

La avenida que substituirá el tren mejorará la conexión de Salou con Cambrils

El diseño contempla desde el tráfico rodado hasta una reserva para el tranvía, sin olvidar al peatón ni las zonas verdes

JORDI CABRÉ | 30/11/2010

El Ayuntamiento de Salou ha recibido el estudio que encargó a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) el pasado junio mediante convenio. Se trata del análisis urbano en el ámbito del PEMU 01 (Plan de Mejora Urbana) de Salou, que abarca la totalidad del trazado férreo a su paso por dentro de la ciudad. En un segundo momento, está previsto que la UPC aborde el proyecto de desarrollo de la avenida que ocupará la actual vía del tren.

El Plan de Ordenación Municipal (POUM) vigente desde 2003 prevé construir un nuevo vial en forma de paseo de más de dos kilómetros de longitud y 5 hectáreas de superficie, en el actual trazado de la vía del tren. Se contempla en este diagnóstico desde la avenida Joan Fuster hasta el fin del término municipal con Cambrils (ver gráfico).

Esta nueva avenida vertebrará una nueva configuración urbana y articulará mejor el tejido urbano de la capital de la Costa Daurada «creando una gran vía que conectará con la futura estación Salou-PortAventura», ha asegurado al alcalde, Pere Granados. «Territorialmente abrirá un nuevo canal de relación con el municipio de Cambrils por la parte de Vilafortuny, siguiendo el trazado del ferrocarril», ha añadido.

Este estudio no ha tenido en cuenta otro que elaboró el propio Ayuntamiento a finales de 2009 y que pactó con Adif (Administración de Infraestructuras Ferroviarias), titular de los terrenos, para que la gestión de los solares privados que saldrán de la reconversión urbanística de estos terrenos financien la construcción de la nueva estación. La UPC explica en su informe que se «cuenta (para el diagnóstico) con este antecedente relevante, pero no se ha considerado necesario incorporarlo a este trabajo». De hecho, el informe municipal separaba la parte pública de la privada. Y en ésta, mediante subasta, se debe recaudar el dinero para financiar la futura estación.

Una nueva diagonal

El estudio de la UPC refleja la diversidad del espacio existente en los terrenos ferroviarios ya que en algunos puntos puede ser de 28 metros de anchura (a poniente de la estación); otros de 62 metros (a la altura de la Torre Vella) y de poco menos de 10 metros en la calle Pont dels Estanyets. Por ello la UPC hace la siguiente propuesta: «La parte central entorno a la estación (actual) se definirá como un gran espacio público caracterizado por un cruce paralelo al mar y la nueva diagonal Torre Vella con las calles del núcleo antiguo». El concejal de Urbanismo, Marc Montagut, explica que «se trata de definir un nuevo eje central aprovechando el espacio que quedará disponible en torno a la Torre Vella y creando una nueva fachada comercial entre la zona de Barenys y el núcleo antiguo».

Potenciar los jardines

La UPC también aporta ideas como que «entre el mercado municipal y la calle de Cèsar, los pinos existentes y la vegetación arbustiva cerca del ferrocarril sean objeto de protección y ayuden a caracterizar el tramo por contraste». La propuesta académica también apunta la necesidad de crear varios carriles además del que se reservaría por el tranvía. Esta solución podría contar con el carril central como vía de reserva para los giros a la izquierda.

El análisis urbano de ordenación del POUM mantiene una reserva de espacio para el tranvía que discurriría por la parte de montaña y que «evitaría de esta manera interferencias tanto con la nueva fachada comercial entre Barenys y el núcleo antiguo como con la nueva diagonal por el centro que bascula sobre las calles del núcleo antiguo también en la bandallado de mar.