

APROVACIÓ INICIAL DEL PDU METROPOLITÀ

**EL NOU PLA DEIXA ENRERE EL PGM DE 1976 I PREFIGURA
UNA NOVA METRÒPOLIS DE BARCELONA REGENERADA I
COHESIONADA, MÉS VERDA I MÉS JUSTA**

**MÉS DE 120.000 HABITATGES ASSEQUIBLES
15 ÀREES DE NOVA CENTRALITAT
870 KM D'EIXOS VERDS
240 KM D'AVINGUDES METROPOLITANES**

DOSSIER DE PREMSA

21 de març del 2023

Perquè és una fita important?

L'aprovació inicial del PDU Metropolità suposa un moment important per varis motius:

- Dona compliment a la figura de planejament establerta per la Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
- Compromís polític del mandat 2019-2023, recollit en el Pla d'Actuació Metropolità (PAM)
- Deixa enrere el Pla General Metropolitana (PGM), del 1976
- Culmina un procés llarg i complex de diagnosi i redacció que es remunta el 2015
- Suposa un ampli consens tècnic, polític, social i territorial entre l'AMB, els ajuntaments metropolitans i el teixit social

EL PDU Metropolità: pla de plans

El Pla director urbanístic metropolità (PDUM) és l'instrument urbanístic que ordena, planifica i estructura la metròpolis de Barcelona. El PDUM i el Pla d'ordenació urbanística metropolità (POUMet) substituiran el Pla General Metropolità (PGM), del 1976.

L'any 2015 es van iniciar els treballs de redacció del Pla, l'Avanç del qual va ser aprovat pel Consell Metropolità el 26 de març del 2019, moment en què es va iniciar el període d'informació pública, que es va allargar fins el 31 de gener del 2020 per tal d'afavorir el procés de participació. Dins d'aquest termini, es van rebre més de 2.500 suggeriments i aportacions per part de persones físiques i jurídiques, així com els informes dels ajuntaments metropolitans i de diversos ens públics.

El document del PDUM per a la seva aprovació inicial ha tingut en consideració totes les aportacions i observacions recollides en aquests informes, la gran majoria de les quals han estat recollides en la proposta.

El Pla director urbanístic de l'àrea metropolitana de Barcelona s'emmarca en una llarga tradició de planejament i en un imbricat context legal que en determinen la naturalesa, l'abast i les limitacions.

La història de la planificació urbanística es remunta fins al 1953, quan s'aprova el primer pla d'abast metropolità. El 1959 va existir el Pla provincial i el 1976 el Pla General Metropolità (PGM). La planificació aprovada més recentment va ser el 2010, el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), redactat i aprovat per la Generalitat de Catalunya. El PDUM és coherent amb els eixos estratègics i la visió del PTMB.

El PDUM s'elabora en un moment en què coincideixen la necessitat, la voluntat, la possibilitat i l'obligació de fer-lo.

El Pla General Metropolità (PGM) inclou 27 municipis, mentre que la resta fins arribar als 36 han desenvolupat planejaments generals més recents. El servei, la utilitat i l'eficàcia del Pla General Metropolità han tingut una durada de més de quatre dècades, però ara mostren signes d'esgotament. La mateixa flexibilitat que ha permès introduir-hi amb relativa facilitat centenars de modificacions i desenvolupar múltiples i

diverses figures de planejament derivat ja no pot absorbir els nous reptes i demandes. A la resta del territori metropolità fora d'aquests 27 municipis emmarcats dins del PGM, on el planejament urbanístic és més recent, la necessitat més gran no només ve de l'obsolescència de les disposicions, sinó de la manca visió metropolitana. Aquest desgast i la falta d'una veritable visió de conjunt del planejament metropolità reclamen, doncs, una revisió.

Al mateix temps, la multiplicitat de plans i regulacions que s'han superposat al llarg dels anys al territori metropolità ha creat una certa saturació que condueix a la complicació i a la confusió.

Aquesta oportunitat i els efectes negatius que ha tingut la complicació de les darreres dècades han fet sorgir una renovada confiança en el planejament. Es reconeix, d'aquesta manera, la capacitat del planejament no únicament per fer compatibles les voluntats i les demandes dels diversos agents que intervenen en aquest procés de desenvolupament, sinó també per potenciar-los mitjançant la coordinació dels seus interessos.

Igualment, les condicions tècniques, polítiques i juridicoadministratives que coincideixen en el moment actual es combinen amb la capacitat política i, al mateix temps, amb el manament irrenunciable d'endegar el pla director atorgat per la Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

MISSIÓ I OBJECTIUS

El PDUM aspira a plasmar espacialment un **model de desenvolupament urbanístic metropolità** que té com a premissa de partida donar resposta a les necessitats de la població metropolitana basant-se en les capacitats del territori. Aquest model es concreta en deu objectius:

- Reforçar la solidaritat metropolitana.
- Potenciar la capitalitat metropolitana.
- Naturalitzar el territori potenciant els valors de la matriu biofísica.
- Millorar l'eficiència del metabolisme urbà, és a dir, el conjunt de fluxos d'energia d'entrada i sortida (aigua, energia, residus...)
- Articular el territori a partir d'una estructura policèntrica.
- Fomentar una mobilitat activa i sostenible repensant les infraestructures metropolitanes.
- Afavorir la cohesió social per mitjà de l'habitatge, l'espai públic, els equipaments i el transport públic.
- Rehabilitar i reciclar teixits urbans.
- Incrementar la complexitat i l'habitabilitat urbana.
- Impulsar la competitivitat i la sostenibilitat de l'economia metropolitana.

El PDUM té **quatre eixos estratègics** que guien les propostes més concretes:

- **La preservació de les funcions i els serveis dels ecosistemes metropolitans** per fer emergir la infraestructura verda com el principal condicionant del desenvolupament urbà.
- **La recuperació d'estructures i continuïtats urbanes** per configurar una ciutat metropolitana de proximitat, a la mida de les persones, amb més equilibri i integració amb els espais oberts, i que alhora garanteixi el seu paper a escala regional.
- **La regeneració urbana, amb transformació dels teixits urbans** amb la intenció de generar resiliència, redistribució dels recursos, i millor qualitat de vida.
- **La transició ecològica, social i tecnològica** de les properes dècades a l'àrea metropolitana per aconseguir una reducció dels impactes ambientals, una millor adaptació al canvi climàtic, un reaprofitament dels recursos i una economia més sostenible.

PROPOSTES

1. CONFIGURACIÓ D'UNA ESTRUCTURA URBANA I SOCIAL

EL PDUM projecta una xarxa d'avingudes metropolitanes que sumen més de 240 km

EL PDUM planteja 870 km d'eixos verds

*El PDUM planteja una ciutat metropolitana basada en una **xarxa d'avingudes, carrers**, parcs, eixos verds i equipaments que prioritza les persones, cohesiona els barris i facilita la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic. Aquesta estructura de ciutat serà l'esquelet de les futures transformacions urbanes.*

L'estructura urbana i social del PDUM està formada per un sistema de vies estructurants: avingudes metropolitanes, carrers, connectors i camins; el sistema de parcs i eixos verds estructurants, i les centralitats i equipaments. Aquesta estructura de mida humana vol ser l'esquelet de les futures transformacions urbanes i vincular el model urbà a una mobilitat de proximitat i sostenible.

Al costat de la infraestructura verda, l'estructura urbana i social correspon a la xarxa de carrers i altres elements que conformen i estructuren el teixit urbà des de la perspectiva de la ciutat de proximitat i la mobilitat sostenible. Aquesta estructura està formada bàsicament per un sistema de vies metropolitanes que articulen la mobilitat — complementades per unes infraestructures segregades—, uns elements de la xarxa d'infraestructura verda, uns espais de centralitat —tant existents com futurs—, i uns equipaments estructurants. La seva funció principal és, doncs, permetre a les persones desplaçar-se de la manera més sostenible i accedir als grans espais oberts de la matriu

biofísica, al mateix temps que vertebrava els teixits urbans i articula de manera sistèmica els espais lliures, els equipaments i el transport públic.

1.1 Vies estructurants

Les vies estructurants són el suport de la mobilitat sostenible i garanteixen la qualitat de l'espai públic i l'estructura dels teixits urbans. Busquen superar el model de mobilitat motoritzada basat en el vehicle privat que ha desvinculat els usos i les activitats del territori i el carrer, ha ocupat l'espai públic i ha creat barreres per a la mobilitat activa i l'eficiència del transport col·lectiu, al mateix temps que ha generat espais marginals de baixa qualitat urbana i molt degradats. En definitiva, són un catalitzador per permetre recuperar una mobilitat a escala humana que promogui activitats i usos i que generi urbanitat al seu voltant.

La principal aportació d'aquest sistema de vies és precisament disposar d'una vertebració real entre teixits i municipis, ja que en molts casos existeix, per una banda, una certa segregació creada per la xarxa viària bàsica orientada al trànsit de vehicles i, per l'altra, una tendència de pacificació dels entorns des d'una escala estrictament local.

Tot i que l'objectiu d'aquest nou esquelet d'avingudes i carrers sigui vertebrar la ciutat a partir d'una mobilitat sostenible, la seva funció no és substituir les xarxes de mobilitat existents definides al PMMU 2019-2024, sinó orientar les properes versions d'aquest pla així com el futur POUmet per tal d'anar integrant les xarxes de mobilitat des d'una visió transversal. En aquest sentit, hi haurà condicions d'urbanització específiques determinades per l'actual xarxa viària bàsica per garantir la circulació de vehicles que podran passar, en el sistema de vies estructurants, a tenir un caràcter integrador dels diversos modes de transport com la mobilitat a peu, en bicicleta, el transport públic i també el trànsit motoritzat i, d'aquesta manera, prioritzar els modes més sostenibles i facilitar la interacció social.

El PDUM jerarquitzava les vies estructurants en quatre nivells o categories:

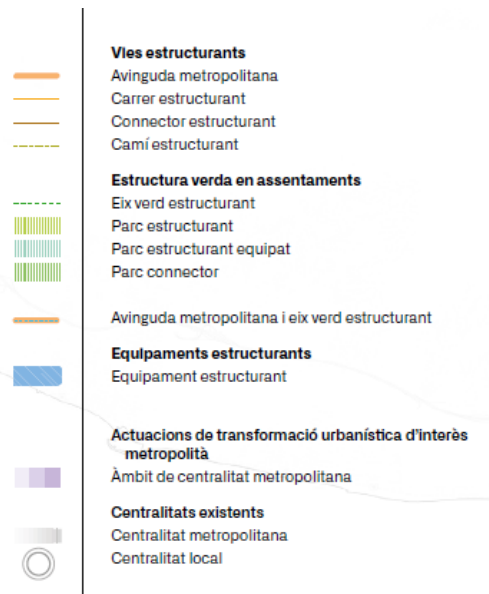
- Les **avingudes metropolitanes**, que configuren els grans canals estructuradors que uneixen municipis metropolitans. Estan pensades per al transport públic en superfície, ja sigui autobús ràpid o tramvia, i per a la mobilitat activa, a partir tant d'espais per a la bicicleta com per als vianants. Es proposen deu avingudes, amb una longitud total superior als 240 quilòmetres. Un exemple seria la Gran Via Metropolitana que discorre de Castelldefels a Montgat.
- Els **connectors estructurants**. Són vies orientades al trànsit rodat que connecten nuclis urbans i el seu traçat travessa espais oberts. Es recolzen sobre carreteres interurbanes amb l'objectiu d'obtenir recorreguts per a la mobilitat activa més segurs i confortables. Un exemple seria la carretera de Gavà a Begues.
- Els **carrers estructurants**, que vertebraven els teixits urbans i faciliten la connexió amb les avingudes metropolitanes i les centralitats locals. La seva funció és actuar com a malla i donar cobertura al territori. D'aquesta manera, integren diversos modes de transport i promouen una assignació més gran d'espai a la mobilitat sostenible.

- Els **camins estructurants**, que són recorreguts que vertebraren els espais oberts a partir de traces patrimonials i que enllacen amb els eixos verds dels assentaments urbans a través de les portes d'accés per facilitar i regular el lleure i el gaudi de l'entorn natural.

1.2 Centralitats i equipaments estructurants

L'àrea metropolitana disposa de diversos punts singulars que actuen com a pols d'atracció de persones gràcies a les activitats que s'hi duen a terme. Alguns són centres històrics de caràcter local, altres són grans centres metropolitans, i altres són equipaments d'abast metropolità o superior. El PDUM no considera aquests punts únicament des de la perspectiva de les densitats i els usos del sòl sinó que, per les activitats que hi ha i el servei que presten a la societat, assegura que siguin accessibles. Es tracta, d'aquesta manera, d'aprofitar i donar valor al fort sentiment local que caracteritza l'àrea metropolitana de Barcelona i entendre que aquesta constel·lació de centres ha de contribuir a estendre aquest sentiment més enllà de l'àmbit local. Es contribueix així a construir aquesta consciència metropolitana, a entendre que la força del conjunt és superior a la suma de les diferents parts i a valorar també el patrimoni com a element de referència.





2. INTERMODALITAT DE TRANSPORT I PROJECCIÓ D'UNA XARXA D'AVINGUDES METROPOLITANES

EL PDUM aposta perquè el 2050 la meitat dels desplaçaments a la metròpolis es facin a peu o en bicicleta i el 30 % en transport públic

EL PDUM preveu que es redueixi a la meitat l'ús del vehicle privat a l'àrea metropolitana

EL PDUM projecta 10 grans avingudes metropolitanes que sumen 240 km

EL PDUM garanteix el dret a l'accessibilitat amb dues estratègies: reordenació d'usos i projecció d'una xarxa d'avingudes metropolitanes

EL PDUM redistribueix els usos per escurçar les distàncies i possibilitar que els desplaçaments quotidians siguin a peu o en bicicleta

La ciutat metropolitana ha de tenir una visió ambiciosa de les grans infraestructures tant pel que fa a la **xarxa viària** com a la **xarxa ferroviària** per tal de descarbonitzar la mobilitat, moure el màxim de persones amb mitjans sostenibles, i que no suposin una barrera per a la ciutat metropolitana.

El model d'estructura urbana i social va lligat a un replantejament de la xarxa viària segregada metropolitana, fet que reconfigura certs nodes estratègics per tal de prioritzar la continuïtat de les avingudes, crear ciutat allà on hi ha discontinuïtats i afavorir al màxim l'intercanvi modal.

Per tal de minimitzar l'impacte dels nous desplaçaments sobre el territori i assolir els objectius de desenvolupament sostenible, el PDUM planteja un repartiment modal de la mobilitat en què més del 50 % dels desplaçaments es facin a peu o en bicicleta, i aproximadament el 30 % en transport públic. Per assolir aquest objectiu, és necessari reduir els futurs desplaçaments en vehicle privat pràcticament a la meitat i incrementar

en més d'un milió els desplaçaments diaris en transport públic col·lectiu. Aquest plantejament requereix adaptar les xarxes infraestructurals existents i plantejar-ne de noves a partir de criteris d'eficiència per transportar el màxim volum de persones de manera sostenible.

MAPA 2. SISTEMA VIARI (*carpeta adjunta)

El PDUM proposa **tres grans tipus d'actuacions**:

- **Els sistemes d'autopistes i autovies.** Les transformacions en la xarxa viària segregada responen a un replantejament de la seva estructura que permeti passar de la superposició de dos models, el de les vies radials segregades i el de les vies de circumval·lació que formen les rondes, a fer servir aquestes darreres per distribuir i gestionar el trànsit a la ciutat central. S'estableix d'aquesta manera un límit al trànsit en els teixits urbans que eviti les disfuncions, tant sobre el funcionament del transport públic com sobre la qualitat de vida dels ciutadans.
- **Les avingudes metropolitanes i la xarxa viària segregada.** En la seva configuració actual, la xarxa viària segregada representa en diversos àmbits una barrera a la continuïtat de la xarxa d'avingudes i de la resta de l'estructura urbana i social. La proposta del PDUM, per contra, busca la combinació de la xarxa viària segregada i les avingudes metropolitanes. Algunes actuacions requeriran reconfigurar un nus viari per donar pas a l'avinguda, o transformar la via segregada per convertir-la en avinguda, o bé compatibilitzar les dues.
- **Els nodes estratègics.** Per possibilitar la continuïtat de les avingudes metropolitanes, el PDUM proposa també una sèrie d'actuacions específiques en la infraestructura viària segregada; concretament, sobre els principals colls d'ampolla que representen alguns enllaços o nodes viaris.

De tots els punts d'intersecció de la xarxa viària, el PDUM n'ha seleccionat onze que considera prioritaris per la seva rellevància, atesa la seva capacitat de possibilitar continuïtats fonamentals per a les avingudes metropolitanes, la seva localització en la confluència de diferents fluxos de mobilitat, i les oportunitats que representen pel que fa al seu posicionament envers els teixits. En aquests punts les transformacions proposades tenen caràcter de recomanació, en recaure la competència de les transformacions de la xarxa viària segregada en les administracions sectorials.



MAPA 3. Avingudes metropolitanes

Avinguda Metropolitana	Longitud
01_GV_GRAN VIA METROPOLITANA	41 km
02_TM_TRAVESERA METROPOLITANA	41 km
03_AL_Avinguda LITORAL	30 km
04_AD_Avinguda DIAGONAL	17,5 km
05_AO_Avinguda COLLSEROLA	24 km
06_AC_Avinguda CARRILET	24,5 km
07_AR_Avinguda REIAL	21 km
08_AV_Avinguda VALLÈS	20 km
09_AB_Avinguda BESÒS	12 km
10_AP_Avinguda PRELITORAL	12 km

3. IMPULS A L'HABITATGE ASSEQUIBLE

El nou Pla director urbanístic metropolità possibilita que el 10 % del parc d'habitatge assequible sigui estable

El Pla preveu més de 120.000 nous habitatges assequibles per al 2050

A través de les propostes del PDUM es planteja la millora de l'accés i el manteniment a l'habitatge, la millora de l'estat del parc residencial i la protecció de l'ús residencial. Els objectius del PDUM per donar resposta a les necessitats d'habitatge són coherents amb

el Pla territorial sectorial d'habitatge, actualment en tràmit, que estableix objectius concrets per als municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Per tal de garantir la **protecció de l'ús residencial**, el PDUM assigna la **funció mixta als àmbits del territori on la població resideix de manera habitual** i on desenvolupa gran part de la vida quotidiana i estableix els mecanismes per garantir la permanència del seu ús principal, que és el residencial permanent, però també la presència dels usos complementaris més bàsics per assegurar un entorn habitable.

Per tal d'aconseguir els objectius **d'ampliació i redistribució de l'habitatge assequible**, el PDUM proposa la **intensificació de les reserves sobre els nous desenvolupaments**, les actuacions de transformació d'interès metropolità i les estratègies en sòl urbà per dotar d'habitatge assequible.

Així doncs, a banda de les exigències mínimes legals sobre els nous desenvolupaments, com ara **la reserva del 50 % del sostre residencial per a habitatge de protecció pública** dels sectors en sòl urbanitzable, s'intensifiquen les reserves d'habitatge de protecció pública als àmbits de centralitat metropolitana delimitats pel Pla i pels futurs plans, així com en els àmbits d'oportunitat metropolitans que es troben en municipis amb dèficit d'habitatge assequible estable, i **les incrementen fins al 50 % del sostre residencial**.

En conjunt, es preveu **un increment per al 2050 superior a 120.000 nous habitatges assequibles estables** respecte dels existents actualment, dels quals uns 62.000 serien habitatges de lloguer social (HPP de lloguer i allotjaments dotacionals). Amb aquestes propostes, que es desenvoluparan conforme a l'agenda del Pla, **es preveu aconseguir que el 10 % dels habitatges principals de l'àrea metropolitana siguin assequibles estables**. Al mateix temps, es planteja el repte de redistribuir l'habitatge assequible en els entorns urbans per fomentar la diversitat i integrar els diferents perfils socials en els teixits residencials, així com garantir l'accés a l'habitatge assequible a l'escala de barri.

Per tal de donar resposta a les persones que en un futur no podran tenir accés a un habitatge lliure (fenomen anomenat *demanda exclosa*), el PDUM blindarà un 10 % del parc d'habitatges que formarà el parc assequible estable (fins a un 12,6 % amb l'aplicació de les estratègies).

Pel que fa al conjunt d'habitatges destinats a polítiques socials, si s'inclouen les actuacions no urbanístiques sobre el parc existent per a l'obtenció d'habitatge assequible, així com la projecció del parc assequible existent el 2050, es preveu que s'assoliria el 19 % d'habitatges principals destinats a polítiques socials per al conjunt de l'àrea metropolitana. Aquesta xifra dona compliment a l'Objectiu de Solidaritat Urbana (OSU), fixada pel Pla Territorial Sectorial de l'Habitatge (PTSH).

Finalment, i per tal d'assegurar la **millora del parc d'habitatge**, el PDUM planteja **dos instruments**. D'una banda **les estratègies en sòl urbà**, especialment les que tenen més incidència sobre el parc construït que formen part de l'eix de qualitat del medi urbà: **rehabilitar i recompondre**. D'altra banda, **la identificació dels àmbits de regeneració urbana, que requereixen actuacions més integrades**.

MAPA 4. DOTACIÓ D'HABITATGE (*carpeta adjunta)

4. TRANSFORMACIONS URBANES I IMPULS A NOVES ÀREES DE CENTRALITAT

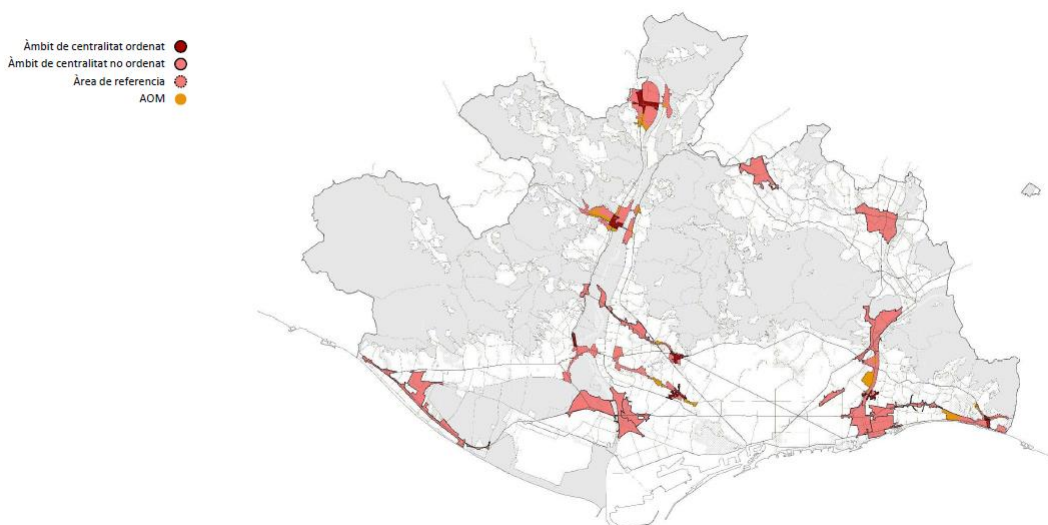
EL PDUM distingeix 15 noves centralitats que permetran augmentar el reequilibri de la metròpolis i superar la dicotomia entre el centre i la perifèria

El PDUM identifica 115 àmbits que permetran desenvolupar més de 135.000 habitatges i disposar de 20 milions de metres quadrats renovats per a activitats econòmiques

*La ciutat metropolitana futura no creixerà en extensió, però cal que potenciï certs indrets. El PDUM proposa unes **àrees de centralitat** fora de la ciutat central per tal de distribuir els llocs d'activitat i de residència, equilibrar les oportunitats a nivell de dotacions i apropar les xarxes de mobilitat sostenible. També identifica un seguit **d'espais d'oportunitat** per transformar i regenerar, i a més preveu actuar sobre els **barris** més vulnerables tant pel que fa als habitatges com a les activitats econòmiques.*

El PDUM proposa tres tipus d'actuacions de transformació d'interès metropolità (ATIMs): **centralitats, àmbits d'oportunitat metropolitans (AOM), i àmbits de regeneració urbana.**

El PDUM defineix unes àrees de centralitat metropolitana (ACM) que han de representar importants nodes en una visió policèntrica de l'àrea metropolitana, com indicava el Pla territorial metropolità de Barcelona. Aquestes àrees de nova centralitat van lligades als nodes estratègics pel seu potencial vers les xarxes segregades de mobilitat, i per garantir la continuïtat de l'estructura urbana i social. Seguint aquesta lògica, a una escala més petita, el PDUM defineix i caracteritza tota una sèrie d'àmbits d'oportunitat metropolitans (AOM) que tindran transformacions futures per tal de vincular la intensitat urbana a l'estructura urbana i social. Finalment, el PDUM defineix unes àrees de regeneració urbana (ARU) tant en teixits residencials com d'activitat econòmica que hauran de ser el focus de les polítiques urbanes contra la vulnerabilitat social, econòmica i ambiental.



MAPA 5. ACTUACIONS TRANSFORMACIÓ INTERÈS METROPOLITÀ (ATIM)

4.1. Centralitats (ACM)

El PDUM identifica les futures centralitats a partir de quatre aspectes principals. Un, l'ampli espectre de temes relacionats amb els equilibris territorials i les seves demandes pel que fa a l'habitatge, l'ocupació i la dotació de serveis. Un altre, la relació de la mobilitat amb les infraestructures, principalment d'alta capacitat, i amb l'estructura urbana que articula els teixits i assentaments intermunicipals de manera integrada. El tercer, identificació, de manera conjunta, d'àmbits amb potencial per ser transformats, tant des de l'òptica residencial com des de l'activitat. I, finalment, la posició de les centralitats envers els espais oberts i el paper en la millora de la vertebració d'aquests. A banda d'aquestes qüestions, la justificació de les centralitats també es remet a l'esmentat model nodal i policèntric determinat pel PTMB.

La proposta del PDUM identifica 15 noves centralitats, 7 d'ordenades i 8 de no ordenades.

- **Les centralitats ordenades** corresponen a àmbits on les directrius, finalitats i funcions determinades pel PDUM s'implementen directament mitjançant l'instrument de desenvolupament urbanístic o de planejament derivat que correspongui. El PDUM hi delimita el sector i hi estableix els objectius, les condicions d'ordenació i les condicions de gestió i execució. L'AMB té la condició d'administració actuant, sense perjudici de poder constituir entitats urbanístiques especials amb els ajuntaments afectats o altres organismes públics que adquireixin aquesta condició. **Les set centralitats ordenades són Cruïlla Sant Boi, Porta Diagonal, la Torrassa, Quatre Camins, Riera de Palau, Montgat i Besòs Central.**

- **Les centralitats no ordenades** corresponen a àmbits que no presenten encara un nivell de proposta suficientment madur i, per tant, hauran de ser objecte d'un pla director urbanístic de concreció o d'un altre planejament que les desenvolupi i que n'acabi detallant les característiques. **És el cas del Prat Nord, Porta Delta, Baricentro, Montcada Bifurcació, Besòs-Gran Via C-31, Hospital General, TV3 Diagonal i Castelldefels UPC-Estació.** A aquestes centralitats cal afegir-ne tres més que ja estan en desenvolupament (Biopol, Tres Xemeneies i Sagrera).

Els set àmbits de centralitat ordenats ocupen una superfície d'1.667.835 m² de sòl. Aquest sòl correspon majoritàriament a sòl urbà, i en altres casos incorpora sectors de planejament vigent en sòl urbanitzable. Aquests àmbits de sòl permetran el desenvolupament de més d'1.250.000 de m² de sostre.

MAPA 6. ÀMBITS DE CENTRALITAT METROPOLITANA. (*carpeta adjunta)

4.2 Àmbits d'oportunitat metropolitans (AOM)

Al costat dels àmbits de centralitat metropolitans, els àmbits d'oportunitat metropolitans (AOM) són el principal instrument de desenvolupament urbà del PDUM. Es tracta d'àrees urbanes amb necessitat de ser transformades situades en llocs estratègics, i amb potencial per encabir futurs creixements minimitzant l'ocupació de sòl i garantint una intensitat urbana adequada.

El PDUM identifica més de 80 àmbits d'oportunitat (AOM) i hi estableix una sèrie de consideracions bàsiques per al seu desenvolupament.

La ubicació dels àmbits detectats sempre coincideix bé amb buits urbans que no han estat desenvolupats o que tenen l'oportunitat de completar els teixits urbans i reforçar l'estructura metropolitana, bé amb teixits urbans que estan en procés de degradació i que, moltes vegades, no han exhaurit la seva edificabilitat.

Així, de les 2.920,77 hectàrees que ocupen els AOM, la majoria corresponen a sòl urbà, i només una petita part a sòl no urbanitzable.

La consideració d'aquests criteris per part de les figures de planejament que hagin de desenvolupar els àmbits d'oportunitat metropolitana permetrà finalment disposar de més de 135.000 habitatges i 20 milions de metres quadrats de sostre d'activitat renovat.

MAPA 7. ÀMBITS D'OPORTUNITAT METROPOLITANA (AOM)

4.3 Àmbits de regeneració urbana (ARU)

Aquests àmbits tenen per objecte la millora del medi urbà i la cohesió social dels teixits existents, i no comporten nous desenvolupaments. Corresponen als teixits més vulnerables de la metròpolis on convergeixen dèficits diversos, tant des del punt de vista

del parc edificat com de la qualitat de l'espai públic o dels reptes econòmics i socials complexos a què han de fer front.

El PDUM identifica dos tipus d'àmbits de regeneració urbana segons les funcions principals:

- **ARU residencials**. Corresponen a grans àrees urbanes o barris amb predomini d'activitat residencial amb múltiples deficiències d'habitatge, serveis, equipaments, espai públic i altres elements urbanístics, on existeix un elevat grau de vulnerabilitat social, segregació urbana i estigmatització, i que necessiten una atenció especial així com la intervenció i coordinació de l'administració. La confluència d'aquestes circumstàncies requereix actuacions integrals per tal de millorar la cohesió social, equilibrar les dotacions i serveis de l'entorn i millorar la qualitat urbana. Les ARU residencials són: ARUre.01 Porta Meridiana, ARUre.02 Serra d'en Mena, ARUre.03 Besòs Sud, ARUre.04 Ciutat Vella, ARUre.05 Samontà, ARUre.06 Sant Ildefons, ARUre.07 Collserola.
- **ARU d'activitat econòmica**. Es tracta d'àrees especialitzades d'activitat econòmica on s'acumulen dèficits urbanístics, de subministraments, obsolescència de les edificacions i abandonament de les activitats, i que requereixen, per tant, un procés de regeneració dels teixits i la revitalització de les activitats industrials. Les ARU d'activitat econòmica són les següents: ARUae.01 Vallès - C-17, ARUae.02 El Pla, ARUae.03 Nord-est, ARUae.04 Sud - Riera de Molins, ARUae.05 Les Salines, ARUae.06 Mas Mateu.

MAPA 8: ÀMBITS DE REGENERACIÓ URBANA. (*carpeta adjunta)

5. IMPULS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDA.

El Pla preserva els espais oberts i els dota d'un paper central en l'articulació de la metròpolis de Barcelona

Augmenta en un 4,2 % el sòl no urbanitzable

*El PDUM protegeix els **espais naturals i agraris** de la metròpolis, vol garantir-ne el valor ecològic i la capacitat d'aportar beneficis a les persones. A més, planteja una xarxa de **parcs i eixos verds** que integren la natura a la ciutat per tenir més qualitat de vida davant de la calor extrema i la contaminació de l'aire.*

L'ocupació del territori metropolità ha comportat la transformació de grans extensions de sòl abans destinades majoritàriament a activitats agràries i forestals, que eren hàbitat de nombroses espècies. La magnitud i la manera en què s'ha produït el procés d'urbanització no únicament ha comportat una reducció dràstica de l'activitat agrària, també produïda per les dinàmiques dels mateixos espais oberts en sòl no urbanitzable, sinó també la pèrdua de biodiversitat, alteracions dels cursos fluvials, de les àrees d'escolament i dels espais per a la recàrrega dels aqüífers, una regressió de la línia de costa i una especial degradació de les àrees de contacte entre el mosaic agroforestal i les àrees urbanes. Totes aquestes alteracions s'han traduït finalment en una pèrdua de serveis ecosistèmics.

Per revertir aquesta situació, el PDUM proposa l'ordenació de la infraestructura verda com a base estructural del desenvolupament urbà considerant quatre tipus d'actuacions principals: la preservació dels espais oberts, la recuperació de l'activitat agrària, la millora del cicle integral de l'aigua i l'establiment d'una xarxa de verd urbà interconnectada amb el seu entorn.

El tractament urbanístic d'aquests aspectes és estratègic per generar un sistema d'espais naturals i semi-naturals resilients davant dels efectes del canvi climàtic, que eviti riscos i que garanteixi la prestació de serveis ecosistèmics, la millora de les condicions ambientals dels teixits urbans i la qualitat de vida de la població metropolitana. És per això que el PDUM proposa una xarxa que garanteixi la preservació i millora de les àrees forestals, la plana agrària, el mosaic agroforestal i els seus connectors, així com el conjunt de cursos i espais fluvials que, juntament amb la franja litoral, conformen l'estructura blava de l'àrea metropolitana. A més, el PDUM acosta aquesta infraestructura verda a la ciutadania a partir de la xarxa de camins i la completa en sòl urbà amb parcs metropolitans i eixos verds.

El PDUM reconeix, distingeix i projecta els espais oberts, l'estructura blava i l'estructura verda

1.1 Espais oberts

Els espais oberts són el conjunt de sòls d'interès natural i agrari que el PDUM preserva i dels quals en reconeix el paper cabdal per mantenir la biodiversitat, regular el cicle de l'aigua, mitigar el canvi climàtic i adaptar-s'hi, prevenir riscos naturals i subministrar aliments de proximitat.

El PDUM classifica els espais oberts en quatre grans àmbits amb funcions diferenciades:

- **Àrees nucli:** àrees predominantment forestals que presenten una biodiversitat i connectivitat elevades. Les àrees nucli inclouen les zones humides del delta del Llobregat, el Garraf, Collserola, així com la serralada de Marina, els Xaragalls del Vallès i les Muntanyes del Baix. Ocupen un total de 21.234 hectàrees.
- **Connectors passera:** àmbits dins entorns altament fragmentats que actuen com a passeres o corredors que afavoreixen la mobilitat o els desplaçaments d'espècies de flora i fauna, és a dir, connectivitat ecològica. En situar-se en entorns urbanitzats o amb alta presència d'infraestructures, requereixen una protecció addicional enfront de la pertorbació per garantir funcions com la pol·linització o la dispersió de llavors entre àrees nucli. El PDUM n'identifica quatre: el turó de Montcada (Montcada i Reixac), el puig Pedrós de l'Obac (Sant Cugat del Vallès), el turó de la Gatxarella (Castellbisbal) i els espais oberts existents entre Can Fatjó dels Aurons i el torrent de Ferrussons (Cerdanyola del Vallès – Sant Cugat del Vallès), que ocupen 332 hectàrees.
- **Mosaic agroforestal:** àmbits de muntanya o fora de les planes al·luvials amb més potencial per ser cultivades en relació amb el pendent i l'accessibilitat, així com amb la proximitat a l'aigua. Ocupen una superfície de 4.466 hectàrees.
- **Plana agrària:** àmbits de les planes al·luvials i deltaïques amb més potencial per ser cultivades en relació amb la disponibilitat d'aigua. El PDUM les potencia amb l'objectiu de mantenir una activitat agrària que, malgrat el seu pes relatiu sobre el conjunt de la producció, esdevé un actiu d'importància estratègica per a l'àrea metropolitana i per a l'assoliment d'un model que tendeixi a la sobirania alimentària. S'identifiquen en pendents inferiors al 3 % i àmbits propers a canals de reg.

El conjunt dels espais oberts assoleixen, doncs, una extensió de més de 32.000 ha, el 51 % del total de la superfície de l'àrea metropolitana, i un 4,21 % més de la classificada com a sòl no urbanitzable pel planejament vigent. Amb aquest plantejament, el PDUM aposta per contrarestar les dinàmiques negatives del territori (fragmentació, pèrdua de sòls agrícoles, degradació de les vores) com a garantia d'un paisatge de qualitat, divers i resilient.

1.2 Estructura blava

L'estructura blava està conformada per sistemes naturals com els cursos fluvials i el litoral, així com altres espais que intervenen en la regulació del cicle natural de l'aigua.

El Pla distingeix set elements per a l'estructura blava:

- **Connectors fluvials:** conformats per les lleres dels principals cursos fluvials — Besòs, Llobregat i Ripoll— i les seves riberes associades, així com el conjunt de rieres, torrents, i fonts naturals que tenen un paper fonamental en el funcionament correcte del cicle natural de l'aigua. Els connectors fluvials ocupen un total de 1.383 hectàrees.
- **Sistema costaner:** el litoral metropolità, que ocupa 42 km des de Montgat fins a Castelldefels.
- **Eixos blaus urbans:** comprenen el curs soterrat dels traçats històrics de les principals rieres i torrents que han estat assimilats en el teixit urbà. Aquests eixos

i el seu subsol tenen un paper rellevant per a la minimització de les inundacions urbanes i per a la infiltració d'aigua en els aqüífers. El PDUM n'identifica el traçat i afegeix una regulació addicional a l'espai viari i els espais lliures del seu entorn limitant l'ocupació del subsol per garantir la seva permeabilitat i la possibilitat d'implantar sistemes per a la regulació de l'aigua de pluja en zones urbanes.

- **Canals d'aigua metropolitans:** són els principals canals d'aigua destinats al transport de l'aigua de reg i al drenatge, amb gran valor patrimonial. La regulació d'aquests àmbits va dirigida a protegir la seva funcionalitat hidràulica i fer aflorar el seu valor patrimonial.
- **Espais d'interès per a la regulació d'inundacions:** estan constituïts per la zona d'intens desguàs i la zona on es poden produir danys greus sobre les persones i els béns. És l'àmbit on s'apliquen les principals restriccions d'ús urbanístic i d'edificacions. Són d'aplicació en aquest àmbit les condicions d'ús que la legislació sectorial estableix per al flux preferent.
- **Espais d'interès per a la recàrrega d'aqüífers:** àrees baixes de les conques que poden aportar més aigua als aqüífers subterranis. En aquests espais s'afegeixen regulacions addicionals a les condicions d'ús de les claus existents per tal de garantir que els usos, les actuacions i les edificacions admeses garanteixin la permeabilitat del sòl.
- **Espais d'interès per a la regulació de l'escolament superficial:** parts altes de les conques i boscos de ribera que redueixen la velocitat d'escolament i minimitzen el risc d'inundació. L'objectiu en aquests àmbits és preservar els boscos i hàbitats forestals que permeten regular l'escolament i evitar la impermeabilització o compactació del sòl.

1.3 Estructura verda

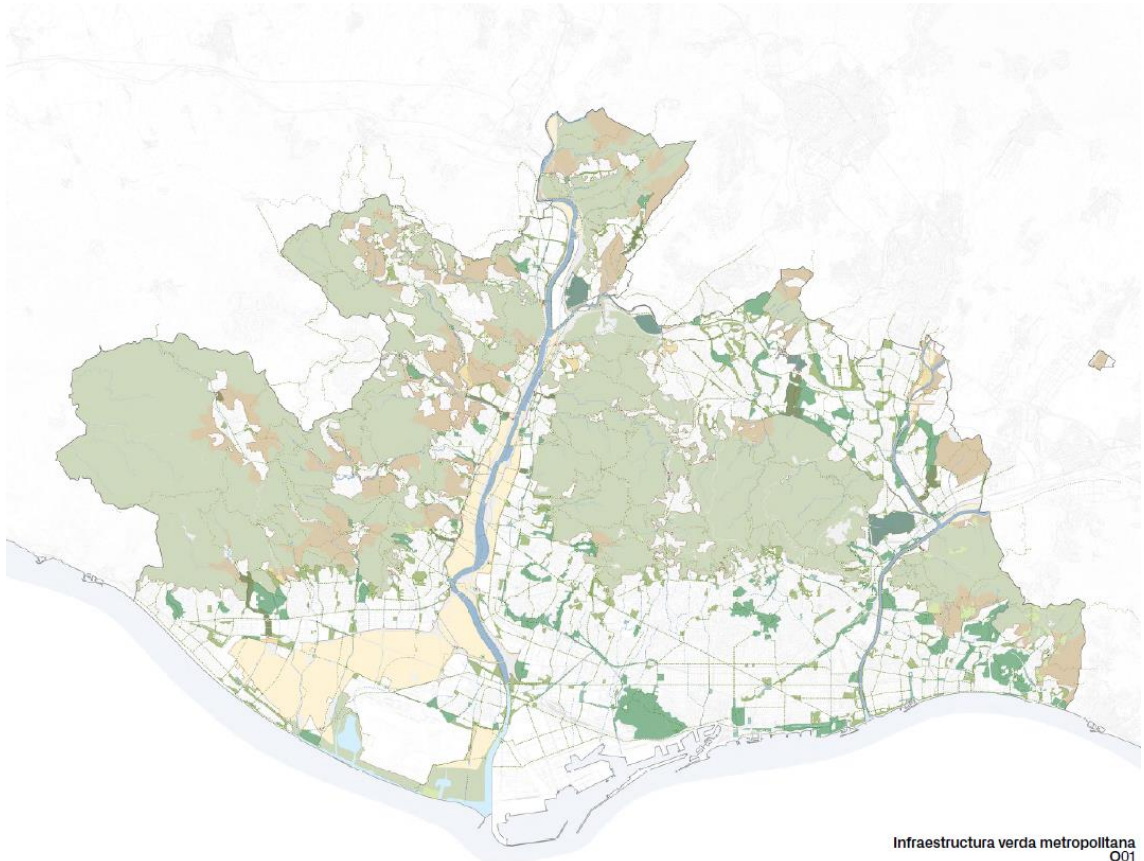
L'estructura verda està constituïda pels eixos verds, els camins i els espais lliures de transcendència metropolitana que plegats conformen una xarxa que vertebrà les relacions entre les ciutats i la natura amb una doble funcionalitat social i ecològica. La principal missió de l'estructura verda, per tant, és proporcionar els vincles necessaris entre ciutat i natura per disposar d'uns espais urbans més saludables i resilients davant dels efectes del canvi climàtic així com aportar a les vores urbanes qualitat ambiental en la transició entre teixits urbans i l'entorn no urbanitzat.

El Pla distingeix tres elements dins l'estructura verda:

- **Eixos verds estructurants:** són recorreguts que enllacen centres urbans, parcs i portes amb els espais oberts per conformar, juntament amb els camins estructurants, una xarxa per a la mobilitat activa en contacte amb la natura. Els eixos verds es conformen com a seqüències d'espais lliures que encadenen centres urbans, parcs, equipaments, nodes d'intercanvi i portes als grans parcs naturals d'interès territorial amb valor social i ecològic. El PDUM identifica 870 quilòmetres d'eixos verds a l'àrea metropolitana i estableix unes condicions d'ordenació que es basen en tres elements estructurals per a l'augment de la qualitat ambiental: la permeabilitat del sòl, la presència de vegetació i la regulació de l'aigua.

- **Camins:** són recorreguts que vertebreren els espais oberts a partir de traces patrimonials i que enllacen amb els eixos verds dels assentaments urbans a través de les portes d'accés. La funció dels camins metropolitans, doncs, és facilitar i regular el lleure i gaudi de l'entorn natural. El PDUM estableix unes condicions mínimes per garantir que tenen una funcionalitat correcta com a suport a la mobilitat activa i a l'accessibilitat.
- **Espais lliures estructurants:** són espais per al lleure i per a les relacions socials de la població que, per les seves característiques i per la seva posició en contacte amb elements com els eixos blaus i verds o les vies metropolitanes, desenvolupen funcions i serveis ecosistèmics que transcendeixen l'àmbit municipal. Ocupen un total de 4.319 hectàrees. En l'actualitat gairebé el 65 % es troben en terrenys de propietat pública, mentre que el 31 % el constitueixen els terrenys de cessió dintre de sectors i àmbits de transformació que contribuiran a completar i donar continuïtat al conjunt de l'estructura verda. El PDUM identifica un total de 2.370 hectàrees d'espais lliures estructurants com a sistema general que, sumats a les 775 hectàrees d'espais lliures del planejament vigent que compleixen les condicions de sistema general, donen compliment a la proporció de 20 m² de sòl per cada 100 m² de sostre edificable en el sòl urbà de l'àrea metropolitana per a ús residencial no inclòs en sectors de planejament requerit per l'article 58.1.f de la Llei d'urbanisme de Catalunya.

MAPA 9. INFRAESTRUCTURA VERDA METROPOLITANA



D'altra banda, els polígons d'activitat integrats queden inclosos a la funció mixta per hibridar l'activitat econòmica amb els usos residencials. Qualsevol transformació ha de mantenir el sostre productiu existent i permetre altres usos d'activitat econòmica, per garantir la compatibilitat/coexistència de les activitats que si desenvolupin.

La mateixa estructura de funcions permet garantir la **barreja d'usos en els teixits residencials**, que són els espais on es concentra la major part de l'activitat. Una part d'aquest sostre correspon als usos garantits pel mateix PDUM per considerar-los necessaris per a la vida de les persones a través l'estratègia d'equipar: educatiu, esportiu, sanitari, sociocultural, serveis socials i alimentari. La resta, però, poden respondre a qualsevol ús d'activitat econòmica, llevat dels expressament prohibits. Per fixar aquest sostre d'activitat, l'estratègia d'equilibrar garanteix alguns d'aquests usos, com ara el comerç de proximitat, identificant i protegint les àrees de comerç de proximitat existent i, d'altra banda, diversifica els àmbits on n'hi ha dèficit.

EL PDUM planteja un seguit de propostes en relació amb els espais d'activitat econòmica:

- **Facilita la localització de l'activitat logística i el transport de mercaderies.**
- **Promou activitats intenses en ocupació en punts amb bona accessibilitat al transport col·lectiu**, com les cruïlles metropolitanes o les estacions ferroviàries. D'aquesta manera, es permetrà incrementar en 22 milions de metres quadrats el sostre d'activitat en llocs ben comunicats.
- **Dota els polígons d'activitat econòmica de transport públic i elements per a la mobilitat sostenible.** Es tracta d'estendre la xarxa de transport per cobrir els espais d'activitat existents i futurs que es troben mal connectats o amb baixa accessibilitat. Aquesta proposta s'articularà a través d'actuacions a la xarxa ferroviària, les avingudes metropolitanes i els més de 800 km d'eixos verds previstos.
- **Estableix les directrius de com haurien de ser els estàndards dels polígons d'activitat i els adapta a les necessitats de les empreses.**
- **Adopta criteris de sostenibilitat en els polígons d'activitat**, de tal manera que els serveis ambientals es prestin indistintament en sòl qualificat d'equipament o de servei tècnic. Millora els polígons d'activitat en relació amb les condicions físiques, ambientals, funcionals i de seguretat personal. Assenyala els polígons amb obsolescència física que requereixen intervenció pública i revitalització industrial.
- **Aposta per flexibilitzar la parcel·lació i per una bossa de sòl industrial públic.**

7. LES DOTACIONS

Les dotacions són els serveis imprescindibles i necessaris per al desenvolupament de la vida quotidiana, com ara equipaments i espais verds. El PDUM aborda les dotacions des d'una aproximació integrada a partir de quatre eixos principals:

- **Prestació de serveis dotacionals.** La proposta del PDUM parteix de l'assumpció que hi ha una sèrie de serveis que cal garantir per cobrir les necessitats quotidianes de la població, tant ambientals com socials i altres de caràcter

extraordinari. A partir d'aquesta consideració, diferencia dues escales: la metropolitana, a la qual assigna els serveis que no cal que estiguin en l'àmbit de proximitat de l'habitatge o de la feina, però que requereixen una elevada accessibilitat, i la dels equipaments bàsics, en què presten serveis per als quals és necessària una proximitat d'entre 10 i 15 minuts a peu. D'aquesta manera, els serveis socioambientals que ofereixen els espais lliures contribueixen a la millora de la qualitat dels entorns urbans, i afavoreixen d'aquesta manera la salut i el benestar de les persones.

- **Articulació del sistema de dotacions.** La proposta de les vies estructurants i els eixos verds del PDUM ha tingut en compte, a més, l'articulació dels equipaments i els espais lliures de l'àrea metropolitana per tal de generar una xarxa interconnectada, accessible i segura que reforci els espais de vida quotidiana de la població. També formen part d'aquesta estructura urbana i social els centres locals i els equipaments estructurants, que contribueixen d'aquesta manera a generar un model de ciutat policèntric i connectat amb un sistema de vies a escala humana on es prioritza la connectivitat del vianant i la mobilitat sostenible.
- **Distribució i diversificació.** El PDUM aborda la distribució dels espais lliures a través d'una xarxa estratègicament planificada d'espais verds, dissenyada i gestionada per oferir una gamma àmplia i diversa de serveis ecosistèmics. Pel que fa als equipaments estructurants, la proposta de qualificacions del PDUM està orientada a millorar la distribució territorial en contraposició al model centre-perifèria. El PDUM no condiona els usos concrets als quals es destinen aquests sòls. Tot i així, la seva localització condiona els serveis que s'hi podran implementar.
- **Ampliació de les reserves.** Per tal de garantir la suficiència i millorar la cobertura dotacional tant d'equipaments com d'espais lliures, les actuacions de transformació urbanística d'interès metropolità són espais d'oportunitat per localitzar noves reserves de sistemes i millorar els dèficits dotacionals de l'entorn. Aquestes noves reserves ajudaran a revertir les mancances existents en els propis àmbits, en els teixits de l'entorn i si s'escau, a escala metropolitana.

8. METABOLISME URBÀ: FLUXOS DE SUBMINISTRAMENTS I SERVEIS

El PDUM preveu 56 nous emplaçaments que ocupen 85,5 ha per a la producció d'energia solar

*Estem en un context de canvi climàtic i caldrà ser molt més eficients amb els recursos actuals, com l'aigua i els aliments, i garantir un **model d'energia** futur amb més electrificació i energies renovables, tot respectant els valors ecològics. El PDUM pot garantir els espais per tal que aquest model es pugui desenvolupar de manera adient.*

El PDUM planifica i reserva el sòl per al seu correcte desenvolupament i integració amb el model urbà i d'espais oberts. Aquestes infraestructures tenen en compte el cicle de l'aigua (com per exemple EDAR, ETAP o alguns dipòsits en capçalera), l'energia (subestacions elèctriques o generació d'energies renovables) i els residus (plantes de

compostatge, voluminosos, triatge...). Paral·lelament, el PDUM defineix tota una sèrie de directrius per millorar l'eficiència metabòlica i reduir les externalitats segons la mitigació del canvi climàtic i l'adaptació, la qualitat ambiental i la salut, i la millora del medi natural.

Un territori eficient en l'ús de recursos i habitable en termes de condicions ambientals requereix quatre requisits bàsics:

- **Una infraestructura verda que preservi els recursos**, amb especial incidència en els recursos hídrics, la producció d'aliments i els serveis ecosistèmics de regulació i suport.
- **Una estructura urbana i social eficient que propiciï l'autocontenció i les relacions de proximitat.**
- **Un model de mobilitat sostenible i baix en emissions on es prioritzi la mobilitat activa i el transport públic.**
- **Una ordenació del teixit urbà que garanteixi la reducció de demandes en edificacions i activitats**, que permeti maximitzar la generació d'energies renovables i que generi alhora entorns saludables.

El PDUM incorpora un apartat específic amb mesures que permetin millorar el metabolisme urbà. Malgrat que la planificació d'infraestructures de serveis tècnics és competència de la planificació sectorial, el PDUM és un planejament estratègic per facilitar la implantació d'aquestes infraestructures i alhora integrar-les en un model urbà pensat des de l'òptica de la sostenibilitat i la preservació dels valors de la infraestructura verda.

El Pla director determina les reserves necessàries per als serveis tècnics d'abast metropolità:

- **Subministrament energètic.** Per tal de donar resposta a la futura demanda energètica, i més enllà de la que pugui ser satisfeta mitjançant autoconsum, el PDUM planteja reserves de serveis tècnics per a l'aprofitament d'energia solar en 56 emplaçaments que representen una superfície de 85,5 hectàrees. Aquestes reserves coincideixen amb àmbits amb un potencial elevat de generació per les seves condicions de radiació incident i, alhora, no afecten àmbits d'interès ecològic, agrari o social.
- **Cicle de l'aigua.** Es planteja una gestió sostenible dels aqüífers que permeti incrementar-ne l'explotació durant els episodis més crítics i proposa un increment d'infraestructures destinades a la regeneració i potabilització d'aigua.
- **Gestió de residus.** Per tal de poder fer front als increments de residus que s'han de tractar, el PDUM incorpora la previsió d'espais per gestionar-los i facilitar-ne així la implantació. D'aquesta manera, es regulen urbanísticament les infraestructures de tractament de residus per facilitar el tancament del cicle de materials i la transició cap a una economia més circular, al mateix temps que

s'assegura una millor integració territorial. El PDUM considera la necessitat d'espais per incrementar la circularitat i d'adaptació de les plantes de tractament, i s'assumeix la disponibilitat de sòl per a la gestió privada dels residus. De tota manera, caldrà assegurar aquesta disponibilitat en el planejament metropolità derivat del PDUM, especialment en els espais d'activitat econòmica integrats a la trama urbana.

MAPA 11 . SERVEIS TECNICS I AMBIENTALS. (*carpeta adjunta)

MAPA 12. DADES I INDICADORS SERVEIS TECNICS I AMBIENTALS. (*carpeta adjunta)