



**1 DESCRIPCIÓ DELS PLANEJAMENTS SECTORIALS I TERRITORIALS..... 3**

1.1 PLA D’INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC)..... 3

1.1.1 Objectius del PITC..... 3

1.1.2 Definició dels objectius ambientals..... 3

1.1.3 Proposta de xarxa bàsica ..... 4

1.1.4 Xarxa bàsica primària..... 5

1.2 PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA (PTGC) ..... 6

1.3 PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA (PTPCT) ..... 8

1.4 PLANEJAMENT MUNICIPAL ..... 11

**2 AVALUACIÓ D’IMPACTES..... 13**

2.1 FASE DE PLANEJAMENT ..... 13

2.2 FASE DE CONSTRUCCIÓ ..... 13

2.3 FASE D’EXPLOTACIÓ ..... 13

**3 DIFERÈNCIA ENTRE ALTERNATIVES..... 15**

3.1 INTRODUCCIÓ..... 15

3.2 AVALUACIÓ D’ALTERNATIVES..... 16

**4 MESURES PREVENTIVES I CORRECTORES..... 17**

## 1 DESCRIPCIÓ DELS PLANEJAMENTS SECTORIALS I TERRITORIALS

### 1.1 Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (en endavant PITC) és el pla territorial sectorial que defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per a Catalunya, en coherència amb les directrius del planejament territorial vigent i amb una visió sostenible de la mobilitat. El PITC té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Els criteris de planejament territorial foren elaborats per la Secretaria de Planificació Territorial per emmarcar el procés de redacció de plans territorials parcials i plans directors urbanístics, de forma que finalment puguin ser integrats en un nou pla territorial general de Catalunya.

- Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la matriu biofísica.
- Protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori.
- Preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori.
- Moderar el consum de sòl.
- Afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes.
- Protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebrava el territori.
- Facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada.
- Propiciar la convivència d'activitats i habitatge a les àrees urbanes i racionalitzar la implantació de polígons industrials o terciaris.
- Aportar mesures de regulació i orientació espacial de la segona residència.
- Fer que els nous creixements siguin compactes en continuïtat.
- Fer que el creixement urbà reforci una estructura nodal del territori.

#### 1.1.1 Objectius del PITC

L'objectiu del PITC, en línia amb els plans d'infraestructures contemporanis, és desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, socialment equilibrat i econòmicament viable, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana.

Els objectius específics del PITC es detallen a continuació:

#### La sostenibilitat ambiental

Per tal de contribuir al compliment de l'Acord de Kyoto, els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera generats pel transport interurbà haurien de disminuir, tot i l'augment previsible de la mobilitat. Per

fer-ho possible, el PITC proposa, en línia amb el Llibre blanc de transport de la Unió Europea i el PEIT, augmentar significativament la quota del ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit de viatgers com en el de mercaderies. Així, el PITC incrementa substancialment les inversions en infraestructura ferroviària, estableix com a prioritàries les inversions als entorns amb més congestió viària i afavoreix la utilització del mode de transport més apropiat en cada cas des del punt de vista dels costos totals, incloent-hi les externalitats ambientals.

#### L'estructura nodal del territori

El PITC reforça l'estructura nodal del territori, en coherència amb la política territorial adoptada pel Pla territorial general i els plans territorials parcials, garanteix uns nivells coherents d'accessibilitat i de connectivitat amb els diferents nodes urbans, en funció de la seva situació geogràfica i del seu potencial de creixement, articula les xarxes de transport catalanes en les transeuropees i contribueix a la vertebració de l'Euroregió i la permeabilització dels Pirineus. D'altra banda, les xarxes proposades pel PITC asseguren l'accessibilitat a les grans plataformes logístiques i als ports.

Per avaluar aquest objectiu s'han emprat indicadors d'accessibilitat i dotació territorial d'infraestructures.

#### El progrés social i econòmic

La millora de la qualitat del servei en ferrocarril es tradueix en l'establiment d'interval·ls màxims de pas i de velocitats comercials mínimes. En relació amb la carretera, es tracta de garantir nivells adients de fluïdesa per al conjunt de la xarxa, que no seran, però, possibles en algunes vies a l'entorn metropolità de Barcelona.

La millora de la qualitat dels serveis de transport i la fluïdesa viària és essencial per contribuir al desenvolupament d'una economia com la catalana, industrial i exportadora, cada dia més orientada als serveis, amb un pes creixent del turisme.

#### La seguretat de les persones

La seguretat és un objectiu principal de la política de mobilitat de Catalunya present en totes les seves determinacions. A aquest efecte, el marc competencial del PITC abraça la definició de les estratègies d'actuació a la xarxa viària, tant pel que fa als trams existents com als de nova construcció amb l'objecte de reduir l'accidentalitat.

#### 1.1.2 Definició dels objectius ambientals

Des de la perspectiva de la sostenibilitat, els objectius ambientals del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya es concreten com segueix:

La sostenibilitat ambiental

El PITC s'emmarca en tots els seus objectius i específicament en els de sostenibilitat ambiental en les Directrius nacionals de mobilitat, en línia amb el Protocol de Kyoto, les directives 2002/49/CE, 2001/81/CE, 1996/62/CE, la Llei 9/2003 de mobilitat i el Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules. Per tal de contribuir al compliment de l'Acord de Kyoto, els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera generats pel transport interurbà haurien de disminuir, tot i l'augment previsible de la mobilitat.

Els objectius es poden precisar com segueix:

- Reduir la contaminació atmosfèrica, amb especial atenció als gasos hivernacle.
- Promoure un model d'infraestructures de mobilitat que freni el risc de dispersió urbana.
- Consolidar un model d'infraestructures de mobilitat que minimitzi els impactes en aspectes com són la fragmentació del territori, la biodiversitat, el paisatge, els recursos hídrics i naturals, la generació de residus i la contaminació acústica.
- Millorar les afeccions de l'actual model de mobilitat en la salut humana i la qualitat de vida urbana, especialment dins de les principals àrees metropolitanes del país.

L'estructura nodal del territori

El PITC es basa en els Criteris de planificació territorials elaborats per la Secretaria de Política Territorial, i específicament en els que segueix:

- Els nous creixements han de ser compactes en continuïtat.
- El creixement urbà ha de reforçar una estructura nodal del territori.
- La mobilitat és un dret i no una obligació.
- El transport públic s'ha de facilitar mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
- Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.
- Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial.

En definitiva, es tracta de garantir el dret de totes les persones d'accedir als diferents punts del territori amb presència d'activitat.

El progrés social i econòmic

El PITC es basa en els principis i objectius definits en l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat en l'ocupació i la competitivitat. La millora de la qualitat en els serveis de transport i la fluïdesa viària és essencial per

contribuir al desenvolupament d'una economia com la catalana, industrial i exportadora, cada dia més orientada als serveis, amb un pes creixent del turisme. La millora de la qualitat del servei en ferrocarril es tradueix en l'establiment d'interval·ls màxims de pas i de velocitats comercials mínimes.

En relació amb la carretera, es tracta de garantir nivells adients de fluïdesa per al conjunt de la xarxa, que no seran, però, possibles ja en algunes vies a l'entorn metropolità de Barcelona.

La seguretat és un objectiu principal de la política de mobilitat de Catalunya present en totes les seves determinacions. A aquest efecte, el marc competencial del PITC inclou la definició de les estratègies d'actuació a la xarxa viària, tant pel que fa als trams existents com als de nova construcció amb l'objecte de reduir l'accidentalitat.

Aquest objectiu es pot precisar com segueix:

- Donar suport al desenvolupament econòmic del país, afavorint un model de mobilitat que redueixi els costos per les emissions de CO2, els costos relacionats amb la dependència del petroli i els costos relacionats amb el consum energètic.
- Millorar la seguretat en el transport de viatgers i mercaderies.

1.1.3 Proposta de xarxa bàsica

La xarxa bàsica és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància. En forma part, també, la xarxa arterial integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

Criteris de definició topològica

En la proposta de xarxa bàsica, les noves infraestructures viàries hauran de reforçar l'estructura nodal del territori de Catalunya, garantint també, en la línia del Pla de carreteres de 1985, que efectivament cap municipi de Catalunya no quedi situat a més de 25 km d'aquesta xarxa; l'excés de recorregut per carretera respecte a la longitud en línia recta entre dos punts bàsics del territori català mai serà superior al 50% en terreny pla i 80% en terreny muntanyós; la velocitat a vol d'ocell entre punts bàsics del territori català mai no serà inferior a 50 km/h en terreny pla i a 35 km/h en terreny muntanyós.

Criteris de servei

La xarxa viària bàsica, pels trànsits previstos a partir de les directrius de mobilitat fixades, ha de garantir nivell de servei D a l'hora en l'horitzó 2026. Així, la capacitat de la xarxa viària s'ha d'augmentar selectivament per garantir aquest nivell de servei, excepte a les carreteres d'accés a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i a altres aglomeracions urbanes com Tarragona o Girona, on s'haurà d'admetre un cert nivell de congestió viària i on les mesures de gestió i explotació més eficient de la xarxa ja existent seran prioritàries.

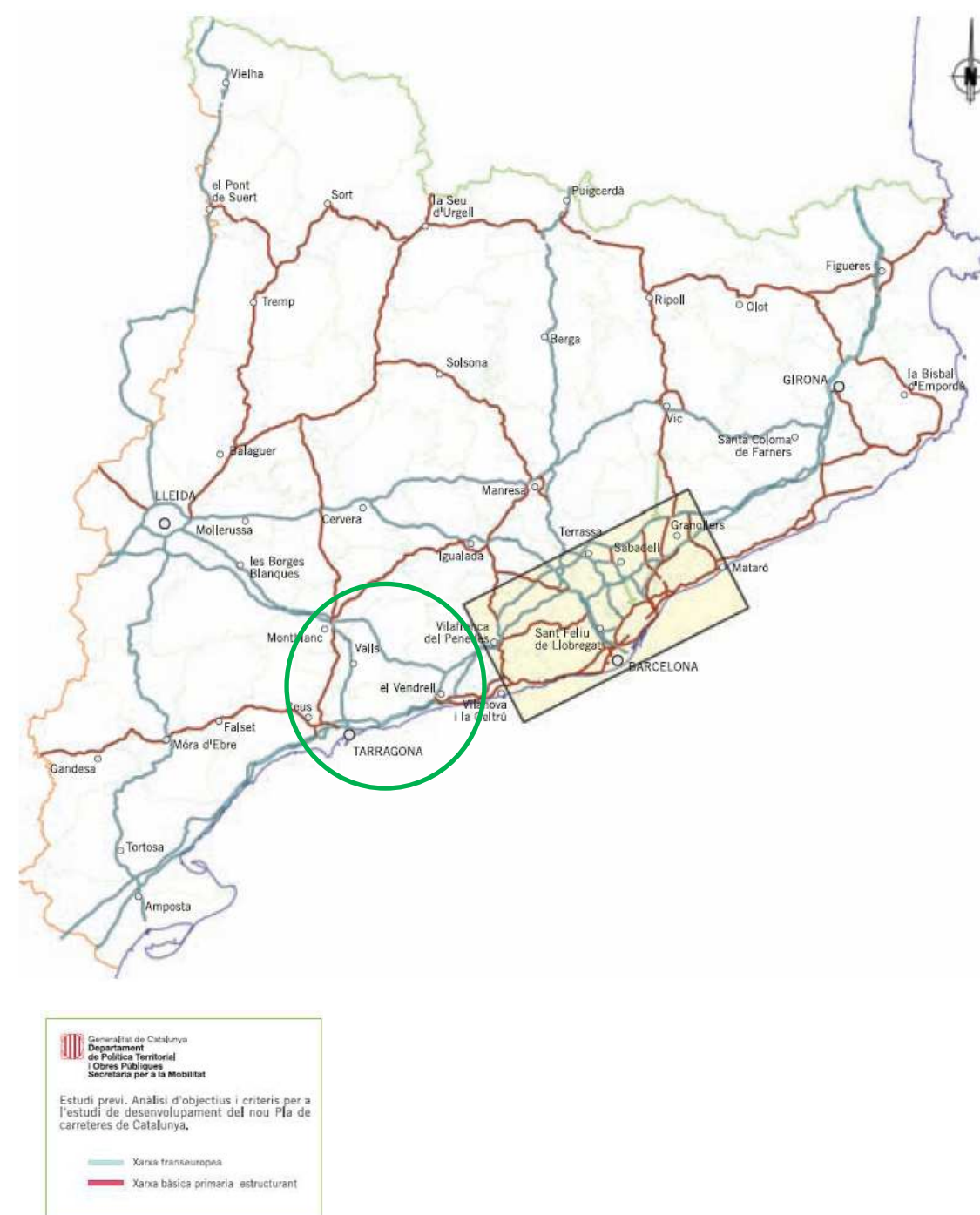
### Criteris intermodals

Els trams resultants de l'aplicació dels criteris topològics per a la formació de la xarxa bàsica es validaran mitjançant una anàlisi multimodal en la qual s'avaluaran els diversos modes de transport possibles en el corredor, cosa que posarà en relleu la pertinença de substituir-los o completar-los amb infraestructures o serveis de transport públic.

#### 1.1.4 Xarxa bàsica primària

Dins la classificació dels elements viaris de la proposta de xarxa bàsica es distingeix la xarxa bàsica primera, eixos de gran recorregut, dins el qual apareix l'eix Tarragona / Reus – Tàrrrega - Andorra (C-14/A-27/N-260/N-145) que suposa:

- **C-14:** desdoblament Reus - Alcover. Variants de Solivella, Tàrrrega, Agramunt, Artesa de Segre, Ponts, Coll de Nargó, Organyà, el congost de Trespunts i el Pla de Sant Tirs.
- **N-260:** variant d'Adrall i la Seu d'Urgell.
- **N-145:** condicionament la Seu d'Urgell - límit amb Andorra.



**Figura 1:** Xarxa viària bàsica primària estructurant. Font: Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC).

En aquest cas, la variant de Solivella està considerada com a tal dins aquest eix Tarragona – Andorra, però no es pot concretar quina de les alternatives (est o oest) s'adequa més al PITC doncs l'escala geogràfica de treball no permet aquest nivell d'apreciació.

### 1.2 Pla Territorial General de Catalunya (PTGC)

El Pla territorial general de Catalunya (PTGC) és l'instrument bàsic d'ordenació del territori de Catalunya, la seva planificació i definició de polítiques específiques de desenvolupament i reequilibri territorial. Va ser aprovat per la Llei 1/1995, de 16 de març.

Els seus objectius són la definició de:

- Les zones homogènies segons el potencial de desenvolupament i la seva situació socioeconòmica.
- Els nuclis de població que poden exercir una funció reequilibradora del territori.
- Els espais naturals a conservar.
- Les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès que s'hagin de conservar o ampliar.
- Els emplaçaments idonis de grans infraestructures (transport, sanejament i equipaments d'interès general).
- Els àmbits d'aplicació dels Plans Territorials Parciais, definits per agregació de comarques.

Els sistemes de propostes del pla són a tres nivells:

- Definició d'àrees bàsiques territorials (ABT) constituïdes per l'agrupació de petits municipis com a llinar mínim de cobertura territorial per als equipaments col·lectius (salut, sanejament, educació, esport...)
- Estudi dels grans sistemes urbans com a àrees de cohesió i d'influència del seu entorn territorial.
- Definició dels àmbits funcionals territorials (AFT) constituïts per agrupacions de comarques i de sistemes urbans.

#### Sistemes urbans

El Pla fa un estudi exhaustiu dels sistemes urbans definits a partir de la mobilitat laboral que permet establir unes àrees de cohesió del territori sobre les que es fonamenten les estratègies de reequilibri territorial. Es distingeixen dos grans grups subdividits en diferents nivells:

- **Àrea metropolitana de Barcelona**
  - ✓ Nucli central, format pel Barcelonès i els municipis del sud del Baix Llobregat al marge esquerra del Llobregat. Forma una conurbació saturada amb elevada densitat de població i poca capacitat de creixement urbanístic.
  - ✓ Primera corona exterior, com a sistema d'expansió i articulació del nucli central. Està formada per la part central i litoral del Baix Llobregat, tot el Vallès Occidental, el Vallès Oriental fins la riera de Tenes, i el sud del Maresme fins a Vilassar de Mar.
  - ✓ Corona externa, com a sistema de reequilibri metropolità amb potencial de creixement i possibilitats de descentralització i descongestió. Està format pel sistemes urbans de Sabadell, Terrassa, Martorell, Mataró-Argentona, Vilanova i la Geltrú - Sitges i Granollers - Sant Celoni.

- ✓ Ròtules d'articulació, amb nuclis polars encara dèbils però amb un potencial de recursos i capacitat que per la seva peculiar posició poden exercir funcions de reequilibri i d'articulació entre diferents sistemes urbans:
  - La Selva Marítima, entre el Maresme i la Selva, com a ròtula entre l'àmbit metropolità i l'àmbit de les comarques gironines.
  - El Baix Penedès, com a ròtula entre l'àmbit metropolità i el Camp de Tarragona.

- **Àrees de reequilibri de Catalunya, localitzades a l'exterior de l'àmbit metropolità.**

- ✓ **Nivell 1**, amb més de 100.000 habitants i un elevat potencial demogràfic i d'activitat que podrien competir amb el sistema central metropolità:
  - Girona - Cassà de la Selva, amb Banyoles com a sistema d'articulació.
  - Tarragona - Reus - Valls, amb Montblanc i l'Espluga de Francolí com a articulació.
  - Lleida, amb Balaguer i Mollerussa d'articulació.
- ✓ **Nivell 2**, sistemes intermedis entre 20.000 i 60.000 habitants, però que exerceixen una polaritat territorial àmplia:
  - Tortosa - Amposta - Sant Carles de la Ràpita - Alcanar.
  - Figueres
  - Vilafranca del Penedès - Sant Sadurní d'Anoia
  - Igualada
  - Manresa
  - Vic - Manlleu - Torelló
  - Olot
- ✓ **Nivell 3**, petites ciutats d'uns 10.000 habitants amb una polaritat feble però amb una notable capacitat d'articulació en el seu àmbit territorial: Falset, Gandesa, Móra d'Ebre, Móra la Nova, Flix, Tàrraga, Cervera, Guissona, Agramunt, la Seu d'Urgell, Ripoll, Solsona, Puigcerdà, Berga - Gironella i Tremp - la Pobla de Segur.
- ✓ **Nivell 4**, amb nuclis d'uns 5.000 habitants amb una polaritat feble però amb rellevància territorial en zones desfavorides o en zones de muntanya: Pont de Suert, Vielha, Sort, Cardona, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies, Calaf, Santa Coloma de Queralt, Besalú, Sant Quirze de Besora, Sant Llorenç de Morunys, Artesa de Segre - Ponts, Ollana - Organyà, Moià - Castellterçol, la Granadella - Maials, les Planes d'Hostoles - Sant Feliu de Pallerols i Sant Pere de Riudebitlles - Sant Quintí de Mediona - Torrelavit.



Àmbits funcionals territorials

Els àmbits funcionals territorials (AFT) estan definits com a agrupació de comarques a partir d'un sistema urbà central i uns sistemes urbans amb cert grau de dependència. Els àmbits funcionals són les àrees de planificació que serveixen com a marc per la definició dels Plans Territorials Parciaals. Les diverses Conselleries de la Generalitat de Catalunya han anat adaptant els seus serveis en els àmbits funcionals, i serveixen de base per la publicació de les dades estadístiques de la Generalitat.

Els àmbits funcionals són els següents:

- Alt Pirineu i Aran: Alta Ribagorça, Alt Urgell, Cerdanya, Pallars Jussà, Pallars Sobirà i Vall d'Aran.
- Àmbit Metropolità de Barcelona: Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Oriental i Vallès Occidental.
- Camp de Tarragona: Tarragonès, Alt Camp, Baix Camp, Conca de Barberà i Priorat.
- Comarques Gironines: Alt Empordà, Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany, La Selva i Ripollès.
- Comarques Centrals: Anoia (7 municipis de 33, corresponents a l'Alta Segarra), Bages, Berguedà, Osona i Solsonès.
- Penedès: Alt Penedès, Baix Penedès, Anoia (26 municipis de 33) i Garraf.
- Ponent: Garrigues, Noguera, Segarra, Segrià, Pla d'Urgell i Urgell.
- Terres de l'Ebre: Baix Ebre, Montsià, Ribera d'Ebre i Terra Alta.

El Pla territorial general de Catalunya preveia sis àmbits funcionals, però es va modificar mitjançant la Llei 24/2001, de 31 de desembre, reconeixent l'Alt Pirineu i Aran com a nova àrea funcional diferenciada de l'àmbit de Ponent. El 14 de juliol del 2010 el Parlament de Catalunya va aprovar la creació de l'àmbit funcional del Penedès.



**Figura 2:** Àmbits funcionals territorials de Catalunya (d'esquerra a dreta, de dalt a baix): Alt Pirineu i Aran (blau cel), Comarques Centrals (blau fosc), Comarques Gironines (groc), Ponent (rosa), Camp de Tarragona (verd), Àmbit Metropolità (vermell), Terres de l'Ebre (marró). Font: Pla Territorial General de Catalunya (PTGC).

A nivell de xarxa viària de carreteres, el PTGC ha d'acabar de resoldre els problemes d'accessibilitat que tenen algunes comarques i millrar la cohesió del conjunt del país. Per una altra banda, cal tendir cap a una major especialització de les vies, que asseguri la fluïdesa de relacions amb la península Ibèrica i amb Europa. Es distingeixen els nivells següents dins la xarxa de carreteres:

- a) Xarxa bàsica, definida com la xarxa principal i d'interès general que relliga àmplies zones del territori.
- b) Xarxa comarcal, definida com la que articula la comarca i suporta bàsicament els fluxos entre els seus municipis.
- c) Xarxa local: la que suporta i canalitza els fluxos relacionats estrictament amb un municipi.
- d) Xarxa rural i forestal, definida com la que dóna suport a l'accés als espais agrícoles i naturals.

L'actual C-14 forma part de la xarxa bàsica principal.





**Figura 3:** Infraestructures de transport. Font: Pla Territorial General de Catalunya (PTGC).



**Figura 4:** Infraestructures de proposta. Pla Territorial General de Catalunya (PTGC).

### 1.3 Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona (PTPCT)

La Llei 23/83, de 21 de novembre, de política territorial estableix per als plans territorials un contingut temàtic que s'expressa en els termes següents:

- La definició dels nuclis especialment aptes per a establir-hi equipaments d'interès comarcal.
- L'assenyalament dels espais d'interès natural.
- La definició de les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès que cal conservar o ampliar per les seves característiques d'extensió, de situació i de fertilitat.
- L'emplaçament d'infraestructures.
- Les àrees de protecció de construccions i d'espais naturals d'interès historicoartístic.
- Les previsions de desenvolupament socioeconòmic.
- Les determinacions per a la planificació urbanística.

Des del punt de vista operatiu, el Programa de Planejament Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha resolt adoptar com aspectes més substantius del Pla aquelles variables territorials on té una major capacitat d'incidir. Aquests aspectes s'articulen en els tres sistemes bàsics del territori:

#### Sistema d'espais oberts

En relació als espais oberts el Pla defineix una xarxa interconnectada d'espais ecològicament funcional i protegeix específicament aquells que juguen algun paper o funció rellevant a escala territorial en tant que sòls no urbanitzables per una combinació de diversos factors: interès naturalístic, funcionalitat ecològica, valor productiu agrícola, valor paisatgístic, etc. Aquest enfocament és rellevant, atès que permet definir un sistema d'espais oberts –i una categorització– a partir de la concurrència de múltiples valors a preservar, de manera que els espais on conflueixen més valors o, la importància d'aquests és més gran, reben un nivell de protecció superior. Un nivell de protecció genèric i homogeni pel conjunt de sòls no urbanitzables de l'àmbit no permetria jerarquitzar ni prioritzar valors a conservar i, alhora, comportaria l'adopció d'uns criteris normatius molt generals que no permetrien una gestió eficaç de tipologies específiques i/o singulars.

El Pla també incideix en la planificació activa del sòl no urbanitzable –amb l'establiment de determinacions i criteris en relació als usos i edificacions admissibles– amb una visió supramunicipal, atenent la seva funcionalitat i amb independència dels límits jurídics i administratius. Una altra aportació rellevant del Pla pel que fa al sistema d'espais oberts és la integració del paisatge com un element important d'ordenació territorial.

#### Sistema d'assentaments urbans

En matèria d'assentaments, les aportacions més significatives del Pla són l'establiment d'un model de creixement urbà anisòtrop per a la regió, la definició de la futura conurbació central del Camp de Tarragona, l'establiment



d'estratègies específiques i diferenciades per a cada nucli històric, així com d'estratègies concretes per a àrees especialitzades, l'enfortiment d'estratègies de coordinació supramunicipals i la definició de directrius per un desenvolupament urbanístic sostenible i competitiu.

El concepte de creixement anisòtrop fa referència a un creixement diferenciat entre els diversos nuclis, polígons i urbanitzacions del territori de manera que es concentri població i activitat en una xarxa de ciutats mitjanes o polaritats. Amb això es persegueix una major competitivitat territorial, un estalvi infraestructural, una menor fragmentació territorial, un menor consum de sòl, una mobilitat molt més eficient i sostenible i una més gran dotació de serveis econòmicament possibles i a l'abast del conjunt del territori. Cal entendre el desenvolupament d'aquestes qüestions com la veritable expressió del concepte de reequilibri territorial. Això, òbviament, exigeix entendre la funcionalitat del territori a escala supramunicipal, vertebrant i cohesionant els sistemes urbans com la cèl·lula bàsica de les polítiques de sòl per activitat econòmica, habitatge assequible i serveis.

Sistema d'infraestructures de mobilitat

En matèria d'infraestructures de mobilitat, la principal aportació del Pla és l'ajustament territorial i la compleció del planejament sectorial en matèria d'infraestructures de mobilitat. Per una banda, un ajust necessari de les grans infraestructures per tal que, sense hipotecar els objectius nacionals de mobilitat i competitivitat, el planejament infraestructural encaixi correctament amb la resta d'estratègies territorials i, en especial, les d'espais oberts, de desenvolupament urbanístic i de desenvolupament regional.

Per l'altra, una compleció indispensable per tal que, a l'escala regional i dins l'àmbit que és objecte del Pla territorial, també es garanteixi una correcta mobilitat i competitivitat interna, el més eficient i sostenible possible. Tot això es materialitzarà amb la definició i priorització de les actuacions dins l'escenari temporal del Pla i la indicació d'estudis i previsions a més llarg termini.

El Pla identifica un seguit de reptes en l'àmbit de les comarques del Camp de Tarragona, assumint que la seva finalitat ha de ser donar-hi resposta (o, si més no, contribuir a resoldre) –mitjançant les seves determinacions, criteris i normativa– en la mesura que hi tingui capacitat d'incidència per raons de competència i d'escala.

Els reptes identificats, per cadascun dels sistemes territorials, en el marc del Pla, han estat els següents:

Espais oberts

- La gran dispersió del sòl urbà i dels diferents usos en el territori, cosa que comporta una elevada fragmentació territorial i degradació paisatgística, a banda de costos i ineficiències importants en la prestació dels serveis i la mobilitat.
- La gran densitat i dispersió de construccions, infraestructures i instal·lacions en el sòl no urbanitzable.
- La inexistència d'una reflexió sobre els valors del sòl no urbanitzable de la plana més enllà dels valors naturals, cosa que passa per analitzar el territori en clau agrícola (fertilitat), funcional, d'estructuració urbana, paisatgística, de potencial estratègic, d'inadequació al desenvolupament urbà, etc.
- La inexistència d'una xarxa supramunicipal contínua de sòl no urbanitzable que garanteixi la preservació

dels espais de major valor natural i les necessàries connexions ecològiques entre els mateixos.

- La inexistència d'un planejament supramunicipal dels espais oberts en les conurbacions (àmbit central, franja costanera, plana del Baix Penedès, etc) tant per a la integració dels elements de valor natural (desembocadures de torrents i rieres, platges, pinedes...) en el corresponent escenari urbà com la mateixa estructuració del sistema d'assentaments (ús social, qualitat paisatgística, etc.).
- La pèrdua del patrimoni paisatgístic rural i, en conseqüència, la banalització, la homogeneïtzació i la pèrdua d'atractiu turístic i de qualitat de vida.
- La insuficient garantia de continuïtat de les infraestructures toves com ara itineraris per a vianants, camins ramaders, camins de ronda / passeigs marítims (vegetats i naturalitzats, amb pocs cotxes).
- La gestió insuficient del sòl no urbanitzable (tendència creixent).

Assentaments

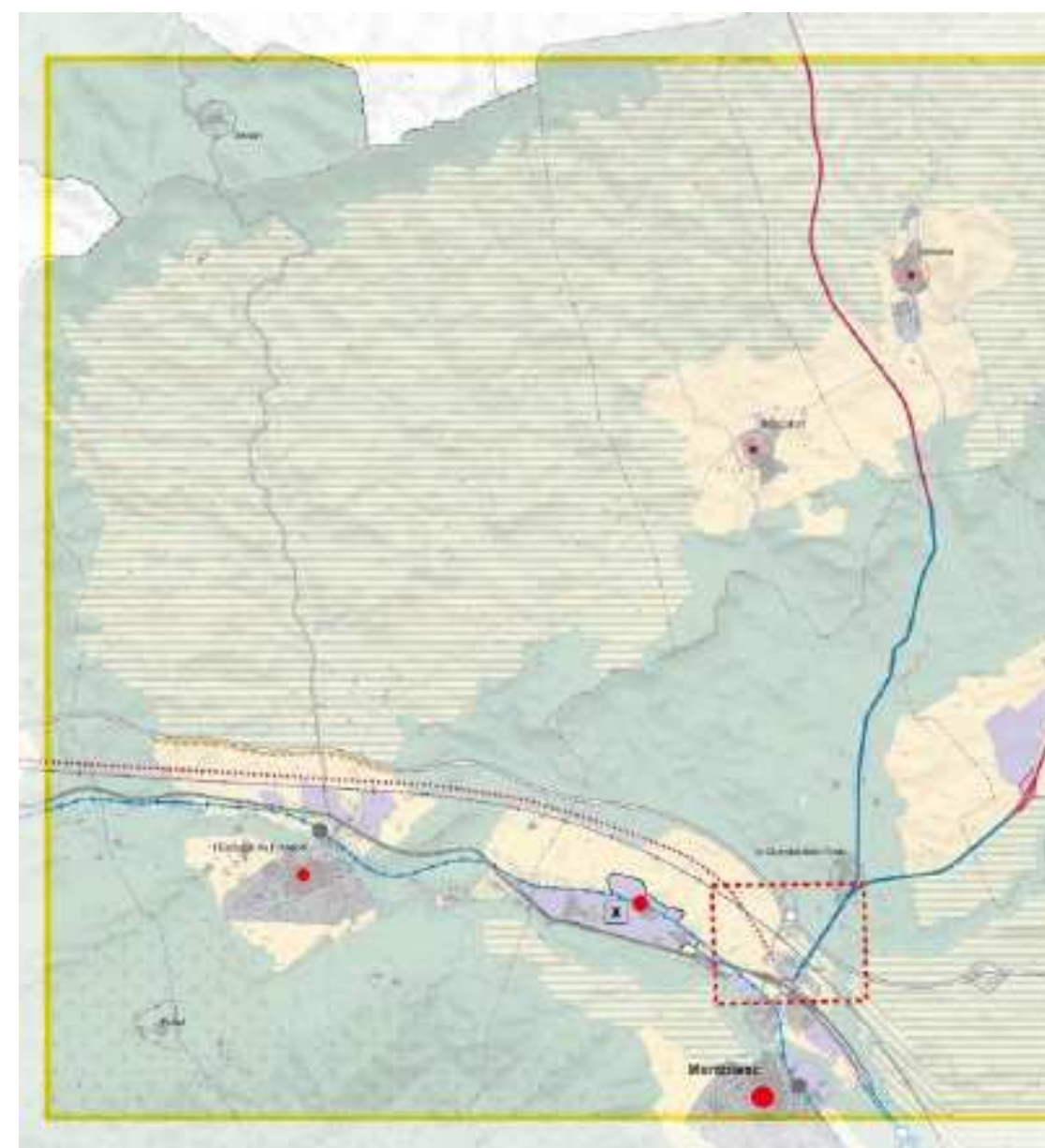
- La necessitat de donar cabuda de la forma més sostenible possible a les previsions de necessitats d'habitatge i llocs de treball i garantir uns serveis adequats.
- La inexistència d'un model supramunicipal de creixement per a la segona gran conurbació catalana que és l'àmbit central del Camp de Tarragona en termes
- d'eficiència i sostenibilitat (una conurbació sense projecte)
- La gran dispersió del sòl urbà i dels seus diversos usos en el territori i, en conseqüència, els sobre costos i ineficiències en la prestació de serveis, de la mobilitat, etc. que se'n deriven, a banda d'una elevada fragmentació territorial, degradació paisatgística, etc..
- El malbaratament de sòl per planejaments ineficients. En especial, l'existència d'una gran extensió de teixits urbans residencials de baixa densitat sovint infradotats i que generen sobre costos creixents per a la prestació de serveis, sobre costos de mobilitat, degradació paisatgística, etc.
- Les nombroses afectacions i incompatibilitats territorials entre els diferents usos que es donen: risc químic, afectació aeroportuària, coexistència d'indústria i turisme i d'altres possibles externalitats negatives existents.
- La intensa ocupació de la franja litoral (inconvenients de mobilitat i de serveis propis de la ciutat lineal en lloc de nodal)
- La limitació dels recursos hídrics necessaris per afrontar els creixements esperats.

Infraestructures de mobilitat

- Una molt elevada dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat, això és, de pas i de connexió exterior que contrasta amb els dèficits evidents de vertebració infraestructural a l'interior de la regió.
- Una mobilitat fortament canalitzada per unes infraestructures d'altres prestacions on es solapen trànsits de llarga i curta distància
- Uns dèficits notables de jerarquització de la xarxa que, sovint, comporten el pas directe de les altes

prestacions a la ciutat amb una manca clara dels nivells entremetjats de la jerarquia.

- Unes barreres infraestructurals importants al creixement de ciutat i uns enllaços viaris excessivament complexos.
- L'elevada demanda en alguns trams de la xarxa i problemes de congestió.
- Un escàs paper del ferrocarril en la mobilitat interior de l'àmbit que contrasta amb la bona posició ferroviària de la regió en relació a la mitja i llarga distància
- Certs trams ferroviaris a cel obert que afecten projectes de ciutat a Tarragona i a Reus.
- Un planejament sectorial actual, que és manifestament insuficient pel que fa a la solució de la intermodalitat entre els diferents sistemes ferroviaris. La necessitat, ja expressada pel PITC, de definir un intercanviador de transport de viatgers al Camp de Tarragona on conflueixin l'alta velocitat, els regionals, els rodalies, el tren tramvia i l'autobús.
- Un tren allunyat de la ciutat d'avui i de la del demà. La necessitat d'acostar més el tren convencional a les zones més poblades d'avui, a les zones d'extensió futura, als principals serveis i equipaments. El repte de bastir la futura conurbació sobre un sistema infraestructural de mobilitat interior de l'àmbit que pugui crear i articular ciutat i suportar eficientment i sosteniblement l'important creixement previst.
- Novament, el PITC ja expressava la necessitat de definir un servei de rodalies i un sistema de transport col·lectiu eficaç dins la conurbació central.
- L'existència de massa projectes d'infraestructura ferroviària sense prou demanda i amb massa cul de sac i, per tant, inviables i ineficients. El repte de dissenyar un sistema que vertebrí, amb el nombre mínim de corredors –un o dos màxim–, la major part de les àrees fortament poblades i també les turístiques, els principals equipaments comarcals (universitat, hospitals, Port Aventura etc.), els principals sistemes (estació central, terminal de l'aeroport, etc.)
- Un port insuficientment drenat viària i ferroviàriament amb el risc que la ciutat pugui arribar a asfixiar-lo algun dia.
- Un aeroport insuficientment interconnectat amb el conjunt de la regió i amb les àrees turístiques costaneres i lúdiques, molt poc intermodal.
- L'encaix local d'actuacions del sistema logístic amb lògica i dimensionats supraregionals inevitables en una regió amb una posició estratègica sobre els principals corredors de mobilitat del país.



**Figura 5:** Infraestructures de mobilitat. Font: Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona (PTPCT).

### 1.4 Planejament municipal

L'instrument d'ordenació integral del territori del municipi de Solivella es regeix per Normes Subsidiàries (NNSS), de conformitat amb allò que disposa l'actual legislació urbanística.

L'aprovació definitiva del Text refós de les Normes Subsidiàries del Planejament de Solivella fou realitzada per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona en data 7 de febrer de 2001, i publicades al DOGC núm. 3397 28/05/2001 de l'acord per l'aprovació definitiva de les Normes Subsidiàries de planejament de Solivella

En les NNSS del Planejament de Solivella realitza una classificació del sòl que diferencia el règim jurídic d'aquest per tal d'establir i determinar les facultats de dret de propietat, en els següents:

- **Sòl Urbà (residencial i industrial):** Sòl que tant pel seu grau de consolidació de la urbanització i l'edificació com pel grau de compliment de les obligacions establertes per la legislació urbanística respecte als sòls urbanitzables mereixen aquesta classificació.
- **Sòl Urbanitzable Programat:** Sòl objecte d'urbanització segons la subjecció de les NNSS.
- **Sòl Urbanitzable No Programat:**
- **Sòl No Urbanitzable:** El sòl no urbanitzable comprèn terrenys que es caracteritzen per una voluntat de mantenir les condicions naturals i el caràcter pròpiament rural. En aquest sòl no hi són permesos els processos d'urbanització de caràcter urbà ni els usos contradictoris amb l'aprofitament natural del territori.

Les dues alternatives proposades s'ubiquen totalment dins el sòl no urbanitzable.

A nivell de sòl no urbanitzable, l'establiment de qualsevol ús autoritzable comportarà l'obligació d'adoptar les mesures necessàries per evitar la degradació de la naturalesa i per aconseguir una integració total amb el medi en el que s'instal·li. Per això caldrà estudiar d'una manera detallada la captació d'aigua potable, la depuració de les aigües residuals, la idoneïtat dels accessos i la conservació i restauració de les masses arbòries. El titular es comprometrà a la conservació de l'establiment i del seu entorn per tal que reuneixi unes condicions perfectes de seguretat, de salubritat i d'ornat públic.

Els usos permesos es regularan específicament per a cada tipus de sòl no urbanitzable. Amb caràcter general queden prohibits els usos següents:

- a) ús d'habitatge plurifamiliar
- b) ús comercial

Dins el sòl no urbanitzable les normes subsidiàries estableixen les següents zones:

### Zona forestal

- D'acord amb l'article 2 de la Llei 6/1988, forestal de Catalunya, aquest pla qualifica com a sòl forestal els sòls rústics poblats d'espècies arbòries o arbustives, de matolls i d'herbes. Els erms situats en els límits dels boscos que siguin necessaris per a la protecció d'aquests, i els erms que per llurs característiques siguin adequats per a la forestació o la reforestació.
- No es permeten divisions que donin lloc a superfícies inferiors a la unitat mínima forestal que determina el Decret 35/1990 de 23 de gener sobre unitats mínimes forestals.
- Només s'admetran noves edificacions vinculades a la utilització forestal dels terrenys d'acord amb l'article 22 de la Llei 6/1988, forestals de Catalunya, i les limitacions que imposen aquestes Normes. La finca sobre la qual s'edifiqui, s'haurà d'inscriure al Registre de la propietat com a unitat indivisible als efectes que preveu l'article 140 del Decret Legislatiu 1/1990 (TR).
- En general l'únic us admès és el forestal, raó per la qual queda prohibida qualsevol transformació del sòl que lesioni el valor específic de la vegetació arbòria. L'habitatge només s'admet a les masies existents.
- L'aprofitament dels productes forestals es realitzarà dins dels límits que permeten els interessos de la seva conservació i millora, d'acord amb la Llei 6/88, forestal de Catalunya. La repoblació forestal es portarà a terme amb espècies pròpies de la zona. Es prohibirà la plantació intensiva d'espècies que puguin alterar l'equilibri ecològic i l'entitat de les vegetacions autòctones

### Zona agrícola

- Sòls que per les seves condicions tenen un especial valor agrícola, estiguin o no conreats en el moment de la seva classificació. Aquests terrenys mereixen una especial protecció d'acord amb els criteris de l'apartat b, de l'article 117 del Decret Legislatiu 1/1990 (TR).
- No es permeten divisions que donin lloc a superfícies inferiors a la unitat mínima de conreu que determina el Decret 169/1983 de 12 d'abril sobre Unitats Mínimes de Conreu.
- Els únics usos permesos són agrícola i el ramader. L'habitatge només es permet a les masies existents.
- S'admeten les construccions de magatzems agrícoles i les ramaderes sotmeses a les disposicions generals.

La qualificació urbanística del sòl té per objecte, mitjançant la definició de zones i sistemes, assignar usos per a cada part del territori i, en el seu cas, intensitats i condicions d'edificació, tot desenvolupament i concretant els drets i deures genèrics establerts pel pla mitjançant la classificació del sòl. En aquest cas, els sòls qualificats com a sistemes representen l'assenyalament de terrenys destinats a l'interès col·lectiu perquè estructurin el territori i assegurin el desenvolupament i funcionament equilibrat dels assentaments urbans. Les zones corresponen a les superfícies del sòl destinades per l'ordenació a ser susceptibles d'aprofitament privat. La naturalesa de cada zona és funció de la classe de sòl i es determina amb la definició dels paràmetres que regulen les condicions de parcel·lació, d'edificació i d'ús que s'exigeix de forma específica a cadascuna.

Els sistemes generals són el conjunt d'elements d'interès general que, relacionats entre sí, configuren l'estructura general i orgànica del territori i són determinants per assegurar el desenvolupament i funcionament urbà. Dins els sistemes generals es distingeixen:

- Sistemes generals de comunicació: sistema viari.
- Sistema general d'espais lliures: engloba el sistema de parcs i jardins urbans, sistema hidrogràfic i sistema de protecció de sistemes.
- Sistema d'equipaments comunitaris i serveis tècnics: engloba el sistema d'equipaments comunitaris, els sistemes d'infraestructures i serveis tècnics.

En el cas del Sistema Viari comprèn les instal·lacions i els espais reservats al traçat de la xarxa viària i exclusivament dedicats a l'ús de vialitat i aparcament. S'estableixen les següents categories de vies:

V.1. Carreteres, autovies subjectes a la seva legislació específica.

V.2. Xarxa viària bàsica, formada pels carrers estructurats assenyalats dins del sòl urbà i els indicats en el sòl urbà. També inclou els camins agrícoles estructuradors del terme municipal.

V.3. Xarxa viària secundària, comprèn la resta de carrers del sòl urbà i dels camins no principals en sòl no urbanitzable.

Els terrenys destinats a sistema viari i les seves franges de protecció no són edificables ni amb caràcter provisional. A nivell de la xarxa viària de carreteres, s'estableix l'àrea de protecció del sistema en sòl no urbanitzable que determina la línia d'edificació, segons la legislació de carreteres. Pel que fa als camins s'haurà de conservar en la seva integritat l'actual xarxa.

Tanmateix, en les NNSS del planejament de Solivella no s'ha detectat cap reserva de sòl destinat a la xarxa viària de carreteres.

A nivell de planejament derivat, no existeix cap procediment urbanístic obert ni tampoc consolidat.

2 AVALUACIÓ D'IMPACTES

2.1 Fase de planejament

| Codi                    | Descripció de impacte                                                                                                                                                     |              |                   |                |              |                     | Fase          |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|----------------|--------------|---------------------|---------------|
| PL.1                    | Incompatibilitat a nivell dels planejaments territorials (general de Catalunya i parcial del Camp de Tarragona) i sectorial (Infraestructures de transport de Catalunya). |              |                   |                |              |                     | FP            |
| Avaluació alternativa 1 |                                                                                                                                                                           |              |                   |                |              |                     |               |
| Intensitat              | Mínim                                                                                                                                                                     | Signe        | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |
| Aparició                | Curt termini                                                                                                                                                              | Persistència | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |
| Periodicitat            | Periòdic                                                                                                                                                                  | Manifestació | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |
| Valoració alternativa 1 |                                                                                                                                                                           |              |                   |                |              |                     | Compatible    |
| Avaluació alternativa 2 |                                                                                                                                                                           |              |                   |                |              |                     |               |
| Intensitat              | Mínim                                                                                                                                                                     | Signe        | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |
| Aparició                | Curt termini                                                                                                                                                              | Persistència | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |
| Periodicitat            | Periòdic                                                                                                                                                                  | Manifestació | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |
| Valoració alternativa 2 |                                                                                                                                                                           |              |                   |                |              |                     | Compatible    |

2.2 Fase de construcció

| Codi                    |              | Descripció de impacte                                                                                                                                                                                                                                                                               |                   |                |              |                     | Fase          |  |
|-------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|--------------|---------------------|---------------|--|
| PL.2                    |              | El principal impacte sobre els usos del sòl i el planejament urbanístic derivat de la implantació de la nova carretera, és l'afecció a terrenys la qualificació dels quals sigui incompatible amb el nou ús que es projecta. Cal citar que la nova variant discorrerà tota per sòl no urbanitzable. |                   |                |              |                     | FC            |  |
| Avaluació alternativa 1 |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                |              |                     |               |  |
| Intensitat              | Mínim        | Signe                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |  |
| Aparició                | Curt termini | Persistència                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |  |
| Periodicitat            | Periòdic     | Manifestació                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |  |
| Valoració alternativa 1 |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                |              |                     | Compatible    |  |
| Avaluació alternativa 2 |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                |              |                     |               |  |
| Intensitat              | Mínim        | Signe                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |  |
| Aparició                | Curt termini | Persistència                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |  |
| Periodicitat            | Periòdic     | Manifestació                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |  |
| Valoració alternativa 2 |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                |              |                     | Compatible    |  |

2.3 Fase d'explotació

| Codi                    |               | Descripció de impacte                                                     |           |                |              |                     | Fase          |            |
|-------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------|--------------|---------------------|---------------|------------|
| PL.3                    |               | Limitació del futur desenvolupament urbanístic del municipi de Solivella. |           |                |              |                     | FE            |            |
| Avaluació alternativa 1 |               |                                                                           |           |                |              |                     |               |            |
| Intensitat              | Notable       | Signe                                                                     | Negatiu   | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |            |
| Aparició                | Llarg termini | Persistència                                                              | Permanent | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |            |
| Periodicitat            | Periòdic      | Manifestació                                                              | Continu   | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |            |
| Valoració alternativa 1 |               |                                                                           |           |                |              |                     |               | Sever      |
| Avaluació alternativa 2 |               |                                                                           |           |                |              |                     |               |            |
| Intensitat              | Mínim         | Signe                                                                     | Positiu   | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |            |
| Aparició                | Llarg termini | Persistència                                                              | Permanent | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |            |
| Periodicitat            | Periòdic      | Manifestació                                                              | Continu   | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |            |
| Valoració alternativa 2 |               |                                                                           |           |                |              |                     |               | Compatible |

| Codi                    |              | Descripció de impacte                         |                   |                |              |                     | Fase          |  |
|-------------------------|--------------|-----------------------------------------------|-------------------|----------------|--------------|---------------------|---------------|--|
| PL.4                    |              | Canvi d'ús dels sòls propers a la nova traça. |                   |                |              |                     | FE            |  |
| Avaluació alternativa 1 |              |                                               |                   |                |              |                     |               |  |
| Intensitat              | Mínim        | Signe                                         | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |  |
| Aparició                | Curt termini | Persistència                                  | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |  |
| Periodicitat            | Periòdic     | Manifestació                                  | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |  |
| Valoració alternativa 1 |              |                                               |                   |                |              |                     | Compatible    |  |
| Avaluació alternativa 2 |              |                                               |                   |                |              |                     |               |  |
| Intensitat              | Mínim        | Signe                                         | Positiu - negatiu | Incidència     | Directe      | Tipus sistema actiu | Simple        |  |
| Aparició                | Curt termini | Persistència                                  | Permanent         | Reversibilitat | Irreversible | Recuperabilitat     | Irrecuperable |  |
| Periodicitat            | Periòdic     | Manifestació                                  | Continu           | Extensió       | Localitzat   | Situació            | Proper        |  |
| Valoració alternativa 2 |              |                                               |                   |                |              |                     | Compatible    |  |



3 DIFERÈNCIA ENTRE ALTERNATIVES

3.1 Introducció

En el present apartat es fa un anàlisi de les diferències entre alternatives i es realitza una valoració de cadascuna d'elles des del punt de vista qualitatiu i quantitatiu.

Per la **valoració quantitativa** s'han considerat els següents criteris:

| Valoració qualitativa | Valoració quantitativa |
|-----------------------|------------------------|
| Compatible            | 0                      |
| Moderat               | -1                     |
| Sever                 | -2                     |
| Crític                | -3                     |

A nivell del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, dins la classificació dels elements viaris de la proposta de xarxa bàsica es distingeix la xarxa bàsica primera, eixos de gran recorregut, en la qual apareix l'eix Tarragona / Reus – Tàrrrega - Andorra (C-14/A-27/N-260/N-145) que suposa dins la C-14 la variant de Solivella.

A nivell del Pla Territorial General de Catalunya, la carretera C-14 apareix catalogada com a xarxa viària principal, definida com a la xarxa principal i d'interès que relliga àmplies zones del territori.

Pel que fa el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, dins la xarxa viària del sistema d'infraestructures de mobilitat i transport apareix una via que surt de Montblanc i es dirigeix cap a Tàrrrega, classificada com a via estructurant primària però que es desvia del municipi de Solivella. D'aquesta via estructurant primària es produeix una derivació que representa l'actual C-14 definida com a via integrada, sense concretar una possible variant del municipi.

A nivell del planejament del municipi de Solivella mitjançant les Normes Subsidiàries, el sòl que ocupen ambdues alternatives és no urbanitzable. En aquest cas, l'establiment de qualsevol ús autoritzable en sòl no urbanitzable comportarà l'obligació d'adoptar les mesures necessàries per evitar la degradació de la naturalesa i per aconseguir una integració total amb el medi en el que s'instal·li.

A nivell de la xarxa viària de carreteres, s'estableix l'àrea de protecció del sistema en sòl no urbanitzable que determina la línia d'edificació, segons la legislació de carreteres.

Cal destacar però que el municipi està abocat al vessant oest, al marge esquerre de la rasa de la Cabreta, de manera que el desenvolupament urbanístic es produeix en aquesta direcció, ja que la presència a la banda est del turó del Racó crea una barrera natural al seu creixement. Actualment no existeix cap tramitació urbanística de planejament derivat, però la implantació de l'alternativa 1 al vessant oest del municipi, produiria la limitació del desenvolupament urbanístic del municipi.

Tanmateix, cal destacar que l'escala geogràfica de treball no permet concretar quina de les alternatives (1 o 2) s'adequa més als planejaments territorials i sectorial, alhora que en el planejament urbanístic del municipi de Solivella tampoc concreta cap reserva de sòl destinada al desenvolupament de la via C-14, objecte d'estudi.

Així doncs, es pot concloure que a nivell de planejament territorial, ambdues alternatives presenten un impacte compatible. En canvi, a nivell de planejament urbanístic, l'alternativa 1 presenta un impacte sever i l'alternativa 2, un impacte compatible.

3.2 Avaluació d’alternatives

| Definició de impacte sobre planejament territorial i municipal |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Fase | Alternativa 1         |                        | Alternativa 2         |                        |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
|                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |      | Valoració qualitativa | Valoració quantitativa | Valoració qualitativa | Valoració quantitativa |
| PL.1                                                           | Incompatibilitat a nivell dels planejaments territorials (general de Catalunya i parcial del Camp de Tarragona) i sectorial (Infraestructures de transport de Catalunya).                                                                                                                           | FP   | Compatible            | 0                      | Compatible            | 0                      |
| PL.2                                                           | El principal impacte sobre els usos del sòl i el planejament urbanístic derivat de la implantació de la nova carretera, és l'afecció a terrenys la qualificació dels quals sigui incompatible amb el nou ús que es projecta. Cal citar que la nova variant discorrerà tota per sòl no urbanitzable. | FC   | Compatible            | 0                      | Compatible            | 0                      |
| PL.3                                                           | Limitació del futur desenvolupament urbanístic del municipi de Solivella.                                                                                                                                                                                                                           | FE   | Sever                 | -2                     | Compatible            | 0                      |
| PL.4                                                           | Canvi d'ús dels sòls propers a la nova traça.                                                                                                                                                                                                                                                       | FE   | Compatible            | 0                      | Compatible            | 0                      |
|                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |      | Compatible-Moderat    | -2                     | Compatible            | 0                      |

#### **4 MESURES PREVENTIVES I CORRECTORES**

Donat que no es produeix cap incompatibilitat de planejament territorial ni urbanística, no es preveuen l'aplicació de mesures correctores.