TARRAGONA, REUS, L'AEROPORT I L'AVE

MANCA DE PLANIFICACIÓ I ESCÀNDOLS DEL MINISTERI DE FOMENT

La dinàmica de les adjudicacions dels projectes d'obra pública a tot l'Estat acostuma a ser el secretisme, l'amiguisme, la corrupció, i a més a més l'absència d'interdisciplinaritat, l'absència d'estudis científics i l'absència de perspectives globals i a llarg termini. Veure en el tema d'aquesta col·lecció "¿Perquè les noves infraestructures, i els seus projectes, sempre donen tants problemes?" amb els causes com: l'absència d'alternatives, la unidisciplinariedad i el secretisme-amiguisme".

Les conseqüències son els nyaps i els escàndols que se'n deriven, el sobrecost i/o els accidents. Per exemple, en l'AVE, amb unes inversions astronòmiques:

- túnels que s'enfonsen (Montblanc)
- terra inestable que pot cedir (Monegros)
- velocitats limitades
- ponts innecessàriament faraònics i antiestètics (FOTO)
- l'estació de l'AVE de Perafort (Tarragona)

Encara pitjor, es "comença la casa per la teulada" perquè es va començar la construcció de l'AVE Lleida – Barcelona quan encara no s'havia definit tot el projecte, per exemple:

- l'enllaç de l'AVE amb Tarragona, amb Reus i amb l'aeroport de Reus (intermodalitat avió-tren)
- l'enllaç amb l'aeroport del Prat
- la travessia de Barcelona
- l'AVE del litoral (Tarragona i València)

A més a més d'aquests coneguts conflictes, aquesta inversió de la manera de procedir ha generat que les solucions finalment adoptades no hagin estat les òptimes perquè han estat **condicionades pels fets consumats** del que ja estava construït.

A nivell global, el traçat de l'AVE és absurd, el pitjor possible.

- Una opció hauria estat un traçat directa i més curt entre Lleida i Barcelona (130 km), deixant Tarragona per a un altra recorregut costaner de l'AVE.

- Una altre opció entre Lleida i Barcelona hauria estat voltant per Reus i Tarragona, una mica més llarga però incloent ambdues capitals (76 +84 km =160 km).

No s'ha fet ni una ni l'altra sinó que una intermitja (150 km), que incrementa el recorregut Lleida Barcelona sense donar servei a Reus ni Tarragona. És com si s'hagués volgut fer una "Y" entre Lleida Tarragona i Barcelona (com la "Y" basca entre Bilbo, Gasteiz i Donosti) però amputant una de les tres branques (la de Tarragona). Veure el tema d'aquesta col·lecció "La Y basca versus la O catalana".

EL DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES I GISA

A tot això s'afegeix que en els darrers 3 anys el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTiOP) no ha estat capaç de fer cap proposta per resoldre el problema de Tarragona (Tarragonès i Baix Camp), més quan aquestes comarques ja tenien tenen uns històrics dèficits de planificació, que s'han incrementat amb l'AVE.

Infraestructuralment, en ambdues comarques hi ha un caos d'infraestructures, carreteres i ferrocarrils, sovint absurdament duplicades, però amb unes deficiències de mobilitat notables. El consum i fragmentació del territori és insuportable.

La xarxa de carreteres és un **caos de duplicitats i d'enllaços desproporcionats**, que s'incrementa any rera any. **Més infraestructures no sempre vol dir millors comunicacions**...

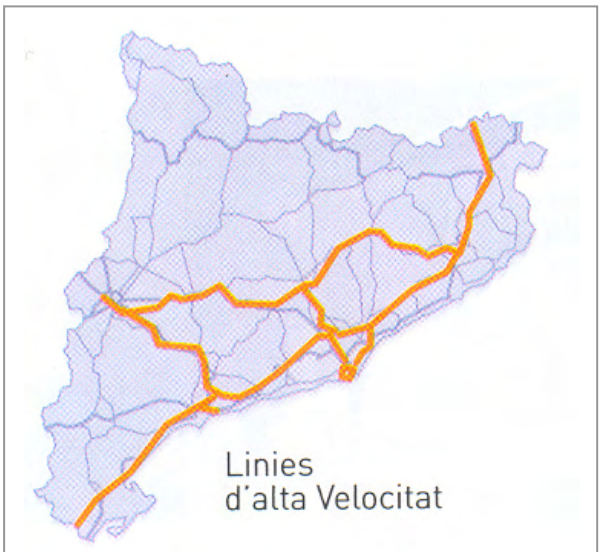
Font: Cartografia de l'ICC 1/ 50 000

Pitjor encara, per part del DPTiOP es parla de suprimir línies fèrries bàsiques (com la de Salou) en un moment en que el transport públic –el ferrocarril més concretament– s'endevinen com l'**única alternativa als problemes energètics, de costos, de contaminació i de sinistrabilitat del transport de persones i mercaderies**. Les úniques accions del DPTiOP han estat de fer i/o projectar més carreteres i/o preveure noves edificabilitats sense els corresponents serveis ni infraestructures. Tot un anacronisme.

Fixem-nos en el "PITC" (Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya) que el DPTiOP vol transformar en un altre fet consumat aprofitant l'interinitat del Govern de Catalunya en aquests mesos. L'AVE ni tan sols passa per Tarragona o per Reus. La connexió de Tarragona amb l'AVE es preveu com una llançadora des de l'AVE del litoral.

Si recordem que l'AVE Madrid – Barcelona – França encara no està ni acabat i porta 5 anys de retard, ¿quan estarà acabat un AVE no radial com el litoral Tarragona – València, que no té cap interès per a Madrid? ¿quan una llançadora com la de Tarragona que encara és més secundària? Mentrestant, durant potser deu anys, com s'anirà a l'AVE Madrid – Barcelona – França des de Tarragona?

¿Y Reus? ¿Y l'aeroport?



Font: PITC del DPTiOP

¿QUÈ CALDRIA PER A VERTEBRAR EN NOMÉS 8 ANYS A TARRAGONA I REUS I INTEGRAR EL PORT, L'AEROPORT I L'AVE?

Reus i Tarragona, Tarragona i Reus, han viscut sempre en actituds antagòniques. Cal un "element inercial positiu" que inverteixi aquesta situació i les faci concórrer en endavant.

Aquest element seria racionalitzar i integrar totes les potents infraestructures de les dos comarques, afegint localment una infraestructura de "rodalies-metro" per a cadascuna de les dos ciutats. I a partir d'aquí, redissenyar el caos urbanístic i industrial actual, tendint a un territori de qualitat i sostenible.

Turísticament, l'AVE i l'aeroport de Reus donarien accés directe a les dos capitals Tarragona i Reus, però també a tots els principals recursos turístics de les comarques (Salou, Cambrils, ... Port Aventura, ..., Torredembarra).

A més a més, a nivell nacional, l'aeroport de Reus seria un complement de reforç a l'aeroport del Prat. Conjuntament amb els de Girona i el projectat de Lleida, formaria una xarxa connectada per l'AVE, que permetria qualsevol desenvolupament que es desitges, compensant les limitacions de disponibilitat de sol del Prat.

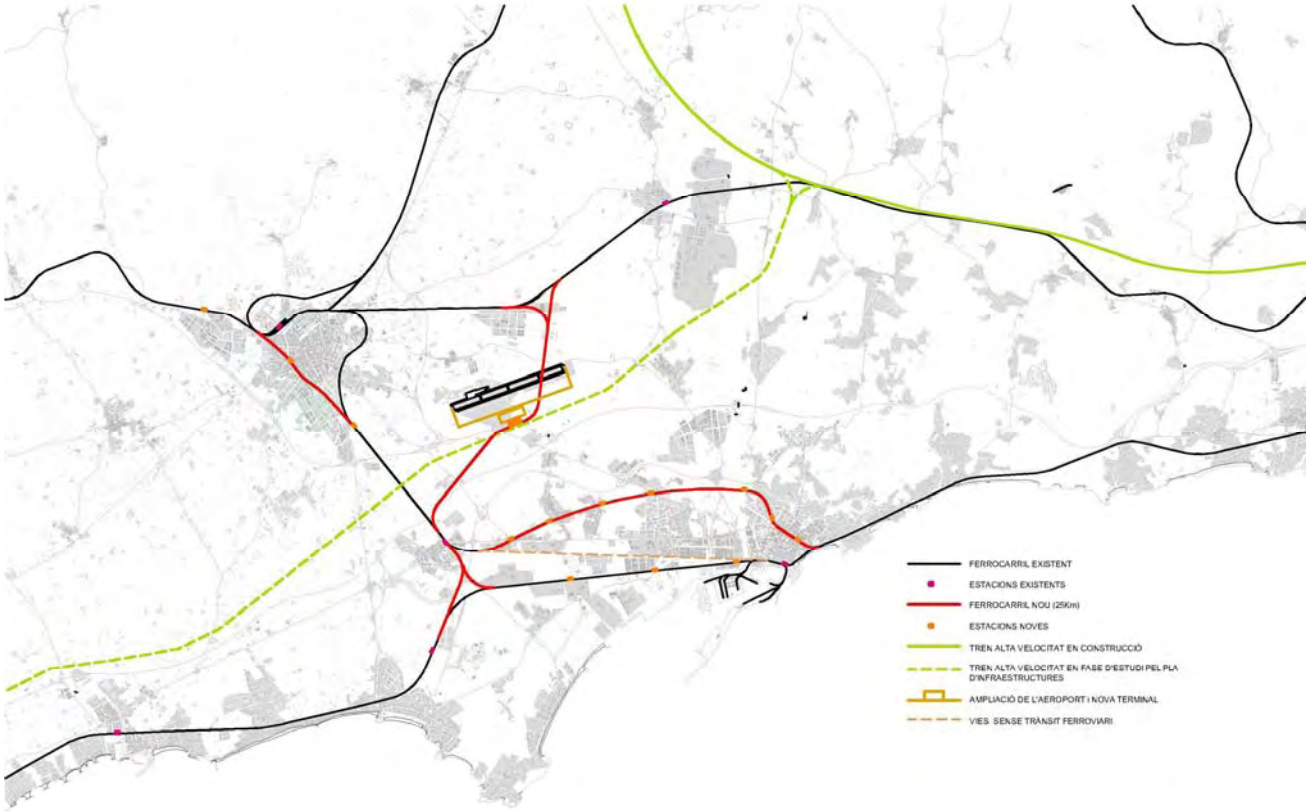
Si partim de l'actual dotació de ferrocarrils de la regió:

El ferrocarril **actual** i l'AVE. Font: SUA

Per a assolir tot això calen només 25 km de nova línia de ferrocarril (uns 400 milions d'Euros), a construir en els propers 8 anys en dos fases, una per a cada legislatura. La primera de 150 milions d'Euros durant la propera legislatura amb els enllaços i estacions intermodals, la segona de 250 milions d'Euros amb els "Metro – Rodalies" de Tarragona i de Salou.

Els 25 km de ferrocarril **proposat**. Font: SUA

Una proposta útil i assenyada, ben lluny de línies mal dissenyades, faraòniques i entelèquiques com l'Eix ferroviari transversal, de 360 km i 6 500 milions d'Euros, i per a d'aquí a 20 anys (¿que farem mentrestant tota una generació?). Veure d'aquesta mateixa col·lecció el tema "L'Eix ferroviari transversal".



Superposició **futura**. Font: SUA

1) Enllaç de l'Aeroport de Reus. 10 km des de Vila-seca a la línia actual Reus – Perafort-AVE – Barcelona, incloent connexió de doble direcció amb aquesta darrera. Al mig de l'enllaç se situaria l'estació intermodal de l'Aeroport de Reus i del futur AVE del litoral (Tarragona – València). Dels 10 km, haurien 2 km soterrats sota l'aeroport de Reus. Això permetria complementar l'actual traçat en forma de "Y" de l'AVE amb el tram de Tarragona, amb trens de velocitat normal, el que no és molt greu atesa la reduida longitud d'aquest tram.

És clar que els nous estudis de l'AVE del litoral haurien d'incorporar el més ràpidament possible aquesta estació intermodal AVE – Aeroport.

2) Enllaç des de l'estació de Vila-seca (a línia fèrria Vila-seca a Tarragona) amb la línia Salou a Tarragona en ambdues direccions. 3 km. Baixador de Port Aventura.

3) "Rodalies-metro de Tarragona" 9 km de línia nova entre els baixadors de Tarragona-Amfiteatre i Vila-seca,
4 km soterrats, i
5 km en superfície amb passos inferiors/ superiors per a vianants i/o vehicles.

Baixadors a: Tarragona 1; Tarragona 2; Francolí; Torreforta; la Floresta – la Granja; Bonavista; la Canonja; els Castellets (des d'aquí seguiria per l'actual línia Tarragona – Vila-seca, que en la resta quedaria com via residual atesa la seva proximitat amb la línia Tarragona – Salou).

4) "Rodalies-metro de Reus" 3 km de línia nova entre els baixadors del Barri Gaudí (des de l'actual línia de ferrocarril de Reus a Montblanc i a Falset) i de Mercader (des de l'actual línia de ferrocarril de Reus a Vila-seca)

2 km soterrats, i

1 km en superfície amb passos inferiors/ superiors per a vianants i/o vehicles.

Baixadors a: Reus1; Reus2; Reus 3. En la línia ja existent de Reus a Vila-seca, caldria afegir un baixador a la Plana.

Amb només aquests 25 quilòmetres, de cost menys que la vintava part de l'Eix ferroviari transversal, totes les dues comarques tindrien accés directa a les dos infrastructures.

ACTUACIONS COMPLEMENTÀRIES (TERCERA FASE A 10 ANYS)

Com a actuacions menors complementaries, en la línia Reus a Perafort-AVE caldria un baixador al barri de Quintana i al polígon industrial de Constantí, en el desviament del enllaç de l'Aeroport de Reus.

En una tercera fase de desenvolupament, a 10-12 anys vista, s'afegiria un enllaç directa de Tarragona-Amfiteatre a l'estació de l'AVE de Perafort, de 10.5 km, amb baixadors a Terres Cavades; Sant Pere i Sant Pau; Sant Salvador; els Pallaresos, amb total independència de quan es construeixi el tram litoral de l'AVE (Tarragona i València).

VIES DE CARRETERES

- Creació de carrils laterals a l'autopista A7, **lliures de patge**, a manera de ronda entre Vilaseca i Tarragona.
- Reconversió de l'AP 7 en via urbana:
  - aconseguir la **permeabilització** transversal de la via (passos soterranis en les rieres, falsos túnels...).
  - canvis en la secció de la via, **adjuntant carrils laterals** de circulació lenta, bicicleta, vianants, patinadors... i corregint els talussos.
- **Racionalització de tots nusos** viaris del Camp de Tarragona (AP-7, N-340, N-420, T-315...), per a limitar l'actual consum excessiu de territori (fent rotondes...).
- **Eliminació dels nusos** viaris en el marge dret del riu Francolí (a l'oest) per a permetre la creació del parc fluvial.
- **Creació de nous ponts sobre el Francolí**, integrats en el nou paisatge de recuperació d'aquesta via fluvial.
- Modificació de la secció de la via d'**accés al port de Tarragona** a la vegada que donant **més permeabilitat** (Veure la permeabilitat a els "Criteris de la mobilitat"):
  - via a dos nivells per a **segregar** el trànsit vers el port a la part inferior i carrils a nivell de ciutat per a les relacions urbanes.
  - **permeabilitzar** la via amb passos per a vianants (i bicicletes, patinadors...)
- Reconversió N-340 entre Vila-seca i Tarragona en un eix terciari (serveis):
  - **permeabilitzar** la via amb corredors naturals (rieres...),
  - nivells d'urbanització de qualitat,
  - establir criteris formals per als fronts edificats,
  - ajudar a establir una **gradació d'usos** entre la indústria pesada i les zones residencials.
  - a l'extrem de Vilaseca concentrar **equipaments** de caràcter metropolità (culturals, serveis...), atès que és el centre geomètric de la zona i és coherent amb l'origen de Vila-seca: "creuament de camins".
- Reconversió N-420 entre Tarragona Reus i l' A7:
  - **permeabilitzar** la via amb corredors naturals (rieres...),
  - via de caràcter representatiu que vincula amb l'aeroport de Reus. Concentra-hi serveis (comercials, turístics, etc.)
- **Fomentar la direcció nord-sud** de nous carrers que articulin i racionalitzin el pla entre Vilaseca i Tarragona. Traçat d'una "malla" urbana que harmonitzi futurs creixements.

Sobre la fragmentació i la manca de permeabiltzació actual, veure també el tema "Cursos d'aigua i camins de ronda: comparació amb Europa".

AUTOBUSOS

Les connexions proposades permetrien una fàcil complementació amb un servei metropolità d'autobusos (sobretot en les direccions sud – nord i/o allà on els fluxos de mobilitat ho demanin), amb que el es tancaria una **potent i útil malla de transport públic** per a assolir els reptes de futur d'aquesta regió. Veure els "Criteris de la mobilitat".

SUA 2006-08-30

VERTEBRACIÓ URBANÍSTICA REUS-TARRAGONA

Per poder abordar la problemàtica d'organització urbanística del Camp de Tarragona, concretament a l'àmbit de Reus Vilaseca i Tarragona, cal identificar clarament els conflictes per poder exposar de manera consistent els objectius i comprendre les lògiques errònies del planejament que cal aturar. Descriurem els conceptes agrupats per temes, però cal tenir en compte que estan estretament relacionats.

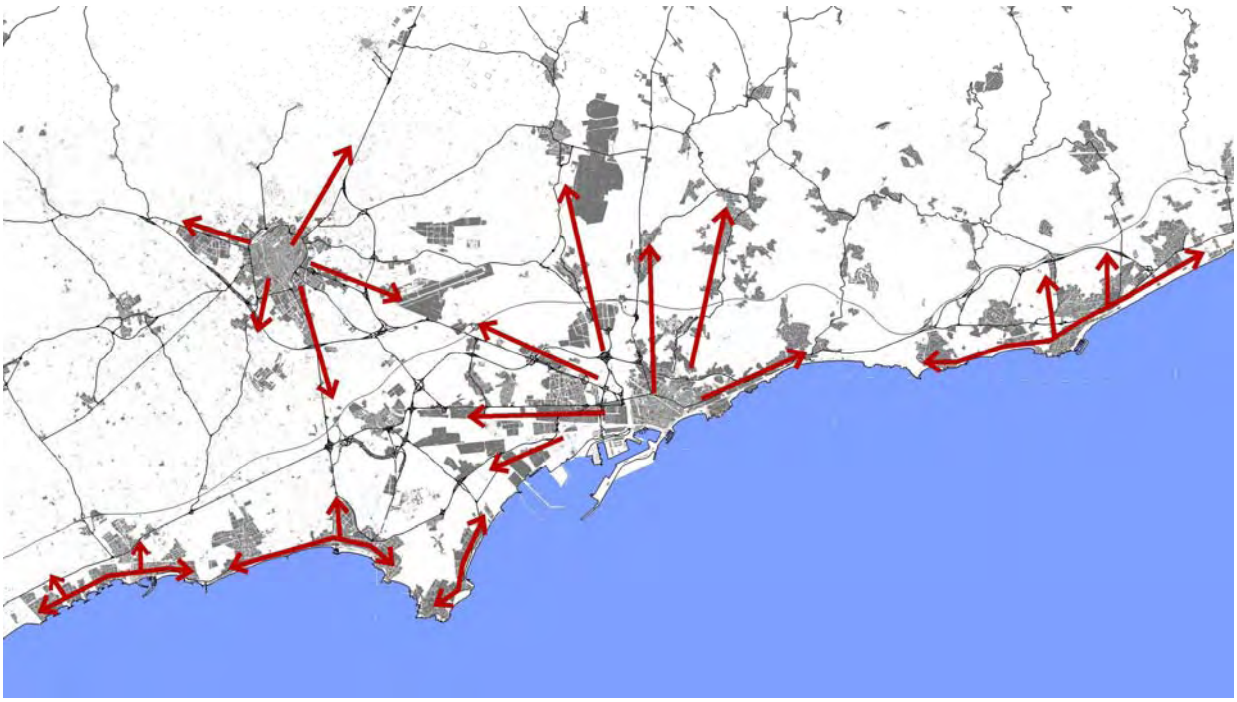
Anàlisi de la situació actual

Evolució desestructurada dels creixements

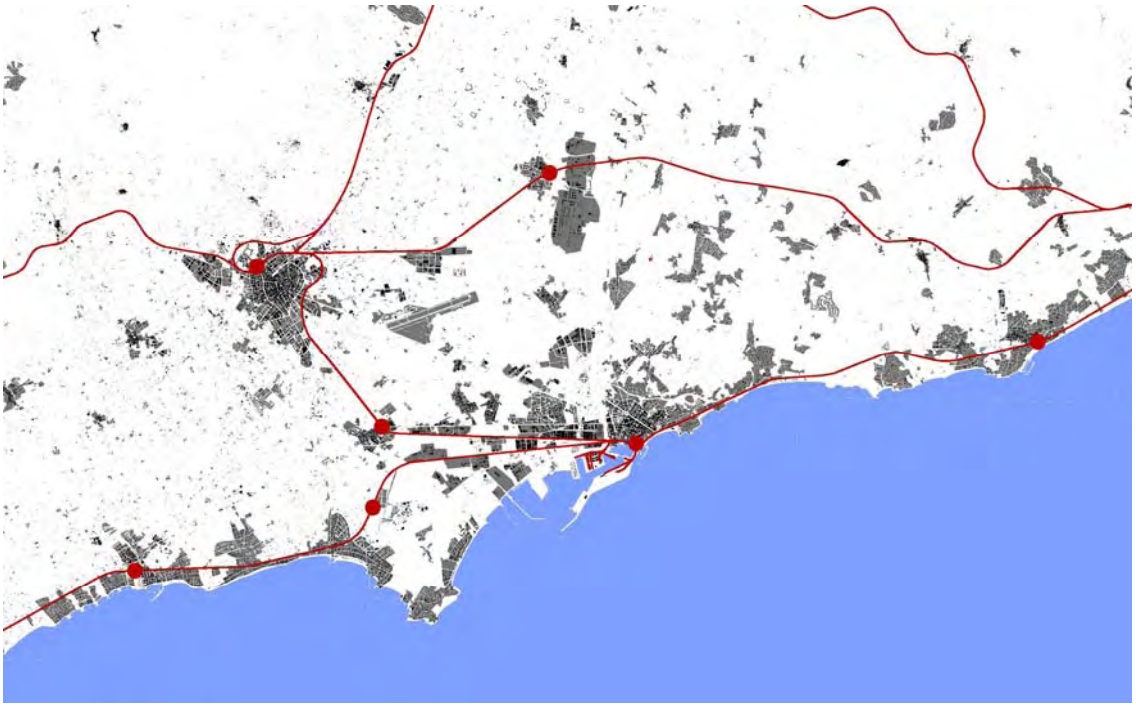
Com en la majoria de poblacions els traçats viaris entre nuclis urbans són els que han generat al seu entorn els creixements urbanístics més destacats. Aquest fet esdevé un conflicte quan parlem de poblacions com Reus i Tarragona, que per les seves dimensions i importància requereixen d'una estructura vertebredora pròpia i coherent amb el territori on es localitzen i no vinculada a traçats de carreteres que responen a altres criteris.

La manca de planificació a gran escala de la distribució dels creixements ha comportat una dispersió desmesurada pel territori i una ineficiència en els serveis de transport públic ja que és impossible donar servei a unes poblacions tan disgregades i poc compactes.

Les construccions relacionades amb el camp i l'agricultura tampoc s'han sotmès a una regulació clara: la ineficiència del sistema agrícola ha provocat l'abandó dels cultius i la ocupació desmesurada dels terrenys per cases i construccions de tot tipus.



Creixement de les poblacions: creixements radials en relació a vies i ocupació sistemàtica del litoral.



Poblacions i ferrocarril: la poca compacitat i la dispersió no fan rentable la implantació de transport públic col·lectiu.

Distribució homogènia dels usos

El Camp de Tarragona té àmbits amb una distribució d'usos excessivament homogenis i no hi ha una gradació progressiva entre uns i altres. La falta de heterogeneïtat comporta desequilibris importants en quant a la utilització del territori segons l'època de l'any o fins i tot segons l'hora del dia i és un fet que té a més implicacions en la seguretat i en la eficiència dels desplaçaments de la població.

La zona de la costa de Salou i Cambrils té un ús exclusivament residencial i turístic. La conversió de les segones residències en vivendes d'ús permanent posen de manifest la gran quantitat de deficiències que tenen les poblacions costeres per assumir el nou rol ja que han sigut dissenyades per a donar resposta a un ús turístic i estacional. El principal problema és la falta d'equipaments i serveis bàsics per als residents, en contraposició a la quantitat de comerços turístics tancats durant bona part de l'any.

L'espai contigu a Port Aventura pendent d'executar no farà més que incrementar aquesta problemàtica ja que hi ha prevista la construcció de camps de golf, hotels i vivendes unifamiliars aïllades sense cap tipus d'estructura urbana compacta i desproveïda d'equipaments bàsics.

La proximitat de la indústria petroquímica amb l'ús turístic comporta per a ambdues parts incompatibilitats que fins al moment cap dels plans aprovats ha contribuït a establir una gradació sensible entre els dos àmbits.

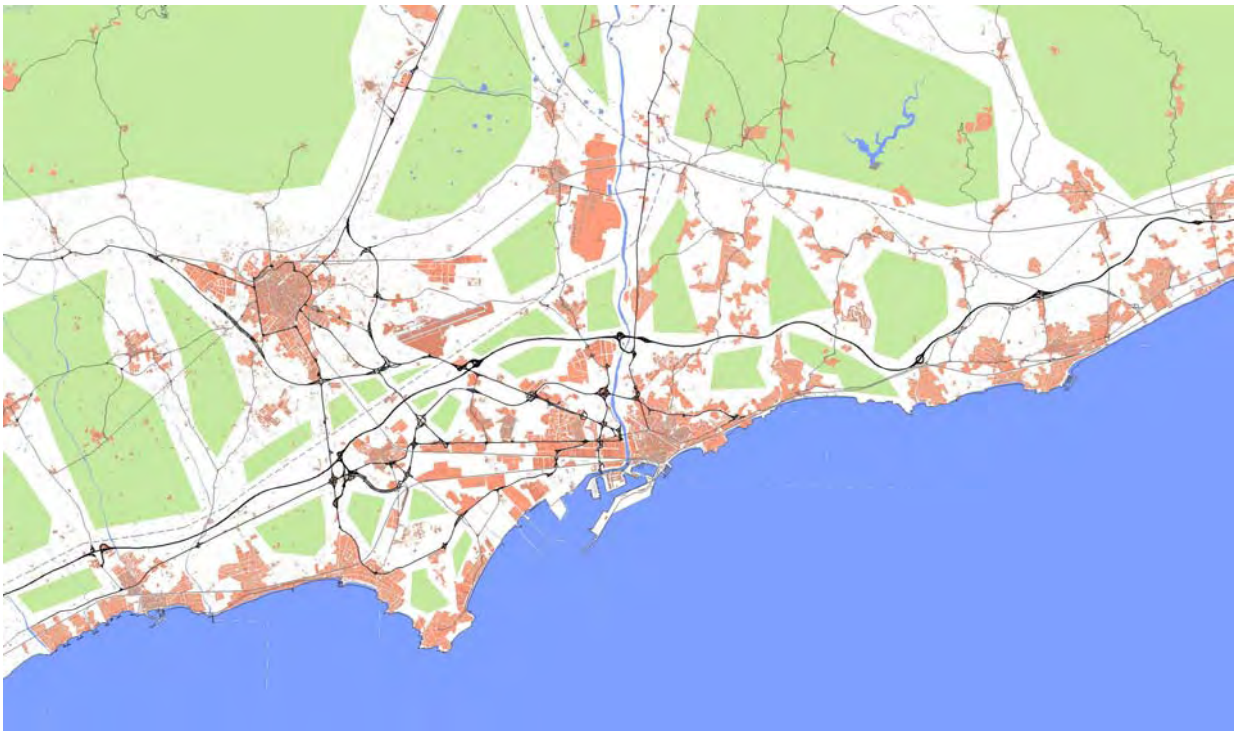
En tot el territori trobem escampats àmbits "monotemàtics" que no fan més que propiciar l'aïllament, la desvinculació i la falta d'interacció entre diferents usos i activitats. Alguns exemples en són els barris residencials de la Canonja i Bonavista, la zona comercial i la zona logística en construcció de la N-340, els polígons industrials de Constantí, etc.

Infrastructures segregadores i fragmentació dels espais lliures

En el capítol anterior ja es fa un clar esment de la problemàtica de les infrastructures en el Camp de Tarragona. La seva disposició ineficient en el territori ha comportat una fragmentació dels espais lliures difícil d'abordar. Resulta gairebé impossible realitzar un recorregut ininterromput entre la zona de les muntanyes de Prades i el mar ja que les autopistes, autovies, carreteres i futurs trens d'alta velocitat suposen una barrera difícil de superar. S'han dissenyat tenint en compte criteris exclusivament

d'enginyeria sense atendre a les necessitats de permeabilitat, de minimització de l'impacte i de consum de territori. Un clar exemple és la quantitat de nusos viaris de dimensions desmesurades i incompatibles amb els creixements de les estructures urbanes.

Com a resultat ha quedat un territori ple d'intersticis, fragmentat i sense continuïtat dels espais lliures. Moltes de les rieres de la zona han sigut desviades i canalitzades contribuint a desdibuixar la orografia originaria del Camp de Tarragona i potenciant el caràcter fragmentat i segregador de l'àmbit en qüestió.



Fragmentació: desvinculació d'espais lliures. Una espai "lliure" o "verd" fragmentat, ***no és un espai natural per manca de connectivitat*** *amb la resta de l'espai natural. I amb el temps esdevé una* ***zona marginal****.*

Proposta

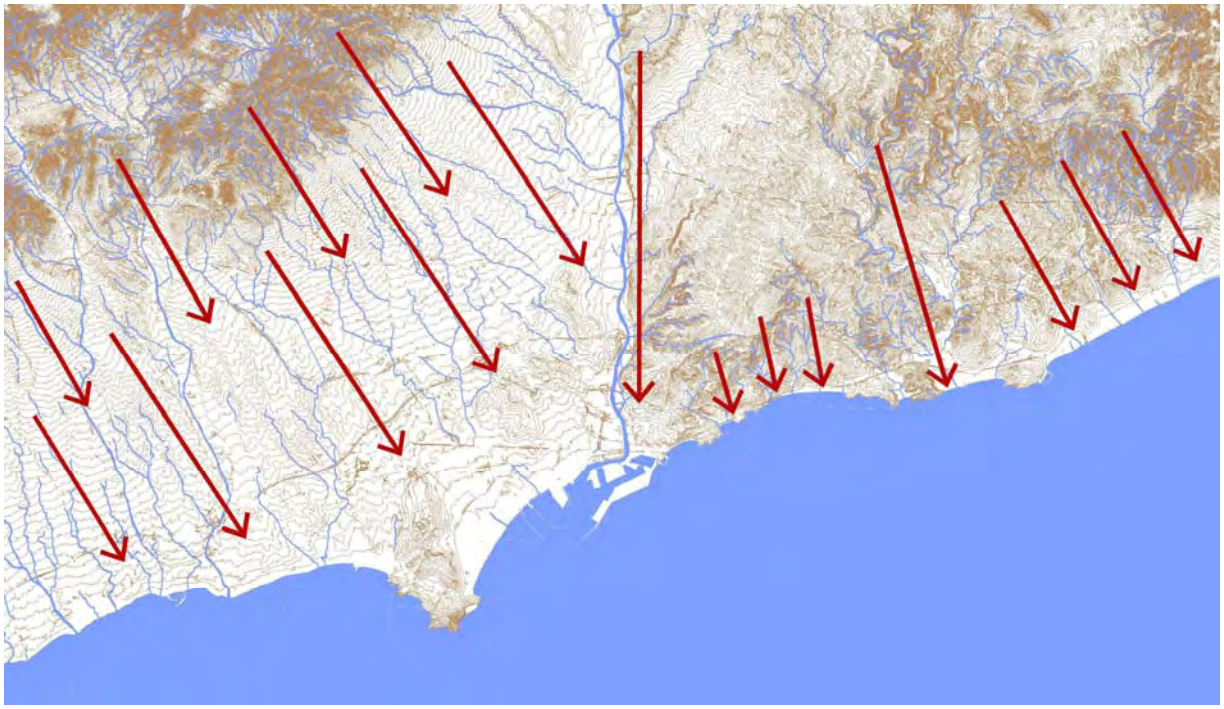
Per a la concreció de qualsevol proposta cal entendre quina és la forma del territori, quines són les seves lògiques i com està estructurat per tal de poder donar una resposta que sigui coherent amb el sistema propi de la zona.

Hem arribat a una situació en que les alteracions del Camp de Tarragona han sotmes el territori a una insostenible contradicció. S'han vulnerat les lleis, s'ha perdut l'equilibri i l'avanç de les successives transformacions manquen del sentit del lloc ja que s'ha perdut la consciència de quina és l'estructura de suport.

Del propi territori es pot abstreure una estructura extensible i adaptable a les particularitats, una estructura que ajudi a organitzar la alternància entre el buit i el ple i afavoreixi al màxim les relacions entre entitats y respecti les possibilitats del lloc.

El Camp de Tarragona ens mostra clarament amb el seu relleu i la seva hidrografia les lleis que han de regir els futurs creixements i les direccions predominants que cal considerar.

El sistema primari de camins, rieres i cultius sempre ha sabut respectar la lògica del territori i ara és necessari tornar a introduir aquest funcionament aplicat als creixements urbans.



Les rieres son les vies naturals de trànsit, trànsit que ha estat sesgat, ***innecessàriament i contraproduentment****, per una xarxa de carreteres d'altre banda* ***poc racional****.*

Les conseqüències, però, no triguen gens a aparèixer ("Avui" 2006-09-15)

26

AVUI
DIVENDRES, 15 DE SETEMBRE DE: 2006

"Compartint la intel·ligència i l'elaboració d'intel·ligència, serem més intel·ligents"
Alfredo Pérez Rubalcaba, ministre de l'Interior

Tres mil mossos més

La plantilla del cos policial tindrà 18.300 agents el 2015

Surt al mercat el Zune

Microsoft presenta el reproductor que vol competir amb l'iPod d'Apple

Societat

METEOROLOGIA ▪ TEMPESTES D'ESTIU

La pluja causa pèrdues milionàries a la petroquímica de Tarragona

▪ El govern activa el pla d'emergències per prevenir accidents ▪ Continuen les tasques per eliminar restes d'hidrocarburs a la costa ▪ Les empreses afectades no descarten demanar ajuts a l'administració

Oriol Margalef
TARRAGONA

El desbordament dels torrents de la Boella i la Beurada a conseqüència dels forts aiguats han posat el polígon petroquímic sud de Tarragona en una situació més que delicada. Les greus inundacions han obligat a aturar l'activitat en cinc empreses –Basf, Asesa, Dow, Basell, IQA i Repsol–, que encara tardaran dies a recuperar la producció, i quatre plantes més només funcionen de forma parcial –Ercros, Solvay, Clariant i Celanasese–. Tot plegat comportarà pèrdues milionàries al sector, un dels motors econòmics de la zona. Per evitar complicacions mediambientals, el govern va activar ahir en fase d'alerta el pla d'emergència exterior del sector químic (Plaseqta).

En quaranta anys, la petroquímica de Tarragona no havia hagut de fer mai front a una crisi semblant. L'aigua va creuar amb força el complex i es va endur tot el que va trobar, inclosos dis hidrocarburs que aquests dies proven de netejar Salvament Marítim i tècnics de Repsol davant la Costa Daurada. Ahir la taca es va anar disgregant i una part va anar a parar a diverses platges de Cambrils, on es va concentrar la neteja. El govern segueix investigant-ne l'origen per depurar responsabilitats.

La imatge de les plantes i magatzems totalment negats, en alguns punts amb més d'un metre d'aigua, i de bidons i materials arrossegats, resumia la preocupació que tenen directius i autoritats mediambientals. A més de recuperar l'activitat com més aviat millor, el govern vol evitar que una nova avinguda d'aigua provoqui l'alliberament d'elements contaminants. Per això ahir s'estaven col·locant barreres de protecció al pantalà i a la bocana del port, segons van explicar fonts de la Generalitat.

Només una quarta part dels 800 operaris de Basf van anar a treballar ahir. A Dow, la direcció va preferir enviar la plantilla a casa. Quan acabin les pluges les indústries aturades tardaran encara tres o quatre dies a arrencar amb seguretat, i llavors avaluaran les pèrdues. La patronal del sector, que des del 1992 reclama a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) la canalització dels torrents que travessen el parc, no descarta demanar ajudes a l'administració per reflotar l'activitat. Altres organitzacions empresarials treballen en el mateix sentit.

A la resta de la demarcació, els problemes de dimecres es van repetir de nou ahir al matí. Al marge dels talls a la Renfe i l'aeroport –que va tornar a estar una hora tancat– i les restriccions viàries en carreteres importants, la imatge de les inundacions va ser novament Salou. Tal com té acostumats des de fa anys els veïns, el barranc de Barenys, que recull les aigües negres de Reus, es va desbordar i va negar multitud de baixos. L'Ajuntament vol canalitzar la riera i tornar-la al seu curs natural, i ja ha demanat permís a l'ACA per fer-ho. Però el projecte va lligat al desenvolupament urbanístic d'una nova zona hotelera, i un grup de veïns a qui s'haurà d'expropiar denuncien interessos particulars. ■

Ajudes per pal·liar els danys a les collites

Els conreus no sempre agraeixen les pluges. Especialment quan vénen totes de cop i a sobre enmig de la collita. És el cas de l'avellana. Segons les primeres estimacions d'Unió de Pagesos, a la Terra Alta i el Camp de Tarragona s'ha perdut d'un 60% a un 70% de la producció. El conseller d'Agricultura, Jordi William Carnés, es va reunir ahir a la Selva del Camp amb representants del sector agrari, als quals va prometre ajuts per pal·liar els efectes dels aiguats. Un altre cultiu afectat és la vinya, que està en plena verema. La destrucció dels camins i el inegament dels camps complica la recolliecció. Si la situació s'allarga gaires dies, la podridura podria fer malbé gran part del fruit.

1. El polígon petroquímic sud estava ahir negat i molts de les plantes sense activitat **2. Els carrers de Salou** es van tornar a inundar ahir al matí **3. Operaris** netegen la platja de Cambrils afectada pel vessament d'hidrocarburs ■ VAN DER MEULEN

En base al criteri de coherència amb el territori abordarem els conflictes exposats anteriorment del Camp de Tarragona per donar-los una solució.

Creixements urbans: creació d'una unitat metropolitana

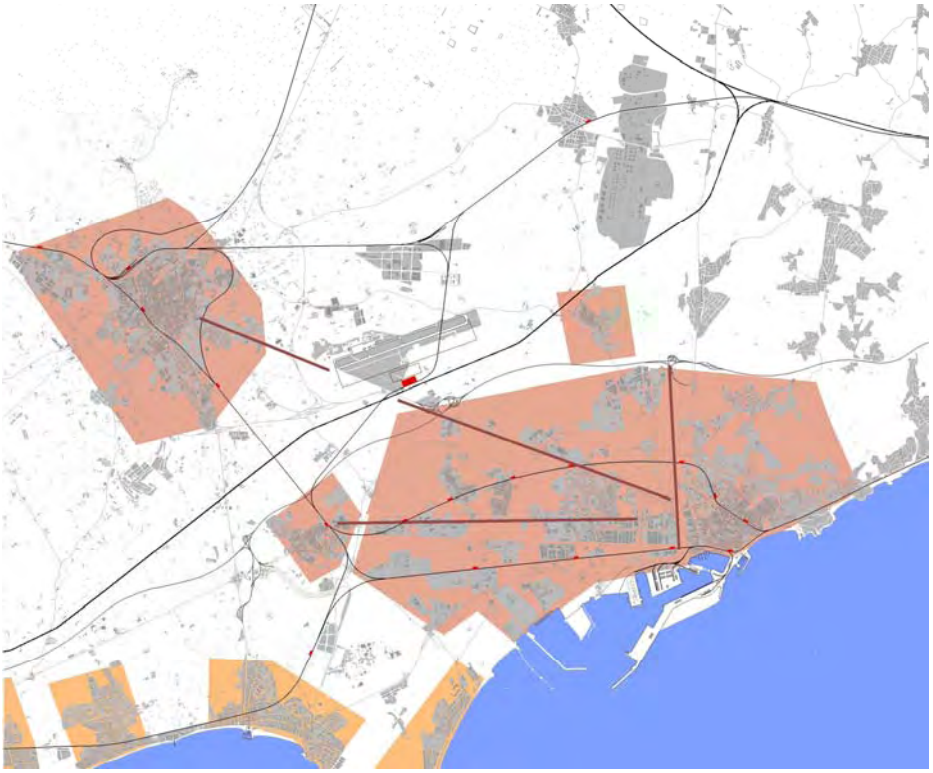
És absolutament necessària una visió d'unitat metropolitana de les principals poblacions (Tarragona, Reus, Vilaseca, Constantí, Salou,...). Les delimitacions municipals no poden seguir sent les que defineixen el futur del territori, sinó que és el moment d'unificar esforços i obtenir els òptims resultats que precisa una ciutat competitiva.

Entenent i assumint el rol que ha de jugar cada una de les poblacions segons les seves característiques i possibilitats es pot conformar una ciutat més eficient distribuint millor els usos i emplaçant-los allí on convingui més al conjunt.

La nova ciutat metropolitana requereix una planificació única, apostant per la compacitat i evitant la dispersió pel territori i així propiciar la implantació de transport públic. Cal dissenyar els nous creixements amb la voluntat de restablir les relacions nord-sud que ens indiquen les rieres i el pendent, reinterpretant aquesta pauta en un entorn urbà a través d'un sistema viari regular i organitzat.

Considerem imprescindible que els nous àmbits de formació de ciutat estiguin vinculats al ferrocarril, és a dir, que la ciutat es configuri en relació a criteris de mobilitat col·lectiva per tal d'afavorir els desplaçaments en transport públic i no amb vehicle privat. Això implica intensificar els usos més mixtes i els equipaments al voltant de les estacions de ferrocarril, així com donar prioritat als vianant en aquests àmbits i facilitar l'aparcament a les vores. D'aquesta manera els entorns de les estacions esdevenen uns nuclis potents d'activitat i intercanvi.

El traçat del tren-metro que es proposa acomplirà perfectament aquesta funció ja que passa per unes zones d'oportunitat com per exemple els barris de La Canonja, Bonavista, el complex comercial, etc. que permeten la implantació de nou teixit urbà per consolidar els barris existents i integrar-los al nou sistema metropolità.



La ciutat metropolitana a que s'està tendint actualment: ***densificació exaustiva****.*

Sistema d’espais lliures

En el Camp de Tarragona és necessària una actuació molt important per a recuperar la continuïtat dels espais lliures. Les nombroses rieres i els rius són els elements on es pot actuar més fàcilment per aconseguir aquest objectiu, ja que recorren tot el territori en la direcció mar-muntanya, la més malmesa. Es tracta d’arranjar aquest espais allà on estiguin deteriorats i evitar les successives desviacions i canalitzacions, aprofitant el seu pas per les poblacions per emplaçar-hi zones verdes lliures d’edificació. Els espais lliures de les ciutats han de tenir continuïtat i relacionar-se adoptant un caràcter diferent és a dir, que puguem passar d’un carrer peatonal passant per una plaça, un passeig, un jardí, un camí, un camp fins arribar a un bosc de manera ininterrompuda. Cada un d’aquests espais requereix uns usos associats diferents i uns tractaments diferents ja que la intensitat d’utilització és diferent.

El Francolí es pot reconvertir en un parc fluvial seguint aquests criteris, modificant alguns traçats viaris, aportant usos i equipaments associats que revaloritzin l’entorn i introduint residència que dignifiqui els fronts a la part més urbana.

SUA 2006-08-30

Parc Fluvial del Francolí: ***una arrel amb la natura***
(Veure el tema " L'aigua, recurs de vida o deixalleria: les vies blaves")