

Un tramvia de Tarragona a l'AVE. Miquel Roa

1 Què fer amb les urbanitzacions?

En el camí Tarragona-AVE, per sobre de l'AP-7, apareixen un reguitzell d'urbanitzacions de diferent naturalesa i qualitat (Tapioles, 5 Estrelles, El Mèdol Mas del Cargol, L'Esplai Tarragoní, Jardins Turperi, Els hostalets, Manous i Sant Jordi) en els termes dels Pallaresos, el Catllar, Perafort i la Secuita. Aquestes urbanitzacions pegen de la carretera TP-2031, i ocupen una superfície de ----Ha amb un total d'unes 3.000 parcel·les, de les quals prop de 2.500 estan construïdes amb cases unifamiliars aïllades o adossades.

Malgrat que la TP-2031 se situa en carener, l'orografia del Camp i els boscos que envolten les urbanitzacions fan que no siguin visibles des de l'AP-7, ni des de la N-240, ni des de l'estació de l'AVE.

2 Tramvia + densificació d'urbanitzacions

Hem formulat la hipòtesi següent: **situar un tramvia AVE-Tarragona i, alhora, densificar i reestructurar les urbanitzacions.** Si això fos possible resoldríem tot un seguit de temes:

A Apropar l'AVE a Tarragona, que d'aquesta manera rebria els beneficis directes de la nova centralitat territorial.

B Donar un vector clar de creixement de la ciutat.

C Resoldre els problemes de moltes de les urbanitzacions, proposant una transformació a tipologies plurifamiliars que permetin assolir una millora de carrers, serveis i equipaments.

D Creixer sense tacar més sòl, assolint part del desenvolupament metropolità.

3 El traçat del tramvia. La TP-2031 millor que la N-240

La connexió Tarragona-AVE amb tramvia té efectivament aquests dos itineraris possibles. Els avantatges de la TP-2031 sobre la N-240 són els següents:

A Recorregut més curt i amb perfil topogràfic molt més suau.

B Menys càrrega de tràfic territorial. Avui dia, la N-240 és encara una carretera amb accés directe a l'autopista, i es fa difícil imaginar la seva transformació en una avinguda urbana que incorpori el tramvia.

C Més facilitat d'ampliació de la secció.

D Servei més ampli a població existent, tant dins la ciutat com en l'itinerari autopista-AVE.

E Més possibilitat d'increment de població, tant per sota l'autopista com per damunt.

3.1 Bones condicions de traçat

L'itinerari proposat està just sobre un **carener amb un pendent molt suau** —només hi ha un petit tram que té un 5%.

Una altra característica important és la possibilitat d'ampliar el vial sense afectar parcel·les ni edificacions. El fet que el vial transcorri pel límit dels termes municipals dels Pallaresos i el Catllar ha fet que no hi hagi continuïtat de les urbanitzacions a ambdós costats del terme municipal. Així, en la major part del recorregut, és possible ampliar el vial a un costat o un altre sense afectar parcel·les.

3.2 Distància-temps

Aquest és un tema central de la proposta. No podem fer un tramvia amb velocitat de ciutat densa (entre 15 i 20 km/h). Això comportaria un temps d'entre 44 i 33 minuts, per recórrer els 11 km que separen l'estació de l'AVE de la Rambla Nova (Estació). Entenem que aquests són temps excessius per a una connexió amb l'AVE. Caldria **reduir el temps a uns 20 minuts**, la qual cosa comportaria una velocitat de 33 km/h.

3.3 Implantació

Sembla que la secció més aconsellable pels 7,6 km de zona no urbana, es una secció de 12m d'ample, amb les dos vies en posició central sobre una estora verda, que permeti localització d'arbres als laterals, i que incorpori en la mateixa amplada les parades (veure plànols P-08 i P-09). Unes calçades de 6,5m a cada banda permeten dos carrils de circulació o un carril i un aparcament en línia. Les voravies amb l'incorporació de pas de bicicletes poden tenir seccions variables. Una confortable secció seria de 35m: 5m voravia/6,5m calçada/12m tramvia/6,5m calçada/5m voravia.

3.4 Estació d'intercanvi amb l'AVE

La proposta de **situar el tramvia al nord de l'AVE**, entenem que és una bona hipòtesi per la connexió directa de passatgers, alhora que cobreix millor el municipi de la Secuita, i obre la possibilitat d'una futura extensió de la línia al nord, en direcció Valls.

3.5 Inversió i demanda

Estem parlant d'una infraestructura cara. Comptant-ho tot (expropiacions, urbanització de tota l'avinguda de 35m, tot el material fixe i mòbil del tramvia i les cotxeres per entrar en servei), el cost aproximat és d'uns 15 milions d'euros el km (el metro està del ordre de 75 M€/km). En conseqüència, el cost total de la nova Avinguda seria de l'ordre de: 11 km x 15 M€/km = 165 M€.

L'interès de la connexió AVE – Tarragona i l'expectativa de densificació de les urbanitzacions (estimada també pel propi tramvia) justificaria la inversió, que seria suportada a mig termini per l'increment de la demanda.

4 La densificació de les urbanitzacions

4.1 Objectius estructurals

Entre els objectius generals destacariem els següents:

a. Incrementar l'edificació prioritàriament en els fronts de la nova Avinguda.

b. Donar especial èmfasi a la localització d'equipament i terciari en torn als espais públics de les parades.

c. Incrementar l'edificació en els carrers perpendiculars a l'avinguda a l'alçada de les estacions.

d. Generar la dotació d'espai públic i d'equipaments necessari per l'increment d'edificació.

e. Generar les reserves d'habitatge d'HPO i Concertat.

f. Buidar rieres i obrir corredors biològics.

g. Resoldre el tema del sanejament i la depuració en les cotes més altes possibles, per tal de re - aprofitar les aigües per rec, i alhora evitar la localització de grans col·lectors en el territori.

4.2 Nivell de consolidació

Alhora de proposar les zones a densificar cal tenir en compte el nivell de qualitat - legalitat i densitat actual. Hi ha algunes parts d'urbanitzacions on es dona una ordenació molt tancada de cases adossades amb un nivell mig d'edificabilitat, que caldria mantenir. Per contra apareixen moltes zones molt poc denses, amb parcel·les buides, i amb una mala qualitat d'urbanització i d'edificació que serien objecte de transformació

4.3 Mecanismes

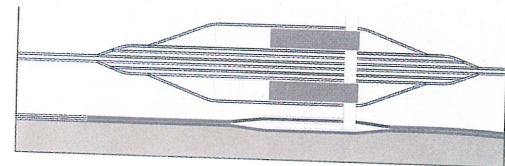
Es proposa el **pas de l'edificació unifamiliar a la plurifamiliar mantenint l'ordre obert de l'edificació**, a través del mecanisme d'agrupar varies parcel·les unifamiliars per tal de construir una edificació plurifamiliar que incrementi el sostre i la densitat d'habitatges.

El sostre es pot multiplicar per 4, i el nombre d'habitatges per 12. No oblidem que cal produir les cessions de sòl públic per l'increment de sostre, i així mateix cal fer les reserves d'habitatge d'HPO i de Concertat. Unes i unes altres es poden obtenir parcialment dins de la mateixa operació i l'altre part de manera agrupada en sols veïns no parcel·lats. No amaguem la complexitat de gestió i de convenciment dels actuals propietaris, que únicament pot ser liderada des de la administració pública.

5 Consideracions finals

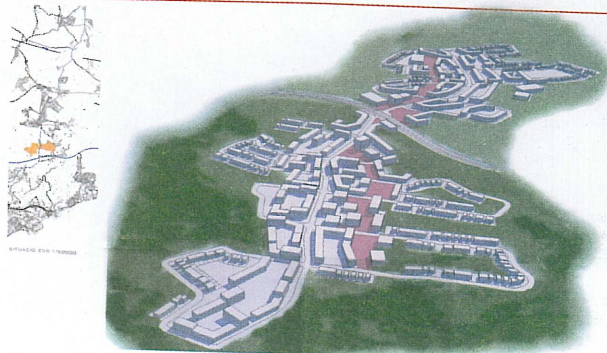
Entenem que les reflexions i propostes fetes refermen la hipòtesi inicialment plantejada. Estem davant d'un procés complexa en termes de planejament, de gestió, i d'organització de les obres públiques i privades. Sense dubte és més fàcil construir nous barris en mig dels camps, i continuar amb l'estació de l'AVE penjada.

Resoldre els nous problemes en clau d'eficàcia i de sostenibilitat comporta obligadament explorar camins no trillats. **Treballar en una renovada visió de la Ciutat Lineal de Sòria i Mata** - après la lletra - és un bon repte per la nostra disciplina.

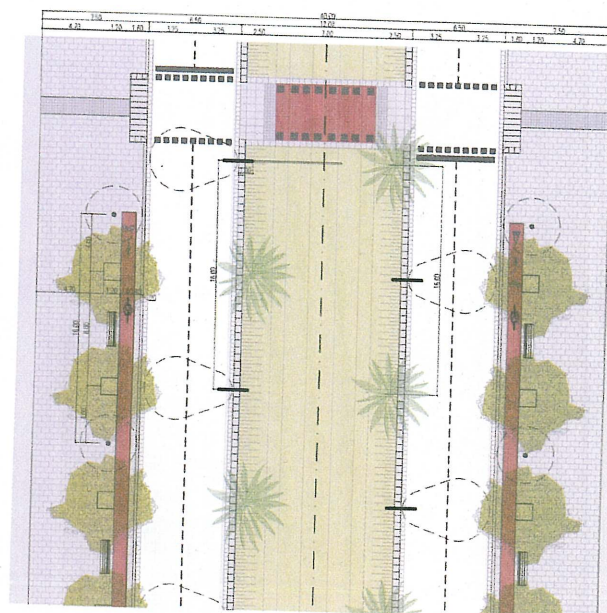
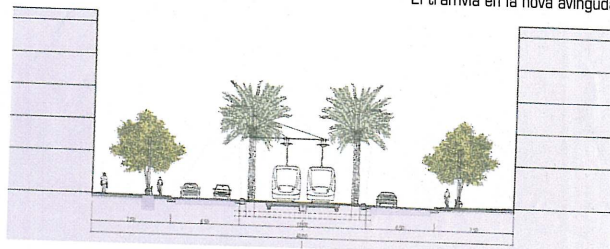


VISTA DE LA PROPOSTA

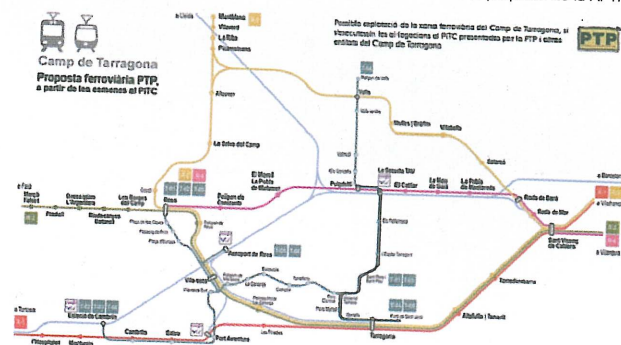
Nou barri sobre urbanització actual



El tramvia en la nova avinguda



El tramvia dins de la proposta de la APTP



El carener d'urbanitzacions



1 Perafort

Núcl consolidat de població i futura ciutat tecnològica

2 Estació AVE

Estació AVE i futura ciutat tecnològica

3 Pallaresos centre

Núcl consolidat de població i inici parc lineal

4 Pallaresos sud

Núcl consolidat de població i via d'equipaments

5 Parcs agrari i industrial

Nou creixement residencial, agrari i industrial i inici parc lineal

6 Sant Pere i Sant Pau

Núcl consolidat de població i equipaments esportius i educacionals

7 Tarragona univesitat

Núcl consolidat de població i equipaments educacionals

8 Tarragona centre

Núcl consolidat de població

9 Tarragona-Renfe

Núcl consolidat de població i RENFE