La planificació territorial
Les infraestructures de transport
Mobilitat i transport públic



Jornades

Territori i infraestructures

al Camp de Tarragona

Presentació

El Camp de Tarragona: l'àmbit i l'economia. Part I

El Camp de Tarragona: l'àmbit i l'economia. Part II

Els serveis bàsics i les infraestructures mediambientals

Les noves tecnologies

La planificació territorial
Les infraestructures de transport
Mobilitat i transport públic

La planificació territorial
Les infraestructures de transport
Mobilitat i transport públic

Jordi Granell March

Cartografia
Victòria Alarcon Company
Empar Lladó Solé
Francisco Ruiz Moreno

Correcció de textos
Esther Dalmau Granell

Col·laboradors
Joan Noguera Figueras
Cecilia Solé Piddy

Octubre de 2000

INTRODUCCIÓ

En aquest bloc tractem tres temes que estan totalment relacionats entre si:

La planificació territorial.

L'any 1980 hi va haver un primer intent de planificar el Camp de manera conjunta, quan es va crear la Comissió de municipis del Camp, que no va fructificar.

L'àmbit per a l'aplicació i planificació del pla territorial parcial que defineix el Pla territorial general de Catalunya per a les comarques del Camp (format per les comarques històriques de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès) i les del Baix Penedès, el Priorat i la Conca de Barberà, ha de contribuir a una planificació conjunta d'aquest, tenint en compte que aquest àmbit no és administratiu, sinó que el pla el defineix per criteris de funcionalitat del territori.

Les infraestructures de transport.

La dualitat que presenten les carreteres de la xarxa bàsica al servir de corredor de transport nacional i internacional i de comunicació local entre els principals centres de l'àmbit, provoca la congestió d'algunes vies.

En els darrers anys s'ha fet un gran esforç inversor, per part de les diferents Administracions, al voltant de les principals ciutats del Camp de Tarragona, per solucionar problemes de trànsit urbà i interurbà. Altres inversions realitzades o en curs de realització fan que a poc a poc es millori la xarxa que havia quedat desfasada, queden, però, moltes infraestructures per resoldre.

El Port, ja consolidat, l'ampliació de l'aeroport i els nous traçats ferroviaris són infraestructures fonamentals per al desenvolupament territorial i logístic del Camp.

El corredor del Mediterrani està adaptat quasi totalment des d'Alacant fins a Tarragona. Les obres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona estan en avançat estat d'execució en uns trams i a punt d'iniciar-se en d'altres.

Ara és el moment de decidir de quina manera s'ha de fer la unió entre el corredor del Mediterrani i la LAV Madrid - Barcelona. D'aquesta solució en depèn, en bona part, el servei que les noves i les actuals línies poden oferir als ciutadans del Camp de Tarragona.

Mobilitat i transport públic.

La Direcció General de Ports i Transports ha elaborat el Projecte de reorganització i millora dels serveis de transports de viatgers al Camp de Tarragona, que pretén ordenar el sistema de transports al Camp, elevant els estàndards de qualitat del servei.

La nova línia d'alta velocitat pot canviar alguns conceptes de mobilitat, amb l'entrada en funcionament de nous serveis.

LA PLANIFICACIÓ TERRITORIAL

EL PLA TERRITORIAL DE CATALUNYA

La Llei 23/1983, de 21 de novembre, de Política Territorial de Catalunya defineix els Plans Estructurals Territorials a aplicar a Catalunya, que són:

- Pla territorial general
- Pla territorial parcial
- Pla territorial sectorial

Amb aquests plans es pretén potenciar i ordenar el creixement del territori i, a la vegada, coordinar les diferents Administracions que tenen competència sobre el territori.

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), redactat per la Generalitat dins de les seves competències en ordenació del territori, va ser aprovat el 16 de març de 1995 en aplicació de la Llei 23/1983. El pla:

- Classifica el territori en raó de la seva homogeneïtat, indicant les zones congestionades, les de desenvolupament i les deprimides.
- Estableix les normes per permetre el desenvolupament d'un sistema de ciutats equilibrades.
- Indica las pautes a seguir per al manteniment dels recursos i medis naturals del territori.
- Preveu els grans sistemes d'infraestructures.

ÀMBITS D'APLICACIÓ DELS PLANS TERRITORIALS GENERALS

El Pla defineix uns àmbits d'aplicació i de planificació dels plans territorials parcials, que, d'acord amb la Llei 23/83, podrà agrupar unitats comarcals i en cap cas dividir-les. Els defineix segons criteris de funcionalitat del territori, i no es poden confondre amb els àmbits administratius que establirà la divisió territorial de Catalunya, en la definició dels quals intervindran, probablement, altres criteris que no són els de funcionalitat. Són:

- Àmbit metropolità
- Àmbit de les comarques gironines
- Àmbit del Camp de Tarragona
- Àmbit de les Terres de l'Ebre
- Àmbit de Ponent
- Àmbit de les comarques centrals

L'àmbit d'actuació del Camp de Tarragona està format per les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès.

També diu que determinades comarques, entre les quals hi ha el Baix Penedès, poden pertànyer a dos àmbits d'aplicació.

Afegeix que com a mínim els plans territorials parcials tindran en compte el territori de les comarques que s'hi relacionen intensament. Tanmateix, l'àmbit Metropolità haurà de tenir en compte el Baix Penedès, el de les Terres de l'Ebre el Priorat i el del Camp de Tarragona la Ribera d'Ebre i la Terra Alta.

ÀMBITS FUNCIONALS

En l'apartat d'estudis d'informació inclou el Camp en el sistema de cohesió del corredor litoral i prelitoral, que acullen els emplaçaments urbans i industrials més actius de Catalunya, dient:

> "L'àrea metropolitana, en consolidació, de Tarragona es basa en el triangle que uneix les localitats més actives del Camp -Tarragona Reus i Valls-, que dibuixen al seu entorn sengles àrees de cohesió àmplies on la mobilitat és extrema, especialment en els espais intersticials entre les capçaleres; exemple singular n'és la dels municipis de Constantí, el Morell o la Pobla de Mafumet, que pertanyen alhora a les zones de cohesió inicials de Tarragona i Reus. Més enllà de les relacions metropolitanes, en els àmbits més interiors es desenvolupen relacions més pròximes als lligams tradicionals, amb un centre terciari i industrial que abasta les àrees rurals que l'envolten.
>
> En la zona de contacte entre les àrees d'influència dels àmbits metropolitans s'han desenvolupat espais actius industrialment i residencial, beneficiats per la particular relació proximitat-llunyania respecte dels centres urbans més densos, que els han configurat com a àrees de transició o ròtules entre els àmbits més potents."

CARACTERITZACIÓ DELS ÀMBITS TERRITORIALS

Tot i que en la introducció ja diu l'arriscat i difícil que és definir unitats territorials, que poden funcionar per alguns aspectes i no per altres, i els seus límits sempre resulten imprecisos i convencionals, defineix cinc àmbits territorials per poder comprendre i explicar millor els fenòmens que s'hi registren a una escala més local:

- Comarques metropolitanes
- Comarques gironines o del nord
- Comarques del sud o tarragonines

- Comarques de ponent
- Comarques centrals

Destaca les comarques de Tarragona, on s'inclouen les deu comarques, per ser la segona zona més poblada de Catalunya amb un creixement demogràfic positiu, degut a la implantació de la indústria petroleoquímica, a l'atractiu turístic de la seva costa o a altres tipus d'industrialització basades en empreses grans, i també a l'existència de la Universitat.

ELS SISTEMES DE PROPOSTA

El Camp de Tarragona s'inclou en el Pla dins dels sistemes de reequilibri territorial nivell 1, que són aquells sistemes que tenen un potencial elevat de reequilibri del territori, que en l'actualitat compten amb un elevat potencial demogràfic, d'activitat i que poden competir, amb un reforç adequat, amb el sistema metropolità central, aquests sistemes centralitzen àmbits funcionals territorials amplis con sistemes urbans de pes considerable, inclosos els nuclis de Tarragona-Reus-Valls-Cambrils i dins del sistemes costaners Mont-roig-Vandellòs, Torredembarra-Roda de Barà i Calafell-Cunit.

La quasi totalitat de la comarca del Baix Penedès es considera dins dels sistemes d'articulació entre àmbits funcionals territorials, entre el Camp i l'àmbit metropolità., que engloba polaritats existents, però amb demografia i lligams encara dèbils: són sistemes urbans naixents que es caracteritzen per tenir un potencial de recursos i una capacitat d'acollida del territori elevats, que actuen de ròtules entre àmbits funcionals territorials distints.

Montblanc i l'Espluga de Francolí són Sistemes d'articulació i desenvolupament de nivell 1, que són sistemes de proposta basats en sistemes urbans autònoms de polaritats de pes intermedi en el seu àmbit territorial, estretament relacionats, però, amb el sistema central de l'àmbit funcional territorial amb el qual, donat el creixent fenomen de regionalització, han d'articular conjuntament els seus desenvolupaments. Estan basats en sistemes urbans d'una certa entitat. Es relaciona amb el sistema de Tarragona-Reus-Valls

I fa una reflexió:

> "La relació tipus d'equipament/àmbit territorial és bàsica per aconseguir distribuir adequadament les dotacions en equipaments pel territori. Això es fa establint uns llindars per a cada tipus d'equipament (que són els àmbits territorials) que, tot i afavorir els àmbits amb menys població signifiquen una racionalització en l'aportació de recursos."

ELS ÀMBITS FUNCIONALS TERRITORIALS: ESTRATÈGIES I ACTUACIONS

En l'apartat dels àmbits funcionals territorials es defineix l'àmbit funcional territorial del Camp de Tarragona:

"Els sistemes de proposta totalment o parcial localitzats en aquest àmbit territorial estan integrats pels sistemes urbans següents:

Sistemes de proposta

Un sistema de reequilibri territorial de nivell 1 basat en els sistemes urbans de:

a) Tarragona + Reus + Valls + Cambrils + Alcover + Masllorenç.

Un sistema d'articulació i desenvolupament del sistema de reequilibri territorial de nivell 1 basat en els sistemes urbans de:

a) Montblanc + l'Espluga de Francolí + la Riba.

Part d'un sistema de reequilibri territorial de nivell 3 basat en els sistemes urbans de:

a) Falset + Móra d'Ebre + Flix + Gandesa.

Un sistema de reequilibri territorial de nivell 4 basat en el sistema urbà de:

a) Santa Coloma de Queralt.

Un sistema d'articulació entre àmbits funcionals territorials basat en els sistemes urbans de:

a) El Vendrell + l'Arboç.

Dos sistemes costaners basats en el sistemes urbans i les polaritats de: a) Mont-roig-Vandellòs.

b) Torredembarra-Roda de Barà. c) Calafell-Cunit.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Potenciar la formació d'un gran sistema de reequilibri territorial que seria el més important en població de Catalunya fora de l'àmbit metropolità, constituït a partir de la unió dels sistemes urbans de Tarragona, Reus, Valls i Cambrils, amb l'objectiu d'aconseguir un sistema potent que pugui esdevenir una alternativa al sistema central metropolità barceloní quant a localització d'activitat, de manera que permeti una descentralització d'aquest, cap a la consecució, per tant, d'un equilibri territorial global de Catalunya.

- Donar suport a aquest sistema central de l'àmbit funcional territorial amb el sistema de Montblanc - L'Espluga; en l'actualitat aquests sistemes ja mantenen fortes relacions, ja que, tot i la seva separació física per la serra de Miramar,

són molt propers. Alhora aquest sistema d'articulació i desenvolupament exerceix unes certes funcions com a ròtula o nexe d'unió respecte a l'àmbit funcional territorial de les terres de Ponent.

- El sistema central de l'AFT i el sistema d'articulació i desenvolupament formen l'àrea central de l'AFT.

- Potenciar la formació d'un sistema de reequilibri territorial de nivell 3, basat en els sistemes urbans de Falset, Móra d'Ebre, Flix i Gandesa. Aquest sistema de proposta aglutinaria les polaritats rellevants de les comarques que articulen els àmbits funcionals del Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre i Ponent, i buscaria aconseguir un augment de les interrelacions entre elles i del seu grau de desenvolupament. És un sistema que, per la seva localització en una zona amb dificultats, té una rellevància especial dintre dels dos AFT als quals pertany, així com en el global de Catalunya.

- Potenciar conforme al seu nivell el sistema de reequilibri territorial de nivell 4, basat en el sistema urbà de Santa Coloma de Queralt; sistema de pes feble en valors absoluts, però important des del punt de vista relatiu territorial, atesa la seva localització en zona poc poblada.

- Potenciar la formació i el desenvolupament d'un sistema d'articulació entre àmbits funcionals territorials, basat en el sistema urbà del Vendrell, localitzat a l'extrem sud del vuit català i, com ja hem dit abans, per al sistema de nova creació de l'altre extrem del vuit, amb les funcions bàsiques d'estirar l'àmbit funcional Metropolità i de ser un nexe d'unió o ròtula entre aquest i el sistema central de l'AFT del Camp de Tarragona.

-Aplicar polítiques de desenvolupament de qualitat als sistemes turístics costaners i estendre'n les àrees d'activitat cap a l'interior, bé siguin en el mateix municipi perquè aquest disposi de territori suficient, cas de Mont-roig o Vandellòs, bé en uns altres municipis de 2a línia, com és el cas de Torredembarra, Altafulla, Creixell, Roda de Barà, Calafell o Cunit.

- Aconseguir que els territoris dels sistemes urbans del sistema Tarragona-Reus-Valls-Cambrils treballin conjuntament. Aquest és l'aspecte més destacat de la definició d'estratègies per a aquest àmbit funcional territorial del Camp de Tarragona. Cal fomentar les interaccions entre els diferents nuclis i articular-hi els seus desenvolupaments físics amb una visió global del sistema i de l'àmbit territorial que permeti donar-li una estructura unitària. Lògicament, la localització d'aquests desenvolupaments físics ha de produir-se en els sòls planers de les tres comarques del Camp i no ocupats per espais d'especial interès mediambiental. Aquest sistema resultant seria actualment el de pes més important tret de l'àrea metropolitana, amb una població fixa de 300.000 persones, i per tant es configuraria con un sistema capaç de competir amb

l'àrea central catalana, en disposar de prou territori, població i dinàmica econòmica.

Per reforçar la dinàmica econòmica i poblacional del sistema central i de l'àmbit funcional territorial global, cal millorar o crear les infrastructures que això comporta, especialment les infrastructures de transport, que cohesionin i articulin tant els sistemes com tot l'àmbit, de manera que el permetin treballar al màxim com a unitat funcional; també necessàries per tal de relligar l'àmbit amb els altres àmbits territorials de Catalunya, funció aquesta que ha de potenciar el sistema de reequilibri territorial de nivell 1.

Per reforçar la capitalitat i poder d'atracció del sistema central del Camp de Tarragona cal localitzar-hi també equipaments de rang nacional i serveis especialitzats, que requereixen uns llindars poblacionals prou elevats per aparèixer.

Les actuacions concretes en aquest àmbit funcional territorial referides a les xarxes de transport són les següents:

Xarxa viària

Eixos nord-sud:

Connexió de l'eix del Segre amb el Litoral, des d'Artesa de Segre passant per Agramunt, Tàrrega, Montblanc, Valls i Tarragona, que connectarà aquest àmbit del Camp de Tarragona amb el de la plana de Ponent.

Connexió Montblanc-Reus-Salou.

Connexió de Manresa-Igualada amb el sistema central de l'àmbit millorant els traçats actuals.

Eixos est-oest:

Eix Prelitoral que aniria a lligar la falda de la Serralada Prelitoral a partir de l'anomenat 4t cinturó, des del Vallès fins a la connexió amb l'autopista A-7, a Mont-roig del Camp, passant i articulant el sistema central tarragoní, prestant especial atenció a l'impacte mediambiental que pot tenir.

Eix de penetració costa-interior a partir del sistema central tarragoní i cap a Terol.

Xarxa ferroviària

La futura línia del TAV es bifurcaria en aquest àmbit funcional territorial en un traçat mediterrani cap a València.

Les estacions del TAV s'haurien de localitzar relativament properes al port i l'aeroport, en el sistema central, que veuria així reforçades la seva connectivitat exterior i la seva cohesió interna.

En les línies fèrries convencionals, a part de les actuacions genèriques per millorar la seva operativitat, cal preveure actuacions en la línia que corre paral·lela i molt propera a la costa per tal de permetre articular i estructurar el desenvolupament urbà.

Es proposa establir un servei de metro regional que connecti les principals polaritats de l'àmbit, especialment les de l'àrea central.

Port

Cal potenciar el port de Tarragona com a gran centre d'intercanvi de mercaderies de l'àmbit funcional territorial, lligat a l'aeroport i a la línia d'alta velocitat, creant-hi una zona d'activitats logístiques.

Aeroport

Cal millorar l'aeroport de Reus-Tarragona per tal de potenciar el seu ús alternatiu i de suport a l'aeroport de Barcelona i relligar-lo amb els altres grans centres de transport ja esmentats."

OBJECTIUS MÍNIMS DE COBERTURA TERRITORIAL DELS DIFERENTS EQUIPAMENTS

En el quadre següent el Pla estableix els tipus d'equipaments recomanats que corresponen als diferents àmbits territorials de referència, sempre que la seva existència sigui possible en funció de la seva població.

	Municipi	**Àrea bàsica territorial ABT**	**Comarca**	**Àmbit funcional territorial AFT**	**Nacional**
Ensenyament	Centre zona 3.12		Centre zona 3.18 Centre FP	Dependències universitàries	Universitat
Sanitat	Consultori local	CAP - Centre d'assistència primària	Hospital general bàsic	Hospital general de referència	Hospital d'alta complexitat
Esportiu	Pista poliesportiva Gimnàs	Pavelló cobert Camp gran Sala escolar Pistes de tennis	Piscina coberta Pista atletisme	Instal·lacions singulars complexes	Instal·lacions d'alta complexitat
Cultura	Centre cultura i social	Sala d'exposicions Centre d'assemblees Biblioteca	Museu comarcal Teatre Recinte firal Biblioteca Arxius	Palau de congressos i exposicions Auditòrium Centre de normalització lingüística	Recintes firals internacionals Grans infraestructures culturals
Assistencial		Llar residència per a gent gran Centres de dia i casals	Llar residència i centres d'atenció per a disminuïts	Centres i equips d'orientació i valoració per a disminuïts Centres amb equip d'atenció a la infància i l'adolescència	

ÀREES BÀSIQUES TERRITORIALS (ABT)

Finalment el Pla fa referència a les àrees bàsiques territorials. La capçalera de l'àrea bàsica territorial se situa al municipi de més població, sense voler dir que l'equipament s'hagi de situar necessàriament a la capçalera.

En el quadre següent és fa una comparació entre les Àrees bàsiques territorials que defineix el Pla, i les que en la pràctica s'estan aplicant pels Departaments de la Generalitat.

Alt Camp

ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
Valls	**Valls**	**Valls**	**Valls**
Valls	Valls	Valls	Valls
Alió	Aiguamúrcia		Alió
els Garidells	Alió		els Garidells
Nulles	Bràfim		Nulles
Puigpelat	Cabra del Camp		Puigpelat
el Rourell	Figuerola del Camp		el Rourell
Vallmoll	els Garidells		Vallmoll
	Querol		
	Montferri		
	Nulles		
	el Pla de Santa Maria		
	el Pont d'Armentera		
	Puigpelat		
	Rodonyà		
	Vallmoll		
	Vilabella		
	Vila-rodona		
Alcover	**Alcover**	**Alt Camp Oest**	**Alcover**
Alcover	Alcover	Alcover	Alcover
la Masó	la Masó	la Masó	la Masó
el Milà	el Milà	el Milà	el Milà
Mont-ral	Mont-ral	Mont-ral	Mont-ral
la Riba	la Riba	la Riba	la Riba
		Vallmoll	
		Vilaverd (Conca de Barberà)	
el Pla de Santa Maria		**Alt Camp Est**	**el Pla de Santa Maria**
el Pla de Santa Maria		Aiguarmúrcia	el Pla de Santa Maria
Cabra del Camp		Alió	el Pont d'Armentera
Figuerola del Camp		Bràfim	Cabra del Camp
Querol		Cabra del Camp	Querol
el Pont d'Armentera		Figuerola del Camp	Figuerola del Camp
		Montferri	
Vila-rodona		el Montmell	**Vila-rodona**
Vila-rodona		Nulles	Vila-rodona
Aiguamúrcia		el Pla de Santa Maria	Aiguamúrcia
Bràfim		el Pont d'Armentera	Bràfim
Montferri		Puigpelat	Montferri
Rodonyà		Querol	Rodonyà
Vilabella		Rodonyà	Vilabella
		Vila-rodona	
		Vilabella	
		Masllorenç (Baix Penedès)	
		Renau (Tarragonès)	

Al municipi del Rourell li correspon l'IES i l'ABS del Morell (Tarragonès)

Al municipi dels Garidells li correspon l'ABS del Morell (Tarragonès)

Al nucli del Pla de Manlleu (Aiguamúrcia) li correspon l'IES del Vendrell i l'ABS Baix Penedès-interior

Baix Camp

ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
Reus	**Reus**	**Reus**	**Reus**
Reus	Reus	Reus	Reus
Almoster	Castellvell del Camp	Castellvell del Camp	Castellvell del Camp
Castellvell del Camp			Almoster
la Selva del Camp	**la Selva del Camp**	**la Selva del Camp**	**la Selva del Camp**
la Selva del Camp	la Selva del Camp	la Selva del Camp	la Selva del Camp
l'Albiol	l'Albiol	l'Albiol	l'Albiol
	Almoster	Almoster	
les Borges del Camp		**les Borges del Camp**	**les Borges del Camp**
les Borges del Camp		les Borges del Camp	les Borges del Camp
l'Aleixar		l'Aleixar	Riudecols
Maspujols		Alforja	l'Aleixar
Riudecols		Arbolí	Vilaplana
Vilaplana		Maspujols	Maspujols
		Riudecols	
		Vilaplana	
Riudoms	**Riudoms**	**Riudoms**	**Riudoms**
Riudoms	Riudoms	Riudoms	Riudoms
l'Argentera	Alforja	l'Argentera	Montbrió del Camp
Botarell	l'Aleixar	Botarell	Riudecanyes
Duesaigües	Arbolí	Duesaigües	Botarell
Montbrió del Camp	l'Argentera	Montbrió del Camp	Duesaigües
Riudecanyes	les Borges del Camp	Riudecanyes	l'Argentera
	Botarell	Vinyols i els Arcs	
	Colldejou		
	Duesaigües		
	Maspujols		
	Montbrió del Camp		
	Riudecanyes		
	Riudecols		
	Vilaplana		
	Vinyols i els Arcs		
Cambrils	**Cambrils**	**Cambrils**	**Cambrils**
Cambrils	Cambrils	Cambrils	Cambrils
Vinyols i els Arcs			Vinyols i els Arcs
Vandellòs	**Vandellòs**	**Vandellòs**	**Vandellòs**
Vandellòs i	Vandellòs i	Vandellòs i	Vandellòs i
l'Hospitalet de l'Infant	l'Hospitalet de l'Infant	l'Hospitalet de l'Infant	l'Hospitalet de l'Infant
Prades			**Prades**
Prades			Prades
Capafonts			Capafonts
la Febró			la Febró
Alforja			**Alforja**
Alforja			Alforja
Arbolí			Arbolí

Mont-roig del Camp	**Mont-roig del Camp**	**Mont-roig del Camp**	**Mont-roig del Camp**
Mont-roig del Camp	Mont-roig del Camp	Mont-roig del Camp	Mont-roig del Camp
Colldejou	Pratdip	Colldejou	Vilanova d'Escornalbou
Pratdip	Vilanova d'Escornalbou	Pratdip	Pratdip
Vilanova d'Escornalbou		Vilanova d'Escornalbou	Colldejou

Als municipis de Capafonts, la Febró i Prades els hi correspon l'IES i l'ABS de Cornudella (Priorat)

Baix Penedès

ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
el Vendrell	**el Vendrell**	**el Vendrell**	**el Vendrell**
el Vendrell	el Vendrell	el Vendrell	el Vendrell
Albinyana	Albinyana	Albinyana	Santa Oliva
la Bisbal del Penedès	la Bisbal del Penedès	Bellvei	la Bisbal del Penedès
Bonastre	Bonastre	la Bisbal del Penedès	Albinyana
Masllorenç	Masllorenç	Santa Oliva	Masllorenç
el Montmell	el Montmell	Castellet i la Gornal (Alt P.)	el Montmell
Santa Oliva	Santa Oliva		Bonastre
	Aiguamúrcia* (Alt Camp)		
l'Arboç	**l'Arboç**	**Baix Penedès Interior**	**l'Arboç**
l'Arboç	l'Arboç	L'Arboç	l'Arboç
Banyeres del Penedès	Banyeres del Penedès	Banyeres del Penedès	Llorenç del Penedès
Bellvei	Bellvei	Llorenç del Penedès	Banyeres del Penedès
Llorenç del Penedès	Llorenç del Penedès	el Montmell	Sant Jaume dels Domenys
Sant Jaume dels Domenys	Sant Jaume dels Domenys	Sant Jaume dels Domenys	Bellvei
	Castellet i la Gornal (Alt P.)	Castellet i la Gornal (Alt P.)	
		Aiguamúrcia* (Alt Camp)	
Calafell	**Calafell**	**Calafell**	**Calafell**
Calafell	Calafell	Calafell	Calafell
Cunit	Cunit		
			Cunit
			Cunit

Al municipi de Cunit li correspon l'ABS de Garraf rural

Al municipi de Bonastre li correspon l'ABS de Torredembarra

Al municipi de Masllorenç li correspon l'ABS de l'Alt Camp est

A alguns nuclis del Montmell els correspon l'ABS Alt-Camp est

Al nucli del Pla de Manlleu (Aiguamúrcia) li correspon l'IES del Vendrell i l'ABS Baix Penedès interior

Conca de Barberà

ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
Montblanc	**Montblanc**	**Montblanc**	**Montblanc**
Montblanc	Montblanc	Montblanc	Montblanc
Blancafort	Barberà de la Conca	Barberà de la Conca	Blancafort
Vilaverd	Blancafort	Blancafort	Vilaverd
	Pira	l'Espluga de Francolí	
	Rocafort de Queralt	Forès	
	Sarral	Passanant	
	Solivella	Pira	
	Vilaverd	Rocafort de Queralt	
	Vimbodí	Sarral	
		Senan	
		Solivella	
		Vallclara	
		Vilanova de Prades	
		Vimbodí	
l'Espluga de Francolí	**l'Espluga de Francolí**		**l'Espluga de Francolí**
l'Espluga de Francolí	l'Espluga de Francolí		l'Espluga de Francolí
Senan	Senan		Senan
Vallclara	Vallclara		Vallclara
Vilanova de Prades	Vilanova de Prades		Vilanova de Prades
Vimbodí			Vimbodí
Sarral			**Sarral**
Sarral			Sarral
Barberà de la Conca			Barberà de la Conca
Forès			Forès
Passanant			Passanant
Pira			Pira
Rocafort de Queralt			Rocafort de Queralt
Solivella			Solivella
Sta. Coloma de Queralt	**Sta. Coloma de Queralt**	**Sta. Coloma de Queralt**	**Sta. Coloma de Queralt**
Sta. Coloma de Queralt	Sta. Coloma de Queralt	Sta. Coloma de Queralt	Sta. Coloma de Queralt
Conesa	Conesa	Conesa	les Piles
Llorac	Fores	Llorac	Pontils
les Piles	Llorac	les Piles	Llorac
Pontils	les Piles	Pontils	Vallfogona de Riucorb
Savallà del Comtat	Passanant	Savallà del Comtat	Conesa
Vallfogona de Riucorb	Pontils	Vallfogona de Riucorb	Savallà del Comtat
	Savallà del Comtat	Bellprat (l'Anoia)	
	Vallfogona de Riucorb		

Al municipi de Vilaverd li correspon l'ABS de l'Alt Camp-oest

Priorat

ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
Falset	**Falset**	**Falset**	**Falset**
Falset	Falset	Falset	Falset
Bellmunt del Priorat	Bellmunt del Priorat	Bellmunt del Priorat	Bellmunt del Priorat
la Bisbal de Falset	la Bisbal de Falset	Cabacés	la Bisbal de Falset
Cabacés	Cabacés	Capçanes	Cabacés
Capçanes	Capçanes	la Figuera	Capçanes
la Figuera	la Figuera	Gratallops	la Figuera
Gratallops	Gratallops	els Guiamets,	Gratallops
els Guiamets	els Guiamets	el Lloar	els Guiamets
el Lloar	el Lloar	Marçà	el Lloar
Marçà	Marçà	el Masroig	Marçà
Margalef	Margalef	el Molar	Margalef
el Masroig	el Masroig	Porrera	el Masroig
el Molar	el Molar	Pradell de la Teixeta	el Molar
Porrera	Porrera	la Torre de Fontaubella	Porrera
Pradell de la Teixeta	Pradell de la Teixeta	Torroja del Priorat	Pradell de la Teixeta
la Torre de Fontaubella	la Torre de Fontaubella	la Vilella Alta	la Torre de Fontaubella
Torroja del Priorat	Torroja del Priorat	la Vilella Baixa	Torroja del Priorat
la Vilella Alta	la Vilella Alta		la Vilella Alta
la Vilella Baixa	la Vilella Baixa		la Vilella Baixa
	Tivissa (Ribera d'Ebre)		
Cornudella de M.	**Cornudella de M.**	**Cornudella de M.**	**Cornudella de M.**
Cornudella de Montsant	Cornudella de Montsant	Cornudella de Montsant	Cornudella de Montsant
la Morera de Montsant	la Morera de Montsant	la Morera de Montsant	la Morera de Montsant
Poboleda	Poboleda	Poboleda	Poboleda
Ulldemolins	Ulldemolins	Ulldemolins	Ulldemolins
	Capafonts (Baix Camp)	Capafonts (Baix Camp)	
	La Febró (Baix Camp)	la Febró (Baix Camp)	
	Prades (Baix Camp)	Prades (Baix Camp)	

Als municipis de Margalef i la Bisbal de Falset els correspon l'ABS de Flix

Tarragonès

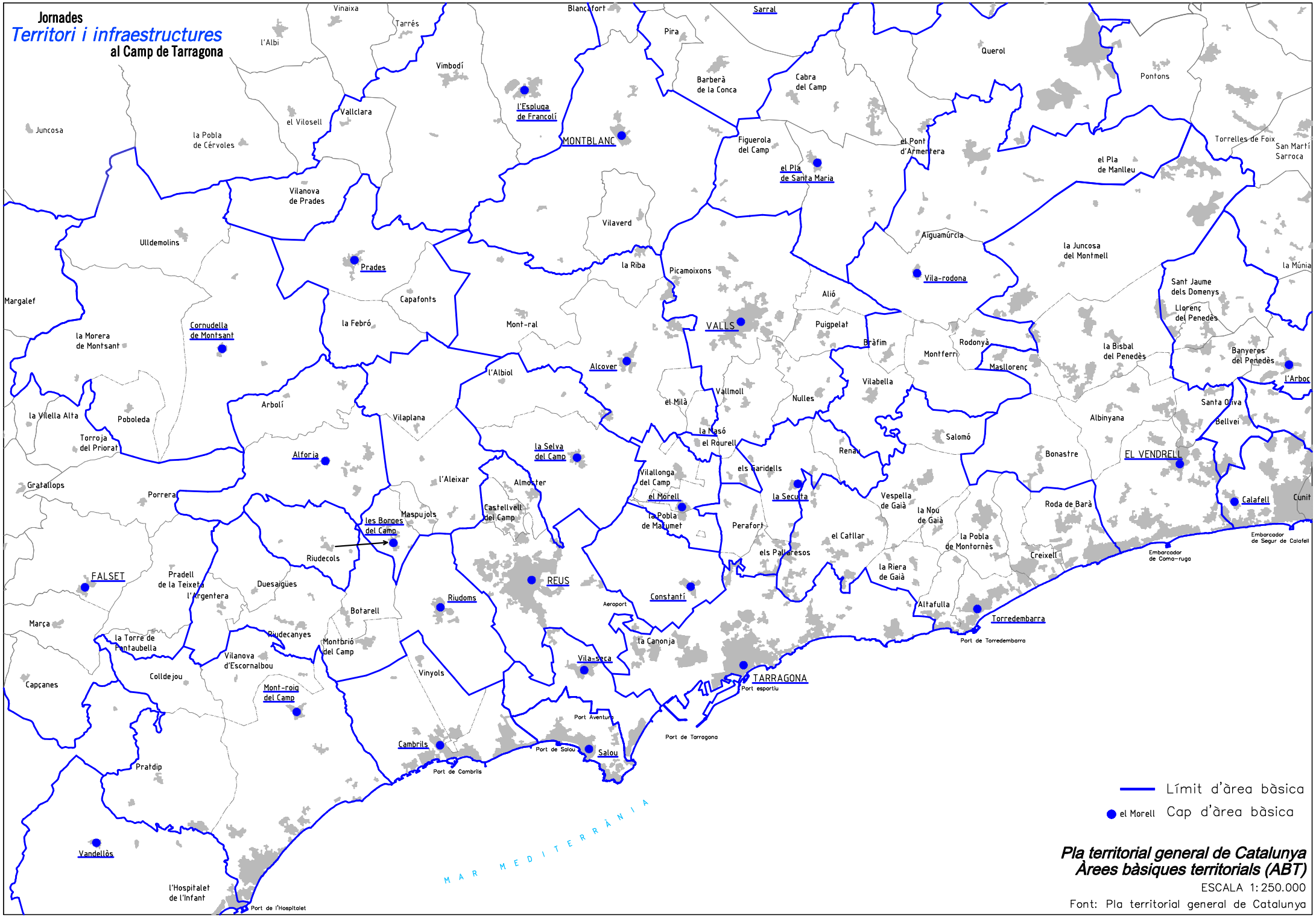
ABT (PTGC)	IES (Ensenyament)	ABS (Sanitat)	ABT (Esports)
Tarragona	**Tarragona**	**Tarragona**	**Tarragona**
Tarragona	Tarragona el Catllar els Pallaresos Perafort Renau La Secuita	Tarragona els Pallaresos	Tarragona
Constantí	**Constantí**	**Constantí**	**Constantí**
Constantí	Constantí	Constantí	Constantí
el Morell	**el Morell**	**el Morell**	**el Morell**
El Morell La Pobla de Mafumet Vilallonga del Camp	el Morell la Pobla de Mafumet Vilallonga del Camp el Rourell (Alt Camp)	el Morell Perafort la Pobla de Mafumet la Secuita Vilallonga del Camp els Garidells (Alt Camp) el Rourell (Alt Camp)	el Morell la Pobla de Mafumet Vilallonga del Camp
la Secuita			**els Pallaresos**
la Secuita els Pallaresos Perafort Renau			la Secuita els Pallaresos Perafort Renau
Torredembarra	**Torredembarra**	**Torredembarra**	**Torredembarra**
Torredembarra Altafulla el Catllar Creixell la Nou de Gaià la Pobla de Montornès la Riera de Gaià Roda de Barà Salomó Vespella de Gaià	Torredembarra Altafulla Creixell la Nou de Gaià la Pobla de Montornès la Riera de Gaià Roda de Barà Salomó Vespella de Gaià	Torredembarra Altafulla el Catllar Creixell la Nou de Gaià la Pobla de Montornès la Riera de Gaià Roda de Barà Salomó Vespella de Gaià N. Ferran (Tarragona) N. La Móra (Tarragona) Bonastre (Baix Penedès)	Torredembarra la Nou de Gaià la Pobla de Montornès Salomó Vespella de Gaià **Altafulla** Altafulla el Catllar la Riera de Gaià **Roda de Barà** Roda de Barà Creixell
Salou	**Salou**	**Salou**	**Salou**
Salou	Salou	Salou	Salou
Vila-seca	**Vila-seca**	**Vila-seca**	**Vila-seca**
Vila-seca	Vila-seca	Vila-seca	Vila-seca

Al municipi de Renau li correspon l'ABS de l'Alt Camp-est

Jornades

Territori i infraestructures

al Camp de Tarragona



Límit d'àrea bàsica

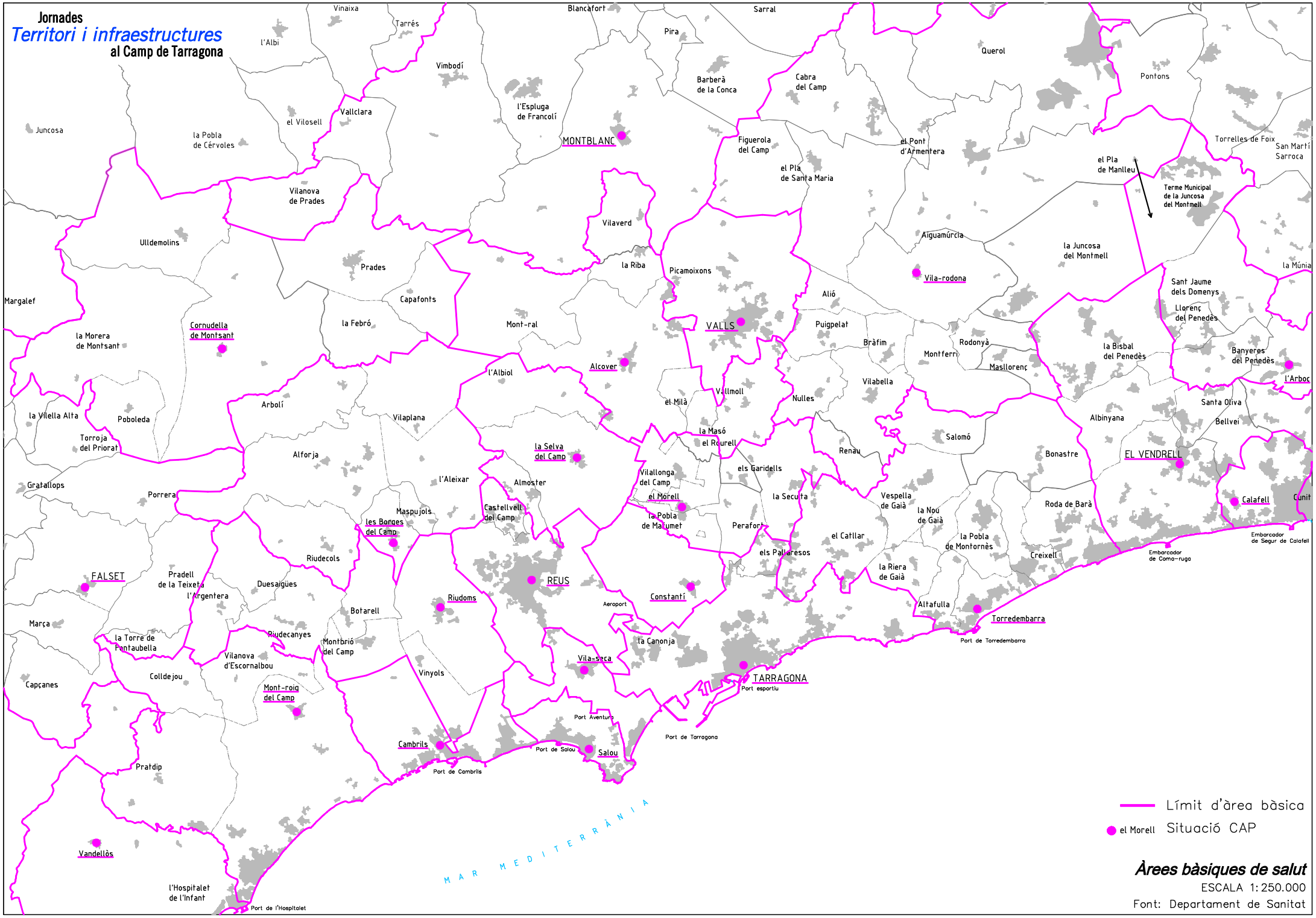
el Morell Cap d'àrea bàsica

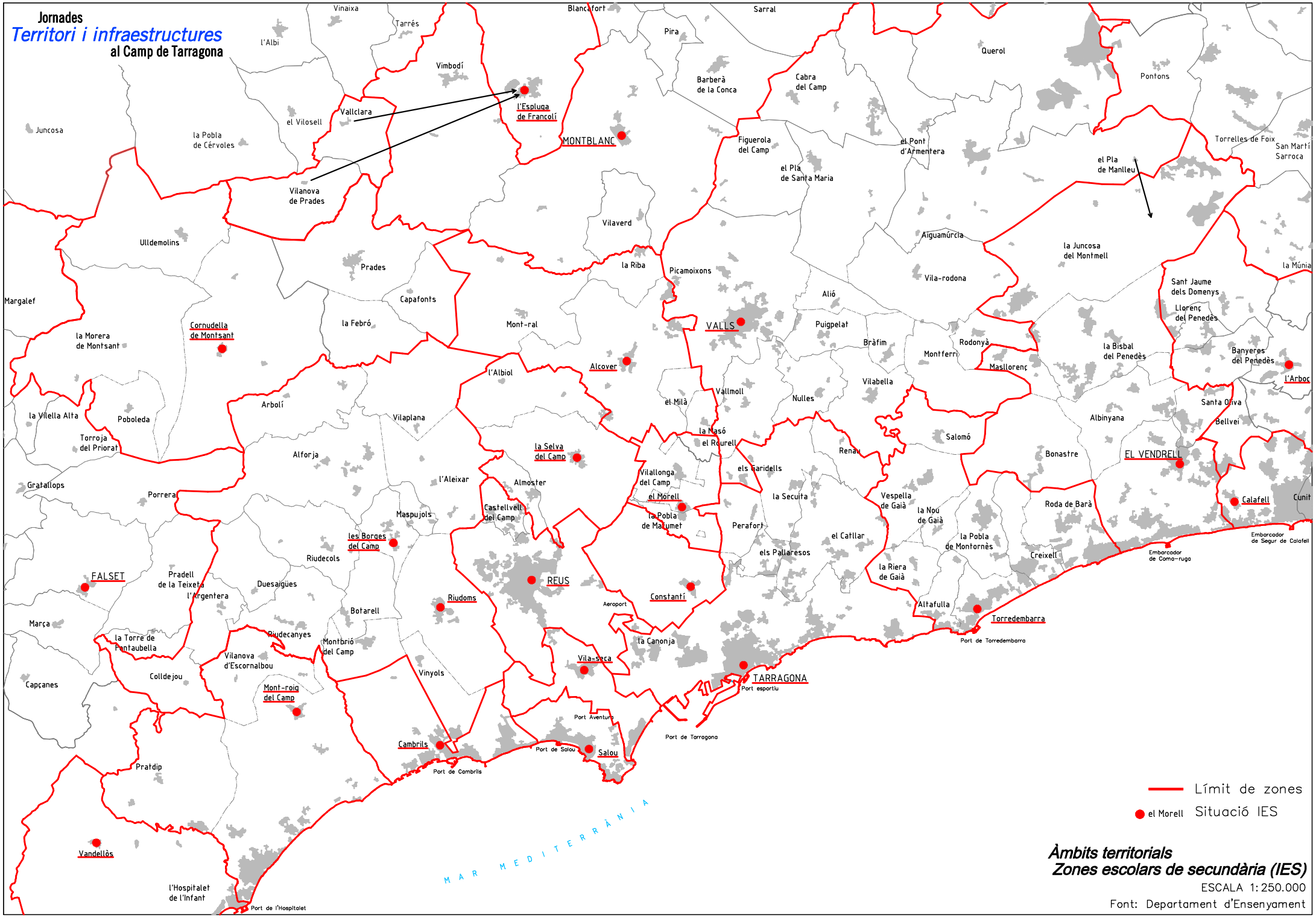
Pla territorial general de Catalunya

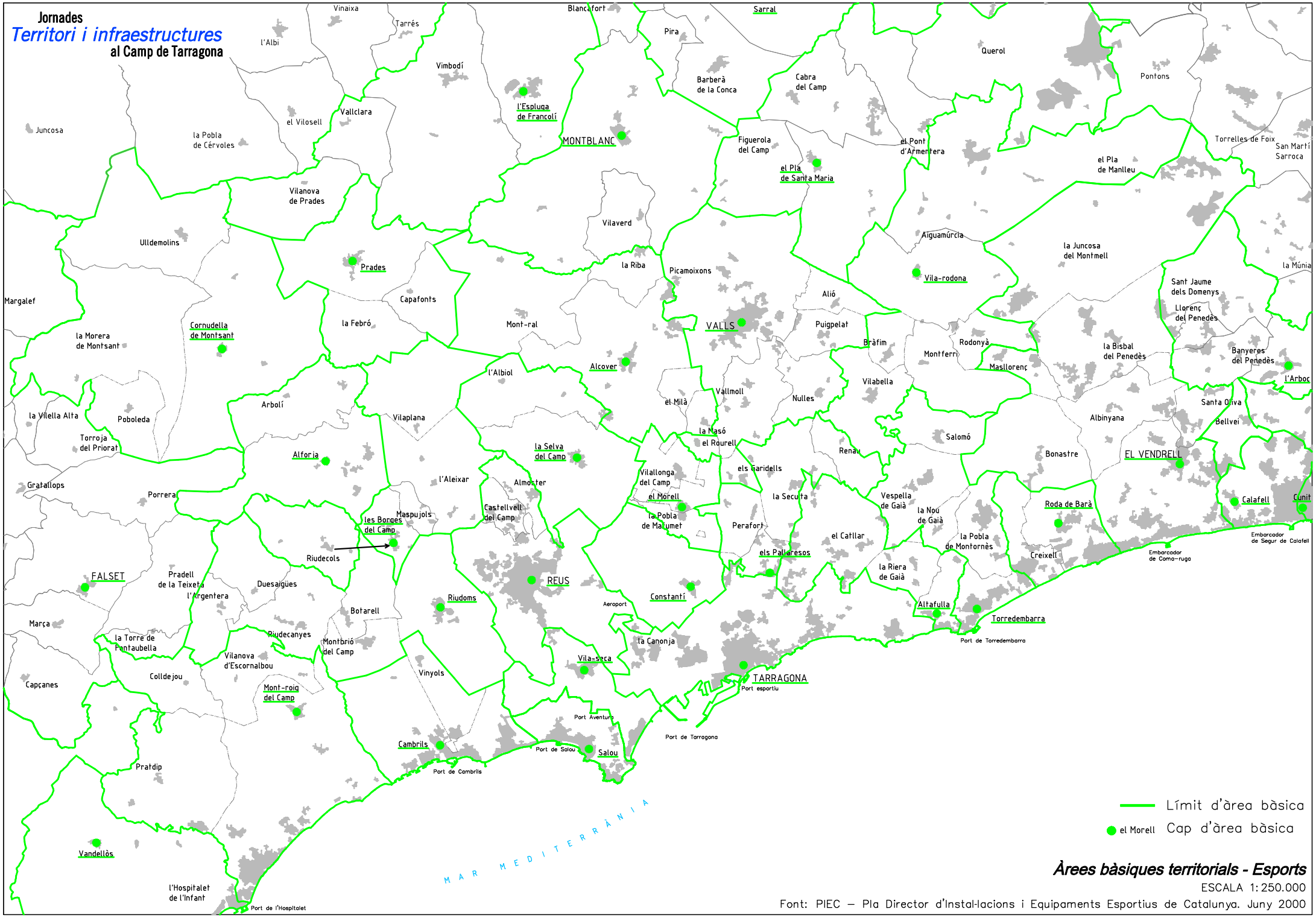
Àrees bàsiques territorials (ABT)

ESCALA 1:250.000

Font: Pla territorial general de Catalunya


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Límit d'àrea bàsica
el Morell Situació CAP
Àrees bàsiques de salut
ESCALA 1:250.000
Font: Departament de Sanitat
MAR MEDITERRÀNIA
MONTBLANC
VALLS
REUS
FALSET
TARRAGONA
Vila-rodona
Cornudella de Montsant
Alcover
la Selva del Camp
Riudoms
Vila-seca
Salou
Cambrils
Vandellòs
Constantí
Aeroport
Port Aventura
Port de Salou
Port de Tarragona
Port de Cambrils
Port de l'Hospitalet
Port esportiu
Vallmoll
Nulles
Vilabella
Perafort
la Canonja
Altafulla
Torredembarra
Port de Torredembarra
Creixell
Roda de Barà
Calafell
Cunit
Embarcador de Segur de Calafell
Embarcador de Coma-ruga
EL VENDRELL
Bonastre
Albinyana
Santa Oliva
Bellvei
Salomó
Renau
Vespella de Gaià
la Nou de Gaià
la Pobla de Montornès
la Riera de Gaià
els Pallaresos
el Catllar
els Garidells
la Secuita
Vilallonga del Camp
el Morell
la Pobla de Mafumet
Castellvell del Camp
Almoster
l'Aleixar
Maspujols
les Borges del Camp
Riudecols
Pradell de la Teixeta
l'Argentera
Duesaigües
Botarell
Riudecanyes
Montbrió del Camp
Vilanova d'Escornalbou
Mont-roig del Camp
Vinyols
Colldejou
la Torre de Fontaubella
Capçanes
Marçà
Pratdip
l'Hospitalet de l'Infant
Arbolí
Vilaplana
Alforja
Poboleda
la Vilella Alta
Torroja del Priorat
Gratallops
Porrera
la Morera de Montsant
Margalef
Ulldemolins
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
el Vilosell
Vallclara
Vilanova de Prades
Prades
Capafonts
la Febró
Mont-ral
l'Albiol
Vilaverd
la Riba
Picamoixons
Alió
Puigpelat
Bràfim
Montferri
Rodonyà
Masllorenç
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
l'Arboç
Llorenç del Penedès
Sant Jaume dels Domenys
la Múnia
la Juncosa del Montmell
Aiguamúrcia
el Pla de Manlleu
Terme Municipal de la Juncosa del Montmell
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
Pontons
Querol
el Pont d'Armentera
Figuerola del Camp
el Pla de Santa Maria
Cabra del Camp
Barberà de la Conca
Pira
Sarral
Blancafort
l'Espluga de Francolí
Vimbodí
Tarrés
Vinaixa
l'Albi


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Límit de zones
el Morell Situació IES
Àmbits territorials
Zones escolars de secundària (IES)
ESCALA 1:250.000
Font: Departament d'Ensenyament
MAR MEDITERRÀNIA
MONTBLANC
VALLS
REUS
TARRAGONA
FALSET
EL VENDRELL
Vinaixa
Tarrés
l'Albi
Vimbodí
Blancafort
Sarral
Pira
Querol
Pontons
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
Vallclara
l'Espluga de Francolí
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
el Vilosell
Vilanova de Prades
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
el Pla de Manlleu
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Llorenç del Penedès
Margalef
Capafonts
Alió
la Morera de Montsant
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
Puigpelat
Bràfim
Rodonyà
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
Montferri
Masllorenç
l'Arboç
l'Albiol
Alcover
Vilabella
Vallmoll
el Milà
Nulles
la Vilella Alta
Poboleda
Arbolí
Vilaplana
Santa Oliva
Albinyana
Bellvei
Torroja del Priorat
la Masó
el Rourell
Salomó
Alforja
la Selva del Camp
Renau
Bonastre
Gratallops
Porrera
l'Aleixar
Almoster
Vilallonga del Camp
els Garidells
Castellvell del Camp
el Morell
la Secuita
Vespella de Gaià
Roda de Barà
Calafell
Cunit
Maspujols
la Pobla de Mafumet
la Nou de Gaià
Perafort
les Borges del Camp
el Catllar
la Pobla de Montornès
Riudecols
els Pallaresos
Creixell
Pradell de la Teixeta
Duesaigües
l'Argentera
Riudoms
Constantí
la Riera de Gaià
Aeroport
Altafulla
Torredembarra
Botarell
Port de Torredembarra
Marçà
la Torre de Fontaubella
la Canonja
Riudecanyes
Montbrió del Camp
Vila-seca
Vilanova d'Escornalbou
Vinyols
Collbejou
Capçanes
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Port de Cambrils
Pratdip
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Límit d'àrea bàsica
el Morell Cap d'àrea bàsica
Àrees bàsiques territorials - Esports
ESCALA 1:250.000
Font: PIEC – Pla Director d'Instal·lacions i Equipaments Esportius de Catalunya. Juny 2000
MAR MEDITERRÀNIA
Vinaixa
Tarrés
Blancafort
Sarral
Pira
Querol
Pontons
l'Albi
Vimbodí
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
l'Espluga de Francolí
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
el Vilosell
Vallclara
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
el Pla de Manlleu
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
la Múnia
Sant Jaume dels Domenys
Llorenç del Penedès
Margalef
Capafonts
Alió
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
VALLS
Puigpelat
la Morera de Montsant
Bràfim
Rodonyà
Montferri
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
Masllorenç
l'Arboç
l'Albiol
Alcover
Vilabella
Vallmoll
el Milà
Nulles
Arbolí
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Vilaplana
Albinyana
Bellvei
la Masó el Rourell
Salomó
Torroja del Priorat
la Selva del Camp
Renau
Bonastre
EL VENDRELL
Alforja
Vilallonga del Camp
els Garidells
Gratallops
l'Aleixar
Almoster
la Secuita
Vespella de Gaià
Calafell
Cunit
Porrera
el Morell
Roda de Barà
Castellvell del Camp
la Pobla de Mafumet
la Nou de Gaià
Maspujols
les Borges del Camp
Perafort
el Catllar
la Pobla de Montornès
Riudecols
els Pallaresos
Creixell
Embarcador de Segur de Calafell
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
Duesaigües
REUS
la Riera de Gaià
l'Argentera
Riudoms
Aeroport
Constantí
Altafulla
Torredembarra
Port de Torredembarra
Botarell
Marçà
la Canonja
la Torre de Pontaubella
Riudecanyes
Montbrió del Camp
Vilanova d'Escornalbou
Vila-seca
Colldejou
TARRAGONA
Port esportiu
Capçanes
Vinyols
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Port de Cambrils
Pratdip
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet

PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT ALS MUNICIPIS

Alt Camp	Planejament	Data publicació
Aiguamúrcia	NS	17/02/82
Alcover	NS	17/06/92
Alió	NS	03/03/82
Bràfim	NS	22/04/83
Cabra del Camp	NS	17/06/78
Figuerola del Camp	DSU	19/06/85
La Masó	NS	18/02/97
El Milà	DSU	14/01/83
Montferri	NS	13/04/83
El Pla de Santa Maria	NS	15/07/85
El Pont d'Armentera	NS	29/11/91
Puigpelat	NS	20/11/92
Querol	NS	20/12/77
La Riba	DSU	26/03/90
Rodonyà	NS	
El Rourell	NS	05/11/82
Valls	PG	17/02/88
Vilabella	NS	16/09/91
Vila-rodona	NS	11/01/84
Baix Camp		
Albiol	NS	21/10/96
L'Aleixar	NS	29/11/91
Alforja	NS	16/07/82
Almoster	NS	04/03/91
Les Borges del Camp	NS	20/11/92
Botarell	NS	24/04/85
Cambrils	PG	26/11/93
Capafonts	NS	31/07/78
Castellvell del Camp	NS	
Colldejou	DSU	02/11/96
Duesaigües	NS	
La Febró	DSU	20/12/77
Maspujols	NS	29/09/98
Montbrió del Camp	NS	21/12/92
Mont-roig del Camp	PG	20/01/86
Prades	NS	07/08/96
Pratdip	NS	
Reus	PG	
Riudecanyes	NS	10/11/93
Riudecols	DSU	06/05/78
Riudoms	NS	03/09/93
La Selva del Camp	NS	
Vandellòs i l'H. de l'Infant	PG	12/12/97
Vilanova d'Escornalbou	NS	15/05/91
Vinyols i Els Arcs	NS	25/07/86

Baix Penedès

Albinyana	NS	05/11/82
L'Arboç	PG	31/12/85
Banyeres del Penedès	NS	23/10/95
Bellvei	NS	02/09/91
La Bisbal del Penedès	NS	19/08/85
Bonastre	NS	18/06/97
Calafell	PG	08/11/89
Cunit	PG	24/08/90
Llorenç del Penedès	NS	08/06/87
Masllorenç	NS	02/09/85
El Montmell	PG	13/12/89
Sant Jaume del Domenys	NS	07/12/90
Santa Oliva	NS	06/02/89
El Vendrell	PG	11/01/84

Conca de Barberà	Planejament	Data publicació
Blancafort	NS	
L'Espluga de Francolí	NS	28/05/86
Forés	DSU	22/10/82
Montblanc	PG	27/03/98
Passanant	DSU	16/06/82
Pira	NS	18/02/97
Rocafort de Queralt	DSU	
Santa Coloma de Queralt	NS	16/08/91
Savallà del Comtat	DSU	18/03/83
Senan	DSU	31/07/84
Solivella	NS	11/05/85
Vallclara	DSU	06/12/78
Vilanova de Prades	NS	14/07/80
Vilaverd	DSU	19/11/77
Vimbodí	DSU	27/09/77

Priorat

Bellmunt del Priorat	DSU	26/02/86
Cornudella de Montsant	NS	
Falset	NS	
Els Guiamets	DSU	20/11/92
Marçà	DSU	27/05/88
El Masroig	DSU	20/12/77
El Molar	DSU	20/01/86
La Morera del Montsant	DSU	26/02/86
Poboleda	DSU	11/06/86
La Vilella Baixa	DSU	22/04/83

Tarragonès

Altafulla	PG	02/05/84
El Catllar	NS	09/12/91
Constantí	NS	27/05/88
Creixell	PG	09/04/92
El Morell	PG	03/08/77
La Nou de Gaià	NS	
Els Pallaresos	NS	13/01/82
Perafort	NS	15/07/98
La Pobla de Mafumet	NS	11/06/93
La Pobla de Montornès	NS	03/03/82
Renau	NS	27/05/88
La Riera de Gaià	NS	15/02/91
Roda de Barà	PG	15/01/96
Salomó	DSU	28/05/86
Salou	PG	15/07/92
La Secuita	NS	22/02/84
Tarragona	PG	27/02/95
Torredembarra	PG	21/01/83
Vespella	NS	08/09/97
Vilallonga del Camp	NS	16/02/96
Vila-seca	PG	01/09/93

NS: Normes Subsidiàries / PG: Pla General / DSU: Delimitació del Sòl Urbà

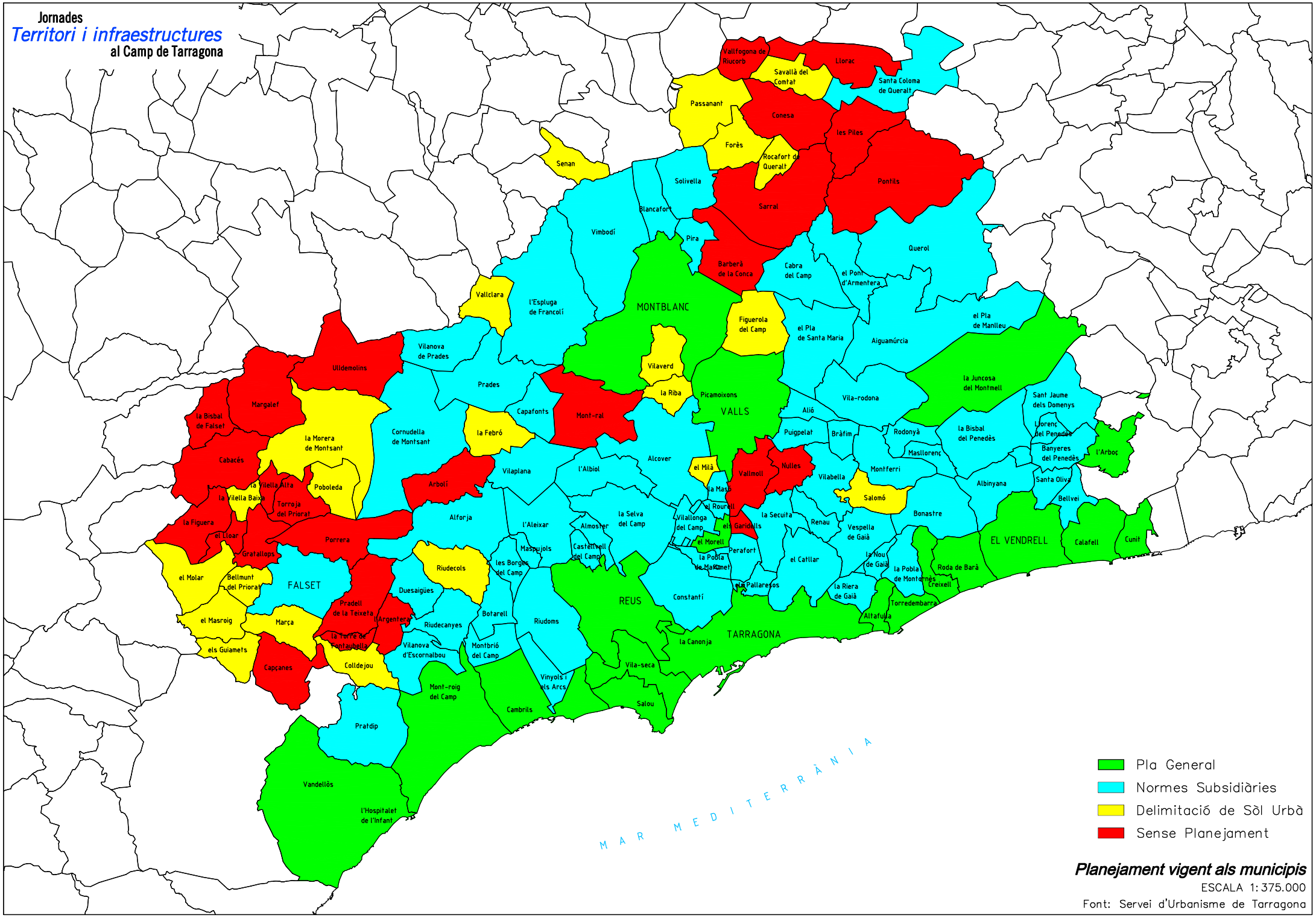
Els municipis no relacionats no tenen planejament municipal aprovat. Els hi és d'aplicació les Normes Subsidiàries de Planejament de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona.

Font: Serveis territorials d'Urbanisme de Tarragona.

Jornades

Territori i infraestructures

al Camp de Tarragona



Planejament vigent als municipis

ESCALA 1:375.000

Font: Servei d'Urbanisme de Tarragona

LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

EL PORT DE TARRAGONA

El Port de Tarragona es consolida com un dels principals ports de la Mediterrània, sent un dels elements logístics fonamentals de la zona meridional de Catalunya. Les seves instal·lacions permeten acollir una àmplia tipologia de vaixells, inclosos els de gran calat i dimensions.

El Pla Territorial de Catalunya el considera, juntament amb el de Barcelona, d'interès general i incideixint en què cal potenciar-lo com a centre d'intercanvi de mercaderies de l'àmbit funcional territorial, lligat a l'aeroport i a la línia d'alta velocitat i a una zona d'activitats logístiques.

El Pla director d'infraestructures 1993-2007 de l'Estat el contemplava com un dels que havia de rebre més inversions per tal de millorar els accessos viari i ferroviari, enllaçar la part nord amb la sud, ampliar esplanades... inversions algunes de les quals ja s'han realitzat.

Tot i que darrerament s'ha practicat una política de diversificació de tràfics, un dels valors importants del Port és, encara, la seva especialització enfront d'altres ports que dispersen considerablement les càrregues.

Gran part de la seva importància es deu al trànsit de productes petroliers destinats al complex petroleoquímic, sense dubte el port i el pol químic presenten un grau d'interacció molt elevat. En ordre d'importància segueixen els sòlids a doll i els líquids no petroliers. Les mercaderies en general i el tràfic de contenidors són els que menys moviment aporten.

A l'àrea d'influència, o Hinderlan, hi trobem, a priori, una bona xarxa de comunicacions, que s'han de millorar, que permeten arribar amb facilitat tant a les instal·lacions químiques properes com a les zones industrials més llunyanes de l'interior d'Espanya.

Un altre factor és la densitat i el dinamisme de les zones de l'entorn, on hi trobem grans superfícies d'emmagatzament, polígons industrials i de gran indústria, l'aparcament per al transport de mercaderies perilloses i diferents centres de classificació de mercaderies de Renfe i un de contenidors a Constantí.

El port té unes òptimes instal·lacions per a l'expedició i recepció de productes químics, hidrocarburs, carbó, cereals i sòlids a doll. També s'ha millorat la terminal d'automòbils, amb la finalitat d'augmentar la capacitat i operativitat. Mentre que altres instal·lacions s'han de potenciar per millorar la competitivitat, com són contenidors, càrrega general i passatgers, un dels grans reptes del Port.

Les darreres inversions fetes, en ampliació i accessibilitat, han fet millorar la seva competitivitat.

Com a conseqüència de l'anàlisi de l'Hinderland es demostra que existeixen unes clares possibilitats d'ampliar i diversificar el tipus de mercaderies reequilibrant els fluxes.

Tampoc no podem contemplar el Port de forma aïllada, la seva competitivitat va lligada a la millora d'altres infraestructures viàries i ferroviàries. La reordenació de la xarxa ferroviària, com a conseqüència de l'entrada en servei de la Línia d'alta velocitat i la millora de les carreteres, ja que només podem considerar vies ràpides les autopistes, han de contribuir a la seva competitivitat.

Característiques del Port

Podem distingir dos sectors:

El port exterior

També anomenat petroquímic, està composat per dos pantalans, de Repsol i Asesa, i un moll d'inflamables on hi ha Terquimsa, Tepsa i Butano, amb sistemes i instal·lacions de càrrega molt especialitzats i una superfície d'ocupació inferior al 10% de la total del port.

El port interior

Per extensió és la part més important del Port, consta de diferents molls amb una diversificació del tipus de càrrega, destacant els sòlids a doll. En canvi contenidors i càrrega en general són menys importants.

El Tràfic marítim

El Port de Tarragona, amb més de 25,5 milions de tones manipulades el 1999, continua sent un dels més importants del sistema portuari espanyol.

Dins de les càrregues específiques, els líquids a doll han arribat a la xifra de 15.489.000 t, un 91% correspon a productes petrolífers. Els sòlids amb 8.790.000t han incrementat el volum de tràfic en prop d'un 10% respecte de l'any anterior. En càrrega general es van moure 925.000 t, un 10,7% més que l'any anterior, com a conseqüència de la política de diversificació dels tràfics del port, produint-se un augment considerable en altres tipus de càrrega.

El mitjà de transport més utilitzat per transportar les mercaderies al port és el Rack, que representa un 75% del total, seguit del transport per carretera, prop d'un 20%, i el Ferrocarril, més del 5%.

Problemes actuals

Els problemes actuals més significatius del Port, segons un estudi de la CEPTA, són:

- Els accessos per carretera no estan resolts de manera satisfactòria, ja que queden reduïts al denominat Eix Transversal o N-240, que comunica amb l'A-7.
- Els accessos per ferrocarril no integren totalment les diverses instal·lacions existents en els diferents molls, tot i que s'ha avançat molt últimament, en general la connexió ferroviària és deficient.
- Té poca infraestructura per acollir el tràfic de contenidors.
- Hi ha una monopolització de determinats trànsits, com hidrocarburs i sòlids a doll.
- Absència de línies regulars, la qual cosa limita la diversificació del tràfic.

INVERSIONS

En els darrers anys s'han fet o s'estan realitzant moltes inversions, entre les quals cal destacar:

- Nou pont mòbil de connexió nord-sud, que uneix tots els molls de la zona de llevant amb la resta de molls i amb l'eix transversal d'accés al port, amb la qual cosa s'evita el pas de mercaderies pel nucli urbà.
- Ampliació de l'esplanada del Moll d'Aragó, amb la finalitat de guanyar 35 Ha al mar per eixamplar la superfície comercial i de serveis dels molls de llevant.
- Millora de la terminal de vehicles, amb una nova línia d'Atrac i una esplanada per a l'emmagatzematge de vehicles.
- Contradic entre els pantalans per afavorir la seguretat del Moll Andalusia

Les inversions que s'estan preparant per al decenni 2000-2010, amb un import de 50.000 milions per atendre les obres i els equipaments previstos en el Pla Estratègic, es destinaran a potenciar els dos eixos logístics del Port: la construcció de nous molls i l'habilitació de superfícies terrestres i, d'altra banda, a la millora d'equipaments, accessos i comunicacions que possibilitin la fluïdesa del tràfic portuari i la comunicació amb les xarxes viàries i ferroviàries.

Un altre camp en el que està treballant el Port és en la creació d'una Zona d'Activitats Logístiques de 150 Ha, enllaçada a les xarxes viària i ferroviària, i en la instal·lació d'una gran terminal de contenidors de 35 Ha, per diversificar l'activitat.

ELS PROJECTES DE FUTUR

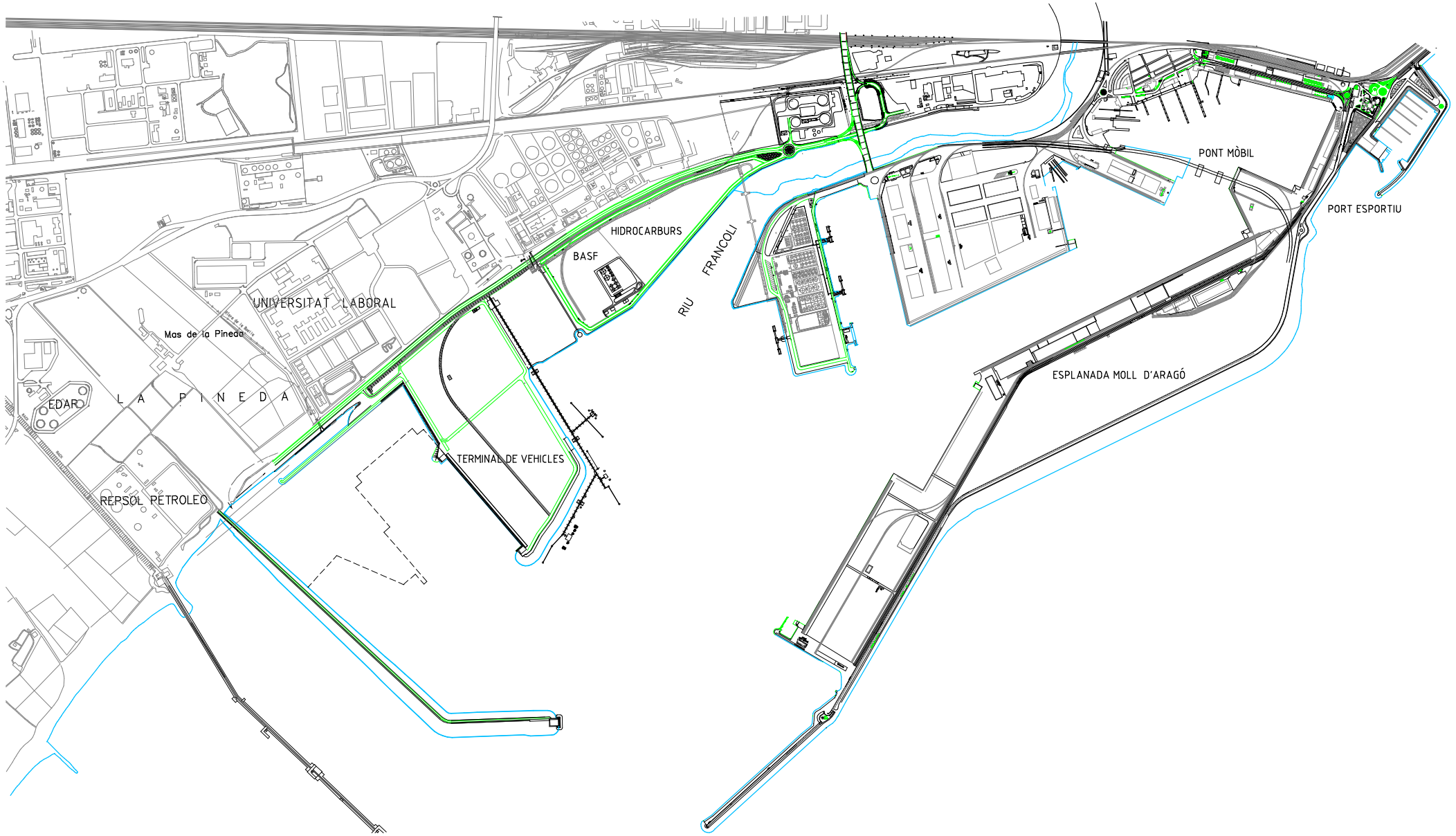
Pla d'utilització d'espais portuaris (PUEP)

El Pla d'Utilització dels Espais Portuaris (PUEP), aprovat provisionalment, s'ajusta a les infraestructures que ja estaven executades a l'àrea de influència immediata del port: eix transversal, nous molls...

El Pla va introduir un concepte nou: la necessitat de delimitar una zona terrestre per instal·lar-hi activitats lligades al trànsit portuari que no precisen proximitat al moll i l'establiment d'un àmbit de serveis complementaris a les instal·lacions existents.

El Pla divideix el port en vàries zones: activitats comercials i industrials, pesquera, portuària esportiva, de reparació i drassanes, d'instal·lacions de productes inflamables, portuària d'usos varis, zona franca, d'emmagatzematge i distribució de mercaderies i zona d'activitats logístiques.

Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona



Port de Tarragona
ESCALA 1:20.000
Font: Port de Tarragona

L'AEROPORT DE REUS

Situat a 4 Km de Reus i 10 de Tarragona, ocupa part dels termes municipals de Reus i Constantí. Construït el 1935 com aeròdrom militar, des de 1956 dóna servei a vols civils nacionals i des d'un any més tard a internacionals. El poc trànsit civil que hi havia inicialment era atès des de la base militar fins que, al 1974, es van construir les noves instal·lacions, que al 1988 van ser reformades.

Està catalogat com aeroport de tràfic fonamentalment turístic, estant classificat per l'Organització de l'Aviació Civil Internacional com a 4-D (aeroport secundari) i per la Unió Europea com de tercera categoria. En nombre de moviments d'aeronaus és el 28è dels aeroports espanyols.

El Pla territorial general de Catalunya manifesta que cal millorar l'aeroport per tal de potenciar-ne l'ús alternatiu i de suport a l'aeroport de Barcelona i relligar-lo amb els altres grans centres de transport.

El Pla director d'infraestructures 1993-2007 no esmenta directament l'aeroport de Reus, que queda inclòs en la xarxa local d'aeroports, que els considera l'embrió per al desenvolupament de l'aviació regional.

INSTAL·LACIONS

Les instal·lacions civils pertanyen a AENA, que és l'ens públic, depenent del Ministeri de Foment, encarregat de la gestió, manteniment i desenvolupament de l'aeroport.

Les principals instal·lacions de què consta són:

- Una pista principal d'operacions, pavimentada, de 2.200 m de longitud i 45 m d'amplada, amb dos carrers de sortida perpendiculars, que disposen de 150 metres de terra compactada a ambdós costats. El carrer de rodatge és de 2.200 m de longitud i 23 m d'amplada.
- Una pista secundària de terreny natural reforçat, de 850 m de longitud i 35 m d'amplada.
- Una plataforma d'estacionament de 55.000 m^2, que admet fins a 6 aeronaus.
- Una terminal de passatgers de 4.000 m^2.
- Altres instal·lacions pròpies de l'aeroport (torre de control, instal·lacions de seguretat, zones d'aparcament...)

A més de les instal·lacions que eren usades pels militars, que poden ser aprofitades per complementar les necessitats de l'aeroport civil.

TRÀFIC I MOVIMENT DE PASSATGERS

El tràfic de passatgers és l'activitat principal de l'aeroport, que dóna servei fonalmentalment a vols *charter* internacionals.

En els darrers anys el nombre de passatgers està sobrepassant els 500.000 i es preveu que en pocs anys s'arribi als 700.000. El 94% procedeixen de vols *charters* internacionals de països europeus i el 6% restant de vols regulars nacionals, en essència del servei Reus-Madrid.

El moviment de vols *charter* es concentra principalment en els mesos d'estiu, quan l'aeroport serveix a la zona costera d'estiueig. Els vols *charters* procedeixen de Bèlgica, Irlanda, Holanda, Suïssa, Rússia i majoritàriament, un 80%, del Regne Unit.

En canvi, no existeix pràcticament moviment de mercaderies, en no disposar d'una terminal que absorbeixi aquest tipus de tràfic.

Després de funcionar uns anys, al 1987 es deixà de prestar el servei regular de passatgers amb Madrid. El 1995, amb avions més petits, es restaurà el servei que de moment està consolidat. El servei amb Palma de Mallorca s'ha instaurat i tret diferents vegades sense que es consolidi.

La concentració de vols en determinats moments i la coincidència d'arribades i sortides provoca saturacions, degudes a les mesures i a la qualitat de les instal·lacions, que tenen una capacitat de 600 passatgers/hora.

EL FUTUR: EL PLA DIRECTOR I ALTRES PROPOSTES

L'augment de tràfic anual creix de forma sostinguda, provocant que les instal·lacions actuals no siguin suficients, en molts moments, per donar un bon servei, pel que és necessària la seva ampliació.

La Direcció General d'Aviació Civil de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Transports va redactar la Proposta de Planificació i Programació de les Actuacions Necessàries a l'aeroport de Reus, coneguda com a Pla Director.

Les actuacions que contempla el Pla Director per a un horitzó d'un milió de passatgers l'any són:

- Incorporació dels terrenys de l'antiga Base Aèria i adquisició de 15 Ha més.
- Nou vial que uneixi l'aeroport amb l'N-420.
- Nou aparcament de vehicles.
- Nova terminal de passatgers de dues plantes, amb una superfície de 15.000 m^2.
- Convertir l'actual terminal en edifici d'equipaments tècnics i logístics.
- Ampliar la plataforma d'estacionament, fins a una cabuda de 10 aeronaus.

- Nou sistema de llums d'aproximació.

El Pla, però, segons l'estudi de la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona, no contempla la possible demanda induïda pel desenvolupament del projecte d'ampliació del Parc Temàtic Universal's Port Aventura, ni la possible instal·lació del Centre Superior d'Estudis de l'Aire, demanant que es faci un replanteig de l'aeroport.

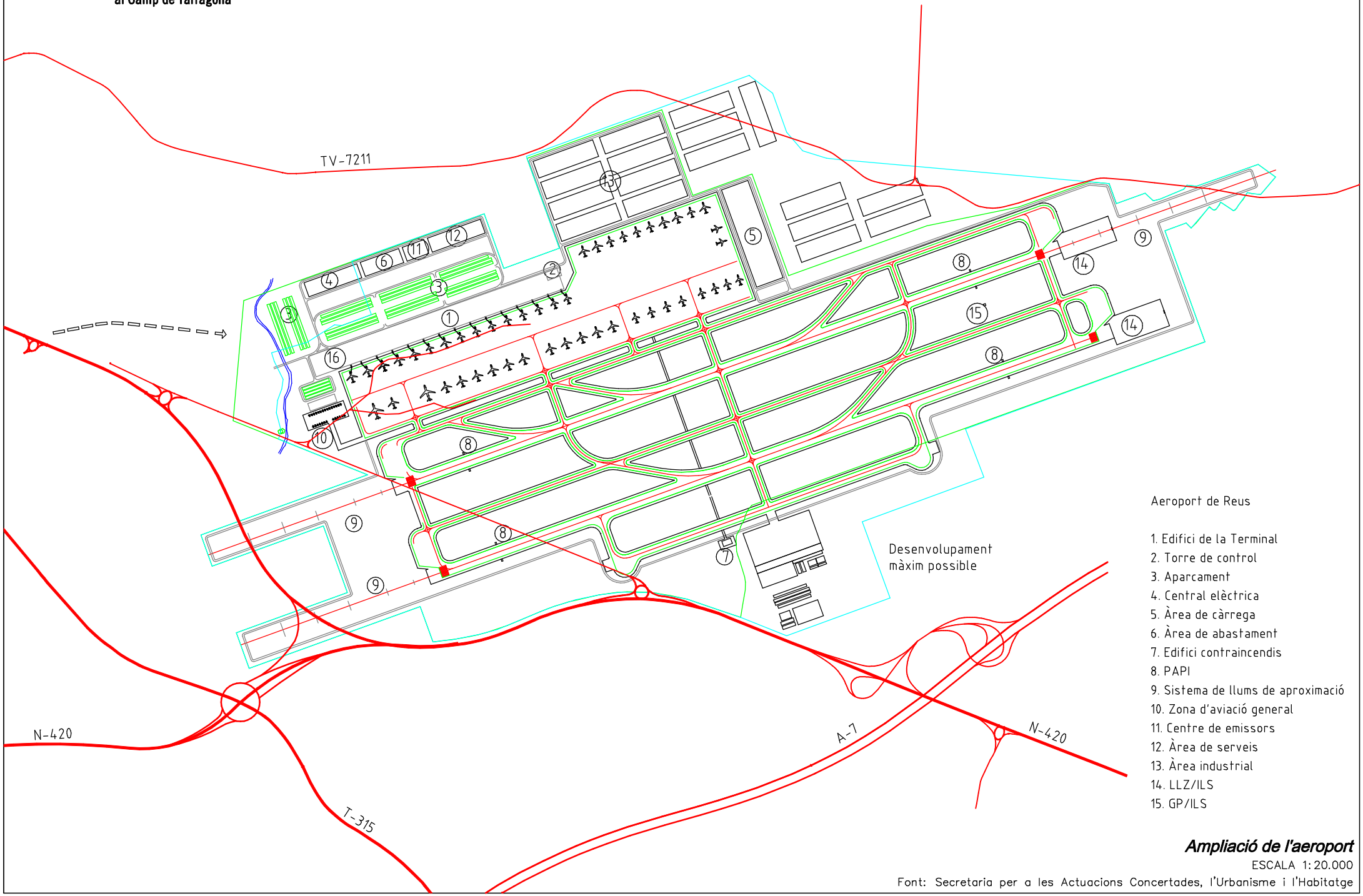
En aquest sentit la CEPTA fa algunes propostes amb la finalitat que absorveixi fins a 6 milions i mig de passatgers, com la construcció d'una nova terminal modular de passatgers a la zona sud, l'allargament, ampliació i millora de la pista principal perquè i puguin aterrar avions més grans, la construcció d'una nova torre de control a la zona sud que, en el futur, doni servei a una segona pista, amb una capacitat superior als 10 milions de passatgers. També insisteix perquè el Pla contempli la càrrega com un tràfic essencial, especialitzant l'aeroport en vols *charter* i de càrrega.

En canvi serà difícil consolidar un servei de vols regulars amb Madrid, degut a la construcció de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, amb la construcció de l'estació del Camp a la Secuita-Perafort.

Una altra millora a fer és donar-li accés des de la carretera TV-7211, de Reus a Constantí, que establiria una comunicació immediata amb els polígons industrials de Constantí i de Riuclar i amb el polígon químic nord. Aquest accés és fonamental si es vol potenciar el servei de mercaderies.

La possibilitat de situar una estació de ferrocarril important a l'aeroport, defensada per la Generalitat, obriria noves perspectives i podria servir per descongestionar l'aeroport de Barcelona.

Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona



Aeroport de Reus

1. Edifici de la Terminal
2. Torre de control
3. Aparcament
4. Central elèctrica
5. Àrea de càrrega
6. Àrea de abastament
7. Edifici contraincendis
8. PAPI
9. Sistema de llums de aproximació
10. Zona d'aviació general
11. Centre de emissors
12. Àrea de serveis
13. Àrea industrial
14. LLZ/ILS
15. GP/ILS

Ampliació de l'aeroport

ESCALA 1:20.000

Font: Secretaria per a les Actuacions Concertades, l'Urbanisme i l'Habitatge

LA XARXA DE CARRETERES

L'àmbit del Camp està vertebrat per diferents vies de comunicació, que són nombroses en estar situat a la trobada de l'arc mediterrani amb l'eix de l'Ebre.

Les principals vies que la formen són: les autopistes A-2, A-7 i A-16, les carreteres nacionals N-240, N-340 i N-420, les carreteres comarcals C-233, C-240 i C-246 i l'autovia AP-1. Totes aquestes vies, en especial les autopistes i nacionals, fan que la comunicació amb l'exterior de l'àmbit sigui ràpida.

La dualitat que presenten les carreteres de la xarxa bàsica al servir de corredor de transport nacional i de comunicació local entre els principals centres de l'àmbit, provoca la congestió d'algunes vies.

A un nivell inferior trobem un grup de carreteres, que no són de la xarxa bàsica, però tenen un important trànsit o són un element important en l'estructura del territori.

Després trobem tot un seguit de carreteres de menor trànsit que acaben de donar servei als municipis més interiors, que a través de la xarxa local arriben fins a les vies principals.

Cal destacar l'esforç inversor que han realitzat les diferents Administracions titulars al voltant de les principals ciutats (Tarragona, Reus, Valls, el Vendrell i Montblanc) per solucionar problemes del trànsit urbà. Tanmateix altres inversions realitzades o en curs de realització (variant de Vila-seca, millora del Coll de la Teixeta...) fan que a poc a poc es millori la xarxa. Queden, però, molts punts per resoldre.

EL PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES 1993-2007

El Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient va redactar el Pla Director d'Infraestructures 1993-2007 per tal de planificar les grans infraestructures de la seva competència (viària, ferroviària, ports i aeroports), a més d'actuacions que ara corresponen al Ministeri de Medi Ambient.

També es feia referència a la política de transports urbà i interurbà, regeneració de platges i recuperació urbanística de la costa. Sent el marc de referència pel desenvolupament del conjunt d'infraestructures de competència estatal.

En l'apartat de Carreteres proposava dues noves autovies: entre Portbou i València i entre Tarragona i Montblanc.

El temps transcorregut i els canvis produïts han comportat la ralentització d'algunes actuacions. Així, el Ministre actual en la seva compareixença davant la Comissió d'Infraestructures del Congrés de Diputats el 15 de juny de 2000, només va fer referència a les inversions a realitzar, de forma immediata, a l'autovia Tarragona-Cambrils, variant de Vila-seca, dins del Programa d'autovies i autopistes

2000-2007 i amb un horitzó d'execució del 2010, al tram Cambrils-Tarragona de l'eix mediterrani.

Sembla, doncs, que altres actuacions importants com la nova autovia Tarragona-Montblanc, o la Tarragona-Vilafranca hauran d'esperar.

EL PLA DE CARRETERES DE CATALUNYA

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat va redactar, l'any 1985, el Pla de Carreteres de Catalunya, que l'any 1994 es va adaptar a la Llei 7/93 de carreteres.

L'adaptació, que manté els principis inspiradors del Pla de 1985, actualitza les propostes, amb la finalitat d'adequar-lo a les necessitats més actuals, tenint en compte el desenvolupament del Pla, l'evolució de la demanda i les actuacions realitzades per les diferents Administracions titulars de la xarxa, que va comportar una sèrie de petits canvis puntuals.

La Llei 23/83 de Política Territorial el classifica com a Pla territorial sectorial, això permet considerar totes les carreteres de Catalunya com una xarxa integrada als efectes d'una planificació coherent amb criteris de màxima funcionalitat global, independentment que les actuacions les realitzin les diferents administracions titulars de la xarxa. A la vegada té en compte el model territorial del primer projecte de Pla territorial general de Catalunya, redactat l'any 1992.

Defineix tres nivells de xarxa: bàsica, comarcal i local, definint dues categories en cadascuna, primària i secundària.

El pla només contempla la definició de la xarxa bàsica que, a l'igual que la comarcal, es defineixen per l'àmbit territorial global de Catalunya, mentre que la local es definirà mitjançant plans zonals de carreteres que hauran de tenir en compte el Pla territorial general de Catalunya.

En l'apartat Descripció justificativa de l'actualització proposada defineix les vies que conformen la xarxa bàsica a la nostra zona, que podem veure en el plànol Pla de Carreteres de Catalunya, que s'adjunta:

- Autopistes:
  - les autopistes existents A-2, A-7 i A-16
- Vies preferents de doble calçada:
  - l'N-420, entre Tarragona i el final de la variant de Reus
  - la nova autovia entre Tarragona i Montblanc, pel marge dret del riu Francolí (similar a l'opció C proposada pel Ministeri de Foment per la nova autovia entre aquestes dues poblacions)
- Via preferent de calçada única:

- la T-312 que enllaça la sortida 35 de l'A-7 amb Cambrils

- Carreteres de doble calçada de la xarxa bàsica primària:
  - l'autovia AP-1, que comunica Tarragona amb Salou
  - l'N-240, entre Tarragona i la cruïlla amb la T-750 que condueix a la refineria de Repsol
  - el tram de la T-750 que unirà l'N-240 amb la futura via preferent Tarragona-Montblanc
  - el tram de l'N-340, comprès entre Comarruga i el final de la variant de Cambrils
  - la C-240, entre Salou i Reus
  - la variant est de Reus
- Carreteres de calçada única de la xarxa bàsica primària:
  - l'N-240, a partir de la cruïlla amb la T-750
  - l'N-340, a partir de Cambrils
  - la C-240, a partir de Reus
  - la C-246, que uneix Valls amb Barcelona
  - la T-724, que uneix Alcover i Valls
  - les T-200 i T-213, que uneixen Valls amb Igualada
- Carreteres de calçada única de la xarxa bàsica secundària:
  - l'N-420, a partir de Reus, inclosa la variant nord de Reus
  - la C-233, que uneix l'Hospitalet amb Móra la Nova

Com es pot veure algunes d'aquestes actuacions ja han estat realitzades per les diferents Administracions implicades.

SITUACIÓ ACTUAL, PROJECTES I PROPOSTES

Tot seguit es descriuen els conceptes més importants de cada via, així com els projectes o propostes de millora, si n'hi ha.

XARXA BÀSICA

Autopista A-7, la Jonquera - Alacant

Autopista de peatge que ens comunica amb Europa, per una part, i amb València i el sud d'Espanya, seguint l'arc mediterrani. Amb una secció de dos carrils en cada sentit. Des d'inici d'any és lliura de peatge entre Torredembarra i Vila-seca, sempre que entris o surtis per les sortides estipulades.

La seva IMD és de 33.000 vehicles, quantitat que en els mesos d'estiu és molt superior. Des de que ha quedat lliure de peatge la seva IMD s'ha elevat de forma important. En direcció a València l'IMD és de 20.000 vehicles.

S'hauria d'ampliar a tres carrils en cada sentit, com a mínim entre el Vendrell i el límit de la concessió.

S'està estudiant ampliar els carrils entre el Mèdol i les Gavarres, integrant la N-340.

Autopista A-16, el Vendrell - Barcelona

Autopista de peatge que des de l'A-7 comunica amb Barcelona pels túnels del Garraf. Amb una secció de dos carrils en cada sentit.

Autopista A-2, Barcelona - Saragossa

Autopista de peatge que comunica amb Lleida i Saragossa, i, després, cap el centre i nord d'Espanya, seguint l'eix de l'Ebre. Amb una secció de dos carrils en cada sentit. Té una IMD de 13.500 vehicles diaris.

N-340 la Jonquera - Cadis

Carretera nacional que transcorre paral·lela a la costa. Té una secció de dos carrils, llevat de les variants de Tarragona i Vila-seca on té dos carrils en cada sentit, amb característiques d'autovia. La IMD de 28.000 vehicles diaris, en el tram comprès entre Altafulla i Tarragona.

Com a principals problemes hi ha la congestió que es produeix als municipis costaners, especialment a l'època d'estiu (Miami, Cambrils, la Canonja...) i fins fa poc temps a Torredembarra i Altafulla. L'alliberament del peatge de l'A-7 entre Torredembarra i Vila-seca i l'entrada en servei de la variant de Torredembarra ha contribuït a la seva descongestió.

S'estan executant les obres de la variant d'Altafulla, amb una inversió de 3.359 milions de pessetes (inclosa la variant de Torredembarra), i el tram comprès entre la N-420 i la variant de Vila-seca, amb un pressupost de 2.000 milions.

Està en estudi la variant a la zona de Boscos, amb un pressupost estimat de 6.000 milions. Sobre la variant de Tarragona està pendent d'execució el condicionament de la cruïlla del camí del cementiri, amb un pressupost de 250 milions.

L'estudi informatiu de la variant de l'N-340 entre Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant, preveu donar-li un traçat d'autovia, amb una inversió estimada de 30.000 milions de pessetes.

S'ha anunciat l'inici d'estudis per convertir-la en autovia entre Tarragona i Vilafranca.

N-420 Tarragona - Terol

Comunica el Camp amb les províncies de Terol i Saragossa a través d'Alcañiz. Amb una secció de dos carrils en cada sentit, entre Tarragona i el final de la variant de Reus, i de dos carrils en la resta. Té una IMD de 34.000 vehicles e n el tram comprès entre Tarragona i Reus, a partir d'aquesta la IMD cau a menys de 5.000 vehicles.

La inauguració de la variant de Reus, que ha descongestionat el nucli urbà, i les obres que s'estan realitzant al coll de la Teixeta, per un import de 2.200 milions, amb un nou traçat, escurçaran molt el temps de recorregut entre Falset i Reus/Tarragona.

Entre Tarragona i Reus té moltes cruïlles a nivell. Està en estudi fer un tercer pont sobre el riu Francolí a Tarragona, a l'inici del seu traçat.

N-240 Tarragona - Sant Sebastià

Uneix el Camp amb la província de Lleida i Valls amb Tarragona. Amb una secció de dos carrils en cada sentit des de Tarragona fins l'A-7 i de dos carrils en la resta. Té una IMD de 18.000 en el tram comprès entre Tarragona i la cruïlla del complex de Gran Indústria. A partir de Valls la IMD és de menys de 5.000 vehicles.

El traçat entre l'A-7 i Vallmoll no té vorals, amb els conseqüents problemes de seguretat, a més de moltes cruïlles a nivell. S'han iniciat ja les obres de millora del traçat, ampliant-la a quatre carrils fins a Sant Salvador, fent dues interseccions a diferent nivell, per accedir a Sant Salvador i al complex químic del Morell / la Pobla de Mafumet, amb una inversió de 1.400 milions.

L'entrada en servei de la variant de Montblanc evitarà les congestions estivals que es produïen en el nucli urbà.

Com a alternativa a aquesta via ha sortit l'estudi informatiu de la variant de l'N-240 entre Tarragona i Montblanc, amb una inversió estimada de 30.000 milions de pessetes, que preveu una nova autovia per la marge dreta del riu Francolí, travessant el coll de Lilla mitjançant un túnel. Aquesta nova via facilitaria les comunicacions entre la Conca i el Camp i podria tenir la seva continuïtat cap a Tàrrega / Cervera.

N-240a Eix Transversal

Uneix el Port amb l'N-340, el polígon de Riuclar i la T-721. Del final d'aquesta via es proposa que surti la nova autovia Tarragona-Montblanc.

C-240 Salou - Tàrrega

Carretera comarcal utilitzada per accedir a la costa des de l'A-2 i l'N-240. Amb una secció de dos carrils en cada sentit entre Salou i Reus i de dos carrils en la resta. Té una IMD de més de 22.000 vehicles en el tram comprès entre Salou i Reus, a partir d'aquesta la IMD cau a 6.000 vehicles (a Alcover).

La inversió més important prevista és la variant est de Reus, que està en fase de redacció del projecte, que haurà de solucionar els problemes de congestió que es produeixen. La inversió prevista és de 3.100 milions.

De moment no és parla de la variant nord que ha d'unir la carretera de Montblanc amb la de Falset.

A Montblanc s'ha de construir l'enllaç d'aquesta via amb la variant de la N-240, amb una inversió de 619 milions.

També està en estudi una inversió de 830 milions per condicionar el tram Solivella - coll de Belltall.

C-246 Valls - Barcelona

Carretera comarcal que comunica Valls i el Vendrell i Barcelona, per la costa. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de menys de 5.000 vehicles en el tram entre Valls i el Vendrell, a partir d'aquest municipi supera els 10.000 vehicles.

En aquesta carretera es detecten problemes de traçat. Recentment ha entrat en funcionament la variant del Vendrell.

C-233 L'Hospitalet de l'Infant - Mora la Nova

Carretera comarcal que comunica l'N-340 a l'alçada de l'Hospitalet i la sortida de l'A-7 amb Móra, unint el Baix Camp amb la Ribera d'Ebre. Amb una secció de dos carrils.

AP-1 Tarragona - Salou

Autovia que uneix Tarragona amb Salou. Amb una secció de dos carrils en cada sentit. Té una IMD superior als 20.000 vehicles. Marca el límit inferior del polígon sud de la indústria química

Hi ha un estudi de variant de la plaça d'Europa que unirà aquesta autovia amb la C-240.

T-724 Valls - Alcover

Aquesta carretera, que era de caràcter local, comunica Valls amb Alcover, unint la C-240 amb l'N-240 i la C-246. Amb una secció de dos carrils. El Pla de carreteres

l'integra a la Xarxa bàsica primària com a carretera de calçada única. Té una IMD de 5.500 vehicles.

T-200 i T213 Connexió Valls - el Pla - Igualada

Aquesta carretera, que és de caràcter local, uneix Valls amb Igualada. Amb una secció de dos carrils, però amb una calçada estreta a partir del Pla. S'integra en la Xarxa bàsica com a carretera de calçada única. S'hauran de fer una forta inversió per condicionar-la.

ALTRES CARRETERES

T-310 Reus - enllaç C-233

Carretera local que uneix Reus amb Riudoms i Mont-roig. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de més de 5.000. La seva amplada genèrica és de 6 m, exceptuant les variants.

És una carretera estreta però amb molt de trànsit, sobre la que hi ha diferents obres previstes o en estudi: condicionament del tram entre Reus i Riudoms, per un import de 489 milions, la variant de Mont-roig, amb una inversió de 461 milions.

T-315 Reus - Enllaç N-340

Coneguda com autovia de Bellisens, uneix Reus amb la zona de gran indústria de l'N-340. Amb una secció de dos carrils en cada sentit. Té una IMD de 1.000, estant per tant molt infrautilitzada.

T-721 Tarragona - el Morell

Carretera local que uneix Tarragona amb Constantí i el Morell. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de 6.000. Via molt transitada que dóna accés al polígon nord químic.

És una carretera molt fragmentada i amb diferents amplades, el seu traçat s'ha millorat en fer-se les variants de Constantí i la Pobla de Mafumet. També estan redactats els projectes de millora del traçat entre Constantí i la Pobla de Mafumet, amb una inversió de 90 milions, i del nou pont entre la Pobla de Mafumet i el Morell, amb una inversió de 145 milions. Una vegada executades aquestes obres la carretera estarà completament condicionada, amb l'únic problema de travessar el polígon de Riu Clar.

TV-7211 Reus - Constantí

Carretera local que uneix Reus amb Constantí. Amb una secció de dos carrils. Via molt transitada que dóna accés al polígon industrial de Constantí i enllaça amb la T-721.

Des d'aquesta carretera és pot fer un nou accés a l'aeroport.

TP-2031 Tarragona - el Pont d'Armentera

Carretera que uneix Tarragona amb el Pont d'Armentera. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de 5.000.

La variant de Sant Pere i Sant Pau és la primera de les obres que s'ha realitzat, per millorar el seu traçat, a partir del final d'aquesta el traçat és estret. S'estan redactant els projectes de millora en dues fases, la primera fins als Pallaresos, 553 milions, i la segona fins al final de la variant de l'Argilaga, 350 milions.

TV-3141 Reus - Cambrils

Carretera que uneix Reus amb l'N-240 i Cambrils. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de 10.000 vehicles.

Els mesos d'estiu es produeixen congestions en la cruïlla amb l'N-340. S'està estudiant prolongar-la fins a Cambrils port, amb un pressupost de 100 milions.

TV-3147 Salou - Cambrils

Carretera que uneix aquests dos municipis. Amb una secció de dos carrils. Té una IMD de 12.000 vehicles.

El seu principal problema és que té un traçat molt urbà.

S'ha adjudicat les obres d'execució del nou vial que, en paral·lel a aquest, unirà les dues poblacions, amb un import de 2.260 milions.

PRINCIPALS ACTUACIONS PREVISTES

En milions de pessetes

PROJECTES EN EXECUCIÓ

N-340	Variant de Torredembarra	3.359
N-340	N-420 - variant de Vila-seca	2.000
N-240	A-7 - Valls	1.400
N-420	Coll de la Teixeta	2.200
Nou vial	Vilaplana - la Selva	814
Nou vial	Salou - Cambrils	2.260

PROJECTES APROVATS

AP-1	Variant de la plaça d'Europa	
N-340	Cruïlla camí del cementiri a Tarragona	250
N-340	Pas inferior a Vimbodi	60
C-240	Enllaç C-240 - N-340 a Montblanc	619
T-203	Nou pont al Catllar	
T-204	Variant de Montferri	152
T-310	Reus - Riudoms	489
T-721	Millora traçat Constantí - la Pobla de Mafumet	90
T-721	Nou pont FFCC la Pobla - el Morell	146
T-734	Masroig - el Molar	450
T-742	Valls - Picamoixons	250
T-310	Variant de Mont-roig	461
TV-3146	Nou vial Salou - La Pineda	606

PROJECTES EN ESTUDI

A-7	Ampliació de 2 a 3 carrils entre l'A-2 i Salou	
A-7/N-340	Desdoblament el Mèdol - les Gavarres	
N-340	Variant de Tarragona, 2ª fase	6.000
N-340	Autovia Vila-seca - Hospitalet de l'Infant	30.000
N-240	Autovia Tarragona - Montblanc	30.000
N-420	Nou pont sobre el riu Francolí a Tarragona	500
C-240	Variant de Reus est	3.100
C-240	Coll de Belltall - Solivella	830
C-241	Millora revoltes les Piles - Rocafort	500
Nou vial	Constantí - la Selva	482
T-704	N-420 - Vilaplana	604
TP-2031	A-7 - Pallaresos	553
TP-2031	els Pallaresos - l'Argilaga	350
TP-2311	Circumval·lació del Pla de Sta. Maria	200
TP-2311	Condicionament travessera del Pla	140

TV-3101	Borges del Camp - Riudoms	323
TV-3141	Prolongació fins a Cambrils-port de la Reus - Cambrils	100
TP-2031	Circumval·lació de Nulles	80
TV-7044	Condicionament travesseres de la Riba	140
T-7225	Reforç ferm Reus - el Morell	
TV-2034	C-246 - Puigpelat	150

ALTRES ACTUACIONS PREVISTES O PROPOSADES

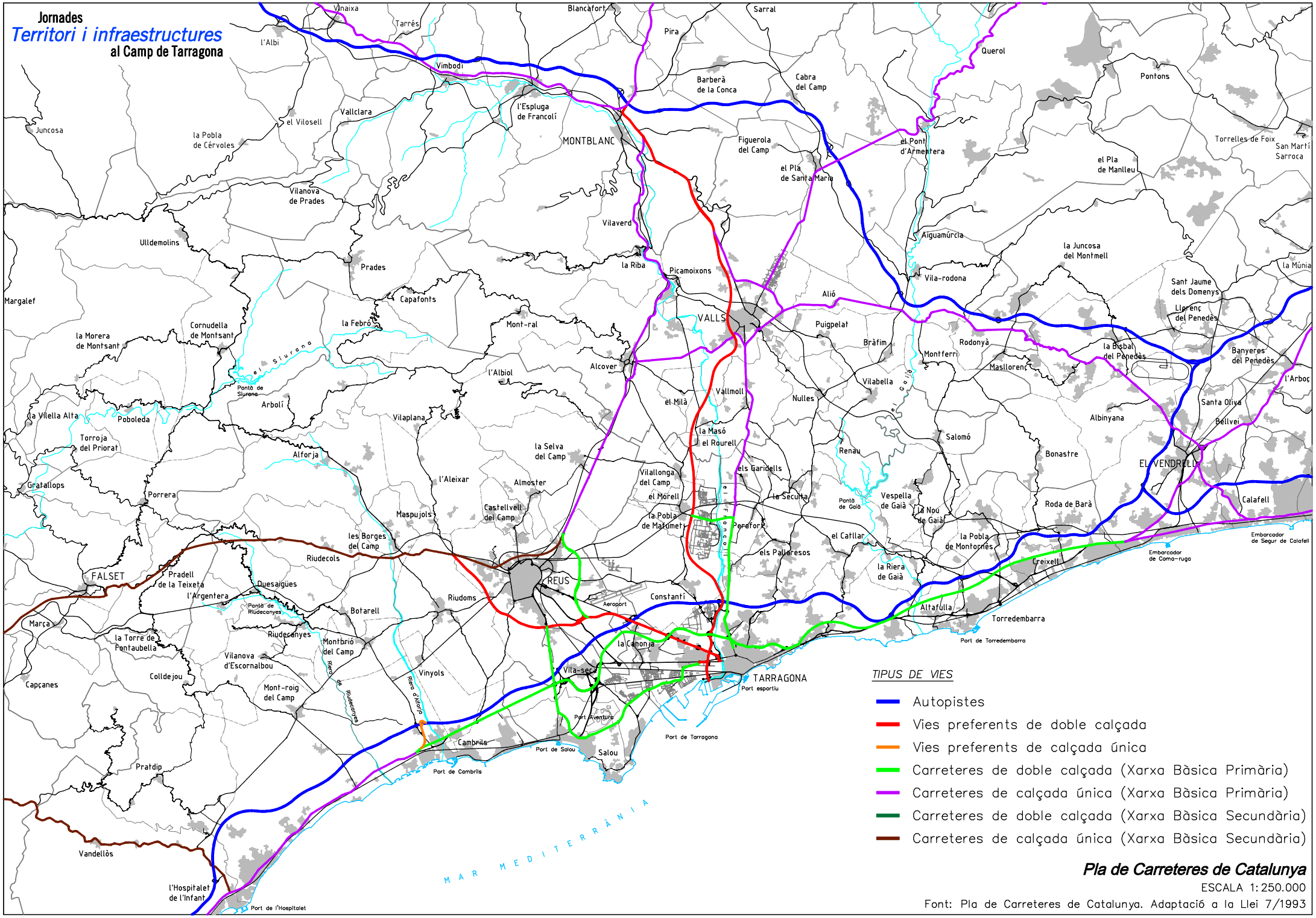
N-340	Autovia Tarragona - Vilafranca (desdoblament/nou traçat)
C-242	Borges del Camp - Ulldemolins - Eix de l'Ebre
T-214/T-202	Millora traçat de l'A-7 de Torredembarra a Montferri
T-214/T-203	Millora traçat Riera - el Catllar - Perafort

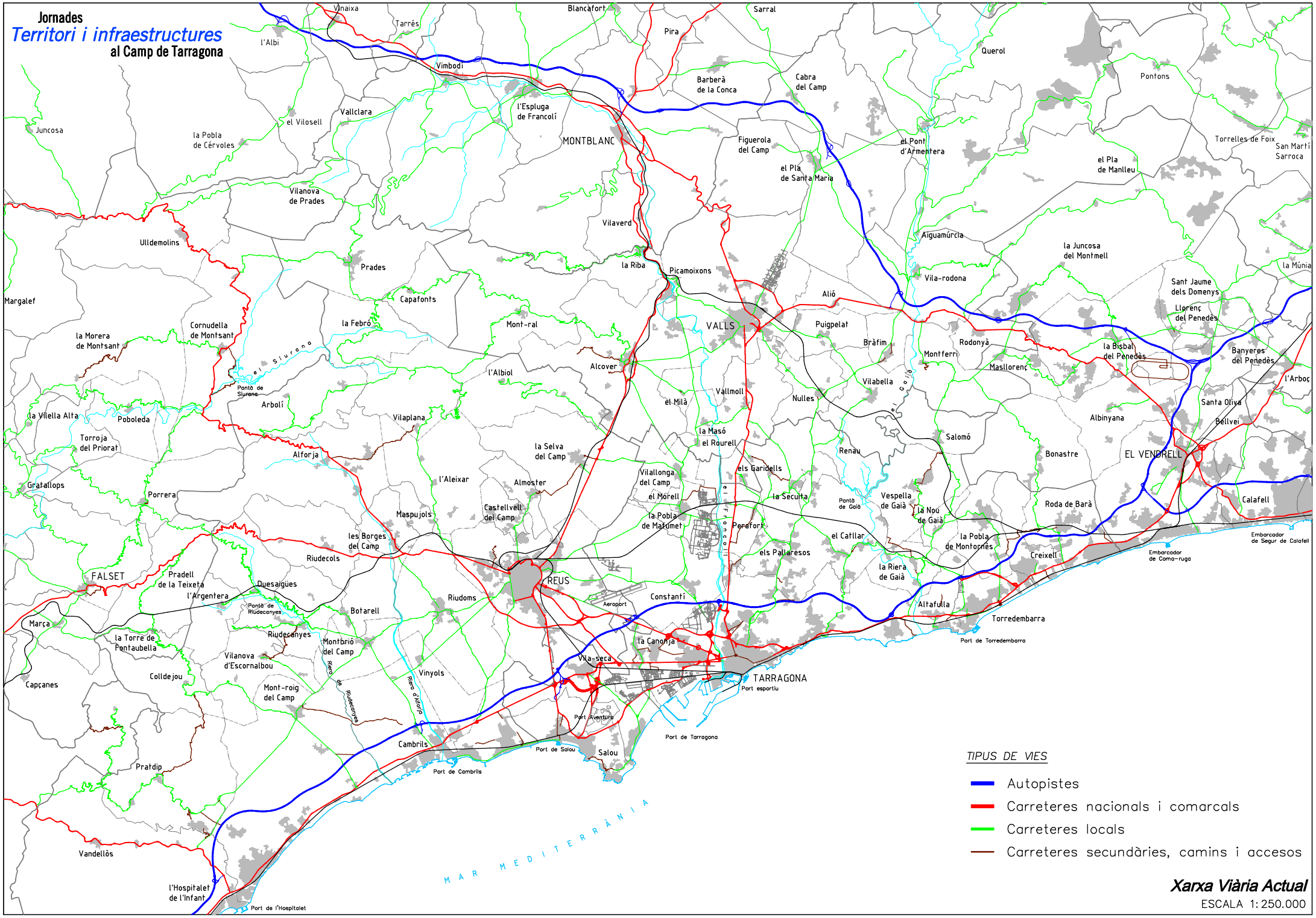
XARXA VIÀRIA PROPOSADA PEL PLANEJAMENT

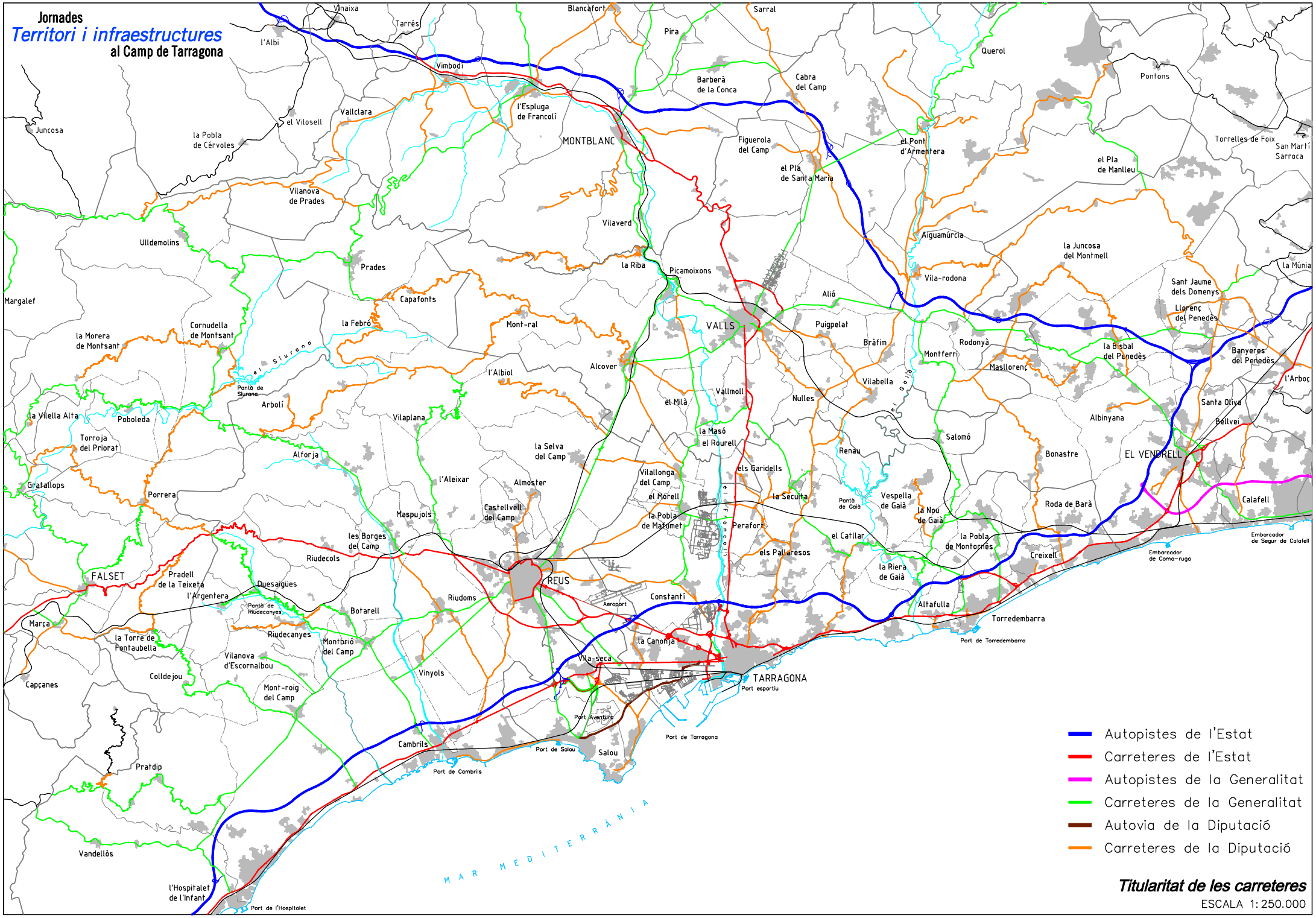
Tarragona - estació LAV

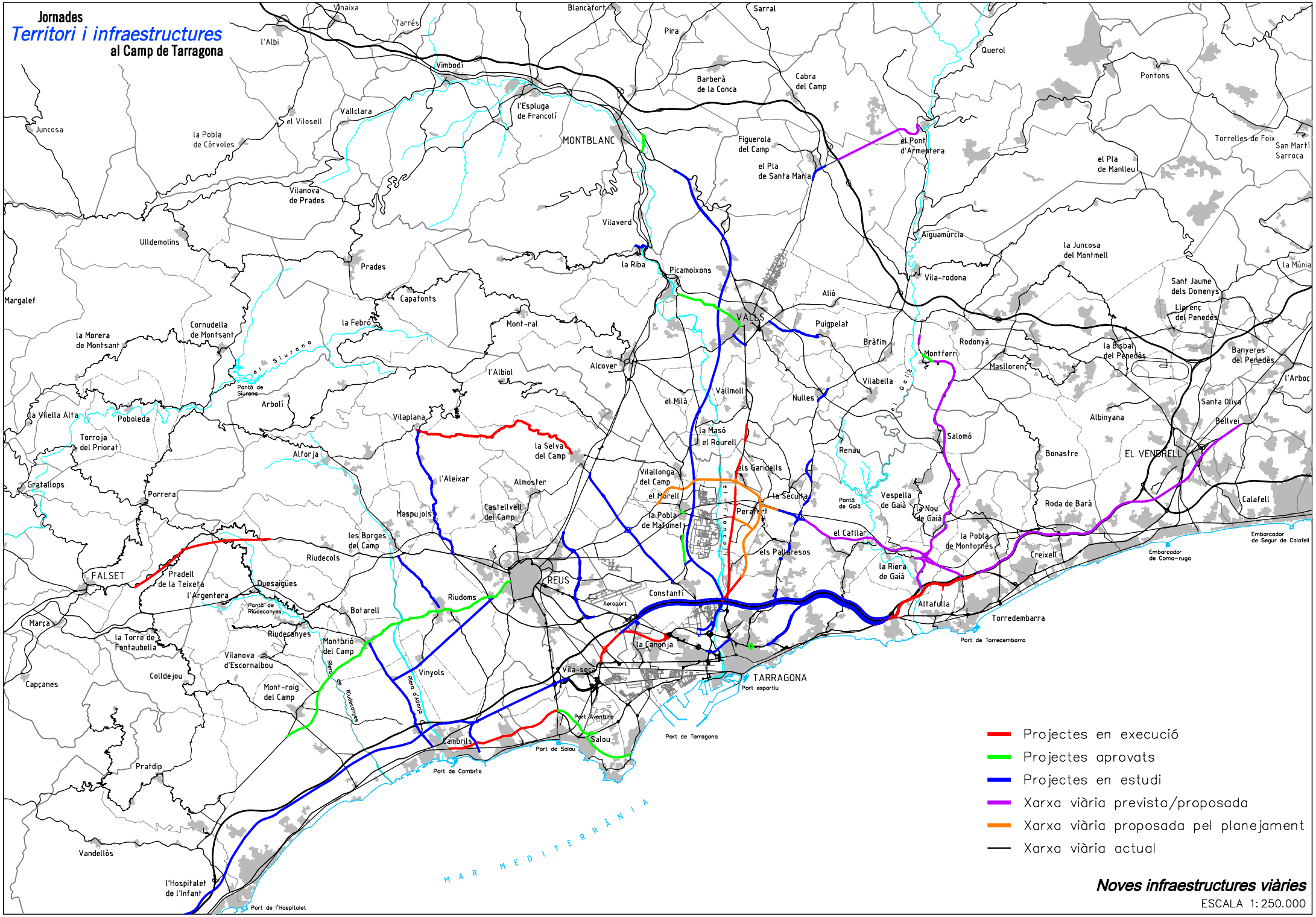
Reus - el Morell - estació LAV

A més d'aquests projectes n'hi ha previst d'altres de reforç del ferm.


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Vinaixa
Tarrés
Blancafort
Sarral
Pira
Querol
Pontons
l'Albi
Vimbodí
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
l'Espluga de Francolí
Vallclara
el Vilosell
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
el Pla de Manlleu
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Llorenç del Penedès
Margalef
Capafonts
Alió
VALLS
Puigpelat
la Febró
Mont-ral
Cornudella de Montsant
la Morera de Montsant
Bràfim
Rodonyà
Montferri
Masllorenç
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
l'Arboç
el Siurana
Pantà de Siurana
l'Albiol
Alcover
Vilabella
el Milà
Vallmoll
Nulles
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Arbolí
Vilaplana
Albinyana
Bellvei
la Masó el Rourell
Torroja del Priorat
Salomó
Renau
Bonastre
la Selva del Camp
Alforja
Vilallonga del Camp
els Garidells
EL VENDRELL
Gratallops
l'Aleixar
Almoster
el Morell
la Secuita
Vespella de Gaià
Calafell
Porrera
Castellvell del Camp
la Pobla de Mafumet
Pontet de Gaià
La Nou de Gaià
Roda de Barà
Maspujols
Perafort
les Borges del Camp
el Catllar
la Pobla de Montornès
Embarcador de Segur de Calafell
Riudecols
els Pallaresos
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
Duesaigües
REUS
la Riera de Gaià
Creixell
l'Argentera
Riudoms
Constantí
Aeroport
Pantà de Riudecanyes
Botarell
Altafulla
Torredembarra
Marçà
la Torre de Fontaubella
Riudecanyes
la Canonja
Port de Torredembarra
Montbrió del Camp
Vilanova d'Escornalbou
Vinyols
Vila-seca
TARRAGONA
Port esportiu
Capçanes
Colldejou
Riera de Riudecanyes
Riera d'Alforja
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Pratdip
Port de Cambrils
MAR MEDITERRÀNIA
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet
TIPUS DE VIES
Autopistes
Vies preferents de doble calçada
Vies preferents de calçada única
Carreteres de doble calçada (Xarxa Bàsica Primària)
Carreteres de calçada única (Xarxa Bàsica Primària)
Carreteres de doble calçada (Xarxa Bàsica Secundària)
Carreteres de calçada única (Xarxa Bàsica Secundària)
Pla de Carreteres de Catalunya
ESCALA 1:250.000
Font: Pla de Carreteres de Catalunya. Adaptació a la Llei 7/1993


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Vinaixa
Tarrés
l'Albi
Blancafort
Pira
Sarral
Querol
Pontons
Vimbodí
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
l'Espluga de Francolí
Vallclara
el Vilosell
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
el Pla de Manlleu
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Llorenç del Penedès
Margalef
Capafonts
Alió
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
VALLS
Puigpelat
la Morera de Montsant
Bràfim
Rodonyà
Montferri
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
el Siurana
Alcover
Masllorenç
l'Albiol
Vilabella
l'Arboç
Pantà de Siurana
el Milà
Vallmoll
Nulles
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Arbolí
Vilaplana
Albinyana
Bellvei
Torroja del Priorat
la Masó el Rourell
Salomó
Alforja
la Selva del Camp
Renau
Bonastre
EL VENDRELL
Gratallops
Porrera
l'Aleixar
Almoster
Vilallonga del Camp
els Garidells
Calafell
el Morell
la Secuita
Vespella de Gaià
Roda de Barà
Maspujols
Castellvell del Camp
la Pobla de Mafumet
Pantà de Gaià
la Nou de Gaià
Perafort
les Borges del Camp
el Catllar
la Pobla de Montornès
Embarcador de Segur de Calafell
Riudecols
els Pallaresos
Creixell
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
REUS
la Riera de Gaià
Duesaigües
l'Argentera
Riudoms
Constantí
Aeroport
Altafulla
Pantà de Riudecanyes
Botarell
Torredembarra
Marçà
Riudecanyes
Port de Torredembarra
la Torre de Fontaubella
Montbrió del Camp
la Canonja
Vilanova d'Escornalbou
Vila-seca
TARRAGONA
Port esportiu
Colldejou
Vinyols
Riera de Riudecanyes
Riera d'Alforja
Capçanes
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Pratdip
Port de Cambrils
MAR MEDITERRÀNIA
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet
TIPUS DE VIES
Autopistes
Carreteres nacionals i comarcals
Carreteres locals
Carreteres secundàries, camins i accesos
Xarxa Viària Actual
ESCALA 1:250.000


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Vinaixa
Tarrés
l'Albi
Blancafort
Sarral
Pira
Querol
Pontons
Vimbodí
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
l'Espluga de Francolí
Vallclara
el Vilosell
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
el Pla de Manlleu
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Llorenç del Penedès
Margalef
Capafonts
Alió
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
VALLS
Puigpelat
la Morera de Montsant
Bràfim
Rodonyà
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
Montferri
Masllorenç
l'Albiol
Alcover
Vilabella
el Gaià
l'Arboç
Pantà de Siurana
el Siurana
el Milà
Vallmoll
Nulles
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Arbolí
Vilaplana
Albinyana
Bellvei
Torroja del Priorat
la Masó
el Rourell
Salomó
Alforja
la Selva del Camp
Renau
Bonastre
EL VENDRELL
Gratallops
l'Aleixar
Almoster
Vilallonga del Camp
els Garidells
Porrera
el Morell
la Secuita
Pantà de Gaià
Vespella de Gaià
Calafell
Maspujols
Castellvell del Camp
la Nou de Gaià
Roda de Barà
la Pobla de Mafumet
Perafort
les Borges del Camp
el Catllar
la Pobla de Montornès
Embarcador de Segur de Calafell
Riudecols
els Pallaresos
Creixell
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
REUS
la Riera de Gaià
Duesaigües
l'Argentera
Riudoms
Constantí
Aeroport
Altafulla
Pantà de Riudecanyes
Botarell
Torredembarra
Marçà
Riudecanyes
la Canonja
Port de Torredembarra
la Torre de Fontaubella
Montbrió del Camp
Vila-seca
Vilanova d'Escornalbou
Vinyols
TARRAGONA
Port esportiu
Collbejou
Capçanes
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Port de Cambrils
Pratdip
MAR MEDITERRÀNIA
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet
Autopistes de l'Estat
Carreteres de l'Estat
Autopistes de la Generalitat
Carreteres de la Generalitat
Autovia de la Diputació
Carreteres de la Diputació
Titularitat de les carreteres
ESCALA 1:250.000


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Vinaixa
Tarrés
l'Albi
Blancafort
Pira
Sarral
Querol
Pontons
Vimbodi
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
l'Espluga de Francolí
Vallclara
el Vilosell
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Manlleu
Torrelles de Foix
Sant Martí Sarroca
el Pla de Santa Maria
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Ulldemolins
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Margalef
Capafonts
Alió
Llorenç del Penedès
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
VALLS
Puigpelat
la Morera de Montsant
Bràfim
Rodonyà
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
Montferri
Masllorenç
l'Albiol
Alcover
Vilabella
l'Arboç
el Siurana
Pantà de Siurana
el Milà
Vallmoll
Nulles
el Gaià
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Arbolí
Albinyana
Bellvei
Vilaplana
la Masó el Rourell
Salomó
Torroja del Priorat
la Selva del Camp
Renau
Alforja
Bonastre
EL VENDRELL
Gratallops
l'Aleixar
Almoster
Vilallonga del Camp
els Garidells
Porrera
el Morell
la Secuita
Vespella de Gaià
Pontet de Gaià
la Nou de Gaià
Roda de Barà
Calafell
Maspujols
Castellvell del Camp
la Pobla de Mafumet
Perafort
les Borges del Camp
el Catllar
la Pobla de Montornès
Embarcador de Segur de Calafell
Riudecols
els Pallaresos
Creixell
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
REUS
la Riera de Gaià
Duesaigües
l'Argentera
Riudoms
Constantí
Aeroport
Altafulla
Botarell
Pantà de Riudecanyes
Torredembarra
Marçà
Riudecanyes
la Canonja
Port de Torredembarra
la Torre de Fontaubella
Montbrió del Camp
Vilanova d'Escornalbou
Vila-seca
TARRAGONA
Port esportiu
Vinyols
Riera de Riudecanyes
Riera d'Alforja
Collbejou
Capçanes
Mont-roig del Camp
Port Aventura
Salou
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Pratdip
Port de Cambrils
MAR MEDITERRÀNIA
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet
Projectes en execució
Projectes aprovats
Projectes en estudi
Xarxa viària prevista/proposada
Xarxa viària proposada pel planejament
Xarxa viària actual
Noves infraestructures viàries
ESCALA 1:250.000

EL FERROCARIIL, L'ALTA VELOCITAT, EL CORREDOR DEL MEDITERRANI I LA SEVA CONNEXIÓ

EL FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT AL CAMP DE TARRAGONA

Al 1988 el Consell de Ministres va considerar prioritària la construcció de la línia d'alta velocitat Sevilla-Madrid-Barcelona-frontera francesa. Inicialment es va especular sobre si el traçat havia de passar o no pel Camp de Tarragona. Passar-hi representava un recorregut més llarg entre les dues principals ciutats de l'Estat espanyol. No passar-hi, deixar la segona gran àrea urbana de Catalunya -el Camp- fora de l'alta velocitat.

A l'inici dels noranta, la Comissió Europea proposa un esquema de xarxa pel tren d'alta velocitat, amb un horitzó del 2010, que contenia la nova línia Madrid – Barcelona – frontera, amb velocitat superior a 250 km/h, i la millora de la línia València–Barcelona, per adequar-la a velocitats de l'entorn dels 200 km/h, fent l'enllaç de les dues línies a Barcelona.

El primer projecte del Pla Territorial General de Catalunya, de l'any 1992, ja proposa, a grans trets, la necessitat d'establir una línia ferroviària d'alta velocitat que es prolongui a les comarques de Tarragona.

Inicialment, l'Estat en el Pla director d'infraestructures 1.993-2.007, no contemplava el pas de la línia pel Camp, el tram Lleida-Barcelona es dibuixava per Igualada, en ser el recorregut més curt.

Però, en revisar el Pla al 1994, degut a la forta pressió de diferents sectors, es dibuixa el tram Lleida – Barcelona pel Camp de Tarragona. D'aquesta forma l'enllaç de les dues línies, el corredor de l'Ebre i el corredor Mediterrani es trasllada de Barcelona al Camp de Tarragona.

La Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya va aprovar l'avanç del Pla Especial d'infraestructura ferroviària per a l'establiment d'una xarxa d'alta velocitat a Catalunya, a l'àmbit de les comarques de Tarragona.

El document també contemplava un brancal de connexió entre la línia d'alta velocitat i el corredor del Mediterrani, aprofitant part de l'actual línia Perafort-el Morell-Reus, per anar després cap a Vila-seca travessant el polígon industrial de Constantí i l'aeroport, així com la millora de la xarxa de carreteres per donar accés a l'estació del Camp, situada a Perafort-la Secuita, quasi bé equidistant de Tarragona, Reus i Valls, proposant dues noves vies: Perafort-Tarragona, per Sant Ramon, i Reus-Perafort-Torredembarra.

La Memória resumen de impacte ambiental de la línia d'alta velocitat en el tram Lleida-Barcelona estudiava tres possibles solucions. La primera és la paral·lela a l'autopista A-2, les altres dues busquen l'estret de la Riba. La segona passaria

entre Vallmoll i Valls i la tercera per Perafort-la Secuita, que va ser la que es va escollir.

Finalment s'ha aprovat el projecte, no exempt de polèmica, que té com a finalitat l'entrada en servei de la línia el 2004.

CONNEXIÓ DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT I EL CORREDOR DEL MEDITERRANI

El corredor del Mediterrani està adaptat quasi totalment des d'Alacant a Tarragona, per velocitats de 200-220 km/h. Només manca fer el traçat nou entre Tarragona i Cambrils i condicionar el tram Vandellòs–Cambrils, que ja té les obres adjudicades.

Les obres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona estan en avançat estat d'execució en uns trams i adjudicades o a punt d'iniciar-se en d'altres, entre els quals hi ha els que corresponen a l'àmbit del Camp.

Ens trobem, doncs, en el moment de decidir de quina manera s'ha de fer la unió entre el corredor del Mediterrani i la LAV Madrid-Barcelona. D'aquesta solució en depèn, en bona part, el servei que les noves línies i les actuals poden oferir als ciutadans del Camp. 2000

El gener d'enguany, el Ministeri de Foment va treure la memòria resum d'Impacte Ambiental de la connexió ferroviària Corredor Mediterrani-Línia d'Alta Velocitat. La proposta és fer un esquema en anella que enllaci totes les línies existents (Barcelona-Tarragona-València, Tarragona-Reus-Saragossa i Reus-Roda) amb la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona, amb diferents alternatives d'enllaç i de situació d'estacions.

També dóna una solució per a la sortida de mercaderies des del Port.

Tant Renfe com Ferrocarils de la Generalitat han fet diferents estudis on, aprofitant les noves infraestructures, plantegen nous serveis que rebaixen el temps del viatge entre les principals ciutats catalanes.

La solució en anella, que pot contemplar tots els moviments possibles, facilitaria el fet que Reus i Tarragona poguessin gaudir d'aquest futur servei, sense necessitat de desplaçar-se a Perafort, però amb els inconvenients que representa per a Tarragona el manteniment de la línia actual, a la qual s'ha de donar una solució en el tram urbà.

Ara bé, l'anella té un cost elevat i una implantació complexa sobre un territori prou triturat per les infraestructures. Un problema afegit es que han de conviure sobre el mateix traçat els dos amples de via: el de Renfe i el de l'UIC.

En aquest sentit s'apunten altres propostes, que preveuen que el corredor del Mediterrani enllaci directament des de Vila-seca a la línia d'alta velocitat, sense el

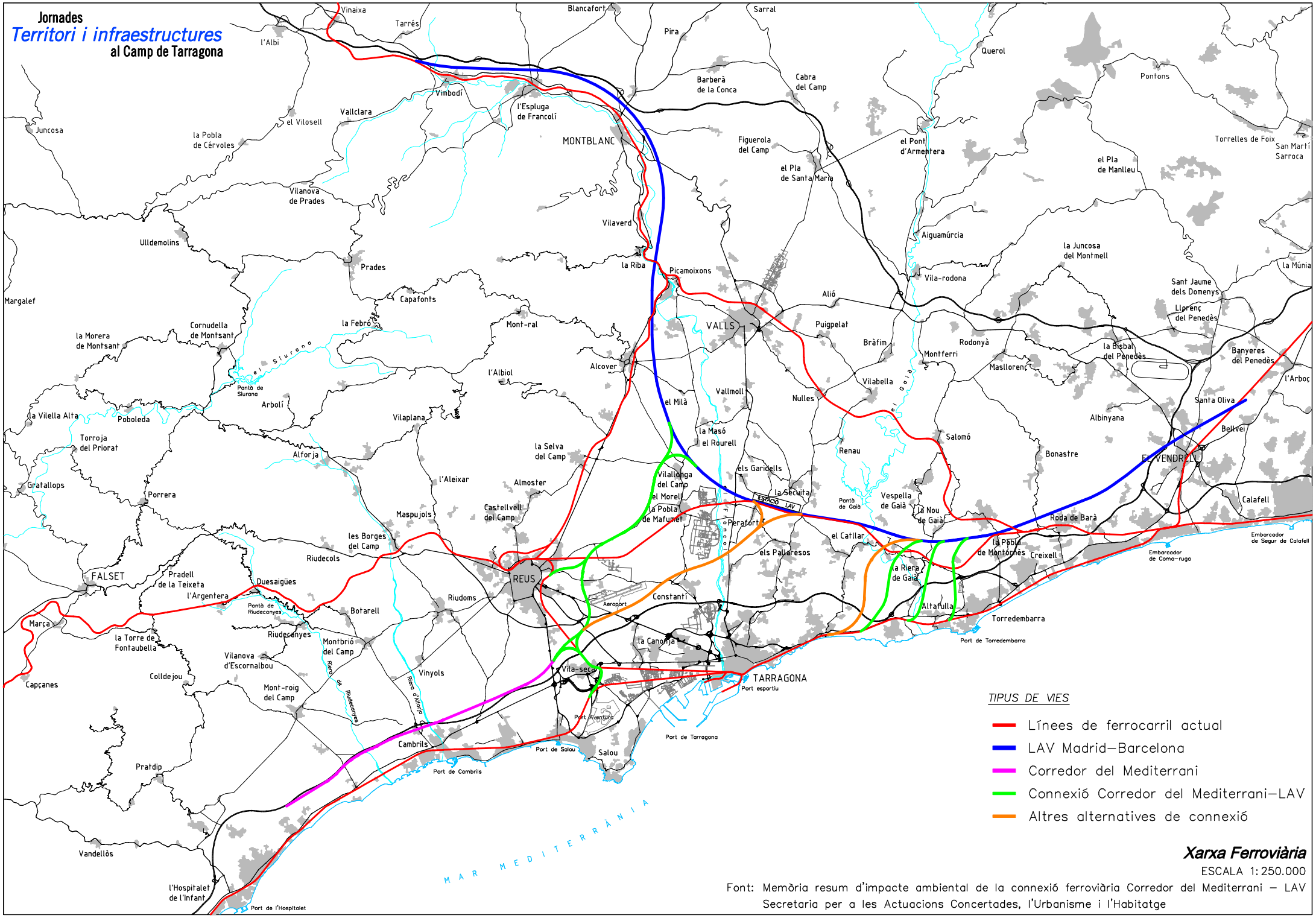
sistema d'anella. En resum es donen dues solucions: pel nord de l'aeroport, aprofitant part de les línies existents, o pel sud, amb un nou traçat.

Aquesta solució contemplaria una estació central del Camp situada a tocar de l'aeroport, amb el possible benefici per al conjunt, i evita la construcció de l'enllaç est de l'anella i l'augment del nombre de vies al seu pas per Tarragona.

Des d'aquesta estació central hauria de sortir l'enllaç cap al Parc Temàtic.

També s'ha de tenir en compte que el Ministre de Foment en la seva compareixença, el 15 de juny, davant la Comissió d'Infraestructures del Congrés de Diputats, va fer referència a que la construcció en ample internacional de la línia d'alta velocitat entre Madrid i el Mediterrani, aconsella la consolidació de l'ample internacional des de la frontera francesa fins Almeria mitjançant el canvi d'ample en els trams executats del corredor del Mediterrani, en el que s'ha utilitzat una travessa polivalent.

Aquesta manifestació també afecta a la decisió a prendre en la connexió de les dues línies al Camp, ja que en el futur l'eix del Mediterrani també tindrà ample UIC.


Jornades
Territori i infraestructures
al Camp de Tarragona
Vinaixa
Tarrés
Blancafort
Sarral
Pira
l'Albi
Querol
Pontons
Barberà de la Conca
Cabra del Camp
Vimbodí
l'Espluga de Francolí
Vallclara
el Vilosell
Juncosa
la Pobla de Cérvoles
MONTBLANC
Figuerola del Camp
el Pont d'Armentera
el Pla de Santa Maria
Torrelles de Foix
San Martí Sarroca
el Pla de Manlleu
Vilanova de Prades
Vilaverd
Aiguamúrcia
Ulldemolins
la Juncosa del Montmell
la Múnia
Prades
la Riba
Picamoixons
Vila-rodona
Sant Jaume dels Domenys
Margalef
Capafonts
Alió
Llorenç del Penedès
la Morera de Montsant
Cornudella de Montsant
la Febró
Mont-ral
VALLS
Puigpelat
Bràfim
Rodonyà
la Bisbal del Penedès
Banyeres del Penedès
Montferri
Masllorenç
l'Albiol
Alcover
el Gaià
Pontà de Siurana
el Siurana
Vilabella
l'Arboç
Arbolí
el Milà
Vallmoll
Nulles
Santa Oliva
la Vilella Alta
Poboleda
Vilaplana
la Masó el Rourell
Albinyana
Torroja del Priorat
Salomó
Bellvei
Alforja
la Selva del Camp
Renau
Bonastre
EL VENDRELL
Gratallops
l'Aleixar
Almoster
Vilallonga del Camp
els Garidells
Porrera
el Morell
la Secuita
Pontà de Gaià
Vespella de Gaià
Calafell
Maspujols
la Pobla de Mafumet
La Nou de Gaià
Roda de Barà
Castellvell del Camp
Perafort
ESCAIÓ LAV
les Borges del Camp
el Catllar
Embarcador de Segur de Calafell
Riudecols
els Pallaresos
la Pobla de Montornès
Creixell
Embarcador de Coma-ruga
FALSET
Pradell de la Teixeta
REUS
la Riera de Gaià
Duesaigües
l'Argentera
Riudoms
Constantí
Aeroport
Pontò de Riudecanyes
Botarell
Altafulla
Torredembarra
Marçà
Riudecanyes
la Canonja
Port de Torredembarra
la Torre de Fontaubella
Montbrió del Camp
Vilanova d'Escornalbou
Vila-seca
TARRAGONA
Port esportiu
Vinyols
Colldejou
Capçanes
Mont-roig del Camp
Riera de Riudecanyes
Riera d'Alforja
Port Aventura
Port de Tarragona
Cambrils
Port de Salou
Salou
Pratdip
Port de Cambrils
MAR MEDITERRÀNIA
Vandellòs
l'Hospitalet de l'Infant
Port de l'Hospitalet
TIPUS DE VIES
Línees de ferrocarril actual
LAV Madrid—Barcelona
Corredor del Mediterrani
Connexió Corredor del Mediterrani—LAV
Altres alternatives de connexió
Xarxa Ferroviària
ESCALA 1:250.000
Font: Memòria resum d'impacte ambiental de la connexió ferroviària Corredor del Mediterrani – LAV
Secretaria per a les Actuacions Concertades, l'Urbanisme i l'Habitatge

MOBILITAT I TRANSPORT PÚBLIC

Per il·lustrar la mobilitat s'han fet set mapes temàtics, a partir de les dades de l'enquesta de població de 1996, publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya:

1. Mobilitat diària intercomarcal
2. Mobilitat diària amb destí exterior al Camp
3. Mobilitat diària amb origen exterior al Camp
4. Resum de mobilitat diària comarcal
5. Mobilitat diària entre les capitals de comarca del Camp
6. Mobilitat diària de les capitals de comarca
7. Principals municipis destinació

Les dades corresponen als moviments residència-treball i residència-estudi, en qualsevol tipus de transport.

Examinant els mateixos se'n treuen unes conclusions prou immediates. Els principals pols d'atenció són Tarragona i Reus, seguits dels municipis més importants: Salou, Vila-seca, Valls, el Vendrell i Cambrils. En conjunt, però, l'àrea metropolitana de Barcelona és una de les destinacions que rep més moviments.

També s'adjunta un plànol de situació dels polígons industrials i una altra d'anàlisi de transport regular de passatgers a la comarca del Tarragonès.

El plànol de polígons industrials no s'ha inserit per fer-ne un inventari (ja hi ha publicacions més concretes que en detallen moltes dades) sinó per detectar els punts d'activitat cap on es dirigeix la màxima mobilitat. Es pot dir que el temàtic núm. 7 i aquest plànol es complementen. També es detecta que els polígons de gran indústria (nord i sud) centren gran part dels moviments.

Quelcom similar passa amb el plànol d'anàlisi del transport regular de passatgers de la comarca de Tarragonès, que s'ha inserit perquè reflecteix les grans destinacions de la mobilitat regular a la nostra zona: Tarragona i Reus.

En l'apartat de planificació territorial podem consultar els plànols de situació de les Àrees Bàsiques de Sanitat i les Zones Escolars d'Ensenyament. Malauradament encara no hi ha dades publicades d'aquest tipus de mobilitat, ja que, en la majoria de casos, han començat a funcionar després de l'enquesta de població de 1996.

També hem de fer referència el Projecte de reorganització i millora dels serveis de transports de viatgers al Camp de Tarragona, que s'ha de presentar properament. Elaborat per la Direcció General de Ports i Transports fa un seguit de propostes amb l'objectiu d'ordenar el sistema de transports al Camp, elevant

els estàndards de qualitat del servei i configurant una xarxa de transport públic encaminada a satisfer les necessitats dels ciutadans de l'àmbit.

Per redactar el Projecte és van fer un total de 2.500 enquestes de mobilitat realitzades als residents del Camp, amb el resultat de un total de 4.000.000 de viatges interns setmanals.

Tot seguit reproduïm l'article de Joaquim Clusa, economista de Barcelona Regional S.A., publicat l'any 1998 per la Diputació de Tarragona a "El dinamisme econòmic d'un territori: les comarques de Tarragona", sota la direcció de Joaquim Margalef i Agustí Segarra, que reflexiona sobre la mobilitat a les nostres comarques, a més de fer un comentari sobre el Pla territorial general.

"La Mobilitat residència - treball de les Comarques de Tarragona: Notes sobre l'àrea metroplitana de Tarragona-Reus-Cambrils de 1991 I 1996 i els sistemes urbans

1. **Introducció:** Els 2 Àmbits Funcionals i els 9 Sistemes de Proposta del Pla Territorial General de Catalunya de 1995 de les Comarques de Tarragona. Referències necessàries dels planejaments urbanístics municipals.
2. **La mobilitat d'abast extracomarcal**: 30% de la mobilitat total, 18% de sortides, 16% d'entrades, creixement superior al 25% en l'últim quinquenni. Les comarques del Baix Penedès i el Priorat amb sortides del 31% de la població ocupada resident, i al Tarragonès amb entrades és del 21% dels llocs de treball localitzats.
3. **L' Àrea metropolitana de Tarragona-Reus-Cambrils segons els criteris del cens nord-americà**: la segona de Catalunya en dimensió demogràfica (313.000 habitants i 69 municipis), la doble adscripció d'Altafulla i Torredembarra en el límit amb l'àrea metropolitana de Barcelona que inclou el Vendrell des de 1991-96, i la integració feble de Reus.
4. **La mobilitat d'abast extramunicipal**: els mercats de treball o sistemes urbans que es delimiten per una mobilitat d'abast extramunicipal superior al 35% de la població ocupada resident a la majoria de municipis, han estat d'àmbit comarcal fins al 1991, tendeixen cap a l'àmbit intercomarcal i metropolità.

1. Introducció: els 2 Àmbits Funcionals i els 9 Sistemes de Proposta del Pla Territorial General de Catalunya de 1995 de les Comarques de Tarragona, referències necessàries dels planejaments urbanístics municipals.

El Pla Territorial General de Catalunya, aprovat el mes de març de 1995, no acaba de ser el referent que es creia que havia de ser. Potser ho és més implícitament que explícitament. Segurament la idea de l'equilibri-desequilibri territorial només és aplicable a la dimensió i distribució de la població i activitats en el territori,

però no necessàriament a l'eficàcia del sistema productiu que determina els nivells de renda, perquè, segons la informació de l'IEC de 1997, no hi ha cap comarca de Catalunya amb un nivell de renda familiar disponible per habitant resident, l'any 1994, inferior al 85% de la renda mitjana catalana. La Seguretat Social compensa algunes diferències que neixen de la producció localitzada.

Una primera conseqüència del PTGC és de caràcter estadístic. Les taules amb informació comarcal, que abans s'agrupaven al final de cada pàgina per províncies, des de l'Anuari de 1997 ho fan per als 6 Àmbits Territorials:

- Àmbit metropolità
- Comarques gironines
- Camp de Tarragona
- Terres de l'Ebre
- Àmbit de Ponent
- Comarques centrals

El PTGC els ha qualificat com a "Àmbits Funcionals Territorials", i són els àmbits de planejament i d'aplicació dels Plans Territorials Parcials, "els quals desenvolupen i concreten la planificació integral d'una part del territori de Catalunya", en paraules del resum del Pla editat pel Departament. "Per a cada un d'aquests el PTGC estableix estratègies globals i fa una aproximació de les actuacions més concretes". El PTGC explica que els Consells Comarcals d'Osona, el Baix Camp, el Priorat, la Ribera d'Ebre i l'Alt Urgell varen presentar al·legacions demanant modificacions dels àmbits o reclamant capitalitats", que no van ser admeses amb l'argument que el PTGC no fixa capitalitats ni estructura polítco-administrativa (comarques, regions...).

Després del Pla, les comarques de Tarragona s'agrupen en dos àmbits a efectes del planejament territorial-sectorial i de caràcter no urbanístic, que vol dir sense assignacions d'usos del sòl.

"La manera bàsica d'estructuració que el PTGC planteja es formula a partir de la determinació dels Sistemes de Proposta i de les propostes de polítiques espacials globals de cada tipus. Aquests sistemes estan formats sobre la base dels Sistemes Urbans existents i són àrees del territori que hom vol que tinguin una planificació conjunta, per tal de millorar la seva estructuració i que això permeti que els diferents municipis que les componen treballin més interrelacionadament. El Pla assigna a cada tipus de sistema unes funcions per tal de conformar el model territorial global i basant-se en aquestes funcions, planteja l'aplicació de polítiques espacials globals per a cada un dels tipus".

Les funcions previstes pel Pla, que modifiquen les de l'aprovació inicial que es

plantejaven més sobre les idees de congestió-no congestió i equilibri-reequilibri, són les següents:

- sistema central de l'àmbit metropolità de Barcelona
- sistemes d'expansió i articulació territorial
- sistemes d'articulació entre àmbits funcionals
- sistemes d'articulació i desenvolupament
- sistemes d'articulació interior-costa

La relació amb el planejament urbanístic no queda clarament definida, però el Pla estableix que el planejament territorial parcial haurà de donar dimensions dels usos del sòl (residència, activitat, serveis...) que el planejament urbanístic haurà de respectar. En el cas del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que està encara en elaboració, les dimensions i les previsions per àmbits, que no són exactament els "sistemes de proposta", condicionaran segurament els planejaments urbanístics municipals, d 'una manera important.

En relació al document de l'aprovació inicial, "el canvi més rellevant ha estat, però, la delimitació d'unes àrees que, amb el nom d'Àrees Centrals, engloben el sistema de proposta central d'un Pla Territorial Parcial i els sistemes que s'hi relacionen més directament..." Per a les comarques de Tarragona és el Sistema "Tarragona-Reus Valls-Cambrils".

Al meu entendre aquest àmbit esdevé el real Pla Territorial Parcial, perquè aplega prop de 345.000 habitants, és a dir, gairebé el 60% de la població de les comarques de Tarragona, i amb les xifres provisionals de la mobilitat obligada del Padró de 1996, 121.549 llocs de treball (35,3% de la població total).

Els altres sis Sistemes de Proposta del PTGC que estructuren el territori de les comarques de Tarragona són els següents:

1. Eix de Falset-Móra-Flix-Gandesa (sistema d'articulació)
2. Eix Tortosa-Amposta-Sant Carles (sistema d'articulació)
3. Sistema d'articulació de la Conca de Barberà
4. Sistema d'articulació entre Plans Territorials del Baix Penedès
5. Sistema costaner de Vandellòs-L'Ametlla
6. Sistema costaner de Torredembarra-Altafulla (separat del Vendrell)
7. Sistema costaner Cunit-Calafell (separat de Vilanova)

La barreja entre agrupaments comarcals (el Priorat, la Ribera, la Terra Alta o els de l'Ebre) junt amb àmbits subcomarcals, només es justifica en el segon cas si la base econòmica del turisme és tan determinant per al creixement urbà.

La finalitat d 'aquests exercicis de "dividir i organitzar" el territori és identificar els àmbits on més coincideixen l'oferta i la demanda de les infraestructures, i els àmbits que més s'assemblen als de les "ciutats reals", tant com mercat local de treball com demandant d'infraestructures i serveis urbans, amb independència de les divisions administratives municipals. El PTGC va fer servir gairebé de forma exclusiva la mobilitat residència-treball per identificar les informacions de base sobre "sistemes urbans", "àrees de cohesió" o "àrees de centralitat".

En aquest context propositiu, que pot condicionar l'oferta d'infraestructures i de territori urbanitzat per a la residència i l'activitat econòmica, l'objecte principal d'aquesta comunicació és presentar algunes característiques de la mobilitat obligada recent per tal de validar amb informació de 1996 la identitat territorial dels àmbits que va delimitar el PTGC.

2. La mobilitat d'abast extracomarcal: 30% de la mobilitat total, 18% de sortides, 16% d'entrades, creixements superior al 25% a l'últim quinquenni, les comarques del Baix Penedès i el Priorat amb sortides del 31% de la població ocupada resident, i el Tarragonès amb entrades del 21% dels llocs de treball localitzats.

La mobilitat obligada residència-treball delimita la "ciutat de relacions de base diària" (treball i escola, bàsicament). Aquesta ciutat diària té limitacions metodològiques, però és un referent important que ens detecta l'evolució del territori "diari", més enllà dels àmbits administratius dels municipis. Em fixaré inicialment en els viatges que traspassen límits comarcals com un indicatiu de la important i dinàmica mobilitat residència-treball.

Limitacions com a expressió de fenòmens territorials actuals:

- La residència-treball és una part de la mobilitat obligada: la residència-escola (tots els nivells educatius) és una tercera part, aproximadament del total (afegeix un 50% a la mobilitat per treball). Té uns patrons diferents perquè produeix viatges curts (molts a peu) per als primers cicles de l'ensenyament, i una part de la universitària no genera viatge diari perquè hi ha canvi de residència durant una part de la setmana.
- La mobilitat no obligada (comerç, lleure, treball-treball, caps de setmana, família...) és el 45% de la mobilitat total, segons l'enquesta de l'AMT de Barcelona...
- Una part del viatge treball és irregular (entre el 4 i el 5% a la Regió de Barcelona, quan el 1990 era del 2,8-3,6% segons àmbits): Per tant la mobilitat per treball seria com a màxim el 36% , aproximadament de la mobilitat total (66% del 55%).

Encara que sigui un concepte més territorial que econòmic, el fet és que és el principal indicador per delimitar els anomenats "mercats de treball" (o més

pròpiament "mercats laborals locals") i també les anomenades "àrees metropolitanes" o "regions urbanes funcionals". Serveixen per entendre en quins àmbits s'ha de planificar el transport i les altres infraestructures, o les demandes de sòl residencial i de serveis. En aquest sentit també serveixen a les empreses. S'han fet servir també com a àrees on la gestió de l'atur és rellevant perquè indica un determinat perfil econòmic.

Les empreses, en un món global com la situació actual, no tenen els límits normals d'accessibilitat que té la distància entre el lloc de treball i el lloc de residència. Les àrees de significació econòmica s'haurien d'elaborar amb d'altres criteris, dels quals en tenim poca informació. Curiosament, però, la delimitació dels anomenats "Districtes Industrials" més coneguts a Catalunya (Sabadell, Terrassa...) corresponen a àmbits comarcals incomplets.

Algunes definicions (vegeu Closa, Palacios i Castanyer, a "Mercats de Treball de Catalunya 1981-1986-1991"):

- "...és la distància màxima a la qual una certa proporció de treballadors estarien disposats a desplaçar-se a treballar sense canviar de residència... i és l'àrea que delimita les preferències de les empreses per contractar els seus treballadors..."
- L'àrea metropolitana per als nord-americans és l'àmbit de les "ciutats reals" i serveixen per "estadística", "planejament" i "distribució de subvencions estatals"..
- També es podria definir com l'àmbit corresponent a "una hora" de desplaçament que és la distància màxima que "normalment" estem disposats a viatjar diàriament...

Principals conclusions (vegeu la taula adjunta amb l'evolució comarcal 1991-1996):

- Constatació de l'allargament del viatge al treball en els canvis de lloc de treball i de residència que hi ha hagut durant el quinquenni censal més recent: la mitjana és del 118% de viatges extracomarcals i fa cinc anys era del15 % .
- Dinàmica global positiva de llocs de treball i només dinàmica positiva de residents a l'últim quinquenni del Tarragonès i el Baix Penedès.
- "Desequilibris comarcals": entre el 10 i el 16%. Centralitzat del Tarragonès amb un excedent de llocs de treball de 4.100 llocs respecte dels residents: (una de cada 5 persones que treballa al Tarragonès no hi resideix). Té conseqüències fiscals, de trànsit i de serveis, el balanç dels quals no és conegut.
- Entre el 10 i el16% de "desequilibri" a la resta. No és greu, perquè es resol

amb viatges en una societat avançada i amb alt nivell de motorització.

- Efecte "empreses". Creixements de llocs de treball superior a la mitjana: el Tarragonès (9%) i el Baix Penedès (12%). Pèrdues a l'Alt Camp, el Baix Ebre, el Montsià, el Priorat i la Ribera. Manteniment al Baix Camp i la Conca.
- Efecte "residència": 24% al Baix Penedès i 9% al Tarragonès, amb la resta sense canvis o amb pèrdues.
- Aquests creixements diferents tindran efectes sobre el viatge al treball. A les comarques de Tarragona hi havia a mitjans de 1996 200.383 residents ocupats i 194.092 llocs de treball. La diferència de 6.300 és el saldo o diferència entre entrades i sortides dels límits provincials per raons de treball. L'única comarca amb excedent, el Tarragonès (4.144) és insuficient per atreure els saldos negatius de diferents comarques (3.900 del Baix Camp, 2.700 del Baix Penedès...).
- Proporció de sortides comarcals superiors a120% de la població ocupada resident (mitjana 18%): el Baix Camp (21%, 1 de cada 5 persones), la Conca de Barberà (21%), el Priorat (31%) i el Baix Penedès (31%).
- Proporció d'entrades: el Tarragonès (21%), el Baix Penedès (18%) i el Baix Camp (14%).
- Creixements 1991-1996 en l'efecte "residència" (primera permanent i temporal): el Baix Penedès (11 punts respecte la POR), el Priorat (8 p.) i l'Alt Camp (6 p.). Indica molt creixement residencial comparativament al de la base econòmica.
- Creixement 1991-1996 en l'efecte "treball": la Conca de Barberà on els llocs de treball només van créixer un 2%.

3. L'Àrea metropolitana de Tarragona Reus-Cambrils segons els criteris del Cens nord-americà:

La segona de Catalunya en dimensió demogràfica (313.000 habitants i 69 municipis), la doble adscripció d'Altafulla i Torredembarra en el límit amb l'àrea metropolitana de Barcelona que inclou el Vendrell des de 1991-96, i la integració feble de Reus. (2)

Del treball recent de Clusa-Roca (Revista Econòmica de Catalunya, núm. 33, "El canvi d'escala de la ciutat metropolitana de Barcelona"): "El criteri de delimitació que s'ha fet servir són els fluxos diaris de la mobilitat obligada entre la residència i el lloc de treball, seguint la metodologia censal nord-americana.

Als Estats Units s'aplica prenent com a unitat d'agregació els *countries* (comarques o províncies per extensió equivalent) , excepte als Estat de New England que s'aplica per *towns* o municipis. L'algoritme d'agregació és relativament senzill i consisteix a agregar, en una primera iteració, al municipi central de més de 50.000 habitants, tots aquells municipis que hi envien més d'un 15% de la població ocupada resident."

"Els criteris de densitat de població que complementen els de mobilitat residència-treball no són rellevants aquí. En una segona iteració es considera com a nucli central el conjunt de municipis integrats a la primera iteració i s'hi agreguen els municipis que superen el llindar del 15% dels fluxos per treball amb aquest centre. El procés es repeteix fins a 4 vegades.

La mateixa metodologia permet distingir diverses *Primary Metropolitan Statistical Areas,* quan el resultat del procés anterior ha delimitat una àrea metropolitana de més d'un milió d'habitants. Si es poden identificar àrees primàries (amb un màxim de sortides del 35% de la població ocupada resident i excepcionalment un 50%), el conjunt es considera que forma una *Consolidated Metropolitan Statistical Area.*

"..És important posar de relleu la funció que juga la dimensió poblacional en el procés de delimitació. Així els llindars de 50.000, 75.000, 100.000 o 1.000.000 d'habitants per un àmbit administratiu li donarien importància suficient..."

"..La principal diferència d'aquest algoritme... en relació als mètodes que més s'havien aplicat a l'àrea de Barcelona són les "iteracions successives" perquè el llindar dels del15% és el mateix... Les iteracions successives resolen dos problemes importants en tota delimitació:

- D'una part, el problema de les "condicions de partida", pel qual, per exemple, no s'obtindria el mateix resultat començant amb un municipi central de 97 km2, com Barcelona, que amb un de més de 600 km2, com Madrid.
- D'una altra part, les iteracions incorporen la hipòtesi que una part important dels fluxos residència-treball d'abast extramunicipal no són amb el centre metropolità, com posa de relleu el fet que 104 municipis dins de les comarques metropolitanes de Barcelona tenen sortides diàries superiors al 50% de la població ocupada resident" (op.cit. pàg. 46).

L'Àrea Metropolitana de Tarragona-Reus-Cambrils, seguint la nomenclatura nord-americana dels tres noms, estava integrada per 69 municipis, segons la informació del Padró d'Habitants de 1996, quan al 1991 en tenia 51. La població total només ha evolucionat de 303.176 a 313.379 habitants, perquè els nous municipis són de dimensions residencials reduïdes en els límits comarcals i metropolitans. Les taules i mapes adjunts en detallen els resultats.

Fent centre a Tarragona, la primera iteració en relació al llindar del 15% justifica l'adscripció de 16 municipis contigus. Destaquen Constantí (5.154 habitants, el 1996), Torredembarra (8.907 habitants) i Vila-seca (12.124 habitants); altres límits d'aquesta iteració són el Morell i la Secuita.

Gairebé s'han integrat els 21 municipis del Tarragonès, perquè els fluxos de treball cap a Tarragona són importants: hi treballen el 46,3 % dels residents a Constantí que treballen, el 16,4% dels de Vila-seca, el 29,8% dels d'Altafulla. Els anglesos quan parlen de "mercats locals de treball" dirien, però, que l'únic criteri d'integració no discutible és el del llindar del 50%, perquè és una ciutat molt diferent quan la mobilitat externa supera la interna; en aquest sentit només el complirien el Catllar (53,2%) i els Pallaresos (65,3%), i cinc anys enrera Constantí (52,6%). No disposo encara dels fluxos d'entrada d'aquests municipis, en qualitat d'"atractors", excepte per a Tarragona.

El paper d'atractor del municipi de Tarragona per centralitat de treball no limita necessàriament el volum de residents que treballen fora del municipi: ho feia el 18,2% dels residents ocupats, l'any 1991, i ho feia el 25,6% (més d'una quarta part!) cinc anys més tard.

Aquests municipis més els de la Torre de Fontaubella i 4 més, de dimensions molt reduïdes, formen una nova àrea d'atracció. En aquesta etapa Reus envia a Tarragona l'11,1% de la població ocupada resident, Salou el 14,8%, i Torredembarra l'11,7% (el 7,7% dels seus residents treballen a Barcelona-capital), i per tant no acompleixen el llindar considerat del 15%.

En la segona etapa o iteració s'integra Reus, perquè l'11,1% inicial, que és gairebé irrellevant es converteix en el 17,3% (15,2%, el 1991), que malgrat estar molt a prop del llindar ja és més significatiu. És un cas semblant el de Salou, que passa d'un 12,5% inicial al 19,5% amb Tarragona i la vintena de municipis pròxims. S'ha de parlar d'una adscripció metropolitana feble.

És especialment l'adscripció de Reus i parcialment les d'Altafulla i de Salou (addicionalment a 7 municipis petits: Arbolí, la Masó...), que eixamplen l'àrea metropolitana de 31 municipis a 65. Gairebé tots els 28 i municipis del Baix Camp i una part dels del Priorat.

A la 4ª iteració només s'integraran Mont-roig, Vilanova, Gratallops i Bràfim; per tant és un procés que té "límit finit". Entre 1991 i 1996 s'hi han integrat 18 municipis: són bàsicament municipis del Priorat (Prades, Poboleda, Vilella, Bellmunt... sense arribar a Falset) i l'Alt Camp (Bràfim, Puigpelat, el Milà... sense arribar a Valls), sense noves incorporacions del Baix Penedès, que gairebé de manera total s'han integrat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Es destaquen principalment **les dobles adscripcions metropolitanes** d'Altafulla (23,3% de població ocupada amb Barcelona i entorn metropolità, i 30% amb el municipi de

Tarragona), Torredembarra (16,1% amb l'àrea de Tarragona i 18,5 amb la de Barcelona), Creixell (19,8% i 16%). El Vendrell, amb un 7,5% de població resident (o censada!) treballant al municipi de Barcelona, s'integra a l'Àrea Metropolitana de Barcelona per un flux total del 18,9%.

Certament és discutible si el llindar inicial del 15% itinerant és prou significatiu. En tot cas ha servit per posar de relleu com es genera una part del trànsit i quines funcionalitats es produeixen en els límits metropolitans, per diferents tipus de decisió en residir i treballar, donades les decisions de localització i de modificació de plantilla de les empreses.

Amb prop de 313.400 habitants, l'any 1996, és la segona àrea metropolitana de Catalunya, definida per aquests criteris, perquè supera les anomenades àrees metropolitanes primàries de Sabadell-Barberà (6 municipis i prop de 246.000 habitants), Terrassa-Matadepera (7 municipis i 168.000 habitants), Granollers (20 municipis i 138.400 habitants) i Mataró (8 municipis i 121.000 habitants), individualitzades dins de l' Àrea Metropolitana Consolidada de Barcelona de 216 municipis i més 4,3 milions d'habitants.

Segons els nord-americans les més de 100 delimitacions d'àrees metropolitanes que fan cada deu anys no serveixen per modificar cap límit administratiu. Només, diuen, serveixen per "estadística", "planejament" i "distribució de fons nacionals".

4. La mobilitat d'abast extramunicipal: Els mercats de treball o sistemes urbans que es delimiten per una mobilitat d'abast extramunicipal superior al 35% de la població ocupada resident a la majoria de municipis han estat d'àmbit comarcal fins al 1991 i tendeixen cap a l'àmbit intercomarcal i metropolità.

La important mobilitat d'abast extramunicipal se serveix avui fora del centre de Barcelona, amb vehicle privat principalment. Condiciona la demanda d'infraestructura viària, però posa de relleu una important deficiència de transport públic, que la falta de massa crítica i densitat a moltes zones no fa possible rendibilitzar.

Fent servir alguna de les categories territorials que es van fer servir al Pla Territorial General de 1994 són importants els següents criteris i significats:

- Si un municipi té un volum de sortides diàries per raó de treball per sobre del 25% dels que hi resideixen ("població de nit"), o rep unes entrades d'altres municipis per sobre del 25% o d'una quarta part dels llocs de treball que hi ha, significa que està integrat en un sistema o mercat de treball intermunicipal. Vol dir que una quarta part de la mobilitat per treball és exterior al municipi i tres quartes parts és interior.
- Municipi-mercat de treball o municipi autosuficient: quan no té entrades o sortides que superen el 25% d'una de les dues dimensions, i tampoc hi ha cap altre municipi que el necessita per formar un conjunt amb menys d'una

quarta part de mobilitat exterior.

- Quan en lloc d'una quarta part és la meitat, ja sembla un criteri més clar, perquè vol dir que més de la meitat de la mobilitat d'un municipi és d'abast extramunicipal...

Les principals causes que determinen i condicionen l'existència de mercats de treball:

- Oportunitats de treball en algun municipi concret que atrau residents a d'altres.
- La centralitat per treball pot ser dimensió de l'oferta de treball o excedent de llocs de treball localitzats respecte dels residents...
- Proximitat, que pot produir fluxos en dos sentits alhora... que expandeix les possibilitats de treball.
- Facilitat de desplaçament, equivalent a proximitat.

Per il·lustrar la importància de la mobilitat d'abast extramunicipal, s'ha de dir que a Catalunya només hi havia 61 municipis, segons el Cens de 1991, que presentaven fluxos de sortida o entrada inferiors al 25% i que tampoc necessitaven integrar-se en mercats de treball. A Tarragona, el municipi de més entitat que forma un mercat de treball només municipal és Ulldecona, amb prop de 5.200 habitants.

A les set comarques metropolitanes de Barcelona només hi havia 4 municipis amb sortides interiors al 255 de la població ocupada resident (Barcelona, Terrassa, Mataró i Sant Sadurní d'Anoia); al mateix temps només hi havia 15 municipis, dels 164, amb entrades inferiors al 25% dels llocs de treball localitzats. Segons aquest criteri, per tant, la quasi totalitat dels municipis formen part de mercats de treball d'abast intermunicipal.

Els mercats "comarcals" de 1991, amb autosuficiència mínima del 75%, van ser a les comarques de Tarragona els següents (9):

- Amposta, amb 6 municipis i prop de 34.000 habitants; agrupa el 63% de la població de la comarca del Montsià.
- Tortosa, amb 8 municipis i 42.100 hab; és el 65% de la comarca del Baix Ebre.
- Gandesa, 4 municipis i 5.400 hab.; 42% de la Terra Alta.
- Móra, 9 municipis i prop de 14.000 hab.; és el 61% de la Ribera d'Ebre.
- Falset, 16 municipis i 6.800 hab.; és el 72% del Priorat.
- Valls, 26 municipis i prop de 35.000 hab.; atrau més població que el total de l' Alt Camp.

- Montblanc, 12 municipis i 15.200 hab.; és el 84% de la comarca de la Conca de Barberà.
- El Vendrell, 11 municipis i 37.200 habitants; és el 98% del Baix Penedès.
- Reus, 21 municipis i prop de 106.000 hab.; és el 81% de la comarca del Baix Camp.
- Tarragona, 17 municipis i 147.000 habitants; és el 94% de la població del Tarragonès.

Els mercats anomenats "comarcals" agrupaven uns 442.700 habitants, equivalents al 82% de la població de la demarcació o província de Tarragona. Un 10% de la població estava organitzada en mercats d'abast "subcomarcal" i el 8% restant formaven mercats de treball d'abast unimunicipal. Aquesta realitat contrasta amb la de Barcelona i Girona on hi ha més mercats "subcomarcals", tant a la costa com a l'interior.

Els mercats subcomarcals del llindar del 75% de 1991, equivalen gairebé a "un per comarca separat de la «capital comarcal»" i són els 8 següents:

- Cambrils amb 14.751 habitants, el 1991, i integrat pels municipis de Colldejou, Mont-roig del Camp, Vandellòs i Vinyols i els Arcs, amb un total de 24.760 habitants.
- La Sénia, amb Mas de Barberans (3.526 habitants) - Cornudella amb Poboleda (1.226 habitants)
- Horta de St. Joan amb Prat del Compte (1.550 habitants) - Santa Bàrbara, amb la Galera i Godall (4.872 habitants)
- Sta. Coloma de Queralt, amb 6 municipis més, 3.156 habitants) - Flix, amb Riba-roja d'Ebre, la Torre de l'Espanyol i Vinebre (10.910 habitants)
- L' Ametlla, amb el Perelló (6.314 habitants).

Uns 56.000 habitants en mercats "subcomarcals" no és certament una proporció important (10% aproximadament), respecte del 540-560.000 residents de Tarragona. En número de municipis (27) representa el 15%, aproximadament, i amb territori podria aproximar-se cap el 20% com a màxim. En número de mercats intermunicipals, els d'abast "subcomarcal" són el 47% del total.

Les "capitals comarcals" sense mercats en algun moment. De fet només Gandesa no formava mercat intermunicipal l'any 1981, i es va formar entre 1981 i 1986, perquè Móra formava part d'un mercat de treball que durant la construcció de la central tenia el principal atractor a Ascó fins al1981.

Els mercats subcomarcals, que ho van ser fins al 1981o fins al 1986, que s'han integrat en d'altres mercats, són els següents:

- L' Arboç amb 5 municipis i prop de 9.000 habitants
- L'Espluga de Francolí amb 2 municipis i 4.900 habitants
- Calafell (5.900 residents permanents, el 1986) amb 2 municipis.
- Torredembarra (5.800 residents, el 1986) amb 3 municipis.
- Sarral, amb 2 municipis i 1.700 hab.
- El Pla de Sta. Maria, amb 2 municipis i 1.700 hab.
- El Masroig, amb 2 municipis i 800 hab.
- Maslloreng, amb 2 municipis i 1.400 hab.
- Mont-roig, amb 2 municipis i prop de 5.000 hab.
- Tivissa, amb 2 municipis i 1.300 hab.
- La Torre de l'Espanyol, amb 2 municipis i 1.200 hab.
- La Morera, amb 2 municipis i 300 hab.
- Pradell de la Teixeta, amb 2 municipis i 400 hab.
- Vila-rodona (1.028 habitants, el1986) amb 3 municipis.

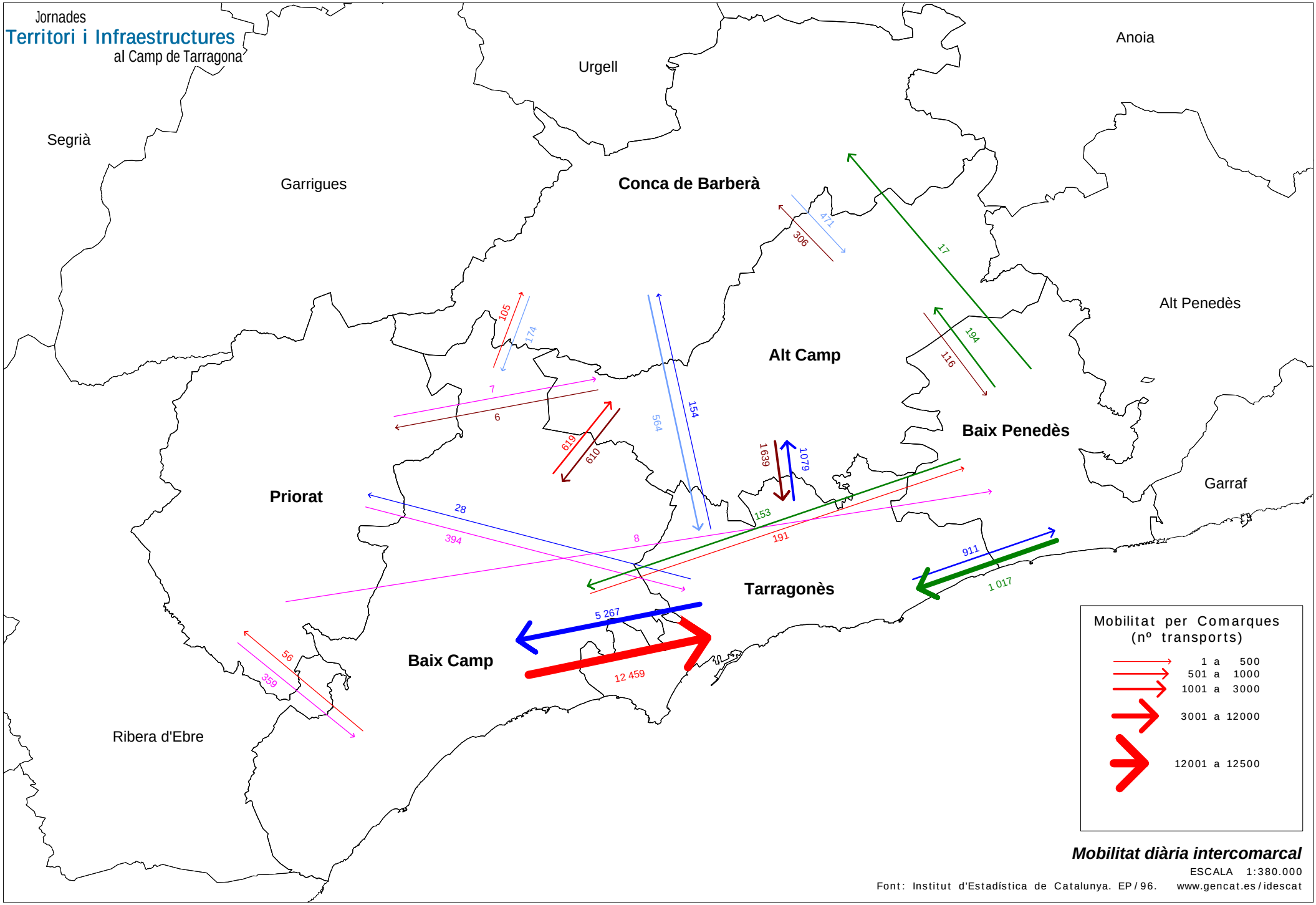
Fins al 1986, per tant, 33 municipis formaven mercats "subcomarcals"; es tractava del 18% de municipis de la demarcació i, amb uns 41.000 habitants, representaven el 8% de la població total. Des de 1986, doncs, es produeix una "comarcalització" dels mercats de Tarragona, on guanyen pes i centralitat les "capitals comarcals". El 75% de la població de la demarcació estaria en els mercats de les capitals de comarca mentre que només el 10% de la població, però el 40% dels mercats, serien "subcomarcals". Cal veure que ens donarà el Padró de 1996, amb un augment significatiu de la metropolinització."

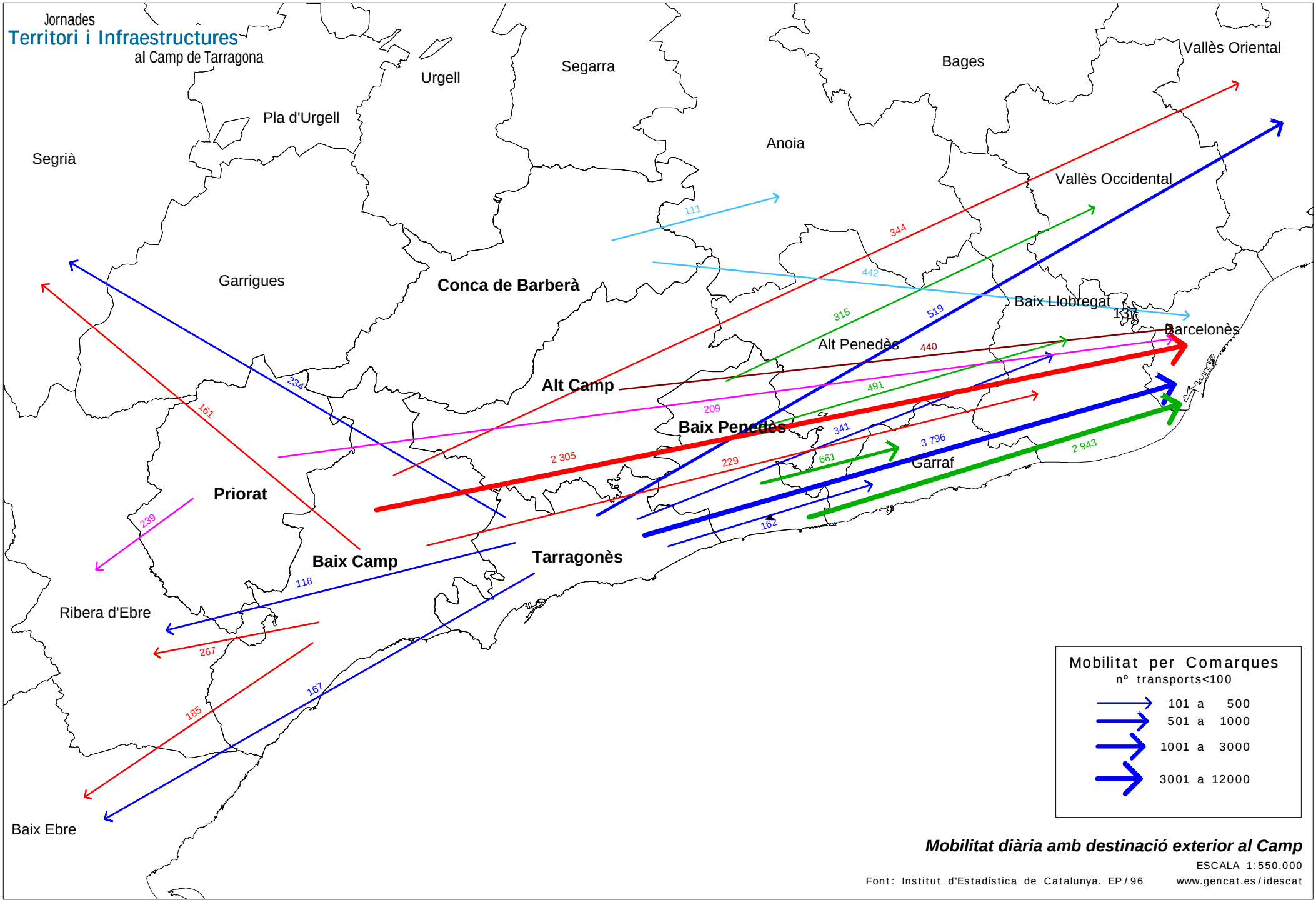
1. L'explotació del fitxer de mobilitat de 1996 i la delimitació de l'àrea metropolitana de Tarragona-Reus s'ha fet al Centre de Política de Sòl i Valoracions, dirigit pel professor Josep Roca Cladera. Aquesta comunicació s'ha beneficiat dels seus comentaris i observacions.

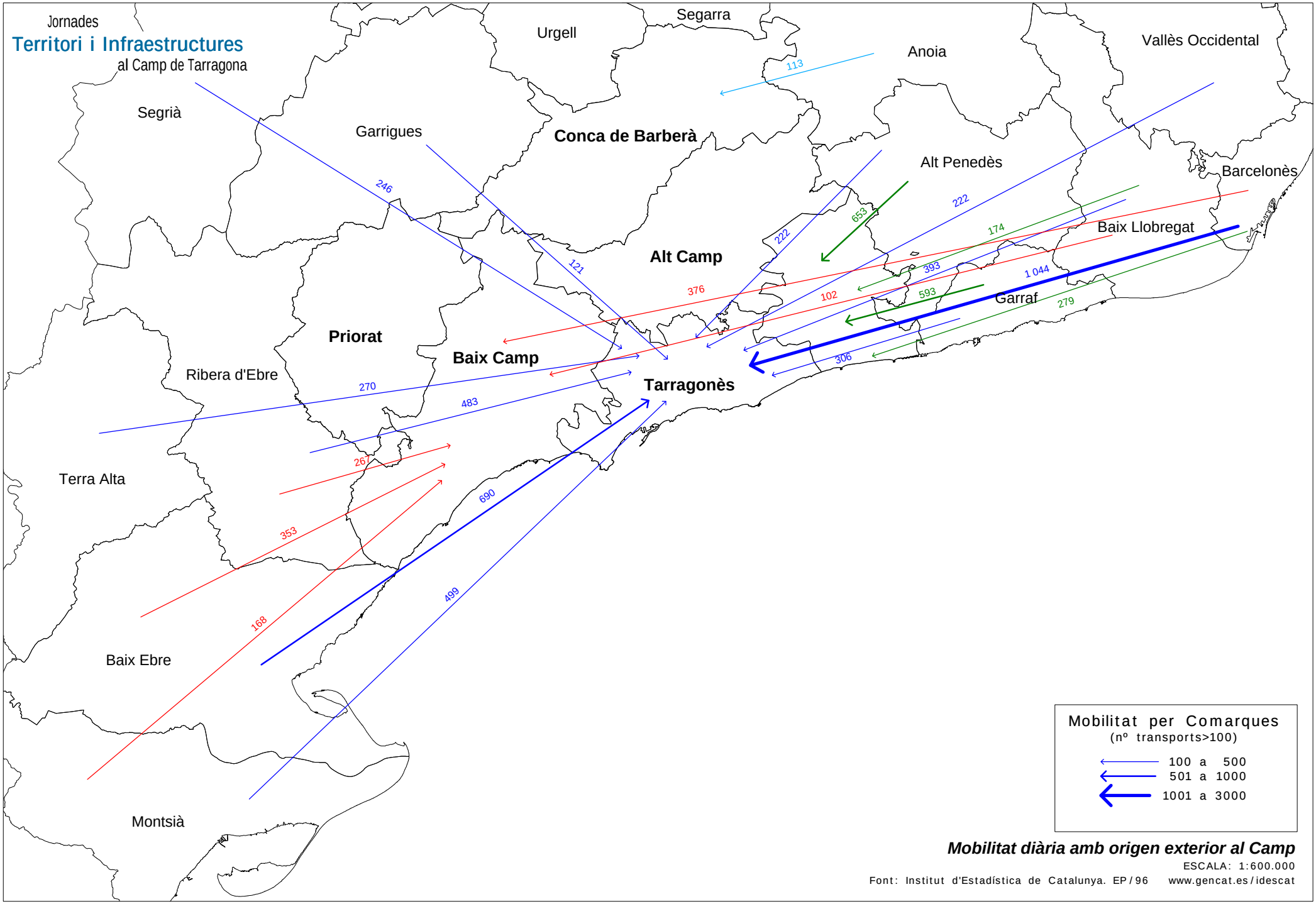
2. Quan el llibre estava en premsa, l'autor, seguint les elaboracions del Centre de Política del Sòl i Valoracions que dirigeix el professor Josep Roca Cladera, valora que l'àrea de Tarragona-Reus-Cambrils és "una àrea metropolitana consolidada", dins de la qual hi ha una "àrea metropolitana primària" que és Reus - segons els criteris de les àrees metropolitanes nord-americanes de *l'"Statisticall Metropolitan Area"* que compleix la característica de població superior als 50.000 habitants i una població total de més de 75.000 habitants.

En el cas del Camp de Tarragona, la ciutat metropolitana canvia d'escala quan Reus hi queda funcionalment integrada com a "àrea metropolitana primària ". La conclusió de "Tarragona-Reus-Cambrils", segona àrea metropolitana de Catalunya, continua essent vàlida.

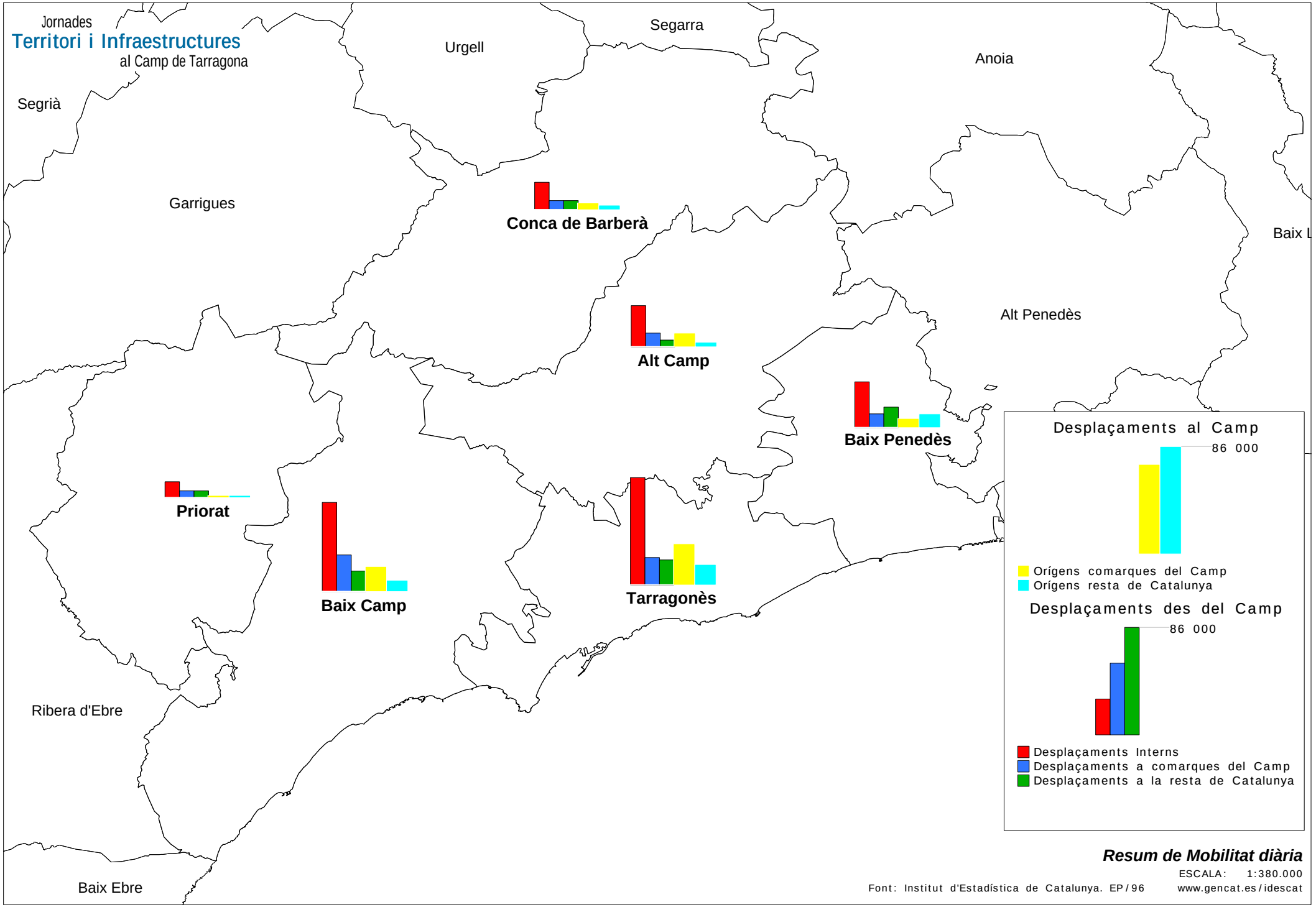

Anoia
Pla d'Urgell


Jornades
Territori i Infraestructures
al Camp de Tarragona
Urgell
Anoia
Segrià
Garrigues
Conca de Barberà
Alt Penedès
Alt Camp
Baix Penedès
Garraf
Priorat
Tarragonès
Baix Camp
Ribera d'Ebre
471
306
17
105
174
194
116
7
6
564
154
619
610
1639
1079
28
394
8
153
191
911
1 017
5 267
12 459
56
359
Mobilitat per Comarques
(nº transports)
1 a 500
501 a 1000
1001 a 3000
3001 a 12000
12001 a 12500
Mobilitat diària intercomarcal
ESCALA 1:380.000
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96. www.gencat.es/idescat


Jornades
Territori i Infraestructures
al Camp de Tarragona
Urgell
Segarra
Bages
Vallès Oriental
Pla d'Urgell
Anoia
Segrià
Vallès Occidental
Garrigues
Conca de Barberà
Baix Llobregat
Barcelonès
Alt Penedès
Alt Camp
Baix Penedès
Priorat
Garraf
Baix Camp
Tarragonès
Ribera d'Ebre
Baix Ebre
111
344
442
315
519
440
491
209
234
161
341
3 796
2 943
2 305
229
661
239
118
162
267
185
167
Mobilitat per Comarques
nº transports<100
101 a 500
501 a 1000
1001 a 3000
3001 a 12000
Mobilitat diària amb destinació exterior al Camp
ESCALA 1:550.000
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96
www.gencat.es/idescat


Jornades
Territori i Infraestructures
al Camp de Tarragona
Segarra
Urgell
Anoia
Vallès Occidental
Segrià
Garrigues
Conca de Barberà
Alt Penedès
Barcelonès
Baix Llobregat
Alt Camp
Priorat
Baix Camp
Garraf
Ribera d'Ebre
Tarragonès
Terra Alta
Baix Ebre
Montsià
113
246
121
222
653
222
174
376
393
102
593
1 044
279
270
483
306
261
690
353
499
168
Mobilitat per Comarques
(nº transports>100)
100 a 500
501 a 1000
1001 a 3000
Mobilitat diària amb origen exterior al Camp
ESCALA: 1:600.000
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96
www.gencat.es/idescat

Jornades
Territori i Infraestructures
al Camp de Tarragona



Resum de Mobilitat diària

ESCALA: 1:380.000

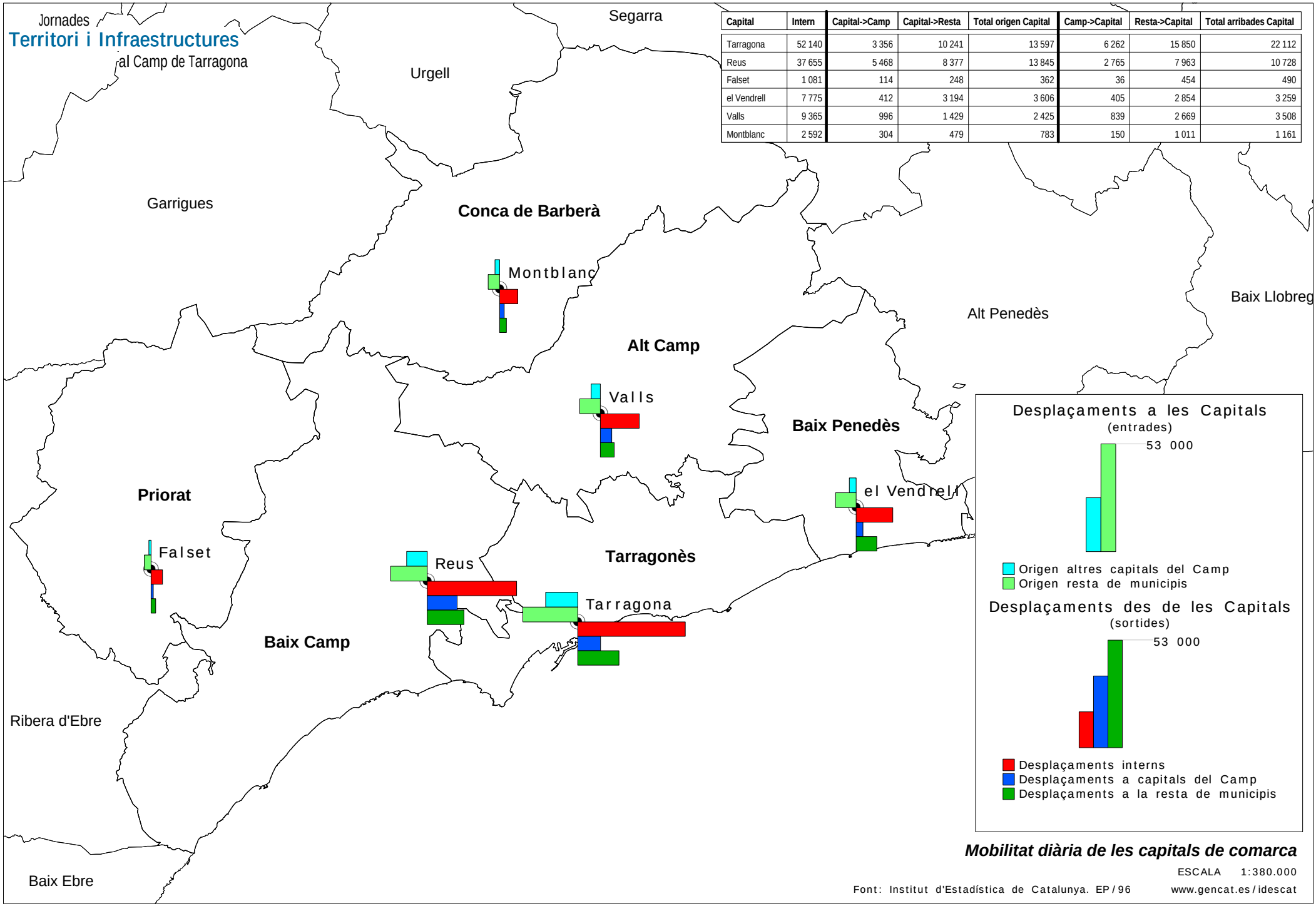
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96 www.gencat.es/idescat

Jornades

Territori i Infraestructures

al Camp de Tarragona

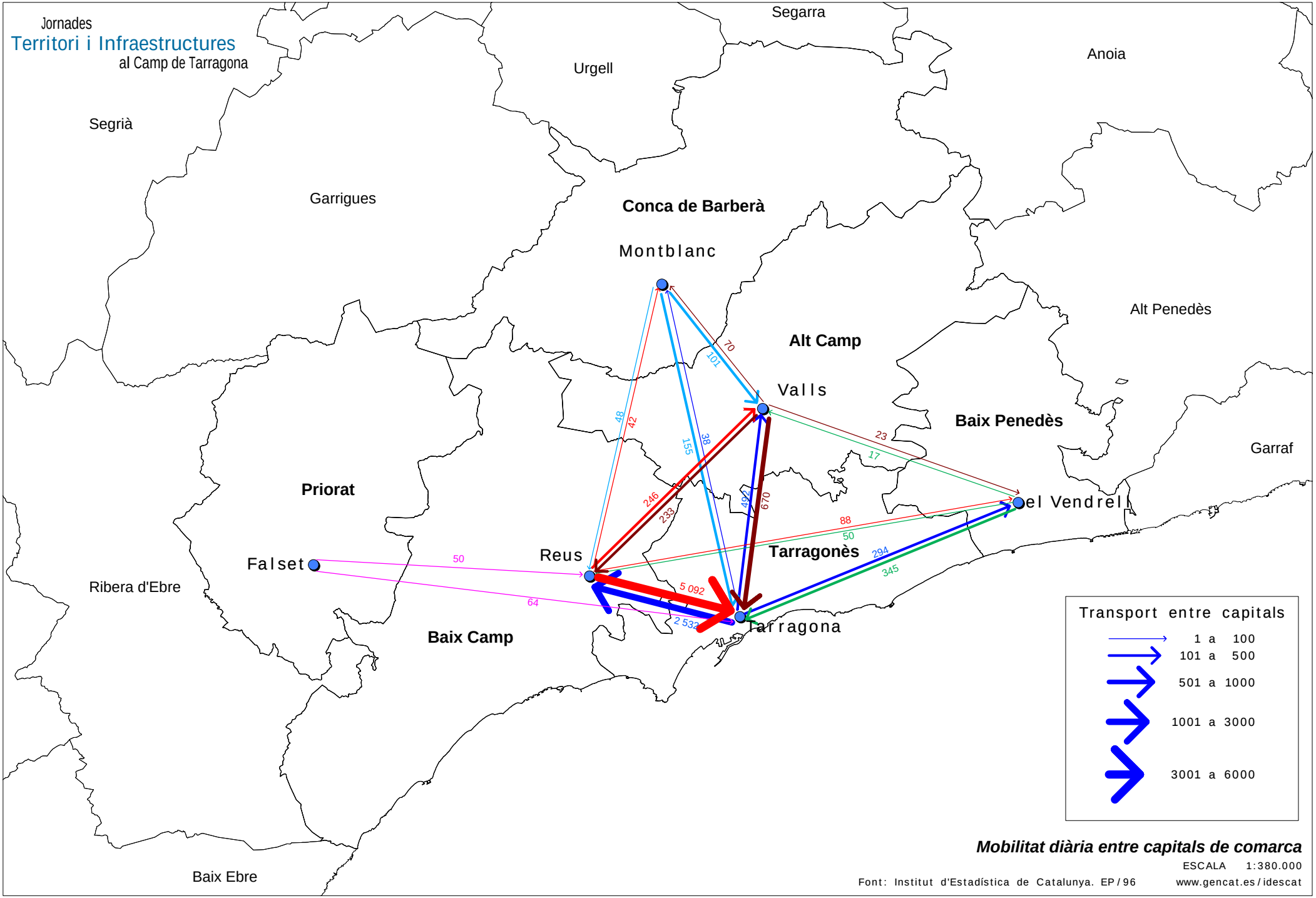
Capital	Intern	Capital->Camp	Capital->Resta	Total origen Capital	Camp->Capital	Resta->Capital	Total arribades Capital
Tarragona	52 140	3 356	10 241	13 597	6 262	15 850	22 112
Reus	37 655	5 468	8 377	13 845	2 765	7 963	10 728
Falset	1 081	114	248	362	36	454	490
el Vendrell	7 775	412	3 194	3 606	405	2 854	3 259
Valls	9 365	996	1 429	2 425	839	2 669	3 508
Montblanc	2 592	304	479	783	150	1 011	1 161



Mobilitat diària de les capitals de comarca

ESCALA 1:380.000

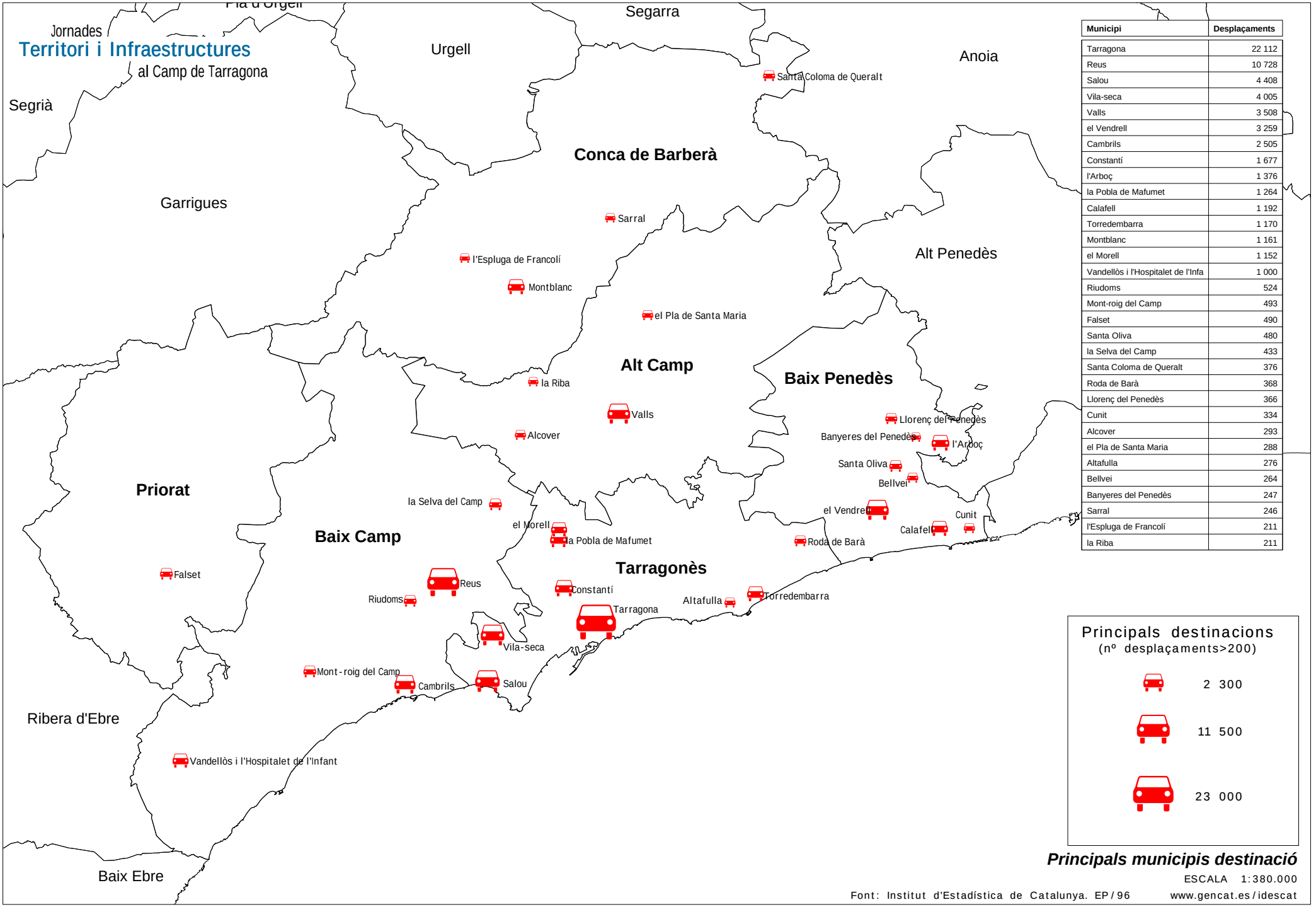
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96 www.gencat.es/idescat


Jornades
Territori i Infraestructures
al Camp de Tarragona
Segarra
Urgell
Anoia
Segrià
Garrigues
Conca de Barberà
Montblanc
Alt Penedès
Alt Camp
Valls
Baix Penedès
Garraf
Priorat
el Vendrell
Falset
Reus
Tarragonès
Ribera d'Ebre
Tarragona
Baix Camp
Baix Ebre
70
101
48
42
155
38
23
17
246
233
492
670
88
50
294
345
50
64
5 092
2 532
Transport entre capitals
1 a 100
101 a 500
501 a 1000
1001 a 3000
3001 a 6000
Mobilitat diària entre capitals de comarca
ESCALA 1:380.000
Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96
www.gencat.es/idescat

Jornades

Territori i Infraestructures

al Camp de Tarragona



Municipi	Desplaçaments
Tarragona	22 112
Reus	10 728
Salou	4 408
Vila-seca	4 005
Valls	3 508
el Vendrell	3 259
Cambrils	2 505
Constantí	1 677
l'Arboç	1 376
la Pobla de Mafumet	1 264
Calafell	1 192
Torredembarra	1 170
Montblanc	1 161
el Morell	1 152
Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infa	1 000
Riudoms	524
Mont-roig del Camp	493
Falset	490
Santa Oliva	480
la Selva del Camp	433
Santa Coloma de Queralt	376
Roda de Barà	368
Llorenç del Penedès	366
Cunit	334
Alcover	293
el Pla de Santa Maria	288
Altafulla	276
Bellvei	264
Banyeres del Penedès	247
Sarral	246
l'Espluga de Francolí	211
la Riba	211

Principals destinacions
(nº desplaçaments>200)

2 300

11 500

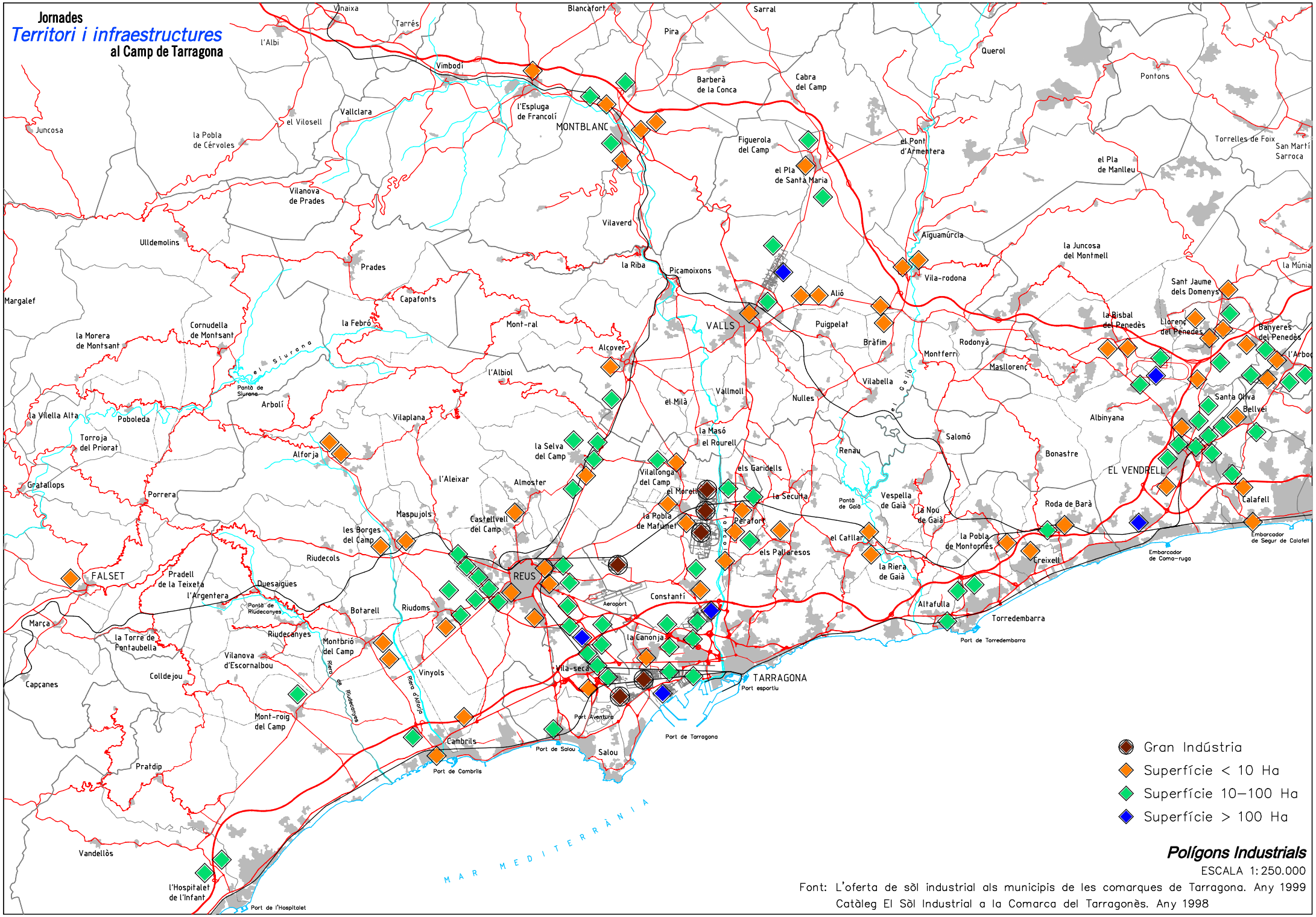
23 000

Principals municipis destinació

ESCALA 1:380.000

Font: Institut d'Estadística de Catalunya. EP/96

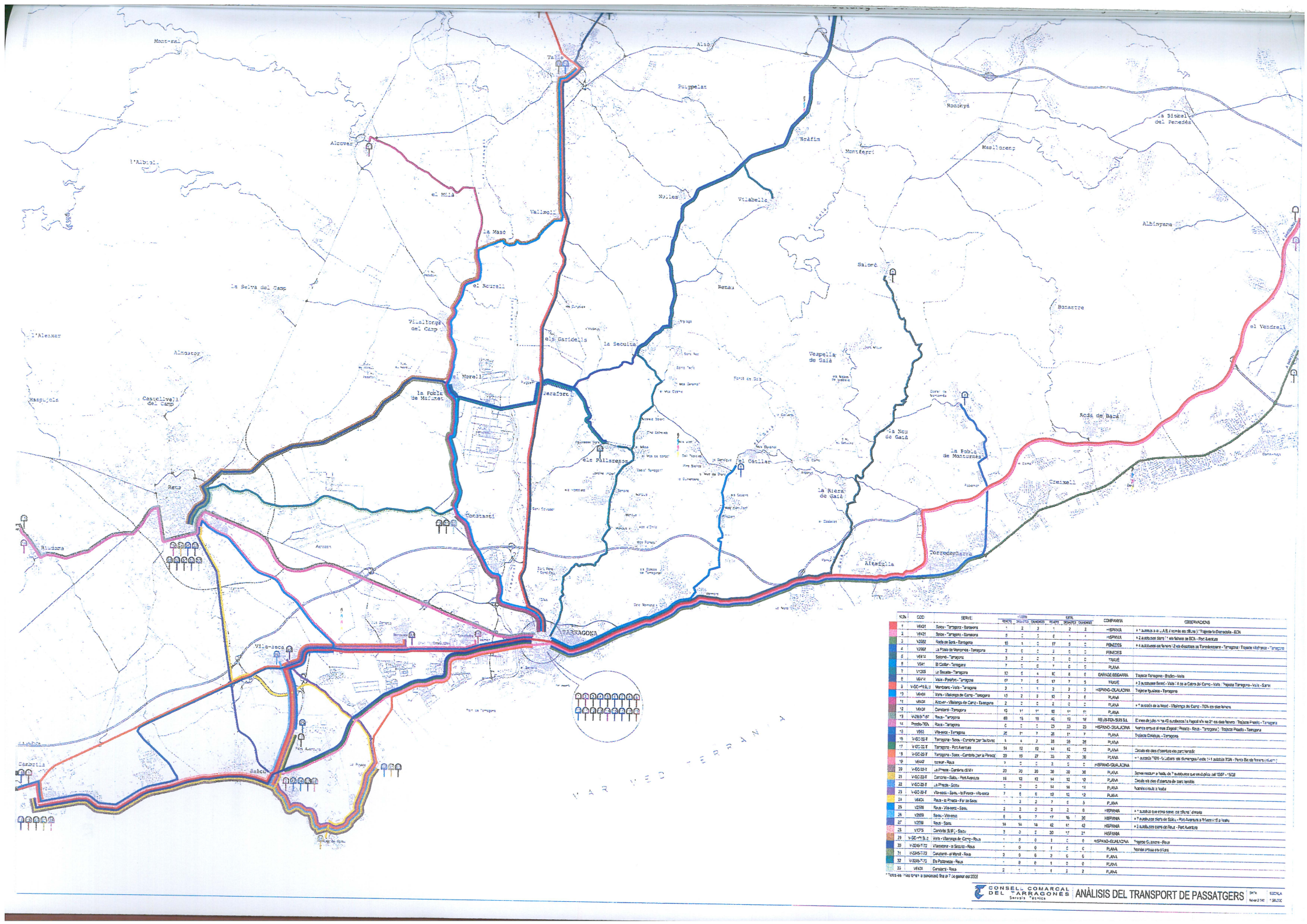
www.gencat.es/idescat



Polígons Industrials

ESCALA 1:250.000

Font: L'oferta de sòl industrial als municipis de les comarques de Tarragona. Any 1999
Catàleg El Sòl Industrial a la Comarca del Tarragonès. Any 1998



NÚM.	CODI	SERVEI	LABORS TREMENTS	LABORS DIUMENGES	ESTIU TREMENTS	ESTIU DIUMENGES	COMPANYIA	OBSERVACIONS
1	V6421	Salou - Tarragona - Barcelona	1	2	2	2	2	HISPANIA	* 1 autobús a la «A.S.» només es circula	Trajecte la Granadella - BCN
2	V6421	Salou - Tarragona - Barcelona	6	1	1	1	1	HISPANIA	* 2 autobusos Sants * * els festers de BCN - Port Aventura
3	V2582	Roda de Berà - Tarragona	15	1	1	17	5	0	PIRINEUS	* 4 autobusos els festers	2 els diissabtes as Torredembarra - Tarragona	Trajecte Vilafranca - Tarragona
4	V2582	La Pobla de Montornès - Tarragona	2	0	0	2	0	0	PIRINEUS	
5	V6414	Salomó - Tarragona	3	0	0	3	0	0	TRAVE	
6	V541	El Catllar - Tarragona	7	0	0	7	0	0	PLANA	
7	V1265	La Secuita - Tarragona	12	0	4	16	8	0	GARAGE BEGARRA	Trajecte Tarragona - Bràfim - Vella
8	V6414	Vella - Perafort - Tarragona	17	7	6	17	7	5	TRAVE	* 3 autobusos Sants - Vella * 1 de la Cabra del Camp - Vella	Trajecte Tarragona - Vella - Sarral
9	V-GC-11.3.1	Montserrat - Vella - Tarragona	2	1	1	2	2	2	HISPANO-GUALACHA	Trajecte Igualada - Tarragona
10	V6401	Vella - Vilallonga del Camp - Tarragona	13	2	3	13	2	6	PLANA	
11	V6431	Alcover - Vilallonga del Camp - Tarragona	2	2	0	2	0	0	PLANA	* * autocars de la Mitjà - Vilallonga del Camp - TGN els dilluns festers
12	V6431	Constantí - Tarragona	12	11	11	12	11	11	PLANA	
13	V-2553-1-37	Reus - Tarragona	68	15	15	42	12	12	RELIS-TGN-SUIS S.A.	El mes de juliol hi ha 43 autobusos	a l'agost s'hi van 21 els dies festers	Trajecte Prades - Tarragona
14	Prades-TGN	Reus - Tarragona	0	0	0	23	23	23	HISPANO-GUALACHA	Només circula el mes d'agost	Prades - Reus - Tarragona	Trajecte Prades - Tarragona
15	V551	Vila-seca - Tarragona	25	1*	7	28	11	7	PLANA	Trajecte Cretsos - Tarragona
16	V-GC-22-7	Tarragona - Sora - Cambrils (per autovia)	5	4	2	28	28	28	PLANA	
17	V-GC-22-7	Tarragona - Port Aventura	14	12	12	14	12	12	PLANA	Circula els dies d'obertura del parc temàtic
18	V-GC-22-7	Tarragona - Salou - Cambrils (per la Pineda)	29	16	27	33	30	30	PLANA	* * autobús TGN - Urbans de Tarragona l'estiu	1 autobús TGN - Porto Bo els festers	1 Mont
19	V6447	Ismar - Reus	7	0	0	8	0	0	HISPANO-GUALACHA	
20	V-GC-22-1	La Pineda - Cambrils (d.M.)	29	20	20	36	30	30	PLANA	Serveis nocturns a Vella de 7 autobusos que es duplica del 15/07 - 15/08
21	V-GC-22-7	Cambrils - Salou - Port Aventura	14	12	12	14	12	12	PLANA	Circula els dies d'obertura del parc temàtic
22	V-GC-22-7	La Pineda - Salou	0	0	0	14	14	14	PLANA	Només circula a Vella
23	V-GC-22-7	Vila-seca - Salou - la Pineda - Vila-seca	7	6	6	12	12	12	PLANA	
24	V6401	Reus - la Pineda - Port de Salou	1	3	3	7	6	5	PLANA	
25	V2556	Reus - Vila-seca - Salou	2	2	2	2	2	0	HISPANIA	* * autobús que circula sovint, cal consultar diferents
26	V2559	Salou - Vila-seca	6	6	7	17	16	20	HISPANIA	* 7 autobusos diaris de Salou - Port Aventura a l'Hivern i 6 a l'estiu
27	V2556	Reus - Salou	14	14	14	42	41	43	HISPANIA	* 2 autobusos diaris de Reus - Port Aventura
28	V1275	Cambrils (B.M.) - Salou	3	0	2	20	17	2*	HISPANIA	
29	V-GC-11.3.2	Vella - Vilallonga del Camp - Reus	*	0	0	1	0	0	HISPANO-GUALACHA	Trajecte Guissona - Reus
30	V-3245-T-72	Vilallonga - la Secuita - Reus	*	0	0	1	0	0	PLANA	Només circula els dilluns
31	V-3245-T-72	Constantí - el Morell - Reus	2	0	0	2	0	0	PLANA	
32	V-3245-T-72	Els Pallaresos - Reus	*	0	0	1	0	0	PLANA	
33	V6431	Constantí - Reus	2	*	*	1	2	2	PLANA	

* Totes les línies tenen a concessió fins el 7 de gener del 2008

CONSELL COMARCAL DEL TARRAGONÈS
Servei Tècnic

ANÀLISI DEL TRANSPORT DE PASSATGERS

DATA: febrer 2.010

ESCALA: 1:50.000

BIBLIOGRAFIA

1. ANUARI ECONÒMIC COMARCAL 1997.- *Estudis comarcals: Anoia, Bages, Conca de Barberà, Osona, Segarra, Urgell.* Caixa d'Estalvis de Catalunya.1997. 354 pàg.
2. ANUARI ECONÒMIC COMARCAL 1999.-*Estudis comarcals: Alt Camp, Alt Penedès, Baix Camp, Baix Penedès, Garraf, Priorat, Tarragonès.* Caixa d'Estalvis de Catalunya. 1999. 384 pàg.
3. CONSELL COMARCAL DEL TARRAGONÈS.- Sòl Industrial. El Tarragonès 38 pàg. Guia Útil, SL. 1998.
4. ESTUDIO SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE TARRAGONA. CEPTA
5. GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE TREBALL.- Impacte i repercusions de les inversions al centre recreatiu turístic de Vilaseca-Salou i al sector químic de Tarragona. Fons Social Europeu.
6. COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.- *Jornadas, planificación territorial e infraesctruras en el Campo de Tarragona.* Catalunya. 1995. 90 pàg
7. COLEGIQ DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.- Jornadas. Planificación territorial e infraestructuras en el Camp de Tarragona. Conclusions. Catalunya. 1995. 113 pàg.
8. MARGALEF I LLEBARIA, Joaquim *(et alii).- . Estructura i perspectiva de creixement de l'economia de Tarragona, Gabinet d'Estudis C.O.C.I.N. de Tarragona.* Diputació de Tarragona. Ajuntament de Tarragona. Consell Comarcal del Tarragonès. Cambra Oficial de comerç, Indústria i Navegació de Tarragona. Ind. Gràf. Gabriel Gibert. Tarragona. 1991. 401 pàg.
9. MARGALEF LLEBARIA, Joaquim *(et alii).- L'oferta de sòl industrial als municipis de les comarques de Tarragona..* Diputació de Tarragona. Serveis de Promoció i Estudis Econòmics. 1999. 354 pàg
10. MARGALEF, J., SEGARRA, A. *(et alii).- El dinamisme econòmic d'un territori: Les comarques de Tarragona..* Diputació de Tarragona. Ind. Gràf. Gibert, SA. Tarragona. 1998. 446 pàg.
11. GENERALITAT DE CATALUNYA.- *Pla de Carreteres de Catalunya.* 1985
12. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES.- *Pla de Carreteres de Catalunya.* Gabinet Uribe, S.A. 1987. Volum 1, 164 pàg
13. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES .- *Pla de Carreteres de Catalunya. Adaptació a la Llei 7/1993.* 1994

14. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES.- *Projecte del Pla Territorial General de Catalunya . Estudis d'informació i interpretació territorial.* Volum I. 1994

15. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES.- *Projecte del Pla Territorial General de Catalunya . Diagnosi. Memòria. Estudi econòmic i financer.* Volum II. 1994

16. PROJECTE DEL PLA TERRITORIAL DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA 1995.

17. ROQUER SOLER, Santiago *(et alii).- Diagnosi Socioeconòmica i estratègies de desenvolupament de la província de Tarragona.* Artyplan. 1999. 469 pàg.

18. PLA ESTRATÈGIC TARRAGONA 1999.- *Els fonaments per a un nou segle.* Tarragona 1999

19. AUTORITAT PORTUÀRIA.- EL PORT DE TARRAGONA EN XIFRES.- *Estadístiques.* Tarragona1999

20. MINISTERI D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORTS I MEDI AMBIENT. *Plan Director de Infraestructuras.-.* 2ª. Edició. 1993-2007

21. DIPUTACIÓ DE TARRAGONA.- *L'oferta sòl industrial als municipis de les Comarques de Tarragona.* Tarragona 1999

22. AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA.- *Memòria anual.* Tarragona 1999

23. CONFEDERACIÓ EMPRESARIAL DE LA PROVÍNCIA DE TARRAGONA.- *Estudi sobre las infraestructuras en la província de Tarragona.*

24. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES.- *Servei Territorial d"ordenació del territori i urbanisme de Tarragona.* Memòria. Tarragona 1999.

25. LAMAS PERIS, Jordi.- *Les noves infraestructures ferroviàries a les comarques de Tarragona.* Servei de promoció i estudis econòmics. SAM revista. Diputació de Tarragona 1999

26. DIPUTACIÓ DE TARRAGONA.- *La millora de la xarxa de transport al Camp de Tarragona.* ESPAIS monogràfic. Tarragona 1999

27. GENERALITAT DE CATALUNYA.- *Balanç d'actuacions del Departament de Política Territorial i Obres Públiques..* 1999

Jornades

Territori i infraestructures

al Camp de Tarragona

CONSELL COMARCAL DEL TARRAGONÈS

COL·LEGI D'ENGINYERS
DE CAMINS, CANALS I PORTS

Col·legi d'Arquitectes
de Catalunya
Demarcació de Tarragona

