'acord amb les condicions següents:

a) Es consideren vehicles de servei: els vehicles comercials que hagin d'efectuar operacions de càrrega i descàrrega, els taxis, els vehicles que transportin persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, els vehicles de recollida d'escombraries i altres degudament autoritzats.

b) Es considera que una via té horari limitat quan la prohibició de circular s'aplica durant 8 hores diàries o més i coincideix amb els horaris de més activitat comercial.

c) La restricció de circulació no afecta els vehicles d'emergència i seguretat, com ara vehicles policials, del cos de bombers i ambulàncies, entre d'altres.

d) En urbanitzacions de baixa densitat, amb ús d'habitatge unifamiliar aïllat o en filera i sense activitat comercial, les vies de plataforma única d'ús per a vianants poden admetre la circulació sense limitacions horàries dels vehicles particulars que accedeixen als seus garatges, quan es tracta de vies sense sortida o amb el trànsit restringit a aquests vehicles i degudament senyalitzat, i el nombre d'habitatges que serveixen és igual a 20 o inferior.

e) La velocitat màxima de circulació dels vehicles, en els horaris i les condicions que es permet, és de 10 km/h, a excepció dels vehicles d'emergència i seguretat quan el servei ho requereixi.

Article 10. Espais urbans viaris de nova creació

Els espais urbans viaris de nova creació han de reunir les condicions d'accessibilitat següents:

- a) En general, han de disposar d'un itinerari de vianants accessible a cada costat, llevat de les vies o trams de via en què els vianants únicament puguin circular per un costat, que ha de contenir l'itinerari de vianants accessible.
- b) En cas que hi hagi passeigs centrals, aquests han de tenir un itinerari de vianants accessible.
- c) Les solucions de plataforma única tan sols són admissibles en vies d'ús per a vianants, les quals han de complir les característiques que indica l'article 9.8.

- d) Les vies de plataforma única han de tenir una amplada suficient per garantir que els itineraris de vianants accessibles a cada costat no se superposin amb l'espai central habilitat per a la circulació ocasional de vehicles i que en el futur es puguin convertir en vies convencionals, amb calçada i voreres a diferent nivell, en cas que se'n modifiquin les condicions d'utilització.

Article 11. Espais urbans lliures de nova creació

Els espais urbans lliures de nova creació han de reunir les condicions d'accessibilitat següents:

- a) Els recorreguts principals i els accessos als elements singulars de l'espai han de disposar d'un itinerari de vianants accessible.
- b) Els recorreguts secundaris han de disposar d'un itinerari de vianants amb les millors condicions d'accessibilitat que siguin compatibles amb les característiques del traçat, i el seu disseny s'ha de resoldre de manera que no resultin discriminatoris, ni per la longitud dels recorreguts, ni per la seva ubicació en relació amb les àrees de més afluència de persones.

Article 12. Ampliacions de nuclis existents

- 12.1 En els casos que de conformitat amb la Llei d'urbanisme s'admet la urbanització de terrenys amb pendent natural superior al 20%, atesa la impossibilitat de creixement dels nuclis existents amb altres alternatives, les vies o trams de nova creació poden tenir pendents longitudinals superiors que els que defineix l'annex 2a, sempre que no superin el 10%.
- 12.2 En els casos que preveu l'apartat anterior, el planejament ha de preveure els traçats més adequats en funció de l'orografia del lloc perquè les vies resultants tinguin els mínims pendents longitudinals.
- 12.3 Excepcionalment, es poden admetre vies o trams de nova creació amb pendent superior al 10% quan es justifica que és l'única alternativa per ampliar un nucli urbà existent ateses l'orografia, les infraestructures, les barreres naturals i altres condicionants físics de l'entorn que l'envolta. En aquests casos, aquestes vies s'han de reduir al mínim imprescindible per connectar el nucli existent amb les zones urbanes noves i s'ha de disposar d'un informe previ de l'organisme de la Generalitat competent en planificació territorial que certifiqui l'absència d'alternatives i autoritzi la solució.
- 12.4 Es poden admetre escales que compleixin l'apartat 6 de l'annex 2a quan no sigui possible resoldre alguna connexió amb pendents iguals al 10% o inferiors, sempre que es disposi d'itineraris alternatius amb les condicions que indiquen els apartats anteriors que no siguin desproporcionats en temps i/o recorregut. En cas contrari, el desnivell s'ha de resoldre amb ascensors accessibles que garanteixin l'accés a tothom.

Article 13. Espais urbans existents

- 13.1 Els espais urbans existents, i també les instal·lacions de serveis respectives i el mobiliari urbà, s'han d'anar adaptant gradualment d'acord amb el que estableix la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat. A aquest efecte, els ens locals han d'elaborar plans municipals d'accessibilitat que identifiquin i programin les actuacions que s'han de dur a terme perquè els espais viaris i els espais lliures assoleixin les condicions que estableix aquest Codi, o revisar els existents, en un termini no superior a tres anys des de l'entrada en vigor d'aquest Codi.
- 13.2 Les actuacions de reurbanització integral han de complir les condicions que estableix l'article 14. Es consideren actuacions de reurbanització integral les que afecten íntegrament tota una via o un tram de la mateixa i que compleix alguna de les tres condicions següents:

a) Té una longitud superior a 250 m.

b) Té una longitud superior al 50% del total de la via.

c) Conté interseccions amb quatre carrers transversals o més, incloent-hi els extrems.
- 13.3 Les reformes puntuals han de complir, com a mínim, les especificacions de l'apartat 1.3 de l'annex 2a. Es consideren reformes puntuals les intervencions que afecten un tram de longitud inferior a les que indica el punt anterior.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

13.4 Les reformes puntuals que no assoleixin les condicions que estableix l'article 14 han de justificar que s'adopti la millor solució tenint en compte la continuïtat amb la resta de la via que no és objecte d'intervenció. Aquestes obres tenen caràcter provisional i continua vigent l'obligació d'adaptar la via, en la seva globalitat, a les condicions d'una reurbanització integral quan correspongui d'acord amb les prioritats i la programació que preveu el Pla municipals d'accessibilitat.

13.5 Les modificacions que afectin els itineraris accessibles o practicables existents no poden menyscar les condicions d'accessibilitat inicials. No obstant això, es poden admetre alteracions del traçat que el separin de la línia de façana i reduccions puntuals de l'amplada quan l'actuació es justifica per fer viable la construcció d'ascensors, rampes o altres elements que permetin millorar l'accessibilitat en conjunt, i sempre que els itineraris resultants garanteixin les condicions corresponents a un itinerari practicable.

13.6 Les rampes de nova construcció que formen part d'un itinerari de vianants han de ser accessibles.

13.7 Les rampes existents que formen part d'un itinerari de vianants es consideren admissibles i es poden mantenir en els casos següents:

- a) Les rampes que tenen un pendent igual al 10% o inferior i que compleixen la resta de condicions corresponents a una rampa practicable.
- b) Les rampes que tenen un pendent entre el 10% i el 12%, quan compleixen les condicions corresponents a una rampa practicable i es justifica que no és viable augmentar-ne la longitud creixent el paviment, bé per manca d'espai al nivell inferior, bé per motius estructurals.
- c) Les rampes que, tot i que no compleixen els punts a) i b) anteriors, disposen d'un itinerari alternatiu accessible o practicable degudament senyalitzat i es justifica conservar-les per preservar-ne els valors que en motiven la protecció. En aquests casos, als dos extrems de la rampa s'ha d'informar de quin és l'itinerari alternatiu.

13.8 Les escales de nova construcció han de complir les condicions que indica l'apartat 6 de l'annex 2a.

13.9 Les escales existents es consideren admissibles i es poden mantenir en els casos següents:

- a) Quan tenen una estesa igual de 28 cm o superior, una alçària igual a 17,5 cm o inferior i es justifica que complien la normativa vigent en el moment de la seva construcció.
- b) Quan no compleixen el punt a), però es justifica conservar-les per preservar-ne els valors que en motiven la protecció.
- c) Quan existeix un recorregut alternatiu accessible.

13.10 Les actuacions de manteniment, així com la substitució i la incorporació de mobiliari urbà, elements d'urbanització o instal·lacions, no tenen per si soles la condició de reforma puntual. No obstant això, han de complir les condicions d'aquest Codi pel que fa a les característiques dels elements que s'incorporin.

13.11 Excepcionalment, en cas que l'orografia, la utilització i altres característiques d'algun espai urbà existent justifiquin l'adopció de solucions alternatives a les que s'estableixen en aquest Codi, l'ens locals les pot aplicar amb l'elaboració prèvia d'un informe tècnic, adjuntat al projecte d'urbanització, que argumenti la necessitat de l'alternativa i les actuacions que s'han d'adoptar per aconseguir la millor accessibilitat possible. Les solucions alternatives estan condicionades a una funcionalitat adequada i, en cas que un cop executades es detecti una accessibilitat insuficient susceptible de millora, la Generalitat, mitjançant el departament competent en accessibilitat o el departament competent en planificació territorial, pot requerir l'informe tècnic i l'adequació de l'espai a les millors condicions, si escau.

Article 14. Espais urbans viaris existents

14.1 Els espais urbans viaris existents han d'assolir les condicions d'accessibilitat següents:

- a) Les vies amb voreres a diferent nivell de la calçada han de disposar a cada costat:
 - a1. D'un itinerari de vianants accessible si la vorera té una amplada igual a 2,40 m o superior i un pendent no superior al 6%.
 - a2. D'un itinerari de vianants que compleixi els paràmetres corresponents a un itinerari accessible, excepte el pendent si la vorera té una amplada igual a 2,40 m o superior i un pendent superior al 6%. L'itinerari es considerarà practicable.

a3. D'un itinerari de vianants practicable si la vorera té una amplada inferior a 2,40 m.

b) Les vies que disposen de passeigs centrals han de tenir un itinerari de vianants accessible o practicable en els mateixos supòsits del punt anterior.

c) Les vies de plataforma única tan sols són admissibles en les situacions següents:

c1. Vies d'ús per a vianants que compleixen les condicions de l'article 9.8.

c2. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, que no contenen aparcaments i tenen una amplada total inferior a 8,00 m.

c3. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, amb aparcaments a un costat i que tenen una amplada total inferior a 10,00 m.

c4. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, en altres casos diferents dels que defineixen els punts c2 i c3 anteriors, quan es justifica que el seu traçat, perímetre irregular i amplada no permeten adoptar una solució convencional de voreres i calçada a diferent nivell amb condicions adequades.

d) Les vies de plataforma única han de disposar, com a mínim, d'un itinerari de vianants practicable a cada costat.

e) Les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 6,00 m o superior, que no contenen aparcaments, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats. L'altre costat pot tenir itinerari accessible o practicable segons les característiques i les possibilitats de la via.

f) Les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 8,00 m o superior, amb aparcaments a un costat, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats. L'altre costat pot tenir itinerari accessible o practicable segons les característiques i les possibilitats de la via.

g) Excepcionalment, als límits del sòl urbà, a les zones de baixa densitat i als recorreguts que rodegen una gran nau o edifici es pot admetre que una via, o un tram d'aquesta entre dues cruïlles, únicament disposi d'itinerari de vianants accessible o practicable a un costat, quan es justifica que a l'altre costat no hi ha cap accés a edificis o equipaments i que l'amplada del carrer no permet disposar d'itinerari de vianants als dos costats amb les condicions mínimes exigibles.

h) A les vies de plataforma única d'ús mixt, la velocitat màxima de circulació dels vehicles ha de ser la següent:

h1. Vies d'amplada igual a 6,00 m o superior: 20 km/h.

h2. Vies d'amplada inferior a 6,00 m: 10 km/h.

i) Les vies de plataforma única d'ús mixt d'amplada igual a 7,00 m o superior de nova creació requereixen un estudi previ de mobilitat de l'entorn que en justifiqui la implantació. En cas que la via incorpori aparcaments a un costat, l'estudi previ de mobilitat ha de justificar la necessitat d'aquests aparcaments.

14.2 Als indrets protegits que formen part d'un conjunt històric, d'acord amb la legislació del patrimoni cultural o urbanística, en cas que els itineraris no puguin assolir alguna de les condicions d'accessibilitat que estableix aquest Codi, per la necessitat de preservar determinats elements que configuren els valors que s'han de protegir, l'organisme responsable del conjunt ha de redactar un pla d'accessibilitat que englobi l'àmbit del conjunt, que sigui compatible amb els valors patrimonials del bé i que determini les mesures i les solucions alternatives que cal adoptar per garantir la màxima accessibilitat possible. Aquest pla ha de tenir un informe justificatiu de les alternatives proposades i ha de ser objecte de mesures de publicitat similars a les que es preveuen per als plans d'accessibilitat municipals. El fet que no es pugui assolir una determinada condició no eximeix de la implementació del màxim d'elements de millora de l'ús possibles per a cada entorn.

14.3 Si les condicions físiques del terreny i les característiques de l'entorn impedeixen que una via existent o tram d'aquesta assoleixi un pendent igual al 10% o inferior i es disposa d'accés rodar, en cas que s'estableixin restriccions a la circulació de vehicles, s'ha de permetre l'accés dels que transportin persones amb mobilitat reduïda fins al punt més proper als edificis, equipaments o recintes situats als trams amb pendent superior al 10%.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Article 15. Espais urbans lliures existents

15.1 Als espais urbans lliures existents, els recorreguts principals i els accessos als elements singulars de l'espai han de disposar d'un itinerari de vianants accessible.

15.2 Excepcionalment, quan es justifiqui que els itineraris del punt anterior, per impossibilitat tècnica, no poden assolir la condició d'accessible en part del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, s'admeten les alternatives següents:

- a) Complir les condicions tècniques d'un itinerari de vianants practicable en aquesta part del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, respectivament.
- b) Preveure itineraris alternatius accessibles o practicables que permetin accedir al màxim nombre possible d'elements singulars. En aquest cas, als extrems dels recorreguts principals que no s'han pogut fer accessibles s'han d'indicar amb un rètol informatiu la direcció i la distància a les quals hi ha l'accés a l'itinerari de vianants accessible o practicable alternatiu més proper.

15.3 S'entén per impossibilitat tècnica l'existència de característiques orogràfiques, elements catalogats o altres components essencials de l'espai lliure que no permetin les actuacions necessàries o que requereixin mitjans desproporcionats.

Article 16. Espais naturals i costaners

Els espais naturals on es desenvolupen activitats d'ús públic han de preveure solucions adequades a les característiques de l'entorn i han d'assolir les condicions d'accessibilitat següents:

- a) Com a mínim, un dels recorreguts principals que hi donen accés i permeten gaudir-ne ha de ser accessible. S'admet la substitució d'aquest itinerari accessible per un itinerari practicable en aquells trams en què les característiques de l'espai natural i la dificultat d'aconseguir més amplada o menys pendent ho justifiqui.
- b) Als espais naturals que tenen una orografia accidentada, davant la dificultat de complir el punt anterior, es pot restringir el recorregut accessible o practicable a un tram representatiu de l'itinerari principal.
- c) Els recorreguts accessibles o practicables han d'incorporar mesures específiques per garantir la mobilitat de les persones amb discapacitat visual, com ara sòcols-guia o paviments amb textura diferenciada que serveixin de referència, entre d'altres.
- d) Si existeixen mitjans de transport públic que donin servei a l'interior de l'espai natural amb caràcter discrecional, han de disposar com a mínim d'una unitat accessible segons les condicions que s'especifiquen al capítol 4.
- e) Les zones d'aparcament associades a l'espai han de disposar de la proporció de places accessibles que correspongui segons l'article 20 i, com a mínim, n'hi ha d'haver dues. En cas que no hi hagi zones d'aparcament específiques i es disposin places d'aparcament situades a la via pública i properes a algun dels accessos que connecten amb l'itinerari de vianants accessible o practicable que discorre per l'interior de l'espai natural, cal preveure que, com a mínim, dues siguin places d'aparcament accessible.
- f) En el cas específic de les platges, s'han de complir les condicions que estableix l'article 28.

Taules resum

Taula 2.1 Resum de condicions aplicables als espais urbans de nova creació

Tipus d'espais	Condicions per complir
Espais viaris	- Itinerari accessible a cada costat - Itinerari accessible al passeig central (si hi ha passeig central)
Espais lliures	- Itinerari accessible als recorreguts principals - Itinerari accessible als accessos a elements singulars - Itinerari amb les millors condicions possibles a la resta de recorreguts

Taula 2.2 Resum de condicions aplicables als espais urbans existents

Tipus d'espais	Característiques	Condicions per complir
Espais viaris Voreres i calçada a diferent nivell	Vorera / Pg. central: amplada > 2,40 m	Itinerari accessible (1)
	Vorera / Pg. central: amplada < 2,40 m	Itinerari practicable
Espais viaris Plataforma única d'ús mixt	Sense aparcament: amplada > 6,00 m	- Itinerari accessible a un costat (1) - Itinerari practicable a l'altre
	Sense aparcament: amplada < 6,00 m	Itinerari practicable a cada costat (2)
	Amb aparcament: amplada > 8,00 m	- Itinerari accessible a un costat (1) - Itinerari practicable a l'altre
	Amb aparcament: amplada < 8,00 m	- Itinerari practicable a cada costat
Espais lliures	- Itinerari accessible als recorreguts principals (3) - Itinerari accessible als accessos a elements singulars (3)	

Taula 2.3 Resum de condicions aplicables als itineraris en espais naturals

Tipus d'espais	Condicions per complir
Espais naturals	- Itinerari accessible en un recorregut principal (3) (4)

Espais naturals - Itinerari accessible en un recorregut principal (3) (4)

- (1) Es pot mantenir el pendent existent. Els trams amb pendent > 6% es consideren practicables i han de complir la resta de paràmetres corresponents a un itinerari accessible.
- (2) Es pot admetre a un sol costat quan l'altre costat no conté cap accés a edificacions ni a recintes en què es desenvolupen activitats i l'amplada de la via no permet disposar d'itineraris practicables als dos costats.
- (3) Es pot substituir per un itinerari practicable quan es justifiqui per motius tècnics.
- (4) Es pot limitar a un tram representatiu en cas d'espais amb orografia accidentada.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

SECCIÓ SEGONA

Disposicions específiques

Article 17. Encreuaments entre itineraris de vianants i itineraris vehiculars

- 17.1 Els encreuaments entre itineraris de vianants i vies vehiculars han de ser accessibles.
- 17.2 Segons es doni preferència a la continuïtat de cota de l'itinerari de vianants o a la continuïtat de cota de la via vehicular, s'estableix la classificació següent:
- a) Encreuament amb canvi de nivell per a vianants: la via vehicular manté una superfície contínua sense ascendir al nivell de la vorera, de manera que els vianants han d'experimentar dos canvis de cota durant el trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.1 de l'annex 2a
 - b) Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles: la vorera manté una superfície contínua sense descendir al nivell de la calçada durant tot l'encreuament, de manera que són els vehicles els que han d'efectuar un canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.2 de l'annex 2a
 - c) Encreuament sense canvi de nivell: ni els vianants ni els vehicles experimenten cap canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament, com ara en encreuaments entre dues vies de plataforma única o en encreuaments entre una vorera i una via de plataforma única. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.3 de l'annex 2a.
- 17.3 Els encreuaments entre vehicles i vianants que no corresponguin a cap de les situacions que es descriuen a l'apartat anterior han de complir les condicions de la tipologia a la qual es puguin assimilar més, des d'un punt de vista funcional. En cas de dubte, correspon al departament de la Generalitat competent en matèria de promoció de l'accessibilitat determinar les condicions exigibles.
- 17.4 En cas que hi hagi semàfors al pas de vianants, aquests han de complir les especificacions de l'apartat 6 de l'annex 5a.
- 17.5 Tots els semàfors que regulin un pas de vianants han de disposar de senyals visuals i acústics. La implantació progressiva del sistema acústic ha de quedar recollida en el pla municipal d'accessibilitat i s'ha d'efectuar d'acord amb les prioritats que aquest estableixi.

Article 18. Elements d'urbanització i mobiliari urbà

- 18.1 Els elements d'urbanització i el mobiliari urbà associats a un determinat itinerari de vianants accessible o practicable, adicionalment al compliment de les amplades de pas que corresponguin i de les condicions d'accessibilitat que s'especifiquen al capítol 5, s'han de situar de manera que el seu ús i gaudi no interfereixi amb l'itinerari al qual serveixen, d'acord amb els criteris següents:
- a) A les vies i als espais lliures de nova creació, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà no es pot superposar amb l'amplada mínima lliure de pas de l'itinerari accessible.
 - b) A les vies i als espais lliures públics existents, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà es pot superposar amb l'itinerari accessible i practicable quan es garanteixin les amplades lliures mínimes que indica l'annex 2a i es justifiqui l'absència d'ubicacions alternatives o la dificultat de traslladar l'element.
- 18.2 Les reixes, els embornals, els escocells, les tapes d'instal·lació i altres elements similars han de complir les condicions d'accessibilitat que defineix l'apartat 3.2 de l'annex 2a. En cas que no sigui possible ubicar-los sense envair l'amplada mínima corresponent a l'itinerari accessible o practicable, s'han de justificar suficientment a la memòria del projecte d'urbanització els motius que ho impedeixen.
- 18.3 Les pilones o els elements d'urbanització similar situats a la via pública han de tenir un disseny que no generi risc per als vianants i s'han d'ubicar de manera que no suposin un obstacle que impedeixi el pas, el gir o el

creuament als itineraris accessibles o practicables. Els requisits geomètrics d'aquests elements es defineixen a l'apartat 9 de l'annex 2a.

18.4 Als espais urbans viaris, els carrils reservats per al trànsit de bicicletes i vehicles de mobilitat personal s'han d'ubicar a la calçada, tant a les vies que tenen voreres a diferent nivell com a les vies de plataforma única d'ús mixt. En cas de vies amb tràfic intens que justifiqui segregar la calçada destinada a les bicicletes i als vehicles de mobilitat personal de la destinada a la resta de vehicles, i aixecar-la a nivell de vorera, s'han de disposar elements d'urbanització, com ara pilones, franges de vegetació o altres, que en materialitzin físicament i de manera continuada la separació amb la vorera, que evitin la sortida dels vehicles i que siguin prou perceptibles i amb l'alçària adequada per no generar risc d'ensopegada en els vianants.

18.5 A les vies de plataforma única per a vianants i als espais lliures, els carrils reservats per al trànsit de bicicletes i vehicles de mobilitat personal han de disposar d'una pavimentació tàctil diferenciada i amb contrast cromàtic adient que permeti a les persones cegues o amb baixa visió identificar-les i fer ús de la via amb seguretat. Aquesta mesura no s'aplica quan es disposa d'elements d'urbanització que materialitzen físicament i de manera continuada la separació entre els carrils bici i els espais per a vianants.

18.6 En la urbanització de vies i espais lliures públics de nova creació s'ha de disposar d'un nombre de bancs suficients perquè tothom, i especialment les persones amb mobilitat reduïda, pugui descansar al llarg dels itineraris accessibles. Als passejos, rambles, parcs i jardins s'ha d'instal·lar, com a mínim, un banc o grup de bancs cada 50 m de distància, seguint els criteris que especifica l'article 112.

18.7 Les terrasses dels bars, cafeteries, restaurants o altres instal·lacions provisionals situades a les voreres, places o espais a l'aire lliure han de complir les condicions que especifica l'apartat 9 de l'annex 5a.

18.8 Les ordenances municipals reguladores de l'ocupació de la via pública, en casos excepcionals, poden establir zones d'ordenació singular amb una successió de terrasses o espais d'exposició adjacents a façana si es compleixen les condicions següents:

- a) Les terrasses o els espais d'exposició han d'estar delimitats per tancaments que generin una doble façana.
- b) La doble façana, desplaçada respecte al límit de l'edificació, ha de ser contínua, únicament ha d'estar interrompuda pels accessos i ha de complir la funció d'element guia per a les persones amb discapacitat visual.
- c) L'itinerari de vianants que es desenvolupa a partir de la doble façana no pot contenir obstacles i ha de tenir un traçat continu i reunir les condicions d'un itinerari de vianants accessible.
- d) L'ordenació singular s'ha d'exposar a les entitats representatives de les persones amb discapacitat del municipi, en el cas que n'hi hagi; respondre a les observacions que formulin i justificar la conveniència de la solució adoptada.

18.9 La planificació de les zones d'ordenació singular a què fa referència l'apartat anterior ha de preveure la continuïtat del tram de via, sense que s'apliqui a establiments o situacions aïllades.

18.10 Els elements d'urbanització i mobiliari urbà de caràcter temporal, provisional o experimental, també coneguts com a urbanisme tàctic, han de complir les mateixes condicions que aquest article estableix per als de caràcter definitiu.

18.11 En les actuacions a les quals fa referència l'apartat anterior, cal tenir especial cura:

- a) Que les modificacions introduïdes no empitjorin les condicions d'accessibilitat d'elements previs, com ara l'accés i la utilització de les parades de transport públic, la funcionalitat dels encaminaments i la seguretat dels encreuaments, entre d'altres.
- b) Que la modificació d'usos respecte a la situació prèvia, especialment quan s'habilita part de la calçada per a noves funcionalitats, tingui en compte les necessitats de tota la ciutadania i no generi situacions discriminatòries o perilloses per a les persones amb discapacitat.

18.12 Les grades i les zones habilitades per a espectadors han de tenir una plaça accessible per cada quaranta places o fracció. Aquestes places, reservades a persones usuàries de cadira de rodes o que utilitzin productes de suport, han de tenir una dimensió mínima d'1,50 m de llarg per 1,00 m d'amplada; han d'estar connectades amb l'itinerari de vianants accessible; han de disposar de seients al voltant per als acompanyants, i han d'estar situades en una posició que no sigui discriminatòria.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Article 19. Aparcaments

- 19.1 Les zones d'aparcament situades a la via pública o als espais lliures d'ús públic han de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat en una proporció, com a mínim, d'una plaça reservada per cada 30 places o fracció. Aquesta proporció s'ha de calcular sense tenir en compte les places reservades d'ús individual per a persones amb discapacitat.
- 19.2 Les places d'aparcament accessibles situades a la via pública han de complir les especificacions de l'apartat 8 de l'annex 2a i s'han de distribuir homogeniament, sens perjudici que els edificis rellevants que no disposin de places d'aparcament pròpies tinguin a prop el nombre de places d'aparcament accessible que preveu l'article 47.

Article 20. Pàrquings públics

- 20.1 Els pàrquings públics a l'aire lliure, tant els que s'ubiquen en espais de domini públic com els situats en parcel·les o solars quan no se'ls apliquen les condicions d'accessibilitat que estableix el capítol 3, independentment de si la titularitat és pública o privada i del pagament o la gratuïtat d'aquests, han de disposar de places d'aparcament accessible que compleixin les especificacions de l'apartat 8 de l'annex 2a.
- 20.2 El nombre mínim de places accessibles que s'ha de reservar és el següent:
- a) Fins a 200 places: 1 plaça accessible cada 33 places o fracció.
 - b) De 201 a 1.000 places: 6 places accessibles i 1 plaça accessible addicional per cada 100 places o fracció que superin les 200 places.
 - c) De 1.001 en endavant: 14 places accessibles i 1 plaça accessible addicional per cada 200 places o fracció que superin les 1.000 places.
- 20.3 Les places d'aparcament accessibles s'han de situar a prop dels accessos per a vianants. Els pàrquings que tenen més de 200 places i disposen de dos accessos o més per a vianants han de situar places d'aparcament accessibles, com a mínim, en dues zones a prop de dos accessos diferents.

Article 21. Parades de transports públics

- 21.1 Les parades i les marquesines d'espera de transports públics ubicades a la via pública han d'estar connectades amb els itineraris de vianants accessibles o practicables, sense envair-los, i han de complir les condicions d'accessibilitat que indica el capítol 4.
- 21.2 Al voltant de les parades i les marquesines i a les zones d'embarcament no hi pot haver elements de mobiliari urbà, com ara papereres, pilones i escocells, entre d'altres, que impedeixin o obstaculitzin l'accés a la parada o la pujada i la baixada dels vehicles, en tota l'amplada d'1,8 m corresponent a l'itinerari accessible.

Article 22. Serveis higiènics

- 22.1 Els serveis higiènics d'ús públic, permanents o provisionals, instal·lats a espais urbans d'ús públic han de disposar d'una cambra higiènica accessible per cada 10 unitats o fracció que formin part del mateix bloc de serveis.
- 22.2 Quan els serveis higiènics s'organitzen en blocs separats i diferenciats per sexe, cada bloc ha de contenir la proporció de cambres higièniques que li correspongui, i com a mínim una.
- 22.3 En cas que la suma conjunta del total de cambres higièniques dels dos blocs, homes i dones, sigui inferior a 10 unitats, es pot optar pel que disposa l'apartat 22.2 anterior o per la solució alternativa d'instal·lar una única cambra higiènica accessible independent d'ús compartit.
- 22.4 Una cambra higiènica es considera accessible quan reuneix les condicions que estableix l'apartat 15.4 de l'annex 3c i disposa d'un sistema visual que informa l'exterior si la cabina està lliure o ocupada.

- 22.5 Els conjunts formats per dues cambres higièniques accessibles contigües poden tenir espai de transferència a l'inodora a un únic costat quan una el té a la dreta i l'altra a l'esquerra i s'informa d'aquesta característica a la porta.

Article 23. Elements de comunicació

- 23.1 Els espais urbans d'ús públic, així com els carrers i les finques de les vies públiques, han de disposar de rètols identificatius del seu nom i número. Els caràcters i els pictogrames d'aquests rètols s'han de dissenyar seguint els criteris que especifica l'apartat 20 de l'annex 5a.
- 23.2 Els rètols informatius d'itineraris i localitzacions, adreçats a orientar i dirigir les persones en els diferents entorns, s'han de dissenyar perquè puguin ser fàcilment interpretats per tothom, amb informació bàsica, adaptada a Lectura Fàcil, d'acord amb les pautes que s'estableixen a la norma UNE 153101, que sigui concreta i símbols senzills, que eviti l'excés d'elements informatius, que inclogui formats que abastin les necessitats de totes les persones i que prevegi que el sistema d'informació estigui coordinat i sigui unificat si més no en cada àrea o barri diferenciats.
- 23.3 Les platges, les fires o els recintes firals i altres espais oberts en què es prevegi la necessitat de difondre comunicats d'alerta o informatius han de disposar de sistemes de megafonia amb senyals acústics clarament audibles, sense que tinguin un so estrident. Addicionalment, s'han de complementar amb sistemes visuals mitjançant missatge escrit, gràfic, en llengua de signes catalana, lluminós o simbòlic que permeti que les persones sordes percebin la informació rellevant. Els sistemes visuals poden utilitzar aplicacions mòbils per difondre les notifiacions sempre que es tracti d'aplicacions gratuïtes, tinguin un ús majoritari entre el col·lectiu de persones sordes i s'informi adequadament d'aquest servei als espais on s'ofereixi.

Article 24. Bastides

Les bastides instal·lades a la via pública es consideren com a mobiliari temporal i han de complir les determinacions de l'apartat 10 de l'annex 2a.

Article 25. Rases i obres a la via pública

- 25.1 Les afectacions que les obres puguin causar amb caràcter temporal o provisional no poden reduir les condicions d'un itinerari accessible o practicable per sota de les corresponents a aquest darrer. En cas que no sigui possible mantenir l'itinerari habitual, s'ha d'habilitar un itinerari alternatiu que compleixi les condicions indicades, senyalitzar-lo adequadament i dotar-lo de les mesures per garantir la seguretat de les persones amb discapacitat.
- 25.2 Les rases i les obres a la via pública han de garantir les condicions següents:
- a) Han d'estar protegides amb balises amb un color contrastat, estables i sòlides i contínues en tots els seus perímetres, de manera que no es puguin desplaçar fàcilment i que impedeixin la caiguda a la rasa o obra.
 - b) Els tancaments provisionals i els elements de protecció de les rases i obres que es facin a la via pública han de complir les condicions que estableix l'apartat 11 de l'annex 2a.
 - c) Els itineraris de vianants accessibles o practicables no s'han d'obstruir durant les operacions de càrrega, descàrrega i apilament de material.
 - d) El material i la runa que es generin, quan sigui necessari deixar-los fora de l'obra, s'han d'ubicar a la calçada, sempre que sigui possible, sense obstaculitzar la circulació. En cas que sigui imprescindible ubicar-los a la vorera, han de deixar un pas lliure de 0,90 m i han de respectar una distància d'1,20 m davant de qualsevol accés. En tots els casos, han d'estar degudament senyalitzats i protegits perquè no constitueixin cap perill per als vianants ni per als vehicles.
 - e) Els canvis de nivell dels itineraris alternatius provisionals s'han de resoldre amb rampes accessibles sempre que sigui possible. Les rampes practicables únicament s'admeten quan es justifica que són la millor solució possible.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Article 26. Parcs i jardins i zones de lleure

- 26.1 Els itineraris principals dels parcs, jardins i zones de lleure, addicionalment a les condicions d'accessibilitat que se'ls apliquin com a espais lliures d'ús públic, han de disposar d'un element continu de vora a mode de sòcol, com a mínim a un dels límits laterals, que serveixi de guia a persones amb discapacitat visual. Aquest sòcol es pot substituir per una franja de paviment de diferent textura i contrast cromàtic respecte del paviment de l'entorn, de manera que aquest canvi es pugui detectar amb els peus o el bastó de mobilitat.
- 26.2 Els jocs infantils que s'instal·len als espais urbans d'ús públic i als espais naturals han de garantir prou activitats que puguin ser gaudides per nens i nenes amb discapacitat i per les persones que, com a acompanyants, tinguin una discapacitat. Les zones de joc han de tenir un terra contrastat, en color i textura, amb el paviment circumdant, per tal de facilitar l'orientació i la localització.
- 26.3 Les zones amb elements mòbils han d'estar correctament delimitades i protegides per tanques, parterres amb vegetació o altres elements perceptibles que impedeixin que les persones amb discapacitats visuals les travessin sense adonar-se'n.
- 26.4 Les instal·lacions i els elements que formen part d'aquests espais han de seguir els criteris d'inclusió i disseny universal i complir les condicions de l'apartat 8 de l'annex 5a.

Article 27. Vegetació

- 27.1 Els elements de vegetació o arbrat que estiguin adjacents o formin part de qualsevol espai per on poden transitar vianants han de tenir un manteniment i una poda que garanteixi una alçària lliure de branques o obstacles de 2,20 m sobre la superfície transitable. Aquesta condició no s'aplica a les zones de prats sense recorreguts marcats, encara que es permeti el pas de vianants.
- 27.2 Els parterres enjardinats propers a un itinerari accessible s'han de dissenyar de manera que siguin detectables i no representin un perill per a les persones amb discapacitat visuals.

Article 28. Platges

- 28.1 Les voreres, els passeigs marítims o les vies destinades al trànsit de vianants que limiten amb la platja han de tenir les característiques de l'itinerari de vianants accessible que estableix l'apartat 1.1 de l'annex 2a.
- 28.2 Si hi ha transport públic d'accés a l'entorn de la platja, aquest ha de ser accessible segons les especificacions del capítol de transports.
- 28.3 Les platges han de disposar de punts accessibles. El nombre i la ubicació d'aquests punts s'ha de determinar en funció de les condicions orogràfiques i del grau d'utilització de la platja. En qualsevol cas, cada municipi costaner que disposi de platja ha de tenir com a mínim un punt accessible i complir les condicions següents:
- a) Un punt accessible per cada 2 km al conjunt de platges successives que tinguin una longitud de 2 km o superior.
- b) Un punt accessible a les platges sense continuïtat que tinguin una longitud superior a 500 m.
- 28.4 Els punts accessibles de les platges han de complir les condicions següents:
- a) Han de connectar la vorera o el passeig marítim amb la vora del mar a través de passeres de vianants accessibles.
- b) Cal que l'accés principal al punt accessible estigui senyalitzat a la vorera o passeig marítim amb una franja d'1,20 m, de paviment d'estries, situada perpendicularment a la direcció de la marxa i que abasti la totalitat de la vorera.
- c) Han de tenir elements de senyalització que indiquen els serveis i les instal·lacions accessibles de què disposa.
- d) Cal que les passeres de vianants accessibles contrastin cromàticament amb el color de la sorra i complir els requisits de l'apartat 12 de l'annex 2a.

- e) Cal que l'itinerari o la passera connecti tots els serveis disponibles, com ara dutxes, banys, cafeteria i zonade jocs, entre d'altres.
- f) Cal que la dutxa accessible incorpori un seient-dutxa amb barres de suport a la transferència, aixeteria al seu abast i la resta de condicions que desenvolupa l'apartat 15 de l'annex 3c.
- g) Cal que les zones de jocs amb elements mòbils o sortints susceptibles de risc si no es veuen estiguin degudament delimitades amb elements que evitin l'entrada accidental, sense adonar-se'n, de persones amb discapacitat visual.
- h) S'ha de disposar d'un sistema auditiu i visual per a la transmissió de missatges al públic. El sistema auditiu s'ha d'efectuar mitjançant megafonia. El sistema visual pot combinar informació dinàmica a través de pantalles, imatges o icones gràfiques, amb aplicacions mòbils que difonguin les notificacions. A les platges en què s'ofereixi la notificació a través d'aplicacions mòbils s'ha d'informar suficientment d'aquest servei. Les aplicacions han de ser gratuïtes i d'ús majoritari entre el col·lectiu de persones sordes.
- i) S'ha de disposar de productes de suport, tals com cadira de rodes de les denominades flotants i croses amfibies, amb personal de suport per entrar i sortir de l'aigua, disponibles durant l'horari i el període en què s'ofereix el servei de socorrisme.
- j) S'ha d'instal·lar, prop del punt accessible, una línia de boies de color que contrasti cromàticament amb l'aigua i faciliti l'orientació de les persones amb discapacitat visual.
- k) S'ha d'habilitar un espai a l'ombra per poder-hi deixar els gossos d'assistència.
- l) S'ha d'habilitar un espai vigilat amb armariets per deixar els productes de suport que es puguin fer malbé a la platja, com ara audíofons, implants coclears i sistemes de comunicació de freqüència modulada (FM), entre d'altres, durant l'horari i el període en què s'ofereix el servei de socorrisme.
- m) Cal que els socorristes tinguin una formació bàsica en llengua de signes catalana.

S'ha de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat en la proximitat dels accessos més propers als punts accessibles de les platges, en una proporció, com a mínim, d'una plaça reservada per cada 30 places o fracció.

(...)

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Annex 2a

Normes d’accessibilitat al territori

1. Itineraris de vianants

Itinerari de vianants accessible

1.1.1. Condicions generals

Els itineraris de vianants accessibles han de complir els requisits següents:

- a) Cal que, als espais urbans viaris, se situïn adjacents a la línia de façana o a l'element que materialitzi físicament el límit entre la via pública i el front de parcel·la, excepte en el cas dels itineraris situats en passeigs centrals.
- b) Cal que, en tot el seu recorregut, tinguin una amplada de pas lliure d'obstacles d'1,80 m com a mínim.
- c) Han de tenir un pendent longitudinal màxim del 6%.
- d) Cal que, quan no sigui possible resoldre la connexió entre dos punts amb pendents longitudinals màxims del 6%, el canvi de nivell es resolgui mitjançant la realització d'una rampa accessible o un ascensor accessible que compleixin les condicions que estableixen els apartats 4.1 i 5, respectivament. No s'admet la utilització de plataformes elevadores. A prop de la rampa accessible s'ha d'ubicar una escala que compleixi les condicions de l'apartat 6, com a recorregut alternatiu, sempre que sigui possible.
- e) Han de tenir una alçària lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 m.
- f) No poden incloure cap tram d'escala ni graó aïllat.
- g) Han de tenir un pendent transversal no superior al 2%.
- h) Han de tenir un paviment que compleixi les condicions que defineixen els apartats 3.1 i 3.2, i que incorpori els elements de senyalització tàctil que defineix l'apartat 3.5.
- i) Cal que els límits laterals i les barreres de protecció compleixin les condicions que indiquen els apartats 3.3 i 3.4, respectivament.
- j) Cal que la il·luminació mínima mitjana als espais urbans sigui de 20 lux mesurats arran de terra, amb un factor d'uniformitat mitjana del 40% o superior. A les vies amb intensitat de vianants baixa en què l'activitat comercial sigui nul·la o poc important i la circulació de vehicles sigui d'intensitat baixa, aquest nivell mitjà es pot reduir a 10 lux en una de les dues voreres, llevat dels passos de vianants, que han de mantenir el nivell de 20 lux. Als espais naturals i costaners la il·luminació mínima s'ha d'adequar a les condicions d'ús i a les característiques de l'espai.
- k) Cal que, als encreuaments amb una via de plataforma única d'ús mixt d'una amplada superior a 6,00 m, l'espai pel qual poden passar els vehicles se senyalitzi amb una franja de paviment tàctil d'avís a banda i banda, segons les especificacions de l'apartat 3.5. Aquesta mesura també s'aplica als encreuaments amb una via de plataforma única d'ús mixt d'una amplada de 6,00 m o inferior quan es valora una intensitat mitjana diària de trànsit superior a 400 vehicles.
- l) Cal que els itineraris situats en voreres d'una amplada de 5,00 m o superior disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 100 m quan la via tingui una activitat comercial elevada.
- m) Cal que els itineraris situats en passeigs centrals o en espais lliures disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 50 m.
- n) Cal que, addicionalment a les dotacions mínimes que s'indiquen als punts l) i m), els elements de mobiliari que formin part de l'itinerari o limitin amb aquest siguin accessibles d'acord amb les condicions que estableix el capítol 5.

1.1.2. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en voreres a diferent nivell de la calçada

Els itineraris de vianants accessibles situats en voreres a diferent nivell de la calçada, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:

- a) Les voreres han de tenir una amplada de 2,40 m o superior.
- b) La vorada ha de tenir els cantells arrodonits o aixamfranats i una alçària respecte a la calçada entre 10 i 16 cm.
- c) Els guals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera no han d'interferir l'amplada de pas lliure d'obstacles.

1.1.3. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en vies de plataforma única

Els itineraris de vianants accessibles situats en vies de plataforma única, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:

L'itinerari accessible no es pot superposar amb la calçada quan es tracta de vies d'ús mixt, ni amb la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles de servei quan es tracta de vies d'ús per a vianants.

L'espai d'ús exclusiu per a vianants i la zona habilitada per a vehicles han d'estar, en tot el seu recorregut, al mateix nivell.

A les vies d'ús mixt s'ha de distingir l'espai destinat a vorera de la calçada mitjançant sistemes que permetin que les persones amb discapacitat visual identifiquin en quina zona es troben. Es consideren admissibles les solucions següents:

- a. L'ús de paviments tàctils segons les opcions i les característiques que s'indiquen a l'apartat 3.5.6.
- b. L'ús de paviments per a la vorera i la calçada clarament diferenciats, amb contrast tàctil i cromàtic elevat, la combinació dels quals hagi estat aprovada per la Generalitat de Catalunya mitjançant documents tècnics o acordat en la taula tècnica corresponent.
- c. L'ús de pilones o jardineres al límit entre vorera i calçada, sempre que la separació entre elements no sigui inferior a 2 m ni superior a 3 m; mantinguin una separació respecte a la façana d'1,80 m o superior, i compleixin la resta de condicions que s'indiquen a l'apartat 9 de l'annex 2a.

A les vies d'ús per a vianants tot el paviment es considera vorera. El paviment ha d'identificar la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles amb un disseny diferenciat.

1.1.4. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en espais lliures

Els itineraris de vianants accessibles situats en espais lliures d'ús públic, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:

- a) S'ha de preveure algun element perimetral a l'itinerari que sigui estable, continu i amb contrast de color i que serveixi de referència per guiar i orientar les persones amb discapacitat visual.

1.1.5. Condicions aplicables als itineraris de vianants accessibles en espais urbans existents

Als itineraris de vianants accessibles ubicats en espais urbans existents, addicionalment a les condicions que s'indiquen als apartats anteriors, s'admeten les mesures i alternatives següents:

- a) Que es mantinguin els elements d'urbanització preexistents que redueixin puntualment l'amplada lliure de pas per sota d'1,80 m si compleixen les condicions següents:
 - a. Que es justifiqui que són elements no traslladables a curt termini i necessaris, com ara arbres, o altres serveis imprescindibles.
 - b. Que l'amplada lliure de pas sigui d'1,00 m o superior i la longitud de 0,50 m o inferior. En cas que la separació entre l'element i la façana sigui inferior, es pot resoldre desviant l'itinerari per vorejar l'obstacle.
 - c. Que es garanteixi un espai lliure d'1,20 m de diàmetre davant de qualsevol accés a l'edificació que requereixi efectuar un canvi de direcció.
 - d. Que es disposi de prou espais per permetre que dues persones amb cadira de rodes que circulen en sentit contrari es creuin, d'acord amb les característiques que s'indiquen al punt 1.2.5.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- b) Que es redueixi puntualment l'alçària lliure d'obstacles a 2,10 m quan es justifiqui per la presència de voladissos o altres elements inamovibles de les edificacions existents.
- c) Que es redueixi l'amplada de pas lliure d'obstacles dels itineraris ubicats en voreres a diferent nivell de la calçada per la interferència dels quals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera, sempre que es mantingui una separació entre el límit superior del pla inclinat del qual i la façana d'1,20 m o superior.

Itinerari de vianants practicable

1.2.1. Situacions admissibles

Els itineraris de vianants practicables únicament són admissibles en les situacions següents:

- a) Reformes d'espais urbans existents:
- a. A les voreres que estiguin a diferent nivell de la calçada i tinguin una amplada inferior a 2,40 m.
- b. En un costat d'una via de plataforma única que a l'altre costat disposa d'un itinerari de vianants accessible.
- c. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús mixt sense aparcament amb una amplada total inferior a 6,00 m.
- d. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús mixt que contingui aparcament a un costat i tingui una amplada total inferior a 8,00 m.
- e. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús per a vianants.
- f. Als itineraris principals dels espais urbans lliures quan es justifica la inviabilitat tècnica d'un itinerari accessible.
- g. Als recorreguts secundaris dels espais urbans lliures.
- h. Als itineraris que tenen un pendent longitudinal superior al 6% quan es justifica que no és viable modificar- ne el perfil atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis existents i la connexió amb l'entorn. En aquest cas, les condicions d'un itinerari practicable únicament s'apliquen pel que fa al pendent admissible. La resta de paràmetres han de justificar les condicions d'un itinerari accessible o practicable segons correspongui en aplicació dels punts anteriors.
- b) Espais naturals:
- a. Com a alternativa a un itinerari accessible quan es justifica que aquest no és viable respectant els valors de l'espai natural.

1.2.2. Condicions generals

Els itineraris de vianants practicables han de complir els requisits següents:

- a) Que, als espais urbans viaris, se situïn adjacents a la línia de façana o a l'element que materialitzi físicament el límit entre la via pública i el front de parcel·la. Aquesta condició no s'aplica als itineraris situats en passeigs centrals.
- b) Que, en tot el seu recorregut, tinguin una amplada de pas lliure d'obstacles de 0,90 m o superior, sens perjudici que compleixin l'amplada mínima que indica l'apartat 1.2.3 quan estableix una dimensió superior.
- c) Que, quan hi hagi elements d'urbanització preexistents que no siguin traslladables a curt termini i siguin necessaris, com ara arbres, semàfors o altres similars, s'admetin les alternatives següents:
- a. Reduir puntualment l'amplada mínima lliure de pas fins a 0,80 m, sempre que davant de qualsevol accés a l'edificació es garanteixi un espai lliure d'1,20 m de diàmetre per poder efectuar un canvi de direcció.
- b. Modificar el traçat de l'itinerari practicable, desviant-lo de la façana per vorejar l'obstacle per l'exterior, en cas que la distància entre aquest i la façana sigui inferior a 0,90 m.
- d) Que tinguin espais de creuament amb les característiques de l'apartat 1.2.5.

- e) Que els itineraris de nova creació tinguin un pendent longitudinal màxim del 8%.
- f) Que els itineraris existents objecte de reforma assoleixin un pendent longitudinal màxim del 8% en els casos en què sigui viable modificar-ne el perfil longitudinal.
- g) Que els itineraris existents amb pendents longitudinals superiors al 8% puguin mantenir el seu perfil quan es justifiqui que no és viable modificar-lo atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis i la connexió amb l'entorn.
- h) Que els trams que tinguin un pendent superior al 10% tinguin passamans de suport a un costat de l'itinerari, en la mesura que sigui possible, sense interrompre els accessos als edificis o l'ús de la via.
- i) Que les rampes o els ascensors que s'utilitzin per connectar dues vies o espais situats a cota diferent compleixin les condicions que estableixen els apartats 4.2 i 5, respectivament. No s'admet la utilització de plataformes elevadores.
- j) Que tinguin una alçària lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 m. S'admeten reduccions puntuals a 2,10 m per elements inamovibles en voladís d'edificacions existents.
- k) Que compleixin les condicions f), g), h), i), j) i k) de l'apartat 1.1.1.
- l) Que els elements de mobiliari que formin part de l'itinerari o limitin amb aquest siguin accessibles d'acord amb les condicions que estableix el capítol 5.

1.2.3. Condicions específiques per als itineraris de vianants practicables en voreres a diferent nivell de la calçada

Un itinerari de vianants ubicat en una via amb voreres i calçada a diferent nivell es considera practicable quan, addicionalment a les condicions de l'apartat 1.2.2, compleix les següents:

- a) L'amplada de pas lliure d'obstacles en tot el recorregut és igual o superior al més gran dels valors següents:
- a. L'amplada de la vorera menys 60 cm.
- b. 0,90 m en el cas de voreres que limiten amb parcel·les que no admeten ús residencial plurifamiliar i en les quals l'edificació ha de respectar una distància mínima de separació a vial.
- c. 1,20 m en la resta de casos en què no es produeixen les circumstàncies del punt b.
- b) Els quals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera poden interferir parcialment l'itinerari de vianants practicable sempre que aquest itinerari mantingui una amplada de pas lliure d'obstacles d'1,20 m.
- c) Als canvis de direcció de més de 30°, l'amplada de pas lliure d'obstacles permet inscriure un cercle d'1,20 m de diàmetre.

1.2.4. Condicions específiques per als itineraris de vianants practicables en vies de plataforma única

Un itinerari de vianants ubicat en una via de plataforma única es considera practicable quan, addicionalment a les condicions de l'apartat 1.2.2, es compleixen les següents:

- a) L'itinerari practicable no es pot superposar amb la calçada o la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles. Aquesta condició no s'aplica a les vies o trams de via que tinguin una amplada insuficient per poder-la complir.
- b) Als canvis de direcció de més de 30°, l'amplada de pas lliure d'obstacles ha de permetre inscriure un cercle d'1,20 m de diàmetre. Aquest espai pot envair la zona de circulació de vehicles quan l'amplada de la via no permet inscriure'l dins la zona de vianants. Davant dels accessos als edificis i als establiments es considera que hi ha canvi de direcció.
- c) En cas que l'itinerari practicable limiti amb places d'aparcament o amb elements de protecció al vianant (pilones i altres), aquests elements han de mantenir una separació mínima de la façana d'1,20 m.
- d) Quan es justifiqui la necessitat d'una plaça d'aparcament reservada per a persones amb discapacitat, es pot admetre reduir puntualment l'amplada de pas fins a 0,90 m, sempre que aquesta reducció no afecti cap accés a l'edificació ni cap canvi de direcció, els quals han de complir el punt b) anterior.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- e) L'espai d'ús exclusiu per a vianants i la zona habilitada per a vehicles han d'estar al mateix nivell en tot el seu recorregut.
- f) A les vies d'ús mixt sense aparcament i una amplada de 6,00 m o superior o amb aparcament a un costat i amplada de 8,00 m o superior:
- a. L'itinerari practicable tan sols s'admet a un costat. L'altre costat ha de tenir un itinerari accessible.
- b. S'ha de distingir l'espai de la calçada destinat a vorera mitjançant paviments amb contrast tàctil i cromàtic elevat que permeti que les persones amb discapacitat visual identifiquin en quina zona estan.
- Figura 2a.1. Exemples d'alternatives per a una via d'ús mixt d'una amplada de 6,00 m o superior amb itinerari practicable a un costat.
- c. Quan la dimensió disponible ho permeti i la intensitat de vehicles ho aconselli, la senyalització de l'itinerari practicable es pot complementar amb les solucions que indica l'apartat 1.1.3.c.
- g) A les vies d'ús mixt sense aparcament i una amplada inferior a 6,00 m o amb aparcament a un costat i una amplada inferior a 8,00 m:
- a. Si l'amplada és de 4,80 m o superior, l'itinerari practicable de cada costat s'ha de distingir de l'espai destinat a calçada mitjançant paviments amb contrast tàctil i cromàtic elevat.
- Figura 2a.2. Via d'ús mixt amb una amplada entre 4,80 m i 6,00 m.
- b. Si l'amplada és inferior a 4,80 m, no es requereix diferenciació entre els paviments de les voreres i de la calçada, atesa la manca d'espai.
- h) A les vies d'ús per a vianants tot el paviment es considera vorera. Quan tingui una amplada de 6,00 m o superior, el paviment ha d'identificar la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles amb un disseny diferenciat.

1.2.5. Espai de creuament

Als itineraris practicables, es considera espai de creuament el que permet que dues persones amb cadira de rodes que circulin en sentit contrari es creuin. Ha d'estar lliure d'obstacles i reunir les característiques següents:

- a) Longitud mínima: 2,00 m
- b) Amplada mínima: 1,80 m
- c) Separació màxima entre espais de creuament: 20 m
- d) A les vies en què es justifica una circulació de vianants poc freqüent:
- a. Es pot reduir l'amplada mínima a 1,60 m quan es tracta d'itineraris situats en voreres d'amplada inferior a 1,80 m.
- b. Es pot ampliar la separació màxima entre espais de creuament a 25 m. Intervencions de reforma puntual sobre vies existents amb voreres

Les intervencions puntuals sobre vies amb voreres existents, d'acord amb el que estableix l'article 13.3, han de garantir les condicions d'accessibilitat següents:

- a) Les voreres han de tenir una amplada de 0,90 m o superior.
- b) L'itinerari de vianants ha de tenir una amplada de pas lliure d'obstacles en tot el recorregut d'1,20 m, sempre que la vorera tingui una amplada d'1,20 m o superior.
- c) L'itinerari de vianants ha de tenir una amplada de pas lliure d'obstacles igual a l'amplada de la vorera quan aquesta té entre 0,90 m i 1,20 m d'amplada.
- d) Excepcionalment, es pot admetre una reducció puntual de les amplades que s'indiquen als punts b) i c), sempre que quedi un pas igual a 0,80 m o superior i es degui a la presència d'elements imprescindibles, com ara semàfors o similars, que no es poden suprimir ni traslladar a una altra ubicació.

2. Encreuaments

Encreuament amb canvi de nivell per a vianants

Als itineraris accessibles i practicables, l'encreuament amb canvi de nivell per a vianants ha de complir les condicions següents:

- a) Hi ha un gual a cada extrem del pas de vianants que comunica el nivell de vorera i el de calçada i pertany a algun dels tipus següents:
- a. Gual tipus 120: consta d'un únic pendent, longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament, que genera dos desnivells d'alçària variable als seus laterals. Al llarg de tota l'amplada del gual, entre l'inici del pendent a la vorera i la façana o l'obstacle més proper hi ha d'haver una separació, com a mínim, d'1,20 m en el sentit d'encreuament.
- b. Gual tipus barca: consta de tres pendents, un de longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament i els altres dos sorgeixen de l'aixamfranament dels desnivells laterals generats. Al llarg de tota l'amplada del gual, entre l'inici del pendent a la vorera i la façana o l'obstacle més proper hi ha d'haver una separació, com a mínim, d'1,20 m en el sentit d'encreuament.
- c. Gual deprimit (recte o en cantonada): consta de dos pendents longitudinals a la direcció de pas de la vorera i a tota la seva amplada, amb un replà horitzontal entre els dos i al nivell de la calçada.
- b) El gual de vianants, independentment del tipus què sigui, ha de complir:
- a. En la direcció de pas de l'encreuament, el pla inclinat o la zona horitzontal a nivell de calçada en el gual deprimit han de tenir l'amplària mínima següent:
1. 1,80 m si el gual forma part d'un itinerari accessible
2. 1,50 m si el gual forma part d'un itinerari practicable
- b. Als guals tipus 120 o tipus barca, quan el pla inclinat té un pendent superior al 8%, el pas de vianants s'ha d'ampliar 0,90 m a partir d'un dels extrems del gual per facilitar l'encreuament a persones amb dificultats per mantenir l'equilibri sobre plans inclinats (persones usuàries de croses i pròtesis, entre d'altres).
- c. L'amplària de pas total no s'ha d'interrompre amb cap obstacle ni cap regruix del paviment.
- d. La superfície del gual ha de quedar enrasada completament amb el nivell de la calçada.
- e. El paviment del gual ha de garantir un nivell de resistència al lliscament de classe 3, determinat d'acord amb els procediments que descriu l'apartat 3.1.d) de l'annex 3c.
- f. El recorregut ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.
- g. Si el disseny del gual genera un graó als extrems laterals, el desnivell amb la vorera ha de quedar protegit mitjançant una paperera en un cantó i el semàfor a l'altre. En cas que es tracti d'un encreuament sense semàfor, al seu lloc s'ha de col·locar un fanal, un senyal de tràfic o un altre mobiliari urbà. Els cantells han de quedar arrodonits amb un radi mínim d'1 cm en sentit vertical i un radi mínim de 5 cm en sentit horitzontal.
- c) Els guals tipus 120 o tipus barca ubicats a banda i banda d'un carrer s'han de situar enfrontats i perpendiculars respecte a la vorera.
- d) Als espais urbans existents es poden admetre guals tipus 120 i tipus barca, amb directriu obliqua respecte al carrer, quan es justifica que la morfologia de la via i les característiques de l'encreuament no permeten situar-los perpendiculars a la vorera. En aquests casos, és imprescindible que els guals estiguin enfrontats i que la pavimentació tàctil d'encaminament estigui perfectament dirigida en la direcció de l'encreuament.
- e) Als guals tipus 120 o tipus barca, el pendent longitudinal o lateral ha de ser, com a màxim, de:
- a. 10% si el gual forma part d'un itinerari accessible

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- b.

12% si el gual forma part d'un itinerari practicable
- f)

Als guals deprimits, el pendent en la direcció de pas de la vorera ha de ser, com a màxim, de:

a.

8% si el gual forma part d'un itinerari accessible

b.

12% si el gual forma part d'un itinerari practicable
- g)

Als espais urbans de nova creació no s'admeten guals deprimits que ocupin tota una cantonada.
- h)

Als espais urbans existents, els guals deprimits que ocupin tota una cantonada han de protegir el pas per les zones de contacte a nivell entre vorera i calçada, que no formin part del pas de vianants, amb elements d'urbanització o mobiliari urbà que impedeixin el pas accidental de persones amb discapacitat visual sense que s'adonin de la situació. Els passos de vianants pròpiament dits s'han d'ubicar fora de la zona corba, de manera que els encaminaments de cada costat estiguin enfrontats.
- i)

Els guals han d'incorporar els elements de paviment tàctil que descriu l'apartat 3.5.
- j)

Quan el recorregut per creuar travessa un illot intermedi a vies vehiculars que té una amplada inferior a 4,00 m, s'han de complir els requisits de disseny següents:

a.

L'illot ha de quedar rebaixat al mateix nivell de la calçada en una amplada igual a la del pas de vianants.

b.

El paviment de l'illot s'ha de diferenciar cromàticament respecte al de la calçada. L'inici i el final s'han d'identificar amb una franja de paviment tàctil d'avís, segons l'apartat 3.5.

c.

Quan el pas s'ha de fer en dos temps amb parada intermèdia, atesa la seva longitud o els sentits de circulació, l'illot ha de tenir una llargada mínima d'1,50 m en sentit de la marxa.
- Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles
- Als itineraris accessibles i practicables, un encreuament amb canvi de nivell per a vehicles ha de complir les condicions següents:
- a)

El pas de vianants ha de tenir continuïtat amb les voreres i ha d'estar a la mateixa altura que aquestes respecte a la calçada.

b)

El pas de vianants ha de tenir una amplada d'1,80 m, com a mínim, sense que sigui interromput per cap obstacle ni regruix del paviment.

c)

Els pendents longitudinals de l'itinerari vehicular, necessaris per superar la superfície elevada, han de ser com a màxim del 16%.

d)

En tot el recorregut, el pas de vianants ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.

e)

El pas de vianants ha d'estar senyalitzat a terra en tot el seu recorregut.

f)

A la vorera, als dos costats de l'encreuament, ha d'estar degudament senyalitzat amb paviment tàctil, d'acord amb les indicacions de l'apartat 3.5.

g)

La previsió d'evacuació d'aigües a la calçada ha de quedar resolta sense que aquesta circumstància provoqui un canvi de cota, un graó o un buit en tot el pas de vianants.
- Encreuament sense canvi de nivell
- Als itineraris accessibles i practicables, un encreuament sense canvi de nivell ha de complir les condicions següents:
- a)

Existeix senyalització gràfica viària per a conductors i vianants que adverteix de l'existència de l'encreuament amb prou antelació en cada direcció i sentit en què es pugui fer servir.

b)

A la vorera, als dos costats de l'encreuament, està degudament senyalitzat amb paviment tàctil, d'acord amb les indicacions de l'apartat 3.5.

c)

En tot el seu recorregut, el pas de vianants ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.
- Encreuament que travessa una línia ferroviària
- Si un itinerari d'encreuament travessa una línia ferroviària (tren o tramvia), aquesta no ha de generar cap desnivell ni irregularitat al pas de vianants, a excepció de l'obertura longitudinal dels carrils ferroviaris o altres elements ferroviaris, com ara contracarril o cremallera, que ha de ser la mínima que permeti el sistema vehicular. Addicionalment, a la pavimentació tàctil que correspongui, hi ha d'haver un contrast cromàtic manifest entre els carrils ferroviaris i la resta del paviment.
- Encreuaments a les rotondes
- Tots els encreuaments adjacents a les rotondes han de disposar d'un semàfor acústic amb polsador o sistema manual perquè les persones que ho requereixin puguin activar l'avís d'aturada dels vehicles i estar segures que travessen la via en verd.
- ### 3. Elements d'urbanització als itineraris de vianants
- Paviments
- Els itineraris de vianants accessibles i practicables han de tenir un paviment que compleixi les condicions següents:
- a)

Ha de ser estable i dur, no pot tenir elements solts i ha de permetre la circulació i l'arrossegament sobre aquest sense que s'hi produeixin deformacions. A les zones de jocs infantils, activitats esportives o altres anàlogues, quan les condicions d'ús ho requereixin, s'utilitzaran paviments elàstics o esmorteïdors, els quals han de complir la norma UNE-EN que correspongui.

b)

Ha de ser antilliscant, de classe 3 o superior, segons la classificació de l'apartat 3.1.d de l'annex 3c.

c)

Ha de ser antireflector.

d)

Cal que el gravat propi de les peces no tingui profunditats superiors a 4 mm, excepte quan es tracti d'un paviment tàctil.

e)

No hi poden haver juntes, imperfeccions o irregularitats al paviment que suposin una diferència de nivell de més de 4 mm, o orificis de diàmetre superior a 10 mm, amb independència que es tracti de la morfologia de la peça utilitzada o de la manca de manteniment del paviment mateix.
- Reixes, escocells, tapes de registres i similars
- Les reixes i tapes de registres, embornals, escocells o altres elements que s'insereixen a la pavimentació d'itineraris o espais habilitats per a vianants han de complir les condicions següents:
- a)

S'han de col·locar enrasats amb el paviment circumdant i ser resistent a la deformació.

b)

Pel que fa a l'aplicació dels punts següents, es considera accessible l'itinerari que discorre adjacent a la línia de façana o element delimitador amb una amplada d'1,80 m.

c)

S'han d'ubicar fora de l'itinerari accessible o practicable, sempre que sigui possible.

d)

Cal que les reixes, els embornals i similars, en funció de la seva ubicació, compleixin les condicions següents:

a.

Quan estiguin en voreres o espais de vianants han de tenir ranures amb una amplada màxima de 15 mm. En espais urbans consolidats, de manera excepcional i sempre que no envaeixin l'itinerari accessible o practicable, aquestes amplades poden ser de fins a 20 mm quan les característiques de la xarxa existent, les possibilitats de distribució i connexió i les previsions de cabdals ho justifiquin.

b.

Quan estiguin a l'espai destinat a calçada, bé en vies de secció tradicional amb vorera i calçada a diferent nivell, bé en vies de plataforma única, han de tenir ranures amb una amplada màxima de 25 mm.

c.

Als embornals situats en alineació de rigola a la calçada d'una via de secció tradicional s'admeten reixes amb ranures de fins a 30 mm quan es justifica per la necessitat d'absorbir els cabals d'aigua generats en situacions de pluja intensa.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- d. En tot cas, les reixes i els embornals a què fan referència els punts b) i c) anteriors s'han de situar fora dels recorreguts dels passos de vianants i a una distància de 50 cm o superior dels seus límits.
- e. De manera puntual i amb caràcter molt excepcional, als espais urbans existents es poden admetre reixes transversals al trànsit al llarg d'una calçada o de l'espai habilitat per a vehicles en vies de plataforma única amb ranures de fins a 30 mm quan es justifica un risc greu d'inundació i la necessitat de tallar el flux potencial d'aigua.
- e) L'enreixat, quan estigui format per buits longitudinals, s'ha d'orientar en sentit no longitudinal a la direcció preferent de la marxa.
- f) Els escocells dels arbres s'han de protegir amb una tapa, una reixa trepitjable que compleixi les condicions dels punts anteriors o materials enrasats amb el paviment circumdant en els casos següents:
- a. Quan la distància entre el cantell interior de l'escocell i la façana de l'edificació sigui inferior a 2,50 m.
- b. Quan algun cantell de l'escocell estigui a una distància inferior a 2,00 m respecte al centre d'un encaminament o als límits d'una marquesina de transport públic.

Límits laterals i obstacles

Els itineraris de vianants, tant accessibles com practicables, han de complir les condicions següents:

- a) Els itineraris que no disposen de façana com a element de referència, en espais lliures urbanitzats, passeigs centrals, trams amb solars sense edificar i altres situacions, han de disposar d'una pavimentació tàctil d'encaminament amb les característiques que especifica l'apartat 3.5.8. Aquesta pavimentació tàctil no és necessària quan hi hagi algun element direccional continu que es pugui seguir amb el bastó de mobilitat com a guia lateral i compleixi la mateixa funció que la façana, com ara murets, sòcols, parterres aixecats o altres de similars.
- b) Els sòcols que facin la funció d'element direccional continu han de tenir una alçària mínima de 10 cm perquè es puguin detectar amb el bastó de mobilitat.
- c) Els conjunts d'elements d'urbanització, mobiliari urbà o vehicles aparcats a la via pública que s'organitzin en bandes laterals als itineraris, de manera que no envaeixin l'espai lliure de pas d'aquests, no són vàlids en cap cas com a guia lateral per al desplaçament.
- d) A una alçària inferior a 2,20 m del terra no es pot ubicar cap element que sobresurti horitzontalment respecte a les façanes o límits de l'itinerari si no és imprescindible per complir algun requisit de la normativa vigent.
- e) Els elements existents que no es puguin traslladar o que siguin imprescindibles d'acord amb el punt anterior, que sobresurtin horitzontalment de les façanes o límits laterals de l'itinerari més de 0,15 m a una altura inferior 2,20 m, han de tenir senyalitzada la seva projecció perimetral sobre el terra, amb elements fixos i continus que siguin detectables amb el bastó blanc de mobilitat a una altura màxima de 0,15 m sobre el terra; que tinguin una alçària mínima de 0,75 m als dos extrems en sentit de la marxa, i que respectin l'amplada lliure mínima de pas que correspongui.
- f) Als itineraris que limiten amb fronts de parcel·la, cal tenir especial cura que elements d'enjardinament o de qualsevol altra naturalesa no sobresurtin de la façana a una altura inferior a 2,20 m respecte a terra.
- g) Els espais oberts sota escala o rampa amb una alçària inferior a 2,20 m que limitin amb una zona de circulació amb itineraris de vianants han de disposar d'una protecció a nivell de terra mitjançant elements fixos i continus de 0,25 m d'alçària mínima, que es puguin detectar amb el bastó de mobilitat i evitin l'accés inadvertit a aquests espais.
- h) Els elements d'instal·lacions o infraestructures, provisionals o permanents, i especialment les pilones o jardineres, s'han de situar fora dels límits dels itineraris accessibles de la via pública. Quan això no sigui possible, s'han d'ajustar a les determinacions de l'apartat 9 de l'annex 2a.

Barreres de protecció

Els itineraris de vianants no poden limitar amb canvis de nivell perillosos sense protegir. Els desnivells, buits i obertures amb una diferència de cota superior a 0,55 m han de tenir barreres de protecció amb les característiques següents:

- a) Han de tenir una alçària mínima de 0,90 m quan la diferència de cota que protegeixin no sigui superior a 6,00 m. A la resta dels casos, l'alçària mínima és d'1,10 m. Aquest paràmetre es mesura en vertical des del nivell superior de sòl trepitjable fins al punt més alt de la barrera de protecció.
- b) Han de tenir prou resistència i rigidesa per resistir una força horitzontal de 3,0 kN/m uniformement distribuïda.
- c) No poden ser fàcilment escalables. A aquest efecte, no hi poden haver punts de suport entre els 0,20 m i els 0,70 m d'alçària respecte del nivell superior de sòl trepitjable.
- d) Cal que les obertures de les barreres de protecció no puguin ser travessades per una esfera de 0,10 m de diàmetre.
- e) Han de tenir un sòcol o element de protecció continu a la part inferior, en tota la seva longitud i de 0,10 m d'alçària mínima respecte a terra, per evitar la sortida accidental de bastons i rodes. Aquest element pot començar arran de terra o a una altura màxima de 0,08 m.
- f) Cal que, en cas que la barrera de protecció sigui incompatible amb l'ús previst, com ara en molls i circumstàncies similars, s'adoptin mesures adequades per protegir les persones amb discapacitat visual, bé mitjançant pavimentació tàctil que les adverteixi de la situació de risc, bé mitjançant altres sistemes que evitin l'accés a la zona de perill sense que se n'adonin.

Pavimentació tàctil

3.5.1. Característiques generals

La funcionalitat d'un paviment tàctil depèn tant de les característiques pròpies com de la seva relació amb els paviments de l'entorn immediat. Als espais urbans, els paviments tàctils han de complir les condicions següents:

- a) Han de tenir una textura diferenciada de les superfícies adjacents, que sigui perceptible i identificable per mitjà del tacte indirecte amb bastó de mobilitat i del tacte de la sola de la sabata.
- b) Han de tenir un relleu normalitzat amb una alçària compresa entre 3 mm i 5 mm, que en faciliti la detecció sense que suposi cap obstacle per a les persones usuàries de cadira de rodes.
- c) Les peces amb estries han de complir les condicions dimensionals següents:
- a. La separació entre eixos ha de ser superior a 45 mm i inferior a 70 mm.
- b. L'amplada de la cara superior de les estries ha d'estar compresa entre 17 mm i 30 mm.
- c. L'amplada de la base de les estries ha de ser inferior que l'amplada de la cara superior més dues vegades l'alçària del relleu.

Alçària del relleu	Amplada de la base
3 mm	≤ amplada superior + 6 mm
4 mm	≤ amplada superior + 8 mm
5 mm	≤ amplada superior + 10 mm

- d. L'amplada de la cara superior i la separació entre eixos compleixen la relació de la taula següent: Taula de separació entre eixos admissible en relació amb l'amplada superior

Amplada superior de l'estria mmSeparació entre eixos mm

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

Amplada superior de l'estria mm	Separació entre eixos mm
17 – 20	45 – 60
20 – 25	50 – 65
25 – 30	55 – 70

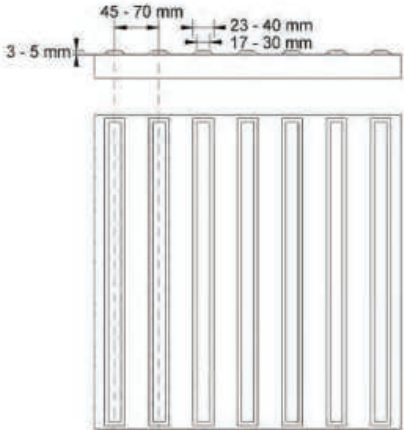


Figura 2a.3. Gràfic amb les dimensions del paviment d'estries

- d) Les peces amb botons troncocònics han de complir les condicions dimensionals següents:
- a. Els botons han de ser circulars.
 - b. La separació entre centres ha de ser superior a 45 mm i inferior a 65 mm.
 - c. La separació entre centres ha de ser la mateixa en ambdues direccions.
 - d. El cercle de la cara superior del botó ha de tenir un diàmetre entre 15 mm i 25 mm.
 - e. El cercle de la base ha de tenir un diàmetre igual o superior al de la cara superior més l'alçada del relleu i ha de ser igual o inferior al de la cara superior més dues vegades l'alçada del relleu.

Alçada del relleu	Diàmetre de la base	Diàmetre de la base
3 mm	$\geq \varnothing \text{ cara superior} + 3$	$\leq \varnothing \text{ cara superior} + 6 \text{ mm}$
4 mm	$\geq \varnothing \text{ cara superior} + 4$	$\leq \varnothing \text{ cara superior} + 8 \text{ mm}$
5 mm	$\geq \varnothing \text{ cara superior} + 5$	$\leq \varnothing \text{ cara superior} + 10 \text{ mm}$

- f. El diàmetre de la cara superior i la separació entre eixos ha de complir la relació de la taula següent: Taula de separació entre centres admissible en relació amb el diàmetre superior

Diàmetre sup. dels botons mm	Separació entre eixos mm
15 – 20	45 – 60
20 – 25	50 – 65

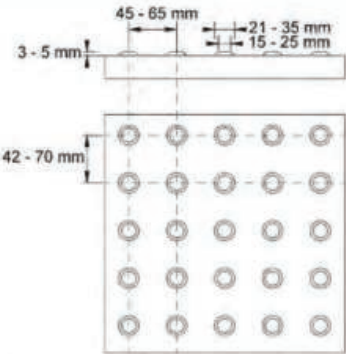


Figura 2a.4. Gràfic amb les dimensions del paviment de botons troncocònics

- e) Han de tenir un contrast cromàtic amb el paviment circumdant, tant en moll com en sec, que sigui perceptible i identificable per les persones amb baixa visió. La diferència en la reflectància de la llum entre el paviment tàtil i la superfície immediata ha de ser, com a mínim, de 30 punts per als encaminaments i de 50 punts per als paviments d'avís, segons el mètode de determinació del contrast visual que preveu l'annex B de la norma UNE ISO 21542 o la que la substitueixi.
- f) La disposició constructiva i les juntes de les peces, quan escaigui, han de tenir unes característiques adequades per no alterar ni distorsionar el relleu propi de la pavimentació tàtil.

3.5.2. Classificació de paviments tàtils

Segons quina en sigui la funció es distingeixen els dos tipus de paviments tàtils següents:

- a) Pavimentació tàtil d'encaminament: s'utilitza com a sistema de senyalització per facilitar l'orientació i la localització de determinats elements, ja que indica una línia de direcció. Ha de tenir les característiques següents:
- a. El gravat de la peça ha de ser amb estries en relleu.
 - b. Les estries s'han d'orientar en la direcció del pas.
 - c. Als canvis de direcció la intersecció s'ha de resoldre mitjançant peces tallades en biaix.
 - d. Els punts d'intersecció entre tres direccions o més es resolen mitjançant peces llises o peces amb botons troncocònics.
- b) Pavimentació tàtil d'avís: s'utilitza com a senyalització d'avertència per alertar de canvis de nivell, d'elements singulars, del pas a una zona habilitada per a vehicles o d'altres circumstàncies que poden generar perill. Ha de tenir les característiques següents:
- a. El gravat de la peça pot ser amb estries en relleu o amb botons de forma troncocònica.
 - b. Per senyalitzar canvis de nivell o elements singulars s'utilitzen peces d'estries en relleu, col·locades amb les bandes orientades en la direcció transversal al pas.
 - c. S'utilitzen peces amb el gravat de botons a les situacions que comporten un risc elevat, com ara els encreuaments a nivell entre itineraris accessibles o practicables i calçades amb circulació de vehicles a 20 km/h o velocitats superiors, segons s'indica als apartats següents.

3.5.3. Encreuament amb canvi de nivell per a vianants

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- a) A la vorera s'ha de localitzar i senyalitzar la direcció del pas de vianants amb una franja de paviment tàctil d'encaminament que compleixi els requisits següents:
- a. Ha de tenir una amplada mínima de 0,80 m i màxima d'1,00 m.
 - b. El seu gravat direccional ha d'estar orientat en la direcció del pas de vianants.
 - c. Als guals tipus 120 i tipus barca, ha de començar des de la línia de façana i arribar fins a l'inici del pla inclinat del gual.

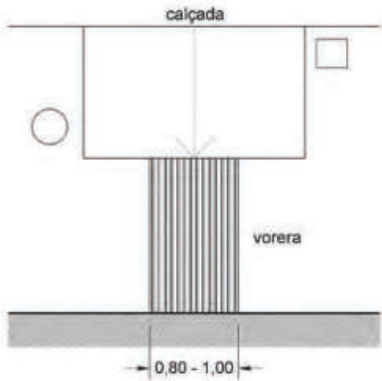


Figura 2a.5. Encreuament amb gual 120

- d. Als guals deprimits en voreres d'amplada no superior a 1,80 m, ha de començar des de la línia de façana i acabar entre 0,20 m i 0,30 m abans del límit amb la calçada.

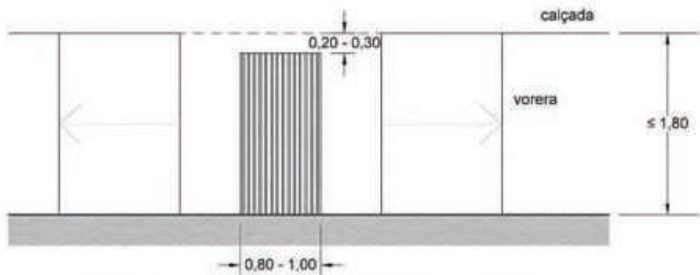


Figura 2a.6. Encreuament amb gual deprimat en vorera d'amplada no superior a 1,80 m

- e. Als guals deprimits en voreres d'amplada superior a 1,80 m, ha de començar des de la línia de façana i acabar entre 0,00 m i 0,30 m abans del paviment tàctil d'avís.

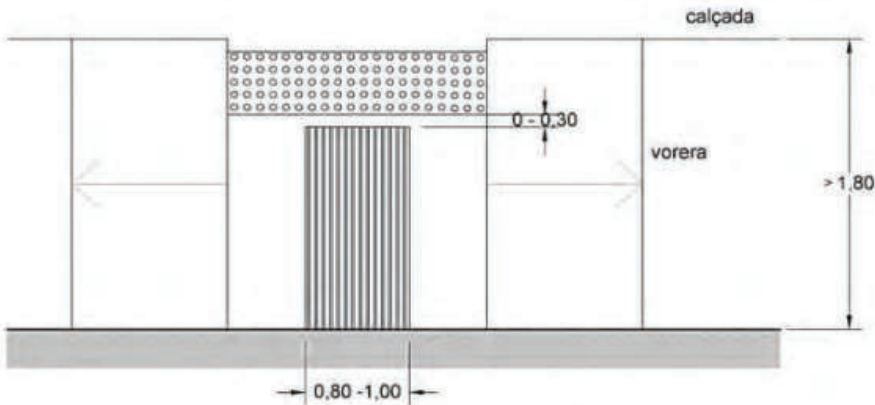


Figura 2a.7. Encreuament amb gual deprimat en voreres d'amplada superior a 1,80 m

- f. L'eix de la franja d'encaminament s'ha de situar centrada respecte al gual.
- g. En entorns existents, els guals d'amplada superior a 1,80 m poden tenir la franja d'encaminament descentrada quan sigui l'única manera d'alinear-la amb la franja de l'altra vorera atesa la presència d'elements preexistents. En aquest cas, s'ha de garantir una separació de 0,90 m o superior entre l'eix de l'encaminament i els dos extrems del gual.

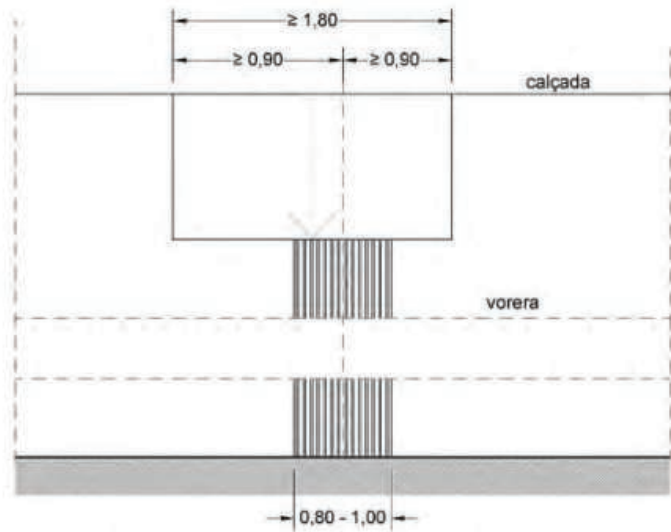


Figura 2a.8. Franja d'encaminament descentrada en guals d'amplada superior a 1,80 m

- b) El límit entre vorera i calçada s'ha de senyalitzar amb una franja de paviment tàctil d'avís, d'amplada entre 0,50 m i 0,60 m, al llarg de tota la intersecció i separat d'aquesta entre 0 m i 0,30 m, en els casos següents:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- a. Als guals tipus 120 i tipus barca que tenen un pendent inferior al 8%, el qual redueix la percepció de canvi de nivell.
- b. Als guals deprimits en voreres d'amplada superior a 1,80 m, en els quals la franja de paviment tàctil d'avís ha de respectar una separació mínima d'1,20 m respecte a la façana.
- c) Quan el recorregut d'encreuament travessa un illot intermedi a vies vehiculars situat al mateix nivell de la calçada, aquest ha de complir les condicions següents:
- a. El paviment de l'illot ha de tenir un acabat sense dibuixos en relleu i un especejament sense excés de juntes que facilitin la identificació dels paviments tàctils.
- b. El començament i el final de l'illot s'han de senyalitzar amb una franja de paviment tàctil d'avís d'amplada entre 0,50 m i 0,60 m, al llarg de tota la intersecció amb la calçada i separat d'aquesta entre 0 m i 0,30 m.
- c. Si l'illot té una longitud de pas de 2,00 m o superior o implica un canvi de direcció, s'ha de disposar una franja de paviment tàctil d'encaminament que uneixi les dues franges de paviment tàctil d'avís del punt anterior.
- d. L'encaminament de l'illot ha de tenir la mateixa amplada que l'encaminament de la vorera i una longitud mínima de 0,80 m. Als punts de contacte entre encaminament i paviment tàctil d'avís es pot deixar una separació de fins a 0,30 m per facilitar la detecció del canvi de textura.
- e. Els illots amb longitud de pas inferior a 2,00 m i que es creuen en línia recta poden prescindir de franja d'encaminament per evitar una saturació de paviments tàctils.

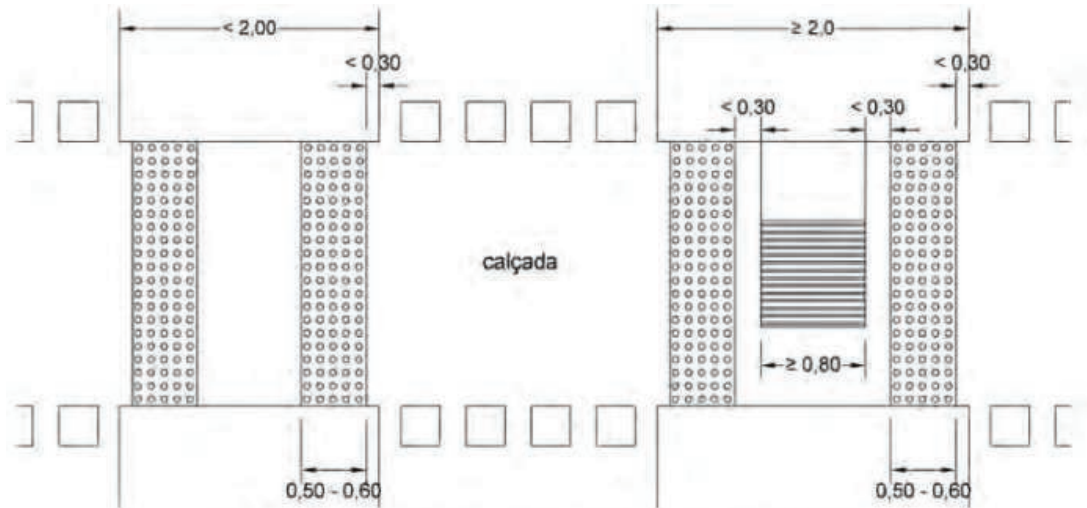


Figura 2a.9. Exemples de pavimentació tàctil en illot intermedi

3.5.4. Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles

- a) A la vorera s'ha de senyalitzar la direcció del pas de vianants amb una franja de paviment tàctil d'encaminament que compleixi els requisits següents:
- a. Que tingui una amplada mínima de 0,80 m i màxima d'1,00 m.
- b. Que el seu gravat direccional estigui orientat en la direcció del pas de vianants.
- c. Que comenci des de la línia de façana i finalitzi a una distància entre 0,00 m i 0,30 m del paviment tàctil d'avís.
- d. Que se situï centrada respecte a l'amplada de l'itinerari accessible o practicable corresponent.

- e. Que tingui una longitud mínima de 0,80 m.
- b) Que, a les voreres d'una amplada d'1,50 m o superior, el límit entre la vorera i la calçada elevada se senyalitzi amb una franja de paviment tàctil d'avís paral·lela a la intersecció que compleixi les condicions següents:
- a. Que tingui una amplada entre 0,50 m i 0,60 m.
- b. Que se separi entre 0 m i 0,30 m de la intersecció entre calçada i vorera.
- c. Que tingui una longitud que cobreixi tota l'amplada del pas de vianants.

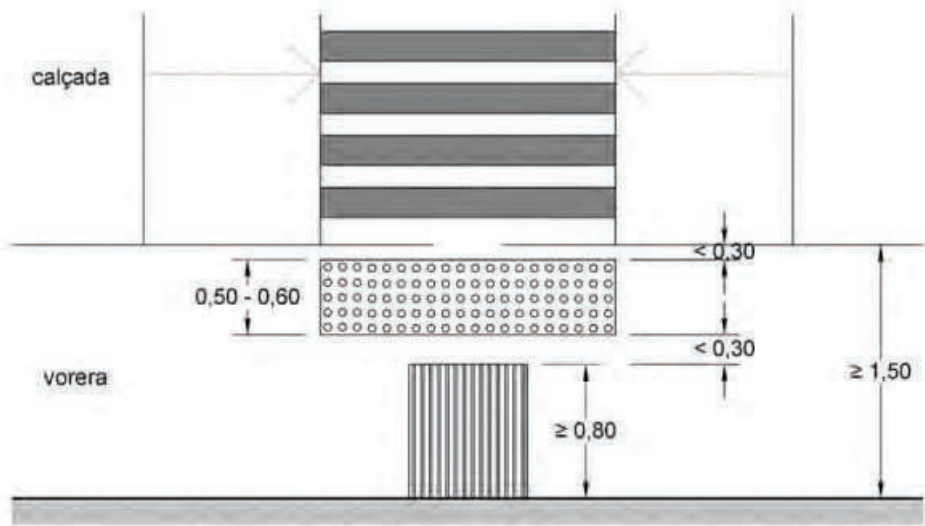
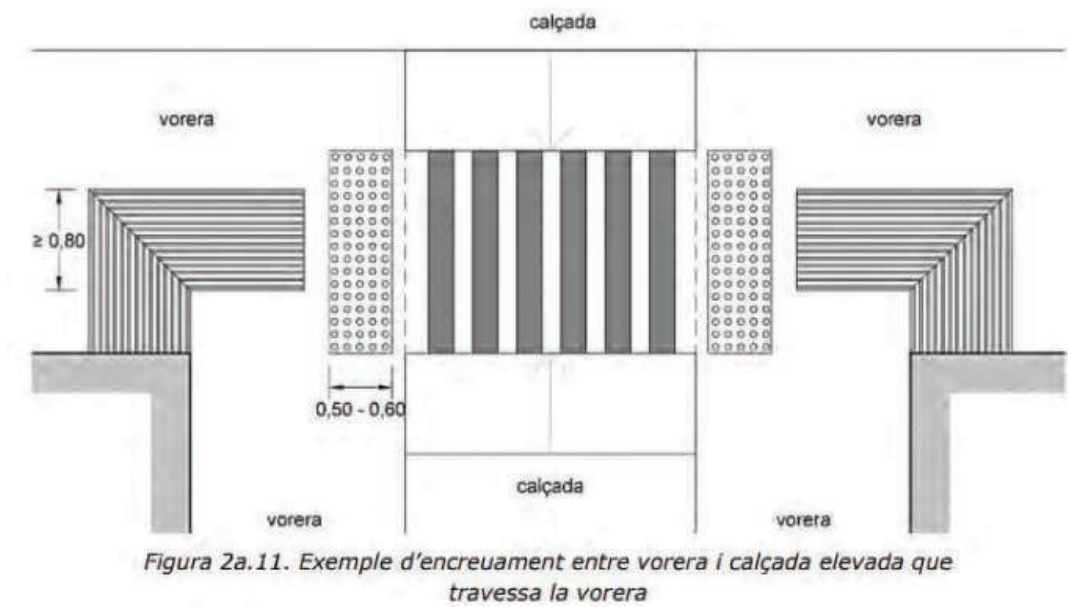


Figura 2a.10. Exemple d'encreuament entre vorera i calçada elevada

- c) A les voreres d'amplada inferior a 1,50 m en què per manca d'espai no es pot posar la pavimentació tàctil d'avís, l'encaminament ha de finalitzar entre 0,20 m i 0,30 m abans del límit amb la calçada.
- d) La solució d'aquest apartat s'aplica igualment quan es tracta d'un encreuament en què la calçada s'eleva per travessar la vorera d'un carrer perpendicular que manté el seu nivell.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	



3.5.5. Encreuament sense canvi de nivell

- a) A la vorera s'ha de senyalitzar la direcció del pas de vianants amb una franja de paviment tàctil d'encaminament que compleixi els requisits següents:
- a. Que tingui una amplada mínima de 0,80 m i màxima d'1,00 m.
 - b. Que el seu gravat direccional estigui orientat en la direcció del pas de vianants.
 - c. Que comenci des de la línia de façana i arribi fins a una distància entre 0,00 m i 0,30 m del paviment tàctil d'avís o entre 0,10 m i 0,30 m del límit amb la zona habilitada per a vehicles quan no es disposi paviment tàctil d'avís.
 - d. Que se situï centrada respecte a l'amplada de l'itinerari accessible o practicable corresponent.
- b) A les vies de plataforma única d'ús mixt d'una amplada de 6,00 m o superior, el límit entre vorera i calçada s'ha de senyalitzar amb una franja de paviment tàctil d'avís que compleixi les condicions següents:
- a. Que tingui una amplada entre 0,50 m i 0,60 m.
 - b. Que se separi entre 0,10 m i 0,30 m de la intersecció.
 - c. Que tingui una longitud que cobreixi tot l'itinerari accessible o practicable corresponent al pas de vianants.

3.5.6. Identificació de l'espai destinat a vorera en una via de plataforma única.

Per identificar amb pavimentació tàctil la zona exclusiva per a vianants al llarg d'una via de plataforma única d'ús mixt, d'acord amb el que s'indica als apartats 1.1.3 i 1.2.4, es consideren vàlides les solucions següents:

- a) Als itineraris accessibles: mitjançant una franja de pavimentació tàctil d'avís de peces amb el gravat de botons de 0,60 m d'amplada. Entre la façana i la franja de pavimentació tàctil "d'avís" s'ha de garantir

una separació mínima d'1,50 m que permeti que dues cadires de rodes es creuin sense envair la pavimentació tàctil.

- b) Als itineraris practicables: mitjançant una franja de pavimentació tàctil d'avís de peces amb el gravat de botons d'amplada entre 0,40 m i 0,60 m. Entre la façana i la franja de pavimentació tàctil "d'avís" s'ha de garantir una separació mínima d'1,20 m que permeti el pas d'una cadira de rodes i la maniobra d'accés als edificis sense envair la pavimentació tàctil.

3.5.7. Avís de canvis de nivell i detecció d'elements singulars

Als extrems de les escales i rampes i davant les portes dels ascensors s'ha de col·locar una franja de paviment tàctil d'avís d'estries, al llarg de tot l'element, amb una amplada entre 0,80 m i 1,20 m.

3.5.8. Indicador de recorregut

La pavimentació tàctil d'encaminament s'utilitza com a indicador de recorregut en les circumstàncies següents:

- a) Als espais lliures d'ús públic, quan no es disposa de façana, de bordó o d'un altre element continu que pugui servir com a element guia. En aquests casos, la franja de paviment d'encaminament ha de tenir una amplada entre 0,60 m i 0,80 m i s'ha de situar a l'eix del recorregut considerant una amplada teòrica d'1,20 m.
- b) A les vies urbanes, quan no es disposa de línia de façana ni d'element substitutori. En aquests casos, la franja de paviment d'encaminament ha de tenir una amplada de 0,40 m i s'ha de situar connectant lateralment els dos extrems edificats.
- c) Per localitzar les parades de transport públic. En aquests casos, la franja de paviment d'encaminament ha de tenir una amplada entre 0,80 m i 1,20 m.

4. Rampes

Pel que fa a aquest Codi, en l'àmbit del territori es consideren rampes els plans inclinats que tenen un pendent superior al 6% i no formen part del perfil longitudinal d'una via pública ni formen part d'un gual.

Rampa accessible

Una rampa es considera accessible quan compleix les condicions següents:

4.1.1. Pendants

- a) El pendent longitudinal màxim és del 10% per a trams de longitud de 3,00 m o inferior, i del 8% en la resta de casos.
- b) Quan la rampa és en corba, la longitud es mesura al costat més desfavorable.
- c) El pendent transversal màxim és del 2%.

4.1.2. Trams

- a) La longitud màxima és de 9,00 m.
- b) L'amplada lliure de pas és igual o superior a:
- a. 1,80 m si la rampa s'ubica en un espai urbà de nova creació.
 - b. 1,20 m si la rampa s'ubica en un espai urbà existent.
- c) Els trams han de ser rectes o amb un radi de curvatura de 30 m o superior.
- d) L'amplada de la rampa ha d'estar lliure d'obstacles. L'amplada lliure de pas es mesura entre parets o barreres de protecció, sense descomptar l'espai ocupat pels passamans, sempre que aquests no sobresurtin de les parets o barreres de protecció més de 0,12 m.
- e) Si la rampa té vores lliures, sempre que el desnivell lateral sigui superior a 0,20 m, disposa d'un sòcol o element de protecció lateral de 0,10 m d'alçària, com a mínim, per evitar la sortida accidental de bastons i rodes.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- f) Els extrems de la rampa se senyalitzen mitjançant pavimentació tàctil "d'avís".
- 4.1.3. Replans
- a) Hi ha un replà al principi i al final de cada tram.
- b) Els replans tenen un pendent inferior al 2%, tant en el sentit de la marxa com en sentit transversal.
- c) Els replans tenen una superfície lliure d'obstacles i fora de l'àrea d'escombratge de qualsevol porta amb les dimensions mínimes següents:
- a. 1,50 m de longitud
- b. 1,80 m d'amplada si la rampa s'ubica en un espai urbà de nova creació.
- c. 1,50 m d'amplada si la rampa s'ubica en un espai urbà existent.
- d) Si hi ha un canvi de direcció entre dos trams, les dimensions mínimes d'amplada i profunditat del replà es compleixen en relació amb cadascuna de les direccions.

Rampa practicable

Una rampa es considera practicable quan compleix les condicions següents:

- 4.2.1. Pendants
- a) El pendent longitudinal màxim és del 12% per a trams d'una longitud de 3,00 m o inferior, del 10% per a trams de longitud entre 3,00 m i 10,00 m i del 8% en la resta de casos.
- b) Quan la rampa és en corba, la longitud es mesura al costat més desfavorable.
- c) El pendent transversal màxim és del 2%.
- 4.2.2. Trams
- a) La longitud màxima és de 20,00 m.
- b) L'amplada lliure de pas és, com a mínim, de 0,90 m.
- c) L'amplada de la rampa ha d'estar lliure d'obstacles.
- d) Si la rampa té vores lliures, sempre que el desnivell lateral sigui superior a 0,20 m, disposa d'un sòcol o element de protecció lateral de 0,10 m d'alçària, com a mínim, per evitar la sortida accidental de bastons i rodes.
- e) Els extrems de la rampa se senyalitzen mitjançant pavimentació tàctil "d'avís".
- 4.2.3. Replans
- a) Hi ha un replà al principi i al final de cada tram.
- b) Els replans tenen un pendent inferior al 2%, tant en el sentit de la marxa com en sentit transversal.
- c) Els replans tenen una longitud mínima d'1,50 m.
- d) Quan hi ha un canvi de direcció entre dos trams, el replà admet la inscripció d'un cercle d'1,50 m de diàmetre.
- e) La superfície mínima de replà que s'indica en els punts anteriors està lliure d'obstacles i fora de l'àrea d'escombratge de qualsevol porta.

Passamans

- Les rampes accessibles i practicables que salven una alçària superior a 0,20 m han de disposar de passamans continus a banda i banda que compleixin les especificacions següents:
- a) Han de ser fermes i tenir un disseny anatòmic que permeti adaptar la mà, amb una secció igual o un funcionalment equivalent al d'un tub rodó de 30 mm a 45 mm de diàmetre i sense cantells vius.
- b) Han d'estar separats del parament 40 mm com a mínim i tenir un sistema de fixació que no interfereixin el pas continu de la mà.
- c) Han de contrastar cromàticament respecte al parament.

- d) A les rampes accessibles:
- a. S'han de situar a doble alçària.
- b. Els passamans superiors han d'estar a una alçària entre 0,95 m i 1,05 m si el desnivell adjacent és inferior a 6,00 m i a una alçària d'1,10 m si el desnivell adjacent és de 6,00 m o superior.
- c. Els passamans inferiors han d'estar a una alçària entre 0,65 m i 0,75 m.
- d. Han de tenir una prolongació horitzontal de 0,30 m als extrems.
- e) A les rampes practicables, els passamans han d'estar a una alçària mínima de 0,90 m.
- f) Les rampes amb una amplada superior a 4,00 m han de disposar d'un passamà central.

5. Ascensors

Els ascensors que s'instal·lin als espais urbans han de ser accessibles, d'acord amb les condicions següents:

- a) Davant de la porta d'accés al recinte de l'ascensor s'ha de disposar d'un espai lliure on es pugui inscriure un cercle d'1,50 m i s'ha de senyalitzar amb un paviment tàctil "d'avís" amb les característiques que s'indiquen a l'apartat 3.5.7.
- b) Les portes, tant del recinte com de la cabina, han de ser automàtiques, corredisses o telescòpiques; tenir una amplada mínima de pas d'1,00 m, i disposar de sensor de tancament que cobreixi amb uniformitat, horitzontalment o verticalment, tota la superfície de pas.
- c) El desnivell entre la cabina i el paviment exterior no pot ser superior a 1 cm i la separació horitzontal no pot ser superior a 3,5 cm.
- d) La cabina ha de complir les condicions següents:
- a. Ha de tenir unes dimensions mínimes segons s'especifica a la taula 5.1 en funció del nombre i la posició de portes de què disposi.

Taula 5.1 Dimensions mínimes de la cabina dels ascensors als espais urbans

Tipus de cabina	Amplada × fondària
Cabina d'una sola porta	1,10 × 1,40 m
Cabina de dues portes enfrontades	1,10 × 1,40 m
Cabina de dues portes en angle	1,40 × 1,40 m

- b. Ha de disposar de passamans a una alçària entre 0,90 m i 0,95 m, a totes les parets de la cabina, a excepció de la porta, amb una secció igual o equivalent a la d'un tub rodó entre 3 cm i 4,5 cm de diàmetre i una separació del parament de 4 cm o superior.
- c. La cabina amb dimensions inferiors a 1,40 × 1,40 m ha de disposar d'un mirall que permeti observar obstacles quan una persona usuària s'hagi de desplaçar marxa enrere perquè l'espai interior és insuficient per poder girar amb la cadira de rodes.
- d. Ha de disposar, com a mínim, d'una finestra de vidre que permeti que les persones amb discapacitat auditiva es comuniquin amb l'exterior. Es considera una alternativa vàlida quan l'aparell té les portes del recinte i de la cabina transparents.
- e. Els ascensors panoràmics han de tenir les cantonades fetes amb muntants o elements opacs a tota la seva alçària o, si no és així, com a mínim disposar d'un tram de paret opac de 0,50 m d'amplada.
- f. Ha de disposar d'un botó d'alarma en cas d'emergència, equipat amb un indicador lluminós que informi les persones sordes que l'avís d'emergència s'està atenent i amb una comunicació per veu, tipus interfon, amb bucle magnètic.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- g. Ha de disposar d'un rètol (gràfic i tàctil) en què s'indiqui el número de telèfon de la central d'alarma i del servei 112 accessible per a les persones sordes per comunicar una emergència. L'empresa instal·ladora ha de garantir la possibilitat d'enviament i recepció d'SMS d'emergència des de l'interior de la cabina mantenint la cobertura de xarxa necessària o mitjançant un sistema alternatiu. La comunicació amb la central d'alarma mitjançant SMS s'ha de poder fer de manera gratuïta.
- h. Es pot proposar un sistema alternatiu al que exposa el punt g), sempre que es mantingui l'empresa mantenidora com a responsable d'aquest sistema i garanteixi a tothom tant la possibilitat de comunicar qualsevol incidència que es produeixi a l'ascensor des de l'interior de la cabina com la recepció d'una resposta a la incidència en qüestió. Per garantir aquesta comunicació efectiva, el sistema ha de mantenir oberts, com a mínim, un canal auditiu i un canal visual de comunicació bidireccional.
- i. Ha de tenir lluminàries únicament al sostre, de manera que proporcionin una il·luminació uniforme sense enlluernament.
- e) Les tecles de les botoneres han de sobresortir del parament vertical i contrastar cromàticament amb el fons. Els números han de contrastar cromàticament amb la tecla i han d'estar en alt relleu i en Braille. La força d'accionament necessària per activar els controls ha de ser superior a 2,5 N i inferior a 5,0 N, i aquests han de disposar d'un indicador lluminós d'activació. Els controls de cabina han d'estar situats a una alçària entre 0,90 m i 1,20 m i els controls de planta a una alçària entre 0,90 m i 1,10 m.
- f) Tant a l'interior com a l'exterior, l'ascensor ha d'informar acústicament del tancament i l'obertura de portes. Quan tingui més de dues parades, també ha d'informar del número de planta a la cabina i de la direcció a les parades intermèdies.
- g) S'ha d'indicar, als brancals de sortida de l'ascensor, el número de planta en Braille i àràbic en alt relleu, amb una dimensió mínima de 0,10 m a cada costat i situat a una alçària entre 1,00 m i 1,20 m als dos costats.
- h) S'ha de senyalitzar l'existència d'un ascensor accessible amb el SIA.
- i) Els ascensors s'han de sotmetre a revisions periòdiques d'accessibilitat per comprovar que els seus sistemes s'adeqüen a les darreres actualitzacions de la legislació. La verificació d'accessibilitat s'ha d'integrar en les revisions tècniques i de manteniment del mateix aparell. L'empresa mantenidora és la responsable de fer efectives aquestes verificacions i la persona titular/propietària de la instal·lació és la responsable que es facin les modificacions, si escau, de l'equipament dels ascensors. Les persones titulars/propietàries disposen d'un termini de 3 anys des de l'aprovació d'aquest reglament per adequar els comandaments i els sistemes de comunicació dels aparells existents a les condicions indicades.

6. Escales

Les escales han de complir les condicions següents:

Graons

- a) Han de tenir una alçària màxima de 0,16 m.
- b) Als trams rectes, l'estesa ha de ser de 0,30 m com a mínim.
- c) L'alçària A i l'estesa E han de complir la relació següent: $0,54\text{ m} < 2A + E < 0,70\text{ m}$.
- d) Als trams en corba, l'estesa ha de ser de 0,30 m, com a mínim, i complir la relació que s'indica al punt c), a una distància de 0,40 m de la vora interior.
- e) La dimensió de l'estesa a cada graó es mesura sempre segons la direcció de la marxa, i no inclou la projecció vertical de l'estesa del graó superior.
- f) Tots els graons de l'escala han de tenir les mateixes dimensions d'alçària i estesa. En cas que hi hagi parts rectes i parts en corba, l'estesa mesurada en l'eix del tram a les parts en corba no ha de ser inferior que l'estesa a les parts rectes.

- g) No s'admeten graons sense peça d'alçària o amb discontinuïtats a l'estesa.
- h) Cada graó s'ha de senyalitzar amb una banda de 5 cm d'amplada situada a 3 cm de la vora i en tota la seva longitud, que ha de quedar enrassada i ha de contrastar en textura i color amb el paviment del graó.
- Trams
- a) Cada tram ha de tenir 3 graons com a mínim i 12 com a màxim.
- b) Els trams de les escales han de ser preferentment rectes.
- c) L'amplada lliure de pas del tram és, com a mínim, d'1,20 m.
- d) L'amplada lliure de pas es mesura entre parets o barreres de protecció, sense descomptar l'espai ocupat pels passamans, sempre que aquests no sobresurtin de les parets o barreres de protecció més de 0,12 m. Als trams en corba, l'amplada lliure de pas ha d'excloure les zones on l'estesa tingui una dimensió inferior a 0,17 m.
- e) A les zones amb un nivell baix d'il·luminació, l'escala ha de disposar d'una il·luminació d'abalísament. Les balises d'il·luminació han d'estar perfectament encastades amb el parament.
- f) Els extrems de l'escala s'han de senyalitzar mitjançant pavimentació tàctil "d'avís" amb les característiques que indica l'apartat 3.5.7.

Replans

- a) Els replans situats entre trams d'una escala que segueixin la mateixa direcció han de tenir, com a mínim, la mateixa amplada que l'escala en si i una longitud d'1,20 m mesurada al seu eix.
- b) Quan hi hagi un canvi de direcció entre dos trams, l'amplada de l'escala no es redueix en tot el recorregut del replà. Aquesta amplada ha d'estar lliure d'obstacles i fora de les àrees d'escombratge de qualsevol porta.
- c) Als replans de planta no hi ha d'haver portes ni corredors d'amplada inferior a 1,20 m situats a menys de 0,40 m de distància del graó inicial de cada tram.

Passamans

- a) Les escales que salven una alçària superior a 0,55 m han de disposar de passamans continus als costats, amb una prolongació horitzontal de 0,30 m als extrems.
- b) Es disposen passamans intermedis quan l'amplada del tram és superior a 4,00 m. La separació entre passamans intermedis és de 4,00 m com a màxim, excepte en escalinates de caràcter monumental, on es disposa un passamà intermedi com a mínim.
- c) Els passamans se situen a doble alçada.
- d) El passamà superior se situa a una alçària mínima de 0,90 m si el desnivell adjacent és de 6,00 m o inferior i a una alçària mínima d'1,10 m si el desnivell adjacent és superior a 6,00 m.
- e) El passamà inferior se situa a una alçària compresa entre els 0,65 m i els 0,75 m.
- f) Els passamans han de ser fermes, han de tenir un disseny anatòmic que permeti adaptar la mà, amb una secció igual o funcionalment equivalent al d'un tub rodó de 30 m a 45 m de diàmetre, s'han de separar del parament 40 mm com a mínim i ni la seva secció ni el seu sistema de fixació han d'interferir el pas continu de la mà.
- g) Hi ha d'haver contrast cromàtic entre passamans i parament.

7. Escales mecàniques i rampes mecàniques

Han de complir les especificacions següents:

- a) La superfície mòbil ha de tenir una amplada lliure mínima d'1,00 m i discórrer en horitzontal durant una llargada mínima de 0,80 m abans de generar els esglaons a una escala mecànica o la superfície inclinada a una rampa mecànica.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- b) En espais urbans existents, l'amplada mínima es pot reduir a 0,80 m quan es justifica que no es disposa de prou espai per complir el punt anterior.
- c) Els passamans mòbils han de començar amb anterioritat a les superfícies mòbils i discórrer en horitzontal i a l'alçària de recolzament durant un mínim de 0,80 m. Tota la superfície del paviment situada entre els passamans en aquesta zona ha de ser horitzontal i s'ha de situar a la mateixa cota que la superfície horitzontal mòbil que la segueix.
- d) S'ha de senyalitzar el començament i el final de les escales o rampes mecàniques amb una franja de pavimentació tàctil "d'avís".
- e) S'ha de disposar un passamà accessible amb una longitud mínima de 0,45 m a continuació del passamà mòbil, tant a l'embarcament com al desembarcament, sempre que no interfereixi amb altres espais d'ús o amb zones de circulació.
- f) La direcció de moviment dels elements mecànics ha d'estar senyalitzada, seguint els criteris d'accessibilitat a la comunicació, a una zona prèvia a l'embarcament o el desembarcament de l'escala o rampa, per mitjà d'una fletxa situada a un element vertical o a terra que contrasti cromàticament.
- g) La velocitat lineal ha de ser de 0,5 m/s o inferior.
- h) La superfície dels graons o de la rampa ha de ser antilliscant.
- i) Han de tenir una il·luminació permanent en hores nocturnes com a mínim de 10 lux.
- j) A les escales mecàniques, la vora exterior de l'estesa de cada graó s'ha de senyalitzar, en tota la seva longitud, amb una franja fotoluminescent amb contrast elevat de la resta del graó i una amplada entre 50 mm i 70 mm.
- k) Les rampes mecàniques han de tenir un pendent del 12% o inferior.

8. Places d'aparcament accessibles

Han de complir les condicions següents:

- a) S'han de situar tan a prop com sigui possible dels accessos a l'entorn edificat o urbanitzat a què pertanyin.
- b) L'àrea d'aparcament del vehicle ha de tenir unes dimensions mínimes de 2,20 m d'amplada i 5,00 m de longitud.
- c) Si l'aparcament és en bateria, ha de disposar d'un espai d'aproximació i transferència lateral al costat del conductor, amb una amplada mínima d'1,50 m, que pot estar compartit entre dues places adjacents. Si l'aparcament és en línia, ha de disposar d'un espai posterior de 3,00 m de longitud.
- d) Han d'estar comunicades amb l'itinerari accessible de la vorera, bé per mitjà del pas de vianants quan està adjacent a la plaça, bé mitjançant un gual de vianants específic que permeti accedir de la calçada a la vorera quan sigui necessari.
- e) Les places d'aparcament en línia han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles, en tota la longitud i una amplada d'1,50 m, tant de mobiliari urbà fix com d'elements temporals, i s'ha de senyalitzar la prohibició d'aparcar motocicletes en aquest tram de vorera. Les places d'aparcament en bateria han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles en tota la longitud i una amplada de 3,00 m en les mateixes condicions.
- f) Han d'estar degudament senyalitzades amb el símbol internacional d'accessibilitat dibuixat a terra i en un senyal vertical, de manera que siguin fàcilment visibles.
- g) L'àrea d'aparcament ha de quedar clarament identificada mitjançant pintura diferenciadora o delimitació perimetral suficient. L'espai d'aproximació i de transferència situat a la calçada s'ha de senyalitzar per garantir que cap vehicle hi aparqui, preferentment amb línies diagonals, excepte quan coincideix amb un pas de vianants o amb el gual d'accés a un aparcament.

9. Pilones i jardineres

Condicions generals

- a) S'han de situar sense envair l'amplada mínima dels itineraris accessibles o practicables.
- b) Totes les unitats que s'ubiquen en espais previstos per a la circulació de vianants han de ser accessibles. Pilona o jardinera accessible

Una pilona, una jardinera o qualsevol altre element de característiques anàlogues, provisional o permanent, es considera accessible quan compleix les condicions següents:

- a) Contrasta inequívocament amb l'entorn, cromàticament o lumínicament.
- b) Si té una altura de 0,75 m o superior, el diàmetre o l'amplada mínima és de 10 cm o més gran.
- c) Si té una altura inferior a 0,75 m, el diàmetre o l'amplada mínima és de 25 cm o més gran.
- d) Té una geometria que sobresurt de l'envoltant del con de detecció en tot el seu perímetre. El con de detecció és un con imaginari amb una base de 0,65 m de diàmetre situada a nivell de terra i amb el vèrtex situat a una alçària de 0,90 m.
- e) La seva ubicació no obstaculitza ni impedeix la continuïtat de la façana o de l'element que fa la funció de muret-guia.
- f) En cas que una jardinera contingui elements volats, la projecció del seu perímetre a nivell de terra està protegida per un element continu que en garanteix la detecció amb el bastó de mobilitat.

10. Bastides a la via pública

Condicions generals

- a) A la via pública, en funció de l'amplada de la vorera i les característiques de la via, es consideren les 8 tipologies de bastides tubulars per a la rehabilitació de façanes següents:

Amplada vorera	TIPOLOGIA	Pas dels vianants (amplada mínima de 0,90 m)
Vorera > 2,00 m	Model 1	Pas per sota els pòrtics de la bastida.
	Model 2	Pas per l'exterior de la bastida.
	Model 3	Pas entre la façana i la bastida.
Vorera entre 2,00 m i 1,50 m	Model 1	Pas per sota els pòrtics de la bastida.
Vorera < 1,50 m	Model 4	Entarimat a la calçada. Pas per sota els pòrtics de la bastida.
	Model 5	Entarimat a la calçada. Pas alternatiu per l'entarimat.
	Model 6	Pas alternatiu per l'altra vorera.
Itinerari mixt. Via de plataforma única	Model 7	Pas alternatiu per l'exterior de la bastida.
	Model 8	Solució pont. Aplicable a altres amplades de vorera si es vol utilitzar com a plataforma de treball o de càrrega.

- b) De les diferents solucions que es puguin adoptar per al disseny i el muntatge de la bastida, sempre s'ha de prioritzar la que faciliti la millor accessibilitat dels itineraris de vianants, bé per l'interior, per l'exterior de la bastida.
- c) En totes les tipologies s'han de complir les condicions de pas següents:

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- a.

El pas provisional o itinerari alternatiu ha de tenir una amplada mínima de 0,90 m i una alçària lliure d'obstacles de 2,20 m. En els canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre inscriure un cercle d'1,50 m de diàmetre.
- b.

Quan l'amplada de la vorera sigui insuficient per admetre la instal·lació d'una bastida amb un pas provisional segons les condicions anteriors, si la calçada ho permet, s'ha d'instal·lar un suplement coplanari a la vorera per aconseguir l'amplada suficient sota la bastida (model 4) o per permetre un pas alternatiu (model 5).
- c.

En cas que la calçada tampoc permeti les solucions del punt b) i calgui instal·lar una bastida amb una amplada inferior als 0,90 cm, s'ha de tancar el pas sota la bastida i senyalitzar un itinerari alternatiu per l'altra vorera (model 6).
- d)

En totes les tipologies s'han de complir les condicions de senyalització i protecció següents:

a.

S'han de senyalitzar i protegir mitjançant barrats estables i continuats que quedin il·luminats tota la nit, amb un nivell d'il·luminació mínima de 10 lux, per advertir de la presència d'obstacles o desnivells. Els llums s'han de col·locar alineats perquè serveixin també de línia d'orientació.

b.

No s'han d'utilitzar cordes, cables o similars.

c.

Quan la bastida no té prou amplada per admetre el pas per l'interior, els laterals s'han de tancar amb una tanca fixa a 80 cm d'alçària que impedeixi el pas i s'ha de col·locar una banda de senyalització, rígida i de color contrastat, preferentment vermell, des d'1,10 m fins a 1,60 m que adverteixi del pas tancat per l'interior.

d.

Si en l'espai destinat a pas provisional hi ha algun element urbà —semàfors, papereres i pals de senyalització, entre d'altres— que impedeix el pas lliure de 0,90 m o que pugui suposar un perill per a les persones, aquest element s'ha de desplaçar o retirar fora de l'itinerari dels vianants i s'ha de reposar quan finalitzi l'obra.

Característiques i condicions de la bastida model 1

- a)

Pas dels vianants: per sota els pòrtics de la bastida.
- b)

Ocupació de la calçada: no és necessària l'ocupació de la calçada per al pas dels vianants.
- c)

Senyalització i protecció:

a.

Els muntants s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a un mínim d'1,60 m.

b.

No hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària.

c.

En tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm de terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte a les zones previstes per al pas de vianants.

Característiques i condicions de la bastida model 2

- a)

Pas dels vianants: per l'exterior de la bastida.
- b)

Ocupació de la calçada: no és necessària l'ocupació de la calçada per al pas dels vianants.
- c)

Senyalització i protecció:

a.

Els muntants exteriors s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.

b.

A la part exterior de la bastida no hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària i al llarg de tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm del terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte als accessos als edificis i establiments.

Característiques i condicions de la bastida model 3

- a)

Pas dels vianants: entre la façana i la bastida.

- b)

Ocupació de la calçada: no és necessària l'ocupació de la calçada per al pas dels vianants.
- c)

Senyalització i protecció:

a.

Els muntants adjacents al pas de vianants s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.

b.

A la part exterior de la bastida no hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària i al llarg de tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm del terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte a les zones previstes per al pas de vianants.

Característiques i condicions de la bastida model 4

- a)

Pas dels vianants: per sota els pòrtics de la bastida mitjançant entarimat a la calçada.
- b)

Ocupació de la calçada: és necessària l'ocupació parcial de la calçada per al pas dels vianants, motiu pel qual la viabilitat d'aquesta opció queda supeditada a les característiques de la via i del trànsit.
- c)

Senyalització i protecció:

a.

L'entarimat ha de formar un pla coplanari, dur, llis i no lliscant, amb la vorera.

b.

Els muntants s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.

c.

No hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària.

d.

En tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm del terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte a les zones previstes per al pas de vianants.

Característiques i condicions de la bastida model 5

- a)

Pas dels vianants: per l'exterior de la bastida mitjançant entarimat a la calçada.
- b)

Ocupació de la calçada: és necessària l'ocupació parcial de la calçada per al pas dels vianants, motiu pel qual la viabilitat d'aquesta opció queda supeditada a les característiques de la via i del trànsit.
- c)

Senyalització i protecció:

a.

L'entarimat ha de formar un pla coplanari, dur, llis i no lliscant, amb la vorera.

b.

Els muntants exteriors s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.

c.

A la part exterior de la bastida no hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària i al llarg de tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm del terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte a les zones previstes per al pas de vianants.

Característiques i condicions de la bastida model 6

- a)

Pas dels vianants: pas alternatiu per l'altra vorera.
- b)

Condicions del pas provisional:

a.

Únicament és admissible quan no hi ha possibilitat d'ocupar la calçada per instal·lar-hi la bastida ni per fer un pas alternatiu de pas per als vianants.

b.

Els itineraris per connectar amb l'altra vorera, a banda i banda de la bastida, han de ser accessibles.
- c)

Senyalització i protecció: l'itinerari alternatiu ha d'estar senyalitzat.

Característiques i condicions de la bastida model 7

- a)

Pas dels vianants: pas alternatiu dels vianants i vehicles per l'exterior de la bastida en una via de plataforma única.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

- b) Condicions del pas provisional: al llarg de tot el recorregut s'ha de garantir una amplada lliure de pas de 3,00 m.
- c) Ocupació de la calçada: és necessària l'ocupació parcial de la calçada per al pas dels vianants compartit amb els vehicles.
- d) Senyalització i protecció:
 - a. Els muntants exteriors s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.
 - b. A la part exterior de la bastida no hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària i s'ha de posar una barra a una alçària de 15 cm des del terra al llarg de tot el perímetre com a element de protecció que permeti ser detectat pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte als accessos als edificis i establiments.

Característiques i condicions de la bastida model 8

- a) Pas dels vianants: per la via de plataforma única per sota d'una solució pont.
- b) Condicions del pas provisional:
 - a. Pas dels vianants i vehicles per l'interior de la bastida.
 - b. Al llarg de tot el recorregut s'ha de garantir una amplada lliure de pas de 3,00 m i una alçària de 3,50 m.
- c) Ocupació de la calçada: pot ser necessària l'ocupació parcial de la calçada per al pas dels vianants compartit amb els vehicles.
- d) Senyalització i protecció:
 - a. Els muntants s'han de protegir amb elements de color contrastat, preferentment vermell, des del terra fins a una alçària mínima d'1,60 m.
 - b. No hi poden haver elements sortints o volats per sota dels 2,20 m d'alçària.
 - c. En tot el perímetre s'ha de posar una barra a una alçària de 80 cm del terra i una altra a una alçària de 10 cm que sigui detectable pel bastó de mobilitat de persones amb discapacitats visuals, excepte a les zones previstes per al pas de vianants.

11. Tancaments provisionals i elements de protecció de rases i obres a la via pública

Els tancaments provisionals i els elements de protecció de rases i obres a la via pública han de complir els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les persones amb discapacitats visuals els han de poder detectar fàcilment:
 - a. Han de ser tanques contínues i permanents que impedeixin el contacte amb l'obra o la rasa. No s'admeten cordons, cintes plàstiques ni similars.
 - b. Han de tenir color contrastat amb l'entorn.
 - c. Han de disposar d'il·luminació permanent en hores nocturnes com a mínim de 10 lux, sempre que la il·luminació existent de l'entorn de l'obra mateixa no sigui suficient per poder-los detectar.
- b) La seva instal·lació ha de permetre un pas lliure d'una amplada mínima de 0,90 m i que reuneixi les característiques corresponents a un itinerari de vianants accessible de nivell practicable.
- c) Si no és possible permetre un pas lliure de 0,90 m, s'ha de preveure un itinerari alternatiu a la calçada, en les mateixes condicions que les que s'han descrit per al model 5 de les bastides a l'apartat 10.6 d'aquest annex.
- d) En cas que s'hagi de trepitjar per sobre de la rasa, les estructures metàl·liques de pas de vianants han de tenir una amplada mínima de 0,90 m, amb baranes als dos costats amb sòcol inferior de 0,10 m d'alçària i paviment dur, llis i no rel·liscós.

12. Passeres de vianants accessibles a la platja

Una passera de vianants es considera accessible quan compleix els requisits tècnics següents:

- a) Té una amplada lliure de pas d'1,80 m.
- b) Sempre que el pendent natural del terreny ho permet, té un pendent longitudinal no superior al 6% i un pendent transversal no superior al 2%.
- c) Està feta amb material que té un coeficient de transmissió tèrmica que permet caminar-hi descalç pel damunt.
- d) S'apropa al màxim possible a la vora de l'aigua, en funció de la cota que tingui l'aigua a la plenamar.
- e) En el cas de llacs i mar, al punt accessible d'entrada a l'aigua hi ha una corda per ajudar-se i per orientar-se. Aquesta es manté flotant i la seva longitud és l'adequada a les condicions específiques de cada zona de bany.

Prop de la part final de l'itinerari hi ha una superfície horitzontal mínima de 2,00 m × 3,50 m, sense envair l'amplada lliure de pas i amb un paviment de les mateixes característiques. Com a mínim, la meitat d'aquesta superfície ha de tenir una coberta que generi una zona d'ombra.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

12.3. ANNEX 3: ORDENANÇA MUNICIPAL DE REUS. CAPÍTOLS RELACIONATS AMB LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Font: <https://seu.reus.cat/seu/documentPublic/download/25183>

TÍTOL VI. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES I OPERACIONS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

CAPÍTOL 1. NORMES GENERALS PER A LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Article 74. Activitats de distribució de mercaderies.

- L'activitat de distribució urbana de mercaderies és essencial per a garantir l'activitat econòmica i els subministraments al comerç i a la població, per la qual cosa serà objecte d'especial atenció per l'Ajuntament, especialment pel que fa a la protecció i facilitació de les operacions de càrrega i descàrrega.
- Es considera càrrega i descàrrega a la via pública l'acció de traslladar mercaderies des d'un immoble o local comercial a un vehicle estacionat, i a l'inrevés, així com el trasllat entre vehicles, sempre que aquests no siguin turismes, estiguin autoritzats pel transport de mercaderies, estiguin classificats com a tals en el permís de circulació, o bé tinguin la targeta de transports o acreditació o comprovació de la inscripció al Registre d'Empreses i Activitats de Transport.
- En relació a les limitacions i prohibicions referides a la disposició i dimensions de la càrrega transportada cal complir el que es disposa la normativa general reguladora aplicable per raó de la matèria, sense que es puguin sobrepassar els pesos màxims autoritzats, així com la longitud, amplada i alçada de la càrrega transportada.
- L'Ajuntament podrà limitar els tipus de vehicles industrials que transporten mercaderies i l'horari de circulació per motius mediambientals, de seguretat viària o altres raons d'interès públic, així com determinar les vies afectades per l'esmentada limitació.

Article 75. Zones reservades per a operacions de càrrega i descàrrega i horaris.

- La càrrega i descàrrega de mercaderies s'ha de realitzar prioritàriament al interior dels locals comercials i industrials, els quals han de tenir les condicions adequades per realitzar aquestes tasques.
- En cas que els locals no tinguessin espai per realitzar aquestes operacions de càrrega i descàrrega es podrà realitzar en les hores i zones reservades per aquesta finalitat a la via pública. Els diumenges i festius locals es podrà estacionar en aquestes zones, llevat que la senyalització ho prohibeixi expressament.
- El vehicle que hagi de realitzar tasques de càrrega i descàrrega a la via pública, ho ha de fer en espais senyalitzats i en l'horari que s'estableixi a la senyalització. Amb caràcter general, l'horari serà de 08.00 a 20.00 hores, llevat que la senyalització o autorització administrativa n'estableixi un altra, o bé concorrin causes degudament justificades que facin oportú determinar una franja horària o hores diferents.
- L'ús inadequat de les zones de càrrega i descàrrega serà objecte de sanció. Es considera ús inadequat aquell que hi està prohibit o no autoritzat per l'autoritat competent.

- Es podran establir horaris diferenciats pels diversos tipus de vehicles, en funció de la seva major o menor emissió contaminant.
 - Es podran autoritzar càrregues i descàrregues reservades a determinats establiments comercials, si ho sol·liciten i es satisfà la corresponent taxa municipal.
 - Als carrers de vianants o zones de prioritat vianants es senyalitzaran els horaris i dies de càrrega i descàrrega tenint en compte les característiques especials d'aquests espais.
 - Els vehicles que accedeixin a aquests espais hauran de circular a la velocitat de vianant i respectant la prioritat de pas d'aquests i s'haurà d'abandonar el carrer immediatament després de realitzar les operacions de càrrega o descàrrega.
 - El temps màxim per a la realització de tasques de càrrega i descàrrega queda limitat, com a norma general, a 20 minuts. En determinades situacions, es podrà modificar el límit esmentat, la qual cosa s'ha d'indicar en la senyalització.
 - En cas que les tasques de càrrega i descàrrega no puguin realitzar-se tenint en compte el contingut dels anteriors articles, s'haurà de sol·licitar una autorització d'ocupació especial de la via pública.
 - L'Ajuntament podrà dotar de mitjans electrònics, físics o mecànics les zones de càrrega i descàrrega per tal de controlar els vehicles i temps d'ús d'aquests espais.
- #### Article 76. Operativa de càrrega i descàrrega
- Les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies s'han d'efectuar amb estricta observança de les normes següents:
- La càrrega i descàrrega s'ha d'efectuar amb la màxima cura, procurant evitar sorolls i qualsevol altra molèstia al veïnat, a les persones usuàries de la via.
 - La determinació de noves zones o modificació de les existents es farà tenint en compte els estudis tècnics previs pertinents i les necessitats de l'entorn.
 - Sense perjudici del que estableixi la corresponent autorització administrativa, no es permet efectuar operacions d'elevació ni descens de materials mitjançant corrioles, grues o un altre tipus de maquinària quan posin en perill la integritat física de les persones vianants i la resta de persones usuàries de la via pública.
 - Les operacions de càrrega i descàrrega s'han d'efectuar sempre amb la major celeritat possible.
 - En cap cas s'emmagatzemaran a la via pública les mercaderies o objectes que s'estiguin carregant o descarregant.
 - En les operacions de càrrega i descàrrega que hagin de travessar zones per a vianants o carrils bici s'ha de respectar la prioritat de pas dels que hi puguin circular.

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 146/2025	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 15705300557343527632 Data d'emissió: 28/10/2025 13:31:39	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Modificacions puntuals PGOU	

g) Es prendran totes les mesures preventives necessàries per a evitar danys al paviment o al mobiliari urbà, i seran a compte de la persona o empresa infractora l'esmena de les deficiències que es puguin ocasionar per l'activitat. En cas d'inobservança d'aquesta obligació, serà l'Ajuntament qui esmenarà els danys produïts, i totes les despeses aniran a càrrec de la persona o empresa infractora, sense perjudici de la sanció que correspongui segons la legislació vigent.

h) En cas de produir-se danys durant les operacions de càrrega i descàrrega a algun exemplar arbori, aquests seran valorats mitjançant la norma de valoració econòmica ornamental aplicable i els danys els haurà d'abonar la persona o empresa infractora.

Article 77. Operacions de carregà i descàrrega amb vehicles particulars.

Els vehicles particulars no podran utilitzar les zones de càrrega i descàrrega en l'horari senyalitzat, llevat que disposin de l'autorització prèvia.

CAPÍTOL 2. AUTORITZACIONS PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA PER OBRES I ALTRES FINALITATS

Article 78. Operacions de càrrega i descàrrega per obres.

1. Quan es necessiti l'ocupació de domini públic municipal per a operacions de càrrega i descàrrega de material d'obres, la persona o empresa constructora, promotora o que hagi de realitzar l'ocupació ha de fer una sol·licitud en la qual s'indica el nombre de dies de reserva per a la càrrega i descàrrega i altre documentació tècnica.

Els serveis municipals informaran sobre la procedència de la concessió i condicions de la llicència, senyalització corresponent i el temps màxim per a la realització de les operacions de càrrega i descàrrega.

2. L'autorització atorgada obligarà a les persones titulars a mantenir en perfecte estat d'higiene i salubritat la zona autoritzada i a prendre les mesures preventives necessàries per tal d'evitar danys al paviment i, en cas que s'ocasionin desperfectes o danys, serà l'Administració qui esmenarà els danys produïts i totes les despeses aniran

a càrrec de la persona titular de l'autorització, sens perjudici de la sanció que correspongui segons la legislació vigent.

3. Estan igualment subjectes a autorització les operacions de càrrega i descàrrega que s'efectuïn a l'interior del recinte de les obres i que per accedir a l'espai on es realitza l'obra hagin de travessar les voreres de la via pública. En aquests casos tindran la consideració de guals d'obra.

4. Les reserves que es puguin autoritzar (gual d'obra) impliquen el pagament de la taxa que es determini en l'Ordenança fiscal corresponent.

Article 79. Altres activitats de càrrega i descàrrega amb ocupació de la via pública.

1. Quan les tasques de càrrega i descàrrega no puguin realitzar-se tenint en compte el contingut dels articles anteriors d'aquest títol, per causes degudament justificades, hauran de sol·licitar un autorització d'ocupació de via pública.

Els serveis municipals, a la vista de la documentació aportada, informaran sobre la procedència de la concessió i condicions de l'ocupació de la llicència. Es podrà fer ús de la reserva d'ocupació de la via pública mentre durin les operacions de càrrega i descàrrega, delimitant-se en la mateixa llicència la data de finalització de l'autorització d'ocupació de la via pública.

2. L'autorització atorgada obligarà a les persones titulars a mantenir en perfecte estat d'higiene i salubritat la zona autoritzada i a prendre les mesures preventives necessàries per tal d'evitar danys al paviment o al mobiliari urbà, i seran a compte de la persona o empresa infractora l'esmena de les deficiències que es puguin ocasionar per l'activitat. En cas d'inobservança d'aquesta obligació, serà l'Ajuntament qui esmenarà els danys produïts, i totes les despeses aniran a càrrec de la persona o empresa infractora, sense perjudici de la sanció que correspongui segons la legislació vigent.

Les reserves que es puguin autoritzar, ja siguin reserva d'espai o ocupacions puntuals via pública, impliquen el pagament de la taxa que es determini en l'Ordenança fiscal corresponent.