

6. Els àmbits funcionals territorials. Estratègies i actuacions

6.1. Els àmbits funcionals territorials

De la mateixa manera que els sistemes urbans es caracteritzen, en general, pel fet de tenir un municipi capçalera i un seguit de municipis relacionats amb aquest formant una primera unitat funcional, definim com a àmbits funcionals territorials (AFT) els que són formats per un sistema urbà central, que en polaritza les relacions, i uns sistemes urbans que s'hi relacionen amb un cert grau de dependència, de manera que el conjunt constitueix una unitat funcional definida i composta a partir de sistemes urbans de diferents comarques.

En alguns casos, tanmateix, aquests àmbits funcionals territorials poden tenir més d'un sistema central. En el cas de l'AFT que anomenem de les Comarques centrals, podríem determinar fins a tres sistemes urbans centrals: el de Manresa, al Bages; el d'Igualada-Vilanova del Camí-Santa Margarida de Montbui, a l'Anoia, i el de Vic + Manlleu + Torelló a Osona. Tot això potenciat per la feblesa de les relacions entre si i per unes característiques físiques del territori, demogràfiques i socio-econòmiques relativament similars.

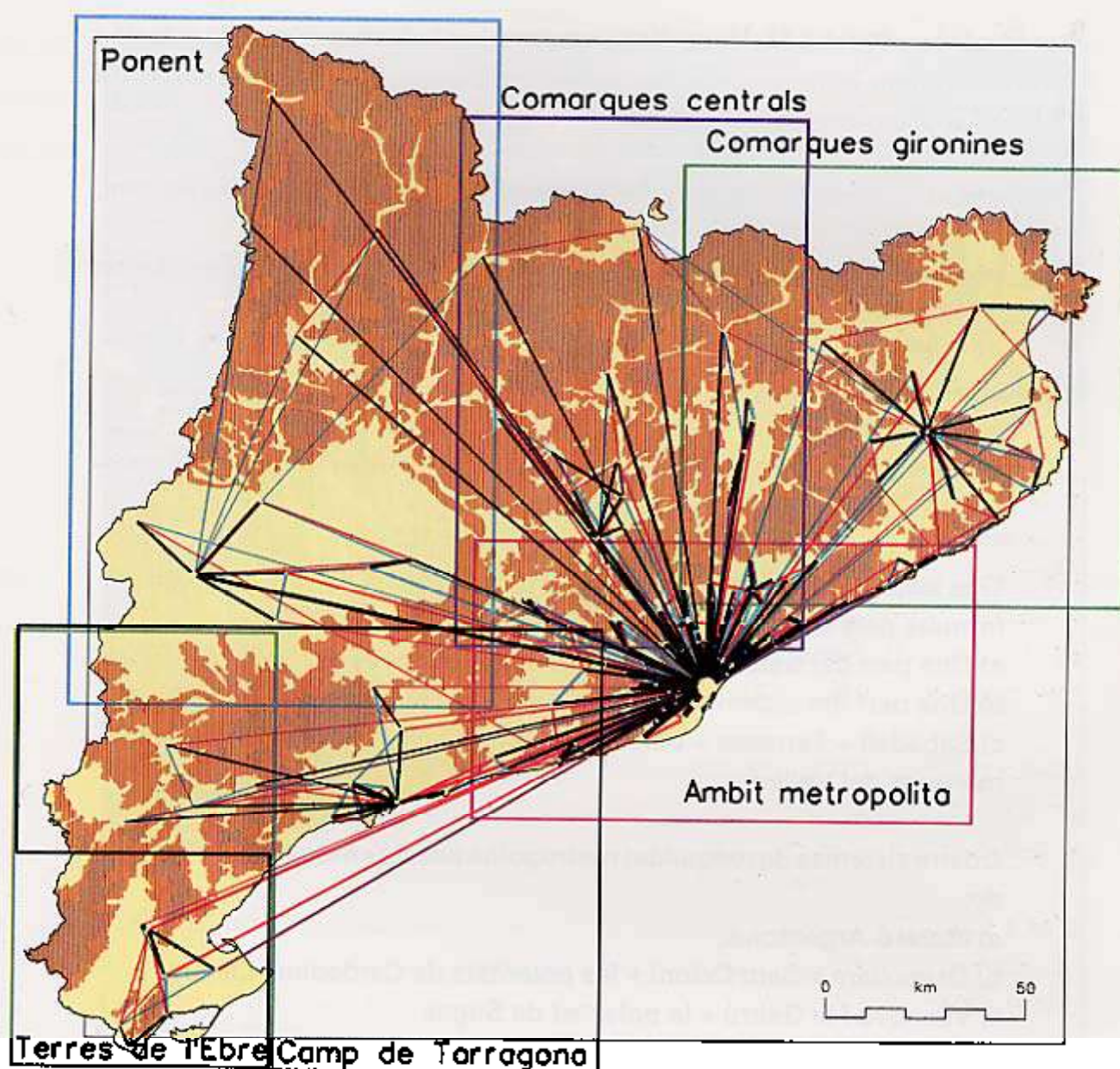
L'altre extrem seria el cas de l'AFT de Ponent, on el sistema urbà de Lleida centralitza d'una manera molt important les relacions respecte als altres sistemes urbans i es configura com a sistema urbà central indiscutible.

L'AFT de les Comarques gironines es mostra com el més equilibrat, ja que té el sistema urbà central de Girona-Cassà contrapesat per uns sistemes urbans mitjans de forta rellevància territorial, com és el cas de Figueres o Olot i, en menor grau, els de Banyoles i del litoral.

Les comarques tarragonines conformen dos àmbits funcionals territorials diferenciats i separats físicament: el Camp de Tarragona, on els sistemes urbans (Tarragona, Reus, Valls) tendeixen a agrupar-se en un únic sistema urbà, amb característiques metropolitanes, i les Terres de l'Ebre, on el sistema urbà amb més pes demogràfic -Tortosa- tendeix a complementar-se amb el d'Amposta.

Finalment l'AFT Metropolità, que ja s'ha tractat a bastament, té un sistema urbà central molt ampli -el barceloní- i uns sistemes urbans basats en les

Els àmbits funcionals territorials



- Territori**
- Sòl planer
 - Sòl amb pendent > 20%, primer nivell
 - Sòl amb pendent > 20%, segon nivell

- Relacions de mobilitat laboral obligada entre capitals comarcals i municipis amb població igual o superior a 5.000 habitants**
- Primer flux
 - Segon flux
 - Tercer flux

Els àmbits funcionals territorials (AFT) constitueixen un nivell territorial definit a partir dels sistemes urbans existents i de les relacions i funcionalitats que s'estableixen entre aquests i que abasten un àmbit funcional territorial supracomarcal.

ciutats intermèdies que s'hi relacionen intensament però que alhora el contrapesen. És el cas de Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell o Vilanova i la Geltrú.

Cal afegir que l'àmbit Metropolità centralitzaria el nivell següent de relació i de funcionalitat entre àmbits funcionals territorials, que permet parlar de Catalunya com una unitat funcional.

6.2. Àmbit funcional territorial Metropolità. Estratègies i actuacions.

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

Sistemes de proposta

- Un sistema central de l'àmbit metropolità format per una part del sistema urbà de Barcelona (el continu edificat)
- Tres sistemes d'expansió i articulació del sistema central metropolità formats pels sistemes urbans següents:
 - a) Una part del sistema de Barcelona a la comarca del Baix Llobregat.
 - b) Una part del sistema de Barcelona a la comarca del Maresme.
 - c) Sabadell + Terrassa + part del sistema de Barcelona a les dues comarques del Vallès
- Quatre sistemes de reequilibri metropolità basats en els sistemes urbans de:
 - a) Mataró-Argentona.
 - b) Granollers + Sant Celoni + les polaritats de Cardedeu i Llinars.
 - c) Vilanova i la Geltrú + la polaritat de Sitges
 - d) Martorell + Olesa-Esparreguera + la polaritat de Piera
- Dos sistemes d'articulació entre àmbits funcionals territorials basats en els sistemes urbans de:
 - a) Hostalric + Breda + Malgrat + Blanes + la polaritat de Tordera
 - b) el Vendrell + l'Arboç
- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 2 basat en el sistema urbà de:
 - a) Vilafranca del Penedès + Sant Sadurní d'Anoia.

AFT Metropolità

Polaritats i sistemes urbans



Territori

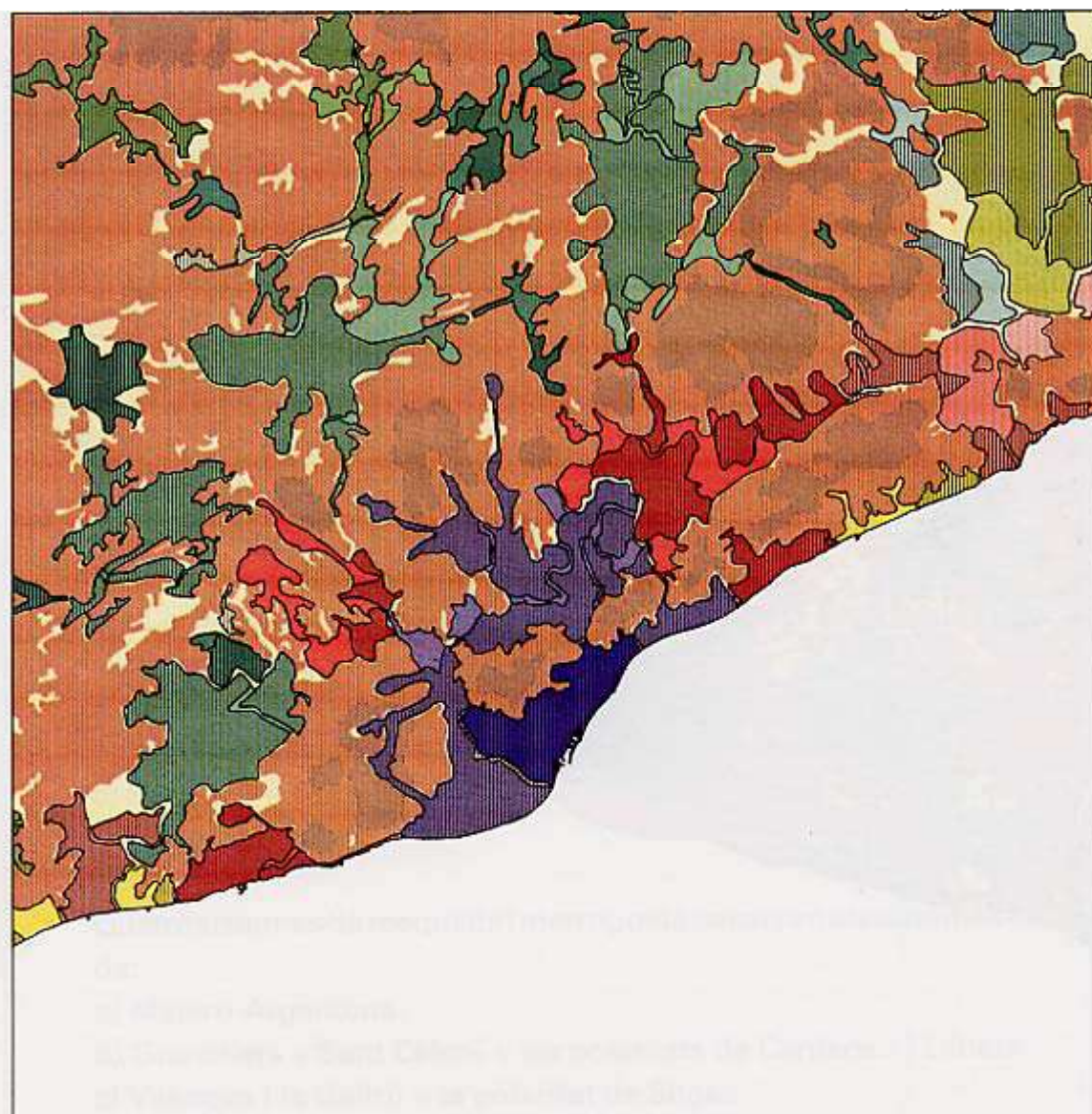
-  Sòl amb pendent < 20%: sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%: primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%: segon nivell d'altimetria

Fluxos de mobilitat laboral obligada iguals o superiors a 25 viatges/dia

-  Primer flux
-  Segon flux

AFT Metropolità

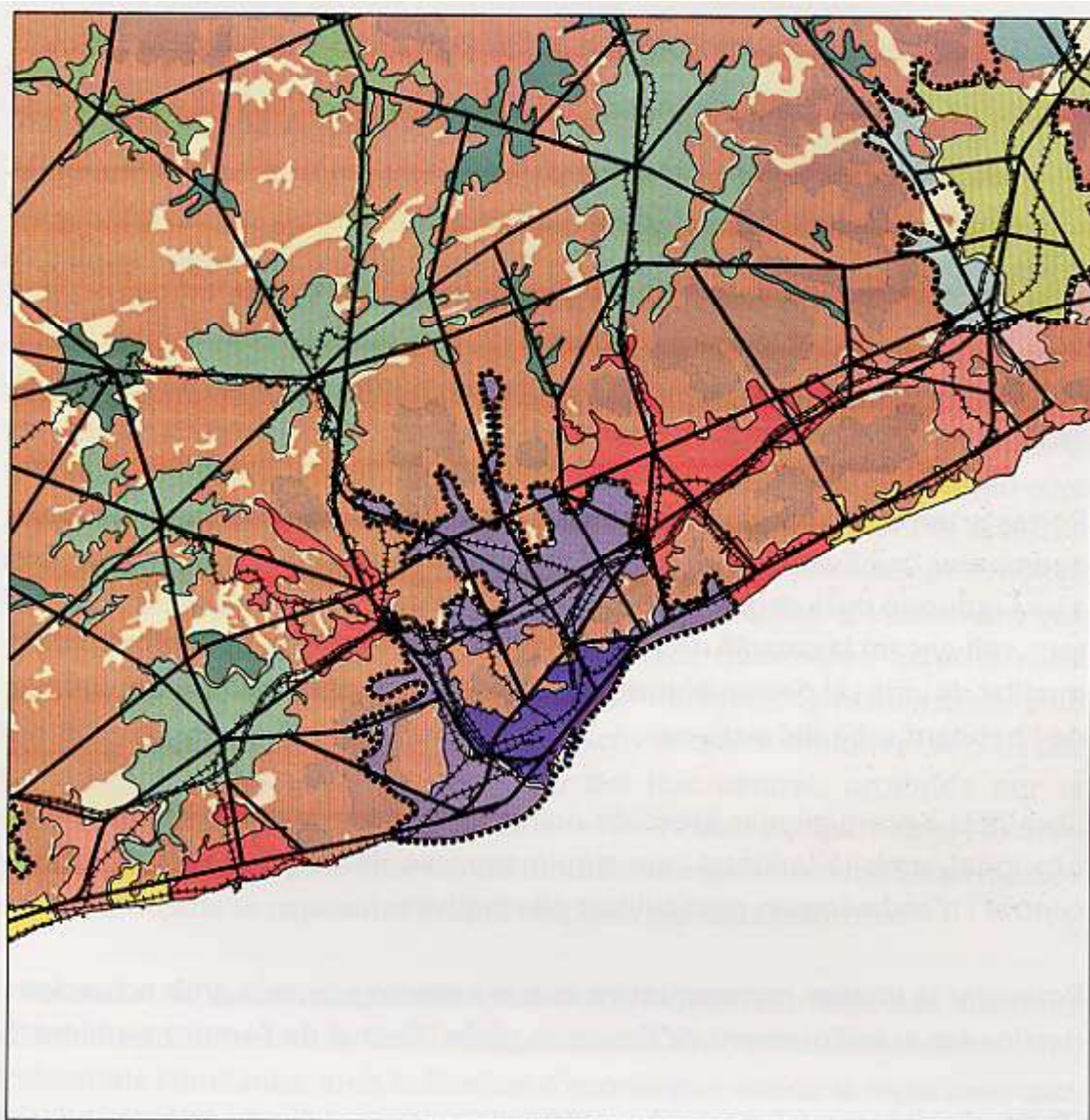
Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Sistema urbà existent |  | 5b. Nivell 2 |
|  | Sistemes de proposta |  | 5c. Nivell 3 |
|  | 1. S. central de l'àmbit metropolità o de Barcelona |  | 5d. Nivell 4 |
|  | 2. S. d'expansió i d'articulació del sistema central de l'àmbit metropolità |  | 6a. Nivell 1 |
|  | 3. S. de reequilibri metropolità |  | 6b. Nivell 2 |
|  | 4. S. d'articulació entre AFT |  | 7. Sistema costaner |
|  | 5. Sistemes de reequilibri territorial |  | 8. Sistema d'articulació interior-costa |
|  | 5a. Nivell 1 | | |

AFT Metropolità

Propostes del PTG



Territori

-  Sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%, primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%, segon nivell d'altimetria
-  Xarxa viària
-  Xarxa ferroviària convencional
-  Xarxa ferroviària d'alta velocitat
-  Delimitació de l'àrea central

- Dos sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 basats en els sistemes urbans de :
 - a) Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quintí de Mediona i Torrelavit.
 - b) Castellterçol + la polaritat de Moià.
- Dos sistemes costaners basats en els sistemes urbans de:
 - a) Pineda de Mar-Calella + les polaritats d'Arenys de Mar i de Munt, Canet i Sant Pol.
 - b) Les polaritats de Calafell i Cunit.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Aplicar polítiques de desenvolupament qualitatiu vers el sistema central, on es localitza el centre d'atracció principal i el lloc central de l'àmbit metropolità.

Portar a terme actuacions de reforma interior i reurbanització que, sense augmentar l'edificabilitat global del sistema de proposta, permetin anar cap a una reducció de la densitat d'habitatges, la qual cosa ha de permetre, al seu torn, mitjançant la creació de més espais lliures públics, el millorament de la qualitat de vida i el desenvolupament d'activitats lúdiques i de lleure pròpies de l'habitant urbà del sistema.

Localitzar i promocionar àrees de nova centralitat dintre del mateix àmbit funcional, amb la voluntat que siguin capaces de descongestionar el lloc central i n'esdevinguin possibilitats alternatives.

Potenciar la imatge representativa que el sistema exerceix amb actuacions destinades al millorament de l'aspecte global formal de l'entorn ambiental.

- Potenciar el desenvolupament qualitatiu dels sistemes d'expansió i articulació del sistema central metropolità preservant els espais encara lliures d'edificació i no classificats com a sòls de nou creixement i destinant-los preferentment a espais de lleure de la població, aprofitant el seu elevat valor paisatgístic i ecològic, que ha de contribuir a l'equilibri de la relació home-natura.

Realitzar el procés de planejament i d'urbanització dels sòls de nou desenvolupament urbà per tal d'evitar-hi colls d'ampolla propiciats per la saturació del sistema central.

Localitzar, en aquestes noves àrees serveis i equipaments de nivell nacional, atès que es tracta de territoris dotats d'una bona accessibilitat i perquè cal reforçar la seva centralitat com a alternativa del lloc central, a part del fet que, per sí mateixes, ja tenen un volum de població important que assegura la utilització d'aquests serveis i equipaments.

- Potenciar el desenvolupament quantitatiu i qualitatiu dels quatre sistemes de reequilibri metropolità amb actuacions residencials, industrials i terciàries, que permetin un desenvolupament equilibrat propi dels quatre sistemes i, alhora, del mateix sistema central -saturat- de l'àmbit. Aquestes actuacions han de permetre que les polaritats d'aquests sistemes actuïn de llocs centrals alternatius.

- Aquests sistemes de reequilibri metropolità es basen sobre polaritats ja existents al territori, com són les anomenades ciutats intermèdies (Mataró, Vilanova i la Geltrú, Granollers, Sant Celoni i Martorell) i que ja actuen com a centres dels seus propis sistemes urbans i àrees d'influència. Cal que aquestes polaritats i els seus sistemes tinguin capacitat per a assumir, no tan sols el seu propi desenvolupament endogen, sinó també el vessament que prové del sistema central barceloní, ja saturat. I cal que això es faci no tan sols des del punt de vista demogràfic, mitjançant actuacions residencials, sinó també amb actuacions que fomentin les activitats econòmiques i socials per tal d'evitar la dependència excessiva del lloc central, produïda per la centralització dels llocs de treball, dels serveis i dels equipaments, i ajudar, per contra, a descongestionar-lo. Cal també que aquestes ciutats intermèdies vegin reforçada la capitalitat pròpia respecte als seus territoris.

- Potenciar el desenvolupament quantitatiu i qualitatiu dels dos sistemes d'articulació entre àmbits funcionals territorials, amb actuacions residencials, industrials i terciàries, amb la finalitat d'aconseguir *estirar* la regió metropolitana i de permetre la descongestió del seu sistema central i millorar la funcionalitat del conjunt de la regió.

Aquests dos sistemes nous es localitzen als extrems del vuit català, considerat com l'àmbit del mercat de treball barceloní, i es basen en sistemes urbans i polaritats relativament febles des del punt de vista de població. Són sistemes que compleixen alhora una funció de ròtula entre àmbits funcionals territorials: Hostalric, Tordera, Malgrat, Blanes respecte a les comarques gironines; el Vendrell, l'Arboç respecte al Camp de Tarragona.

- Potenciar el sistema de reequilibri territorial de nivell 2 de Vilafranca del Penedès-Santa Margarida i els Monjos-Sant Sadurní d'Anoia, tot i que les seves característiques específiques van lligades a la vinya i a la viticultura. El potencial territorial d'aquest sistema és molt important i la seva accessibilitat és bona.

- Potenciar el sistema costaner localitzat al Maresme i el de Calafell-Cunit com a lloc o amb potencial preferentment residencial, mitjançant la introducció de paràmetres de desenvolupament qualitatiu i la realització d'actuacions que permetin alhora retrobar un turisme de qualitat, perdut durant els darrers anys. Cal reservar-ne els sòls no urbanitzables per a mantenir els valors paisatgístics del conjunt i el seu ús com a espais de lleure i esbarjo de la població en general i del turisme de qualitat en particular.

- En el terreny de les comunicacions cal aconseguir que tots els territoris de l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana treballin interrelacionadament. Això vol dir que, a part de la polarització que el lloc central i el sistema central de l'àmbit provoquin, cal establir els canals per a potenciar les relacions entre la resta de sistemes de l'àmbit funcional territorial, en aquest cas l'àrea metropolitana.

Han de potenciar-se les relacions amb modes de transport col·lectiu que ofereixin una qualitat i comoditat de servei elevada; així podrien evitar-se les disfuncions greus que es produeixen per la congestió dels mitjans de transport individuals a través de la xarxa viària, les quals, alhora, han de dimensionar-se adequadament tenint en compte una sèrie de moviments repetitius de la població, sobretot desplaçaments de cap de setmana que ja formen part del usos quotidians.

Han de potenciar-se les relacions de la regió metropolitana en l'àmbit estatal i en l'àmbit internacional; per això els mitjans de transport en aquest nivell han de ser reforçats (aeroport, port, autopistes i tren d'alta velocitat -TAV-).

Una vegada realitzades actuacions tan importants per a la funcionalitat de l'àrea com són els cinturons de ronda, planificats ja fa més de 25 anys i amb la reserva de sòl feta en el PGM del 76, el túnel de Vallvidrera i l'autopista del Garraf, que obren el lloc central -ofegat- als territoris exteriors, aquests ja queden, en una bona part, immersos en una dinàmica generada pel vessament d'aquell. Aquesta centralització de l'atenció respecte al lloc central ha fet que, sovint, els assentaments suburbials produïts per la seva expansió no disposin d'una estructura urbana que suporti el seu funcionament. Cal recuperar un

seguit d'infraestructures, sobretot carreteres que han quedat obsoletes per a complir funcions de trànsit d'àmbit regional i recuperar-les com a nexes de relació i d'estructura de sistemes urbans densos.

Per a aquest àmbit funcional territorial es troba en tràmit de redacció el Pla territorial metropolità de Barcelona, que té caràcter de pla territorial parcial.

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

- Xarxa viària

- . Portar a terme la construcció de l'eix litoral, que possibiliti les relacions entre els municipis de la part sud i nord del Maresme amb el sistema central Metropolità, i per la vall de la Tordera, amb el corredor pre-litoral.
- . Doblar la A-7 actual amb una via el traçat de la qual discorri per la base de la serralada Pre-litoral, i seguint el corredor mediterrani de Sils a Mont-roig del Camp.
- . Connexions entre la plana litoral i la pre-litoral a través de l'autopista Mataró-Granollers i, més enllà per l'eix del Congost cap a Osona, Arenys de Mar-Sant Celoni, el segon túnel del Tibidabo i l'eix Vilafranca del Penedès-Vilanova i la Geltrú, que alhora ha d'ésser la sortida al mar del Bages i l'Anoia.
- . És molt important, en aquest apartat, portar a terme el tractament de les vies que han quedat desdoblades i que compleixen actualment una funció important de relació internuclis, de caire molt més urbà.

- Xarxa ferroviària

- . Desenvolupar la xarxa de metro per donar servei al continu edificat central.
- . Desenvolupar el servei de metro exprés regional que relligui el territori de l'àmbit metropolità de Barcelona. Aquest metro regional hauria de fer l'itinerari del vuit català i les connexions per les noves infraestructures de Mataró-Granollers-Sabadell-Terrassa-Martorell-

Vilafranca-Vilanova, a més de les ja existents de Barcelona-Sant Cugat-Sabadell-Terrassa.

Les prestacions, comoditats, freqüències i rapidesa d'aquest metro regional constitueixen la clau per a descongestionar les vies de comunicació i la circulació rodada a l'interior de l'àrea metropolitana durant els dies laborables i per a potenciar, a les distintes ciutats intermèdies que es proposen centres alternatius al lloc central, la localització d'activitat terciària.

- . Introduir l'ample de via europeu de manera progressiva i fer-lo arribar a tots els punts neuràlgics de l'àrea metropolitana, els grans centres de transport i les centrals integrades de mercaderies, de manera que se solucioni l'intercanvi modal i es potenciï el transport ferroviari com a alternativa al de carretera.
- . Fer arribar el TAV (tren d'alta velocitat) al sistema urbà central de l'àmbit, mitjançant la construcció d'una estació terminal a l'àrea de la Sagrera i l'establiment d'una estació complementària a l'àrea del Vallès que assegurí la connexió de la metròpoli amb Europa per un mitjà de transport ràpid i competitiu.

- Ports

- . Potenciar el port de Barcelona com a gran port de la Mediterrània.

Cal desviar el tram final del Llobregat per a permetre'n l'ampliació. El resultat d'aquesta ampliació seria una zona d'activitats logístiques, localitzada estratègicament entre el port i l'aeroport i on caldria fer arribar un ramal ferroviari d'ample internacional per a transport de mercaderies.

- Aeroport

L'adequació de les terminals de passatgers del Prat, portada a terme, fa que, a curt i mitjà termini, aquest aspecte sembli cobert. Això no obstant, cal reforçar els enllaços de l'aeroport amb el lloc central.

Caldria, així mateix, disposar de terrenys on poder ubicar les instal·lacions necessàries per a oferir un bon nivell de servei al tràfic de mercaderies i construir-hi una CIM aeroportuària.

6.3. Àmbit funcional territorial de les Comarques gironines. Estratègies i actuacions

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

Sistemes de proposta

- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 1 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Girona + Cassà de la Selva
- Dos sistemes de reequilibri territorial de nivell 2 basats en els sistemes urbans actuals de:
 - a) Olot.
 - b) Figueres.
- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 3 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Ripoll + Sant Joan de les Abadesses + Camprodon + Ribes de Freser.
- Quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 basats en els sistemes urbans de
 - a) Besalú-Tortellà.
 - b) Les Planes d'Hostoles-Sant Feliu de Pallerols.
 - c) Sant Hilari Sacalm.
 - d) Arbúcies.
- Un sistema d'articulació entre àmbits funcionals territorials basat en els sistemes urbans de:
 - a) Hostalric + Breda + Malgrat + Blanes + la polaritat de Tordera.
- Tres sistemes d'articulació i desenvolupament del sistema central de l'àmbit funcional. Un d'aquests tres sistemes d'articulació i desenvolupament és de nivell 1 i basat en el sistema urbà de Banyoles; els dos restants són de nivell 2 i es basen en els sistemes urbans d'Anglès-Amer, l'un, i de Sils, Riudarenes i Santa Coloma de Farners, l'altre.
- Cinc sistemes costaners basats en els sistemes urbans o en els nuclis de:
 - a) Portbou-Llançà-el Port de la Selva.

- b) Cadaqués
- c) Roses-Castelló d'Empúries-Sant Pere Pescador-l'Escala
- d) Torroella de Montgrí-Begur-Palafrugell-Palamós-Sant Feliu de Guíxols.
- e) Tossa de Mar.

- Tres sistemes d'articulació interior-costa basats en els sistemes urbans de:
 - a) la Bisbal d'Empordà.
 - b) Llagostera.
 - c) Vidreres.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Potenciació de la capitalitat i centralitat de Girona dintre del mateix àmbit territorial i com a alternativa de descentralització enfront de l'àmbit metropolità de Barcelona, amb l'objectiu de millorar l'equilibri territorial global de Catalunya.

- Articulació i desenvolupament del sistema de reequilibri territorial de primer nivell que engloba els sistemes de Girona i Cassà de la Selva amb els tres sistemes del seu entorn, el de Banyoles -el més important-, situat al nord; el d'Anglès, a ponent, i el de Santa Coloma de Farners-Sils, al sud. Aquests tres sistemes, que disposen d'energia i autonomia pròpies, guarden -però- estretes relacions amb el sistema central gironí. Són sistemes sobre els quals pivota l'expansió d'aquell, cosa que permet un desenvolupament articulat i equilibrat.

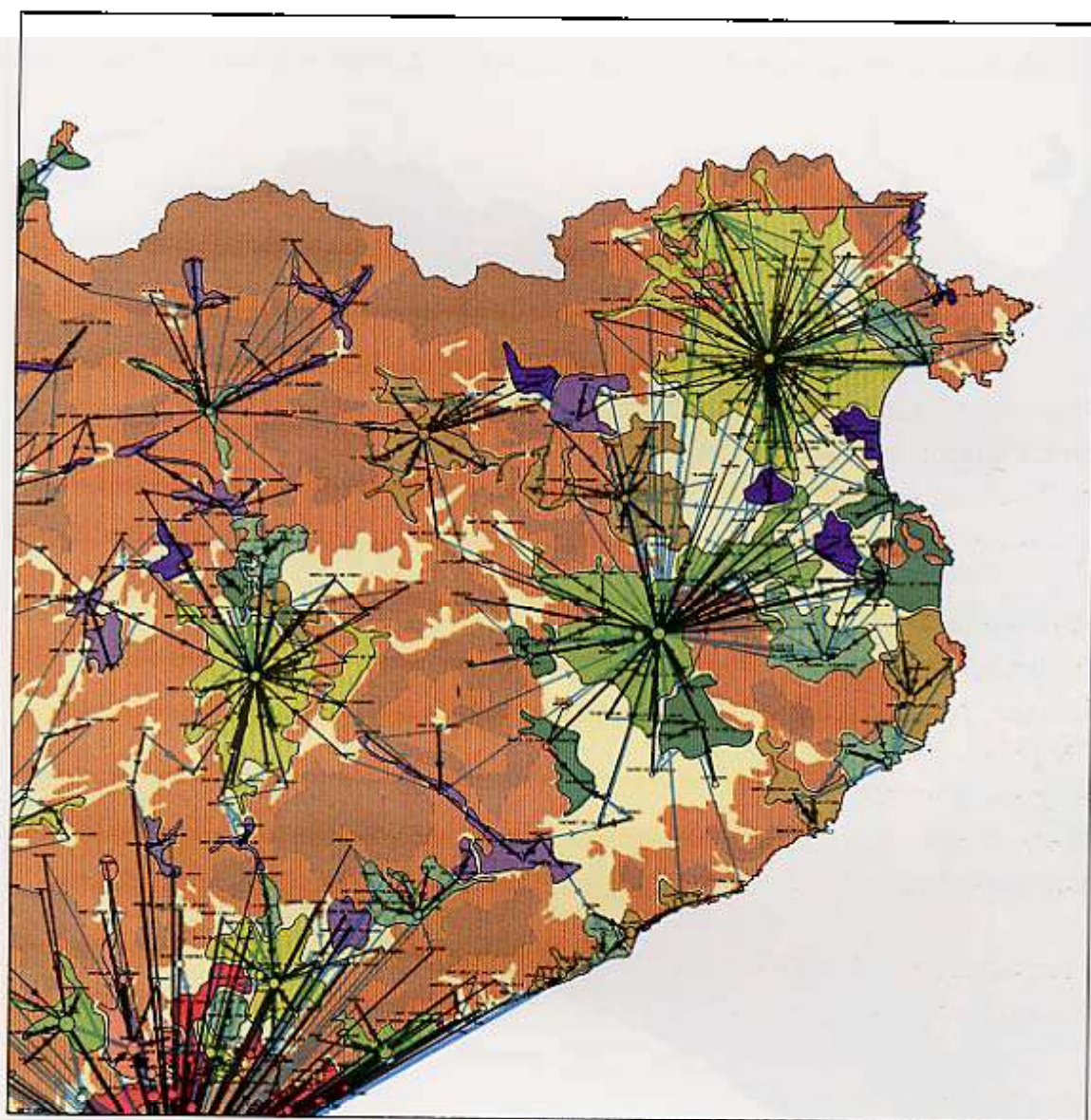
- El sistema central de l'AFT i els tres sistemes d'articulació i desenvolupament formen l'àrea central de l'AFT.

- Potenciació dels dos sistemes de reequilibri territorial de nivell 2 de l'àmbit: el de Figueres i el d'Olot, ja que tots dos són importants per a aconseguir l'equilibri global de Catalunya i del mateix àmbit territorial funcional. El sistema d'Olot queda molt definit i acotat fisiogràficament i el de Figueres es localitza al nord de la plana de l'Empordà i és molt ampli territorialment; la ciutat de Figueres hi exerceix un paper de capitalitat clara.

- Potenciació del sistema de reequilibri territorial de nivell 3, que té unes possibilitats físiques espacials de desenvolupament petites, cenyides a les valls dels rius Ter i Freser. Aquesta característica muntanyenca ha possibilitat la potenciació turística que ja tradicionalment ha tingut la comarca del Ripollès i que ha d'absorbir la davallada del sector industrial que s'hi ha produït.

AFT de les Comarques gironines

Polaritats i sistemes urbans



Territori

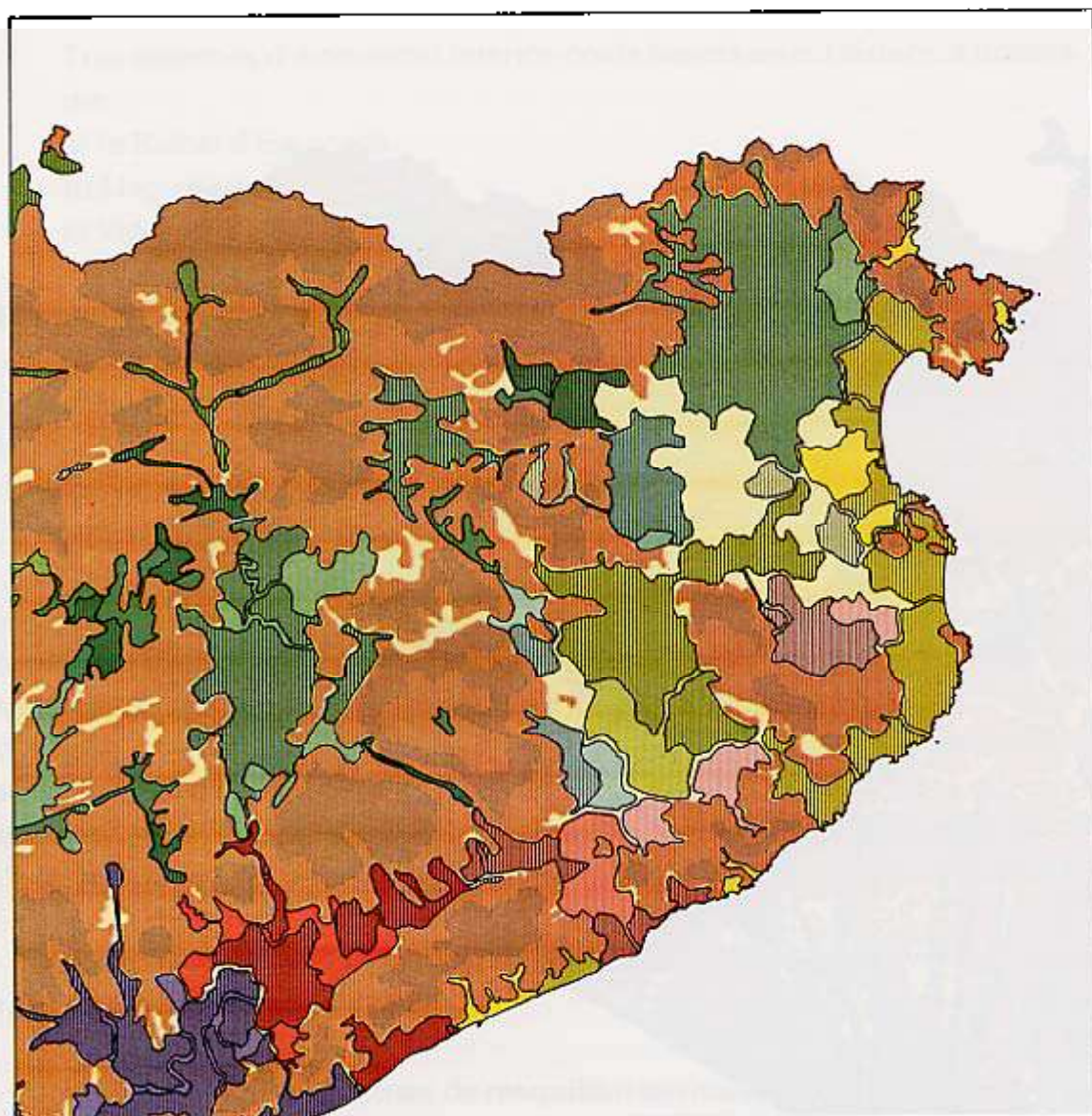
- Sòl amb pendent < 20%: sòl planer
- Sòl amb pendent > 20%: primer nivell d'altimetria
- Sòl amb pendent > 20%: segon nivell d'altimetria

Fluxos de mobilitat laboral obligada iguals o superiors a 25 viatges/dia

- Primer flux
- Segon flux

AFT de les Comarques gironines

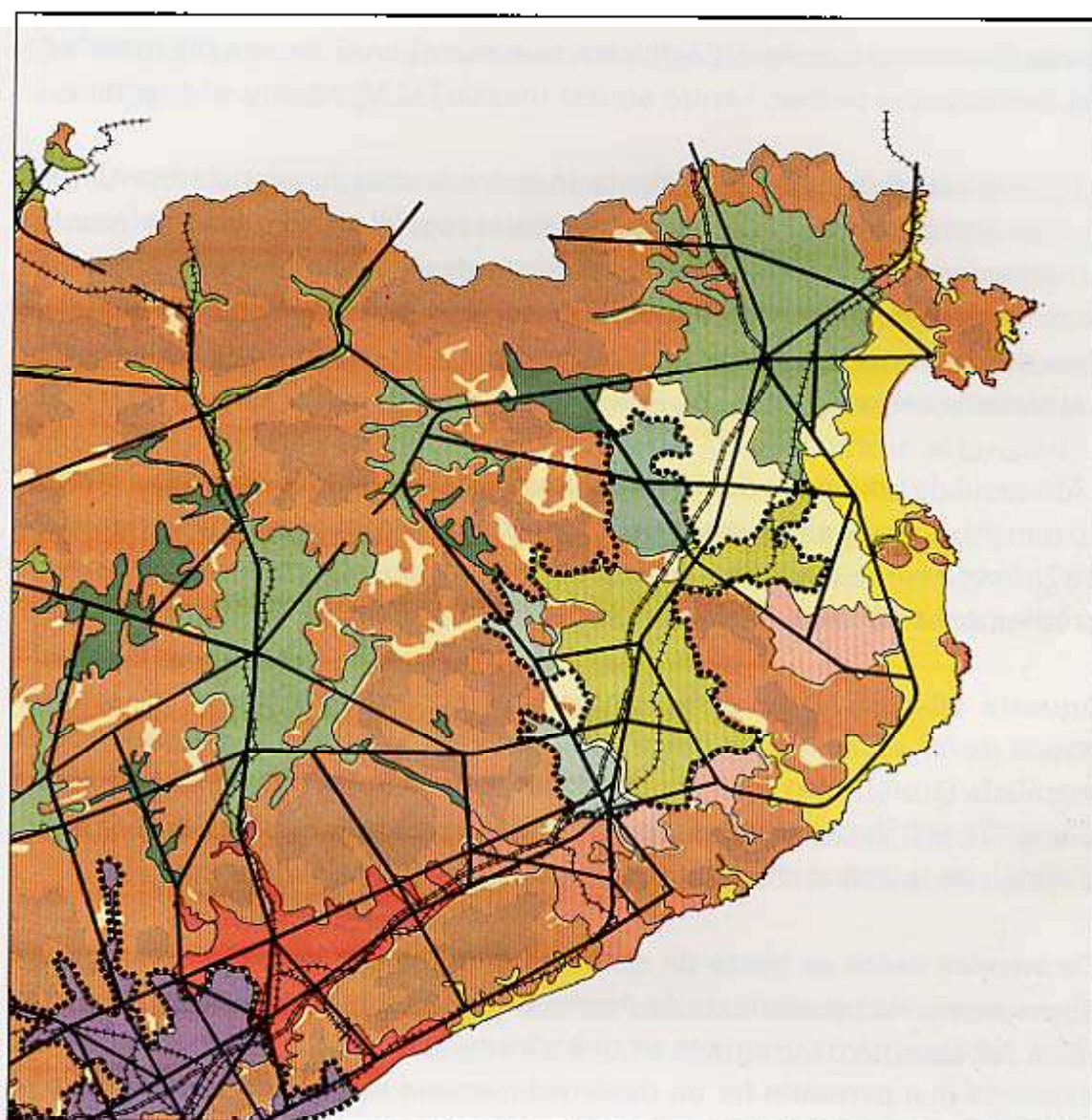
Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



- | | |
|---|---|
|  Sistema urbà existent |  5b. Nivell 2 |
| Sistemes de proposta |  5c. Nivell 3 |
|  1. S. central de l'àmbit metropolità o de Barcelona |  5d. Nivell 4 |
|  2. S. d'expansió i d'articulació del sistema central de l'àmbit metropolità | 6. Sistemes d'articulació i desenvolupament |
|  3. S. de reequilibri metropolità |  6a. Nivell 1 |
|  4. S. d'articulació entre AFT |  6b. Nivell 2 |
|  5. Sistemes de reequilibri territorial |  7. Sistema costaner |
|  5a. Nivell 1 |  8. Sistema d'articulació interior-costa |

AFT de les Comarques gironines

Propostes del PTG



- Territori**
- Sòl planer
 - Sòl amb pendent > 20%, primer nivell d'altimetria
 - Sòl amb pendent > 20%, segon nivell d'altimetria
- Xarxa viària**
- Xarxa ferroviària convencional
 - Xarxa ferroviària d'alta velocitat
 - Delimitació de l'àrea central

- Potenciació dels quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 de l'AFT com a sistemes amb nuclis d'aglomeració per a la prestació de serveis, que es localitzen en territoris complexos. Els de Besalú i de les Planes d'Hostoles són situats respectivament sobre el riu Fluvià i el riu Brugent, afluent del Ter, en les connexions Olot-Girona, pel nord o pel sud. Els altres dos sistemes són els de Sant Hilari Sacalm i d'Arbúcies, que es troben aïllats, en ple massís de les Guilleries, el primer, i entre aquest massís i el Montseny, el segon.

- Potenciació del sistema d'articulació entre àmbits funcionals territorials, localitzat a l'extrem de l'anomenat vuit català i a cavall entre l'àmbit metropolità i l'àmbit funcional gironí, entre els quals fa de ròtula i articulació amb dues funcions bàsiques: per una banda, *estirar* l'àrea metropolitana per a obrir-la i per a evitar-ne la congestió; per l'altra banda, fer un pont entre aquesta àrea i el sistema central gironí.

- Aplicació de polítiques de desenvolupament de qualitat en tots els sistemes costaners de proposta buscant alternatives d'ocupació de sòl en els municipis de 2a línia de mar, que no estan excessivament ocupats, com a alternativa als pròpiament costaners i sovint molt densificats, com ara Tossa o l'Escala.

Aquesta alternativa de desenvolupament en profunditat cap a l'interior hauria de fer-se, en alguns casos, salvant la topografia i a l'altre costat de la serralada Litoral, com és el cas de Maçanet de la Selva i Vidreres respecte a Lloret i Tossa; de Llagostera respecte a Sant Feliu de Guíxols o Santa Cristina d'Aro, o de la Bisbal d'Empordà enfront de Palafrugell i Palamós.

En aquests casos es tracta de sistemes d'articulació interior-costa; en uns altres casos, les possibilitats de desenvolupament es produirien ampliant la faixa del sistema de proposta en què s'integrarien nuclis urbans interiors ja existents que permetin fer un desenvolupament en 2a línia; aquest seria el cas, entre alguns altres, de Verges, Albons, Viladamat, Riumors, Palau Saverdera o Garriguella.

Cal destacar que existeixen un seguit de municipis costaners d'una certa dimensió, especialment al Baix Empordà, que generen sistemes urbans relativament potents i prou diversificats econòmicament on, a part del turisme, l'agricultura i la indústria també hi són presents.

Per a reforçar la capitalitat i la potència del sistema urbà central gironí i tenir-lo com a alternativa de l'àrea metropolitana de Catalunya pel que fa a localització d'activitats i serveis, cal justament localitzar-hi activitats, serveis i equipaments

d'especialització elevada i de nivell nacional, de manera que puguin atendre una població global de gairebé 500.000 persones, que són les que viuen a l'àmbit durant l'hivern, i un milió i mig de persones que hi poden viure potencialment a l'estiu. És per això que cal portar-hi a terme unes actuacions de sòl d'usos terciaris per a oficines i comerços que puguin ser representatius de l'àmbit, i unes altres d'usos industrials, lligades a les vies de comunicació i centres de transport principals.

Per a reforçar la capitalitat i la potència del sistema urbà central gironí cal, també, una articulació d'aquest sistema amb la resta de l'àmbit funcional territorial, amb els altres àmbits territorials i amb França. Tots aquests lligams han de resultar reforçats per la potenciació de l'actual aeroport, de la planejada estació del TAV i les noves CIM, centrals integrades de mercaderies. Es a dir: aquelles actuacions de grans centres de transport a escala nacional que serveixin el nivell de tot l'àmbit territorial i que polaritzin el territori.

Per tal de reforçar el caràcter d'unitat funcional de l'àmbit i fomentar les interrelacions entre els seus sistemes urbans al mateix temps que amb la resta d'àmbits territorials, es plantegen les actuacions en les xarxes de transport següents:

- Xarxa viària
 - . Eix Pirinenc, que relliga Puigcerdà-Ripoll amb Olot fins a Figueres i el litoral nord i, a partir de Besalú, pel nord de Girona fins al litoral del Baix Empordà.
 - . Eix Transversal, que a partir de Lleida i a través de les comarques centrals arriba al sud del sistema central gironí i d'aquest fins al litoral.
 - . Es planteja la unió Vic-Olot pel túnel de Bracons, connexió bàsica per a afavorir les relacions directes entre les comarques d'Osona i la Garrotxa i, més indirectament, d'aquestes amb el Ripollès; també la connexió d'Olot per Santa Coloma de Farners fins a Sils i d'aquí fins a Lloret, cosa que millorarà, doncs, les connexions litoral-muntanya.
- Xarxa ferroviària
 - . Una actuació important per al conjunt del país és la construcció de la línia del TAV, que permetria relligar les nostres ciutats principals

amb les de rang similar d'Europa d'una manera absolutament competitiva i, a més, interrelacionar-les entre si. L'àmbit funcional territorial hauria de ser servit per aquest tipus de transport a partir d'una estació localitzada en el sistema urbà central gironí.

- . S'hauria de potenciar un servei de rodalia a l'entorn del sistema central de l'AFT.
 - . Les altres actuacions respecte a la línia fèrria convencional serien d'ordre genèric: bàsicament augment de la comoditat en el material mòbil, major rapidesa i major freqüència.
- Aeroports
 - . Amb la mateixa expectativa del TAV de relligar l'àmbit funcional territorial amb l'exterior, es plantejaria la necessitat de potenciar l'ús de l'aeroport de Girona-Costa Brava, complementant el de Barcelona.
 - Ports
 - . Independentment dels ports esportius-molt importants per a fomentar un turisme de qualitat- ha de potenciar-se l'ús comercial del port de Palamós com a port de l'àmbit territorial.

Cal mantenir la qualitat de vida que hi ha a l'àmbit i augmentar-la en els llocs on s'ha deteriorat, bàsicament el litoral, producte de la pressió urbanística a què s'ha vist sotmès.

Cal aplicar tots els criteris de protecció del medi plantejats al Pla, amb cura especial de la faixa litoral; a part del fet que grans àrees com el cap de Creus, el Montgrí, les Gavarres, el cap de Begur o determinats llocs de la serra del Montbarbat-Cadiretes es destaquin molt, la qualitat ambiental del litoral gironí és prou coneguda.

6.4. Àmbit funcional territorial del Camp de Tarragona. Estratègies i actuacions

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

Sistemes de proposta

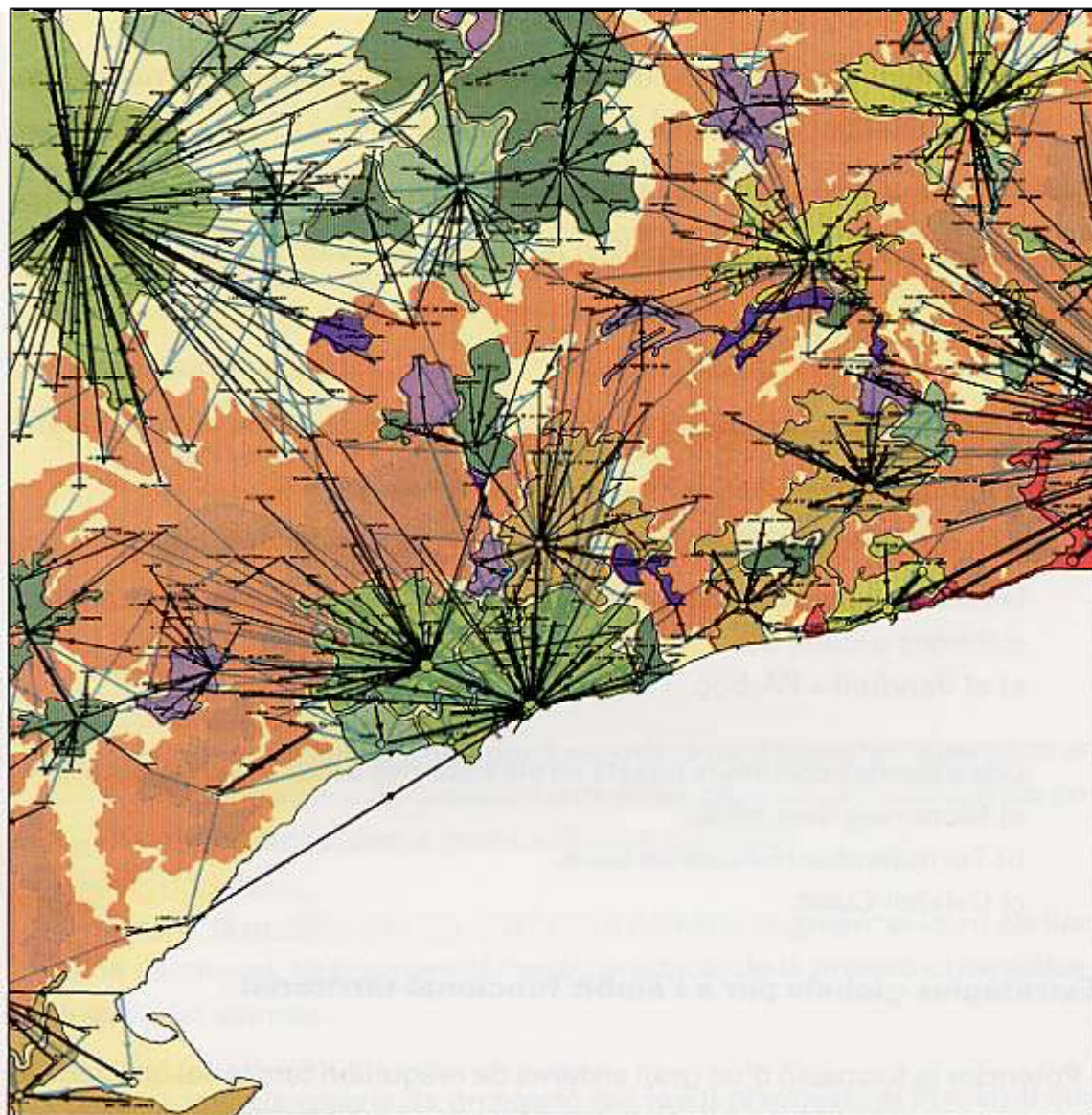
- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 1 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Tarragona + Reus + Valls + Cambrils + Alcover + Masllorenç.
- Un sistema d'articulació i desenvolupament del sistema de reequilibri territorial de nivell 1 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Montblanc + l'Espluga de Francolí + la Riba.
- Part d'un sistema de reequilibri territorial de nivell 3 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Falset + Móra d'Ebre + Flix + Gandesa.
- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 4 basat en el sistema urbà de:
 - a) Santa Coloma de Queralt.
- Un sistema d'articulació entre àmbits funcionals territorials basat en els sistemes urbans de:
 - a) el Vendrell + l'Arboç.
- Dos sistemes costaners basats en els sistemes urbans i les polaritats de:
 - a) Mont-roig-Vandellòs.
 - b) Torredembarra-Roda de Barà.
 - c) Calafell-Cunit.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Potenciar la formació d'un gran sistema de reequilibri territorial que seria el més important en població de Catalunya fora de l'àmbit metropolità, constituït a partir de la unió dels sistemes urbans de Tarragona, Reus, Valls i Cambrils, amb l'objectiu d'aconseguir un sistema potent que pugui esdevenir una alternativa al sistema central metropolità barceloní quant a localització d'activitat, de manera que permeti una descentralització d'aquest, cap a la consecució, per tant, d'un equilibri territorial global de Catalunya.
- Donar suport a aquest sistema central de l'àmbit funcional territorial amb el sistema de Montblanc-l'Espluga; actualment aquests sistemes ja mantenen fortes relacions ja que, tot i la seva separació física per la serra de Miramar, són molt propers. Alhora aquest sistema d'articulació i desenvolupament

AFT del Camp de Tarragona

Polaritats i sistemes urbans



Territori

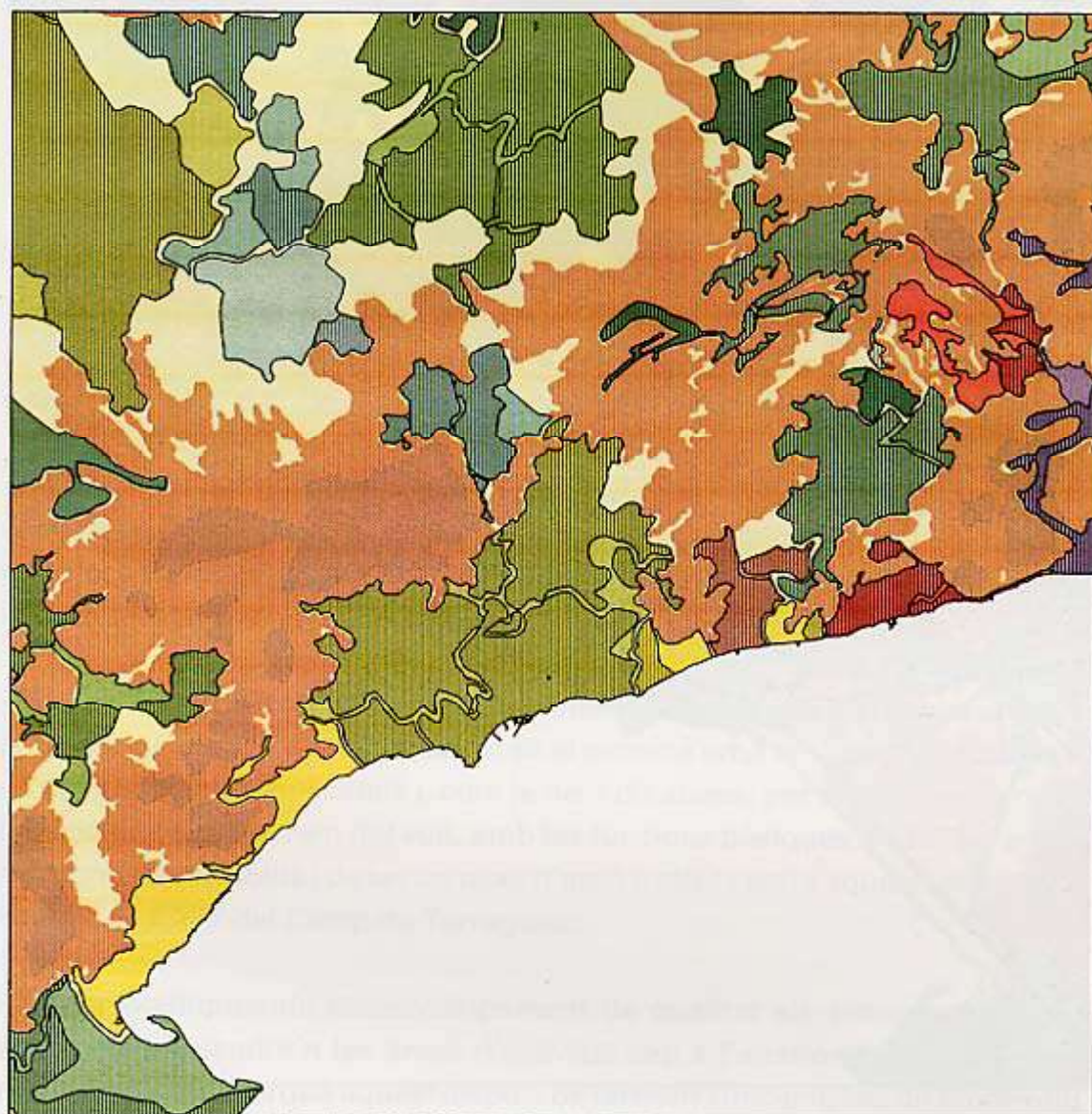
-  Sòl amb pendent < 20%: sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%: primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%: segon nivell d'altimetria

Fluxos de mobilitat laboral obligada iguals o superiors a 25 viatges/dia

-  Primer flux
-  Segon flux

AFT del Camp de Tarragona

Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



 Sistema urbà existent

Sistemes de proposta

 1. S. central de l'àmbit metropolità o de Barcelona

 2. S. d'expansió i d'articulació del sistema central de l'àmbit metropolità

 3. S. de reequilibri metropolità

 4. S. d'articulació entre AFT

 5. Sistemes de reequilibri territorial

 5a. Nivell 1

 5b. Nivell 2

 5c. Nivell 3

 5d. Nivell 4

6. Sistemes d'articulació i desenvolupament

 6a. Nivell 1

 6b. Nivell 2

 7. Sistema costaner

 8. Sistema d'articulació interior-costa

AFT del Camp de Tarragona

Propostes del PTG



Territori

-  Sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%, primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%, segon nivell d'altimetria

Xarxa viària

-  Xarxa ferroviària convencional
-  Xarxa ferroviària d'alta velocitat
-  Delimitació de l'àrea central

exerceix unes certes funcions com a ròtula o nexa d'unió respecte a l'àmbit funcional territorial de les terres de ponent.

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

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

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

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

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

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

el de pes més important tret de l'àrea metropolitana, amb una població fixa de 300.000 persones, i per tant es configuraria com un sistema capaç de competir amb l'àrea central catalana, en disposar de prou territori, població i dinàmica econòmica.

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

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

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

- Xarxa viària

- . Eixos nord-sud:

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

- Connexió Montblanc-Reus-Salou.

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

- . Eixos est-oest:

- Eix Pre-litoral que aniria a lligar la falda de la serralada Pre-litoral a partir de l'anomenat 4t cinturó, des del Vallès fins a la connexió amb l'autopista A-7, a Mont-roig del Camp, passant i articulant el

sistema central tarragoní, prestant especial atenció a l'impacte mediambiental que pot tenir.

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

- **Xarxa ferroviària**

- La futura línia del TAV es bifurcaria en aquest àmbit funcional territorial en un traçat mediterrani cap a València.
- Les estacions del TAV s'haurien de localitzar relativament properes al port i a l'aeroport, en el sistema central, que veuria així reforçades la seva connectivitat exterior i la seva cohesió interna.
- En les línies fèrries convencionals, a part de les actuacions genèriques per millorar la seva operativitat, cal preveure actuacions en la línia que corre paral·lela i molt propera a la costa per tal de permetre articular i estructurar el desenvolupament urbà.
- Es proposa establir un servei de metro regional que connecti les principals polaritats de l'àmbit, especialment les de l'àrea central.

- **Port**

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

- **Aeroport**

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

6.5. Àmbit funcional territorial de les Terres de l'Ebre. Estratègies i actuacions

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

Sistemes de proposta

- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 2 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Tortosa + Amposta-Deltebre + la Sénia + les polaritats de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar.
- Part d'un sistema de reequilibri territorial de nivell 3 basat en els sistemes urbans de:
 - a) Falset + Móra d'Ebre + Flix + Gandesa.
- Un sistema costaner basat en el sistema urbà i les polaritats de: l'Ametlla de Mar-el Perelló-i l'Ampolla.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

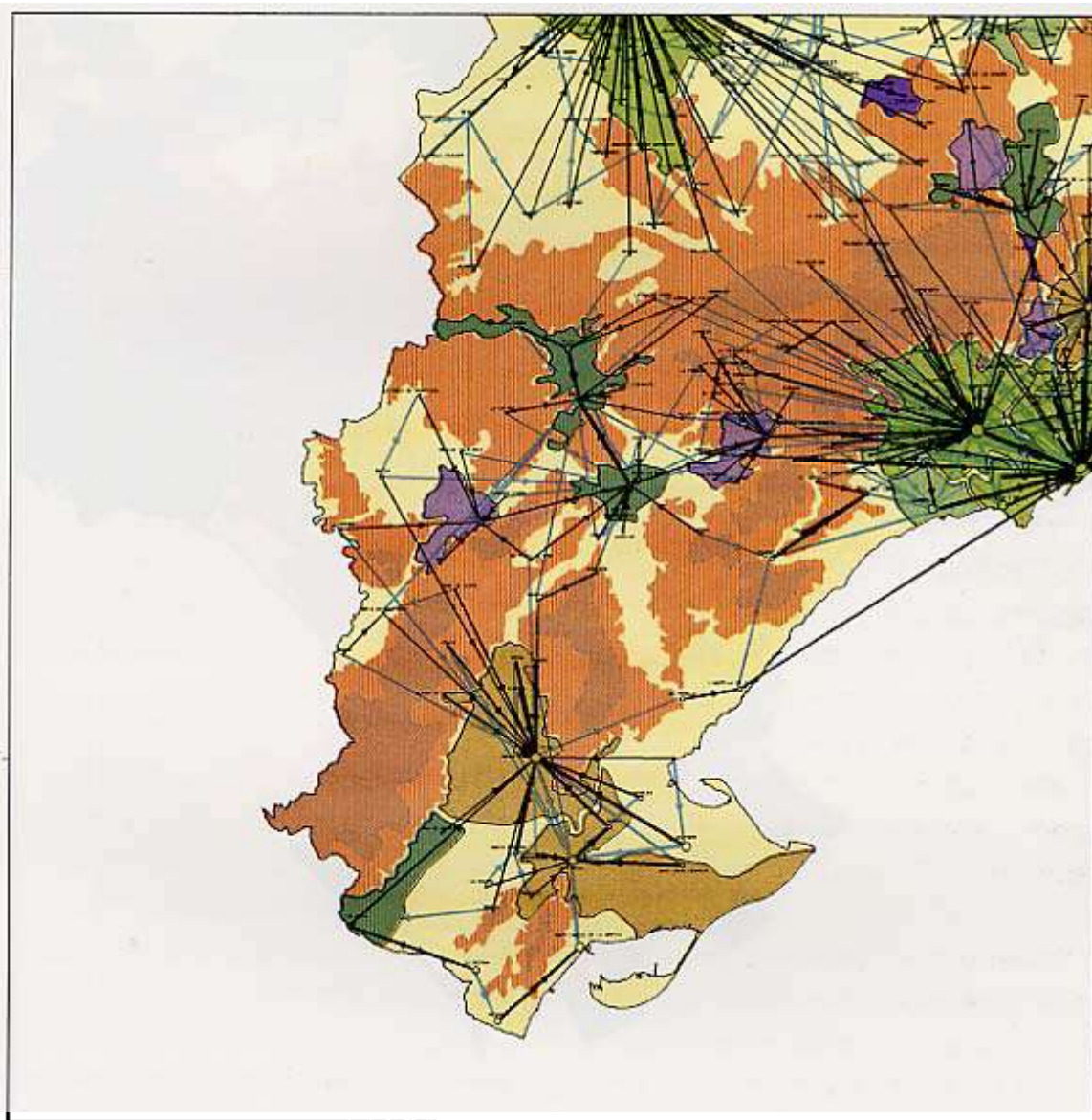
- Potenciar el sistema de reequilibri territorial de nivell 2 com a sistema central de l'àmbit, definit sobre la base dels sistemes urbans de Tortosa, Amposta i la Sénia, juntament amb uns altres municipis rellevants com ara Sant Carles de la Ràpita, Ulldecona, Alcanar i Deltebre, per als quals cal buscar la seva integració en el conjunt i el seu funcionament interrelacionat. Tot això amb la finalitat d'accelerar el desenvolupament global del sistema i aconseguir el guany demogràfic necessari per a tenir un llindar de població suficient per a poder disposar de serveis especialitzats adequats, que permetin reforçar la seva centralitat respecte a l'ampli territori que el sistema serveix.

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

- Aplicar polítiques de desenvolupament de qualitat als sistemes turístics costaners i estendre'n les àrees d'activitat cap a l'interior; els municipis que componen els sistemes costaners de l'àmbit disposen de territori suficient per a admetre el desenvolupament en 2a línia i, al mateix temps, garantir paràmetres qualitatius. Cal, en aquest camp, potenciar l'atractiu turístic i els aspectes didàctics i científics del delta de l'Ebre, tot assegurant-ne la preservació i evitant-ne la regressió.

AFT de les Terres de l'Ebre

Polaritats i sistemes urbans



Territori

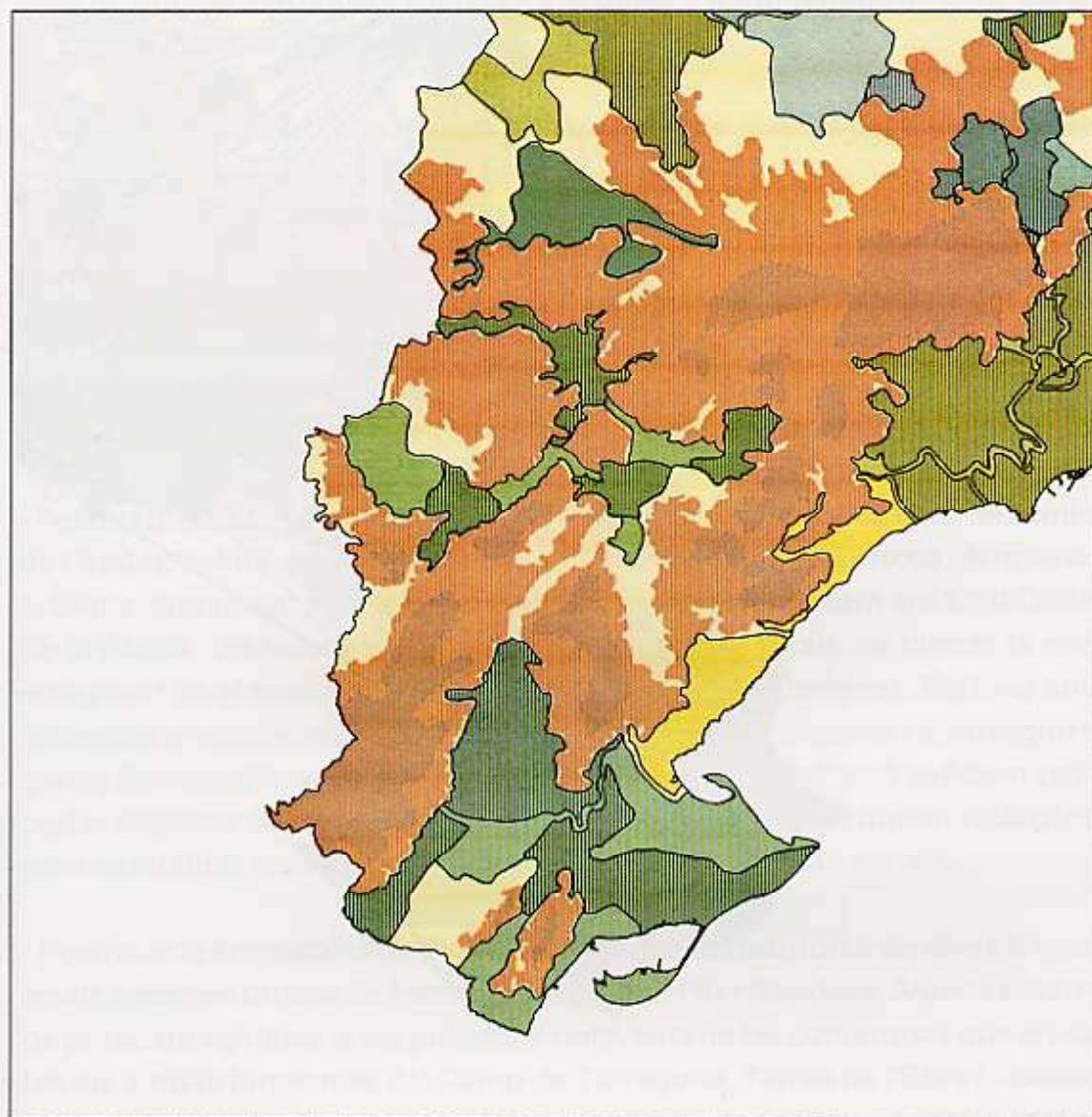
- Sòl amb pendent < 20%: sòl planer
- Sòl amb pendent > 20%: primer nivell d'altimetria
- Sòl amb pendent > 20%: segon nivell d'altimetria

Fluxos de mobilitat laboral obligada iguals o superiors a 25 viatges/dia

- Primer flux
- Segon flux

AFT de les Terres de l'Ebre

Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



 Sistema urbà existent

Sistemes de proposta

 1. S. central de l'àmbit metropolità o de Barcelona

 2. S. d'expansió i d'articulació del sistema central de l'àmbit metropolità

 3. S. de reequilibri metropolità

 4. S. d'articulació entre AFT

 5. Sistemes de reequilibri territorial

 5a. Nivell 1

 5b. Nivell 2

 5c. Nivell 3

 5d. Nivell 4

6. Sistemes d'articulació i desenvolupament

 6a. Nivell 1

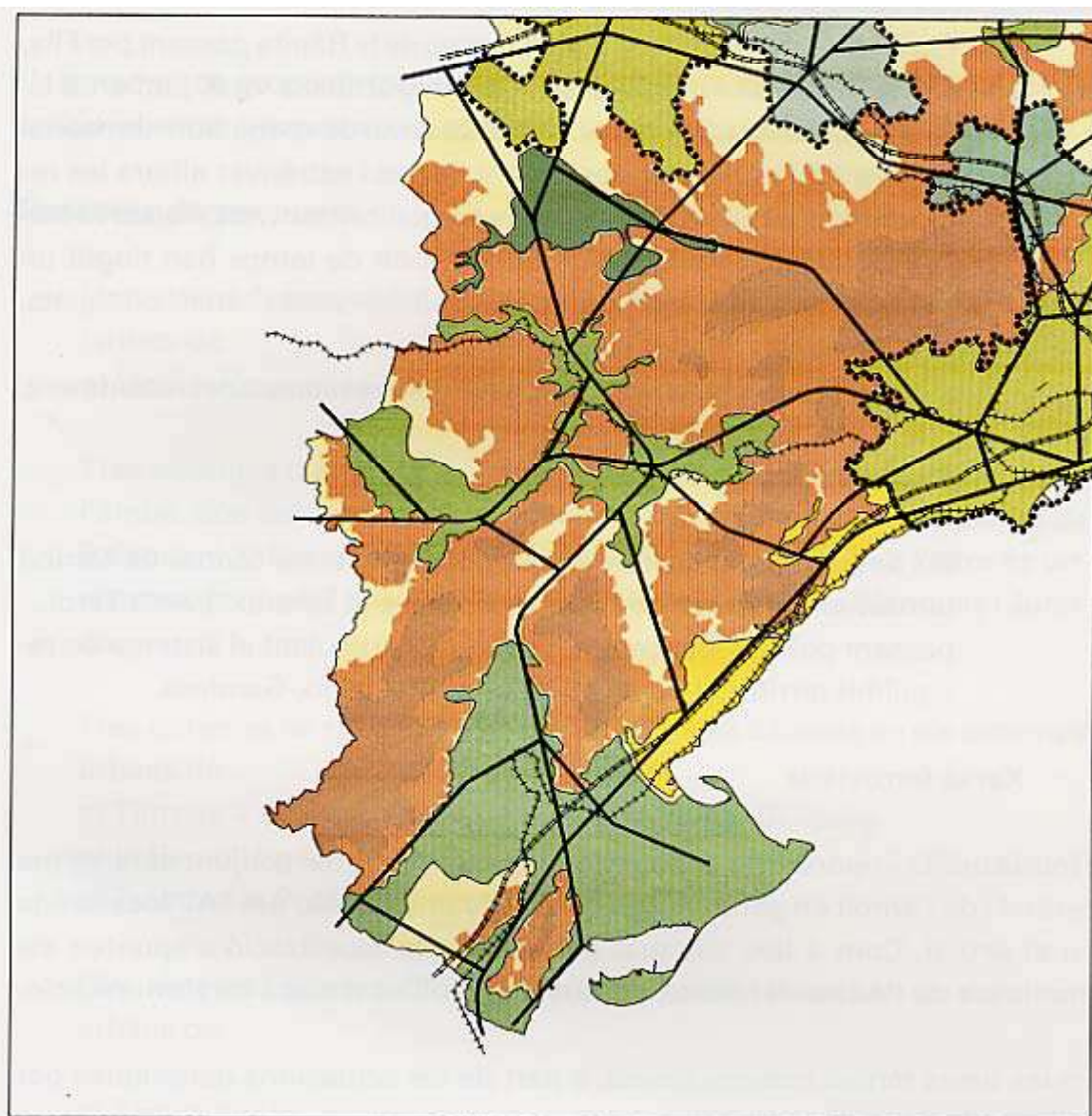
 6b. Nivell 2

 7. Sistema costaner

 8. Sistema d'articulació interior-costa

AFT de les Terres de l'Ebre

Propostes del PTG



Territori

-  Sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%, primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%, segon nivell d'altimetria
-  Xarxa viària
-  Xarxa ferroviària convencional
-  Xarxa ferroviària d'alta velocitat

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

- Xarxa viària

- . Eix Occidental, de Lleida a Sant Carles de la Ràpita passant per Flix, Móra, Tortosa i Amposta, que és d'importància vital, junt amb la N-340 costanera, per a articular el sistema de reequilibri territorial de nivell 2 Tortosa-Amposta-Sant Carles i estrènyer alhora les relacions entre aquest sistema i el de reequilibri de nivell 3 Falset-Móra-Flix-Gandesa, relacions que durant molt de temps han tingut un caràcter molt dèbil perquè els mancaven els canals adequats.

L'eix de l'Ebre, des de Flix a Amposta, que ha estat acabat recentment.

- . Eixos est-oest:

Eix de penetració costa-interior, des del sistema central de l'àmbit territorial del Camp de Tarragona, fins a la connexió amb Terol, passant pel sistema central tarragoní i articulant el sistema de reequilibri territorial de nivell 3 Falset-Móra-Flix-Gandesa.

- Xarxa ferroviària

Tindria molta importància, amb vista a la potenciació del conjunt del sistema central i de l'àmbit en general, que hi hagués una estació del TAV localitzada en el seu si. Com a lloc adequat per a aquesta localització s'apunten els municipis de l'Aldea-Amposta, perquè són cruïlles d'eixos de comunicació.

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

- Port

- . Cal potenciar el port d'Alcanar-Sant Carles de la Ràpita com a gran centre de transport de les Terres de l'Ebre.

Cal destacar també en aquest apartat l'actuació que permetrà la navegació pel riu Ebre, que ha de constituir tant un atractiu turístic com un nou canal obert d'intercanvi.

6.6. Àmbit funcional territorial de Ponent. Estratègies i actuacions

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

Sistemes de proposta

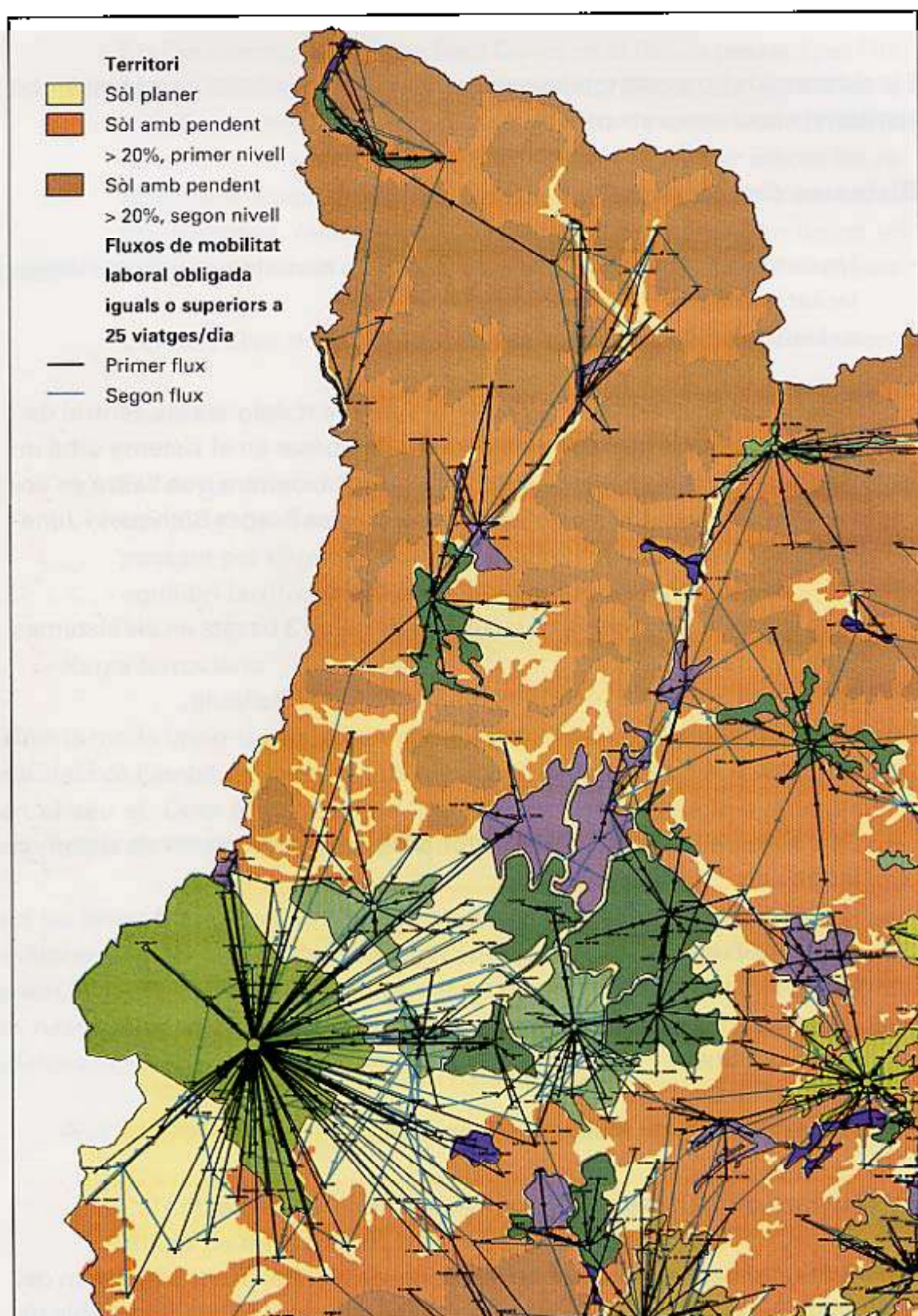
- Un sistema de reequilibri de nivell 1 basat en els sistemes urbans i les polaritats de:
 - a) Lleida-Almacelles-Alcarràs + Alfarràs.
- Tres sistemes d'articulació i desenvolupament del sistema central de l'àmbit, dos dels quals són de nivell 1, l'un basat en el sistema urbà de Balaguer i l'altre en el de Mollerussa-Linyola, mentre que l'altre és un sistema de nivell 2 basat en les polaritats de les Borges Blanques i Juncada.
- Tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 basats en els sistemes urbans de:
 - a) Tàrraga + Cervera + Guissona + Agramunt + Bellpuig.
 - b) la Seu d'Urgeil.
 - c) Tremp + la Pobla de Segur.
- Cinc sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 basats en els sistemes urbans de:
 - a) Artesa-Ponts.
 - b) Sort.
 - c) Vielha.
 - d) el Pont Suert.
 - e) Oliana + Organyà.
 - f) les polaritats de Maials i la Granadella.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Potenciar el sistema de reequilibri territorial de nivell 1, basat en l'entorn del sistema urbà de Lleida, que és el sistema urbà central, capital indiscutible de

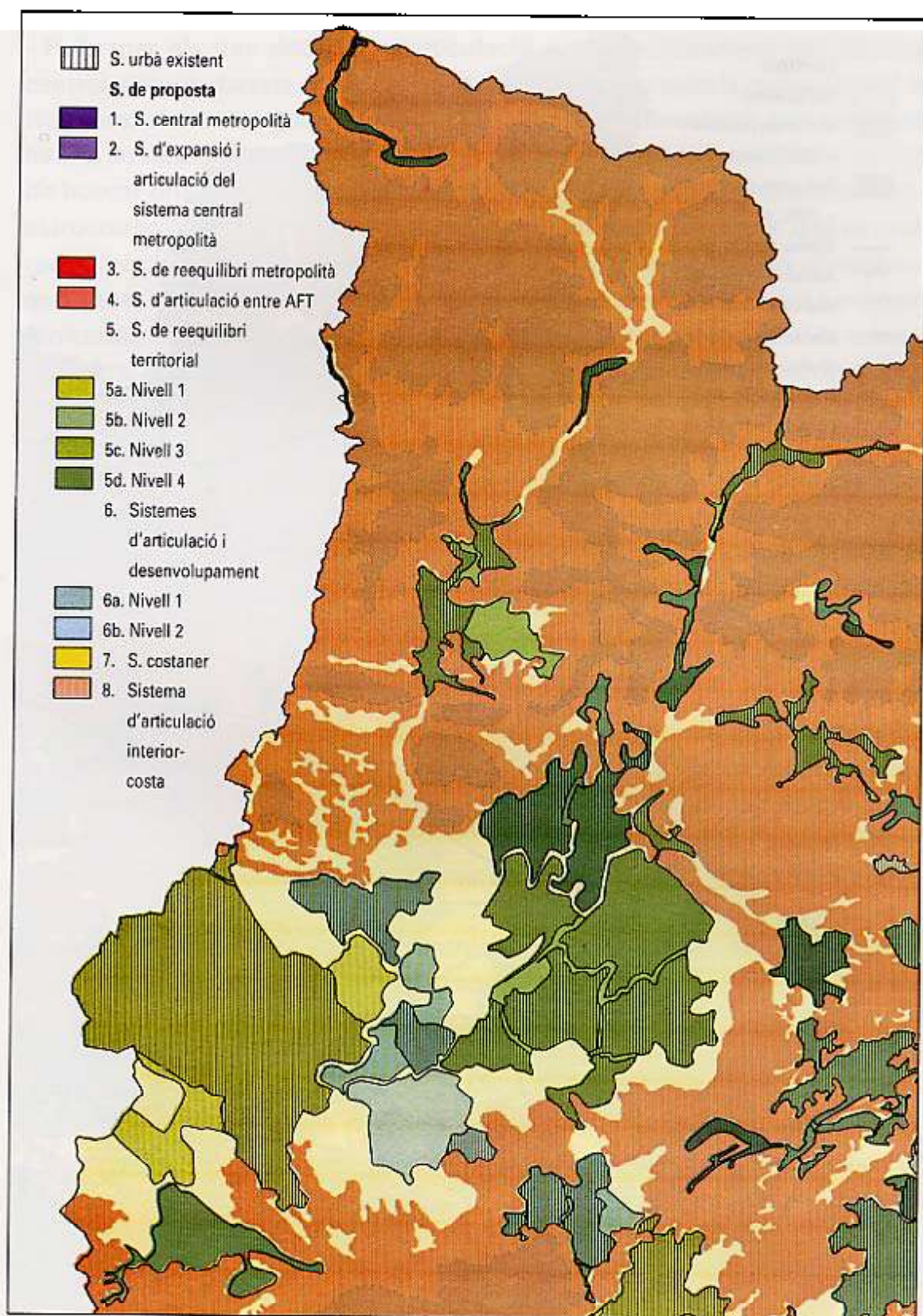
AFT de Ponent

Polaritats i sistemes urbans



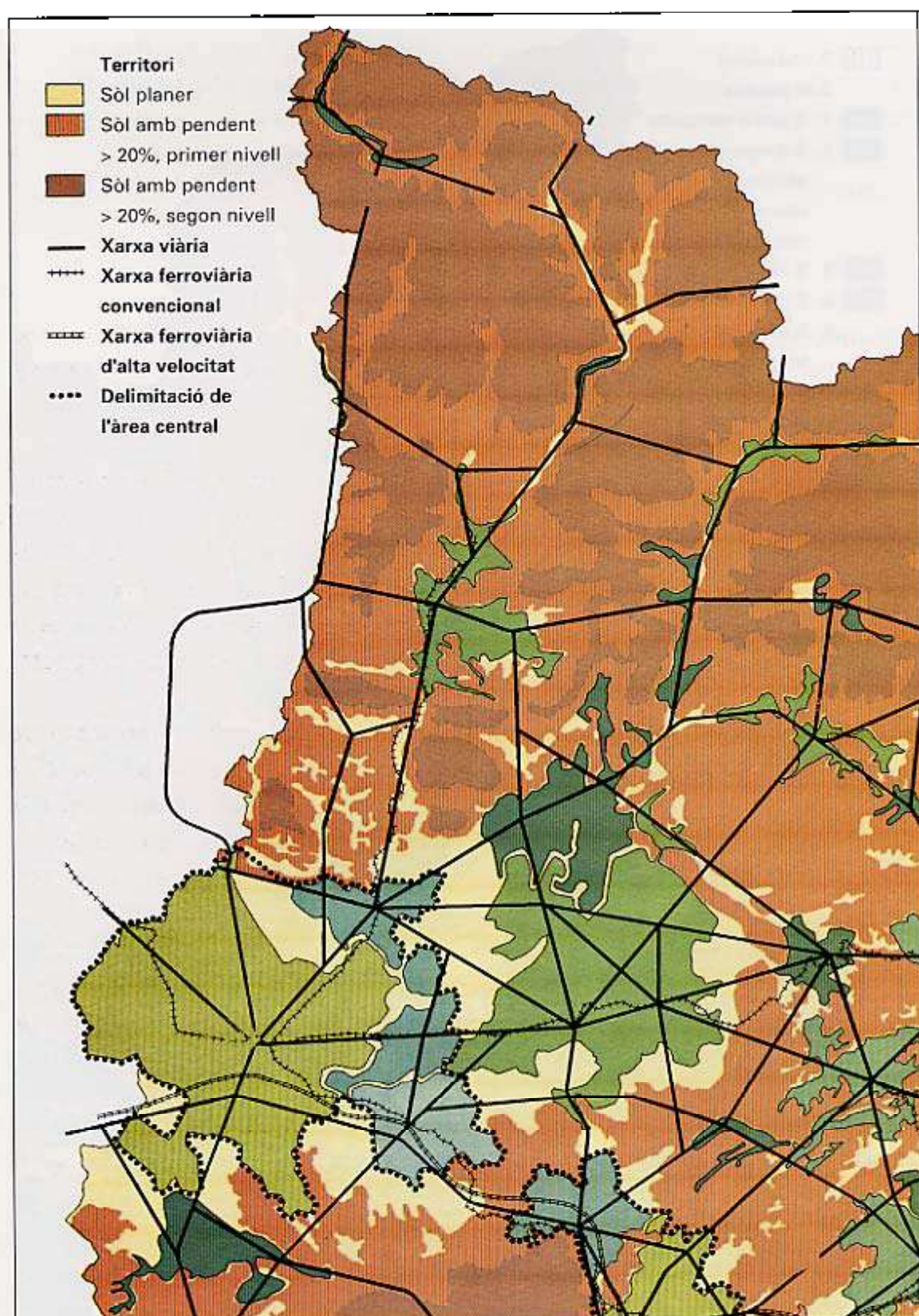
AFT de Ponent

Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



AFT de Ponent

Propostes del PTG



l'àmbit funcional territorial de Ponent. Potenciar-hi la localització de serveis i equipaments capaços de satisfer les necessitats i aspiracions de l'àmbit territorial, de manera que sigui, pel que fa a l'aspecte territorial global de Catalunya, una alternativa a l'àmbit territorial metropolità.

- Potenciar els tres sistemes d'articulació i desenvolupament del sistema central ponentí, basats en els sistemes urbans de les capitals comarcals de la Noguera, el Pla d'Urgell i les Garrigues. Aquesta potenciació, per una part, hauria de reforçar les inèrcies pròpies d'aquests sistemes i, per l'altra, hauria de buscar una major interrelació entre ells. Això permetria una articulació i estructuració més completa que la que actualment s'hi produeix, que és molt radial i centralitzada, de l'àrea més poblada i dinàmica de la plana ponentina, que aquest PTG identifica tot delimitant una àrea central de l'àmbit funcional territorial. També aconsegueixen aquesta funció territorial els sistemes urbans de Fraga, en primer terme, i de Binèfar, Montsó o Tamarit, en segon terme, tot i que ja pertanyen a l'Aragó.

- Potenciar els tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 fomentant les relacions entre els sistemes urbans o les polaritats que els componen, sobretot en el cas d'aquell que inclou els sistemes urbans i les polaritats de les comarques de l'Urgell i la Segarra i també, en menor grau, en el cas del Pallars Jussà entre Tremp i la Pobla de Segur. No és aquest el cas del sistema urbà de la Seu d'Urgell, per tal com és únic dintre del sistema de proposta.

Els tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 també són diferents entre si quant al territori que abasten i la seva morfologia. Un es troba a la mateixa gran plana de Ponent i abasta un territori planer molt ampli; un altre segueix l'eix de la Noguera Pallaresa, i l'últim, en ple Pirineu i sobre l'eix del Segre, consta d'una plana relativament àmplia però molt acotada per les muntanyes.

Tots tres tenen en comú un valor estratègic territorial important, per tal com queden localitzats en el si de zones i comarques amb dificultats estructurals, i el seu àmbit d'influència és molt extens. És per això que cal dotar-los de serveis i equipaments i atorgar-los uns estàndards superiors als que per població els correspondrien.

El sistema de la comarca de l'Alt Urgell destaca per les seves condicions de llunyania respecte al sistema central de l'AFT, per la dinàmica pròpia i per les seves característiques espacials, i s'erigeix com un sistema molt autònom, on el seu lloc central -la Seu- actua com a centre amb forta rellevància territorial.

- Potenciar els cinc sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 que, excepte el que és format pels sistemes urbans d'Artesa de Segre i Ponts, localitzat encara al Segre mitjà en el moment que el riu entra a la plana de Ponent, s'ubiquen sobre els rius Garona, Noguera Pallaresa, Noguera Ribagorçana i Segre, i tenen en comú el fet de disposar de poc sòl planer, ja que queden molt encaixonats per les muntanyes que en tanquen les valls.

Aquests sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 es localitzen, com els de nivell 3, a zones amb dificultats estructurals i, per tant, és molt important que se'ls afavoreixi com a centres de prestació de serveis. Aquí també, els estàndards de prestació de serveis han de ser molt superiors als que els correspondria per població.

En aquest AFT es distingeixen clarament dues zones marcades pels condicionaments físics del territori, que donen lloc a característiques socio-econòmiques pròpies i a tipologies diferents de sistemes urbans. D'una banda, la zona de la plana, caracteritzada per terrenys extraordinàriament planers, sistemes urbans amplis i possibilitats d'estructuració entre aquests senzilles per les vies de comunicació, amb la seva economia basada en l'agricultura i l'agroindústria. D'altra banda, la zona de muntanya, caracteritzada pel fet de disposar de molt poc sòl planer i on, per tant, els sistemes urbans són territorialment reduïts, molt allunyats entre si i amb comunicacions difícils, condicionades pel relleu.

En conjunt, en l'àmbit funcional territorial cal, per una part, articular el desenvolupament en l'àrea central, entre el sistema urbà central i els tres sistemes de Balaguer, Mollerussa i les Borges-Juneda, i cal fer-ho relligant els diferents nuclis i estructurant el seu territori, molt condicionat per la presència de l'agricultura intensiva de regadiu. Per una altra part, cal afavorir els desenvolupaments i les actuacions que reforcin les centralitats dels sistemes urbans i les polaritats d'aglomeració en territoris amb dificultats, bàsicament amb la dotació de bons serveis i equipaments.

Per les comarques i zones de muntanya cal dissenyar i aplicar polítiques i mesures socio-econòmiques concretes -en la línia del que són els plans comarcals de muntanya- derivades del reconeixement de la seva especificitat geomorfològica i territorial.

Les infraestructures de transport han de relligar tots els sistemes de l'àmbit funcional territorial entre si i amb l'àrea central de l'àmbit, de manera que se'n cohesioni el conjunt, alhora que han de relacionar-lo amb la resta d'àmbits

funcionals territorials, com també amb l'exterior. En aquest moment la infraestructura que més articula el conjunt de l'àmbit funcional i el relliga amb els altres àmbits és la N-II. La resta d'infraestructures que serveixen per a aquestes finalitats i que les han de fer efectives en bones condicions són les següents:

- **Xarxa viària**

- **Eix del Segre, des de l'eix Pirinenc fins a Ponts, i la seva continuació fins a Tarragona passant per Agramunt, Tàrraga i Montblanc.**
- **Eix de ponent o occidental, des deth Pont de Rei fins a Amposta passant per Tremp, Balaguer i Lleida.**
- **Eix Balaguer-Flix, relligant Mollerussa-les Borges Blanques i la Granadella.**
- **Eix Solsona-Guissona-Tàrraga.**
- **Eixos est-oest:**

Eix Pirinenc, que relliga el litoral amb el Pont de Suert passant per Puigcerdà, la Seu d'Urgell, Sort i la Pobla de Segur.

Eix Transversal que, a partir de Calaf es bifurca i porta, per una banda, a Lleida i, per l'altra, relliga Agramunt, Balaguer i Alfarràs i fa la connexió amb Osca.

La N-II i el seu desdoblament d'Igualada a Lleida i la seva sortida cap a Saragossa.

L'autopista A-2 del Vendrell cap a Saragossa.

La N-240 del Vendrell fins a Lleida pels centres de les Garrigues.

Connexió Bassella-Manresa passant per Solsona.

- **Xarxa ferroviària**

- **La línia del TAV futura hauria de tenir estació localitzada en el sistema central d'aquest àmbit territorial.**

- Millorament genèric i canvi envers l'ample de via europeu de les línies Barcelona-Saragossa per Manresa i per Tarragona, sobre la qual s'ha d'articular l'estructura de l'àrea central de la plana ponentina i de l'AFT. Respecte a aquesta àrea central, hauria de potenciar-se un servei de rodalia.

- També cal mantenir la línia Lleida-la Poble de Segur.

Cal destacar l'estructura actualment radial d'aquests dos tipus d'infraestructures del transport, que se centralitzen a la ciutat de Lleida com a pol més important de l'àrea i destacat de la resta. Cal, com ja s'ha dit, potenciar els pols de l'àrea central delimitada per a aconseguir un desenvolupament més equilibrat, cosa que implica passar d'un sistema molt centralitzat a un sistema més policèntric, amb desenvolupaments articulats a l'entorn dels sistemes urbans ja existents i que disposen d'energia suficient per a estructurar tant els desenvolupaments propis com els propiciats per les polítiques de reequilibri territorial global de Catalunya.

- Aeroport

- Estudiar la possibilitat de dotar l'àmbit d'un aeroport inclòs al sistema aeroportuari primari de Catalunya i localitzat proper a l'actual aeròdrom d'Alfés.
- Potenciació de l'aeroport de la Seu d'Urgell com a element estratègic per a la dinamització de les comarques del nord de l'AFT.

- Infraestructures hidràuliques

En aquest AFT, per les seves característiques socio-econòmiques lligades a l'agricultura de regadiu i a l'agroindústria, prenen especial relleu aquest tipus d'infraestructures, entre les quals destaca la construcció i les actuacions en els canals següents:

- Algerri-Balaguer.
- Segarra-Garrigues.
- Garrigues baixes.
- Pinyana.

6.7. Àmbit funcional territorial de les Comarques centrals. Estratègies i actuacions

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

Sistemes de proposta

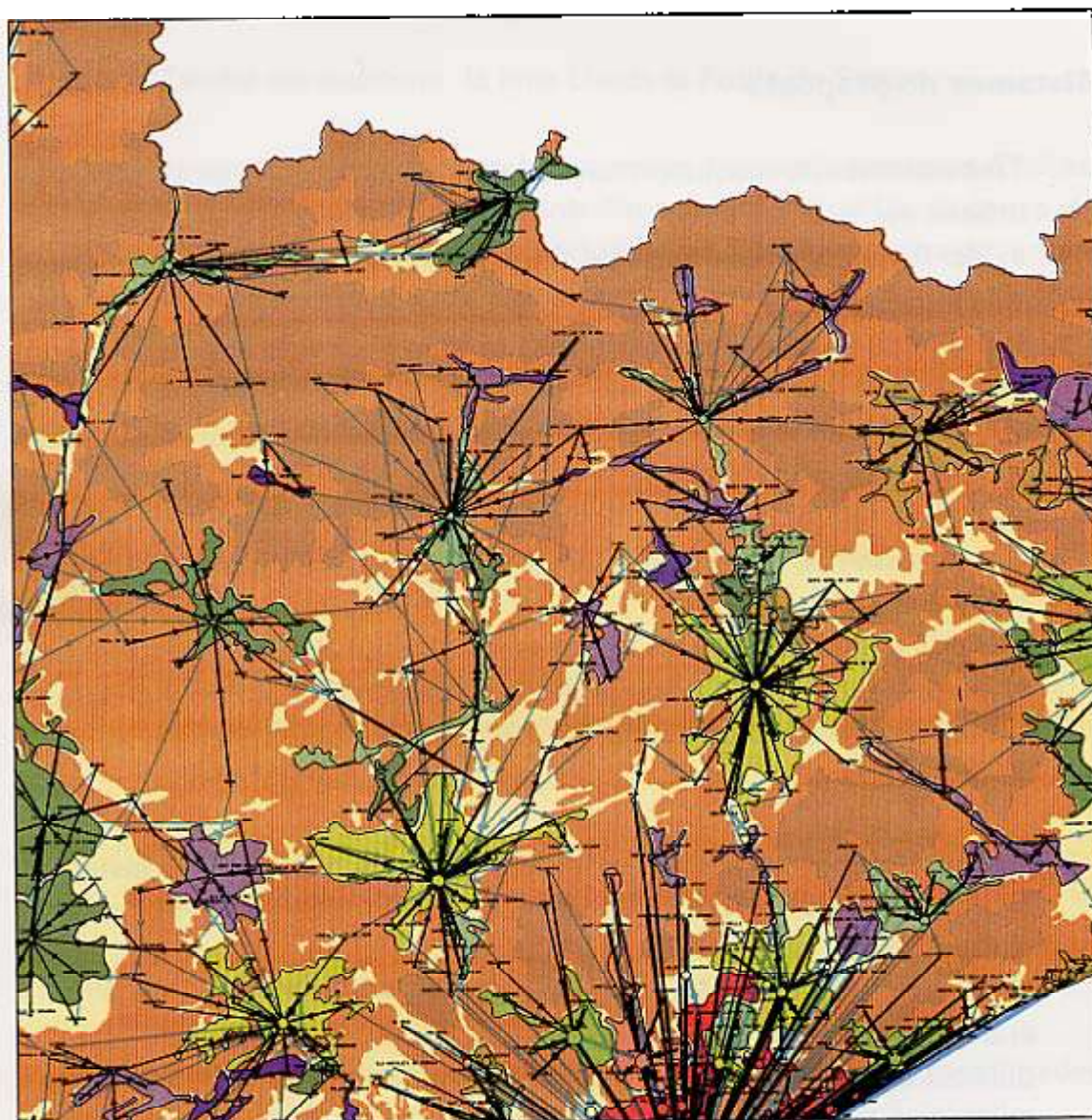
- Tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 2 basats en els sistemes urbans de:
 - a) Vic-Tona + Manlleu-Roda de Ter + Torelló + Sant Hipòlit de Voltregà + Centelles.
 - b) Manresa + Súria + Sant Vicenç de Castellet + unes altres polaritats com Sallent, Artés, Balsareny.
 - c) Igualada-Vilanova del Camí-Santa Margarida de Montbui + Capellades + Carme-Orpí + la Llacuna.
- Quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 basats en els sistemes urbans de:
 - a) Ripoll + Sant Joan de les Abadesses + Camprodon + Ribes de Freser.
 - b) Berga + Gironella + Puig-reig + Bagà-Guardiola + la Pobla de Lillet.
 - c) Puigcerdà + les polaritats d'Alp i Bellver.
 - d) Solsona.
- Sis sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 basats en els sistemes urbans i les polaritats de:
 - a) Calaf.
 - b) Prats de Lluçanès + Sant Boi de Lluçanès.
 - c) Sant Quirze de Besora.
 - d) Moià-Castellterçol.
 - e) Cardona.
 - f) Sant Llorenç de Morunys.

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial

- Potenciar els tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 2, de característiques físiques -tots tres- molt similars: planes envoltades de muntanyes, que tenen articulat el seu poblament a partir d'un eix viari que segueix el curs d'un riu que les canalitza cap a la capital catalana, amb la qual mantenen fortes relacions.

AFT de les Comarques centrals

Polaritats i sistemes urbans



Territori

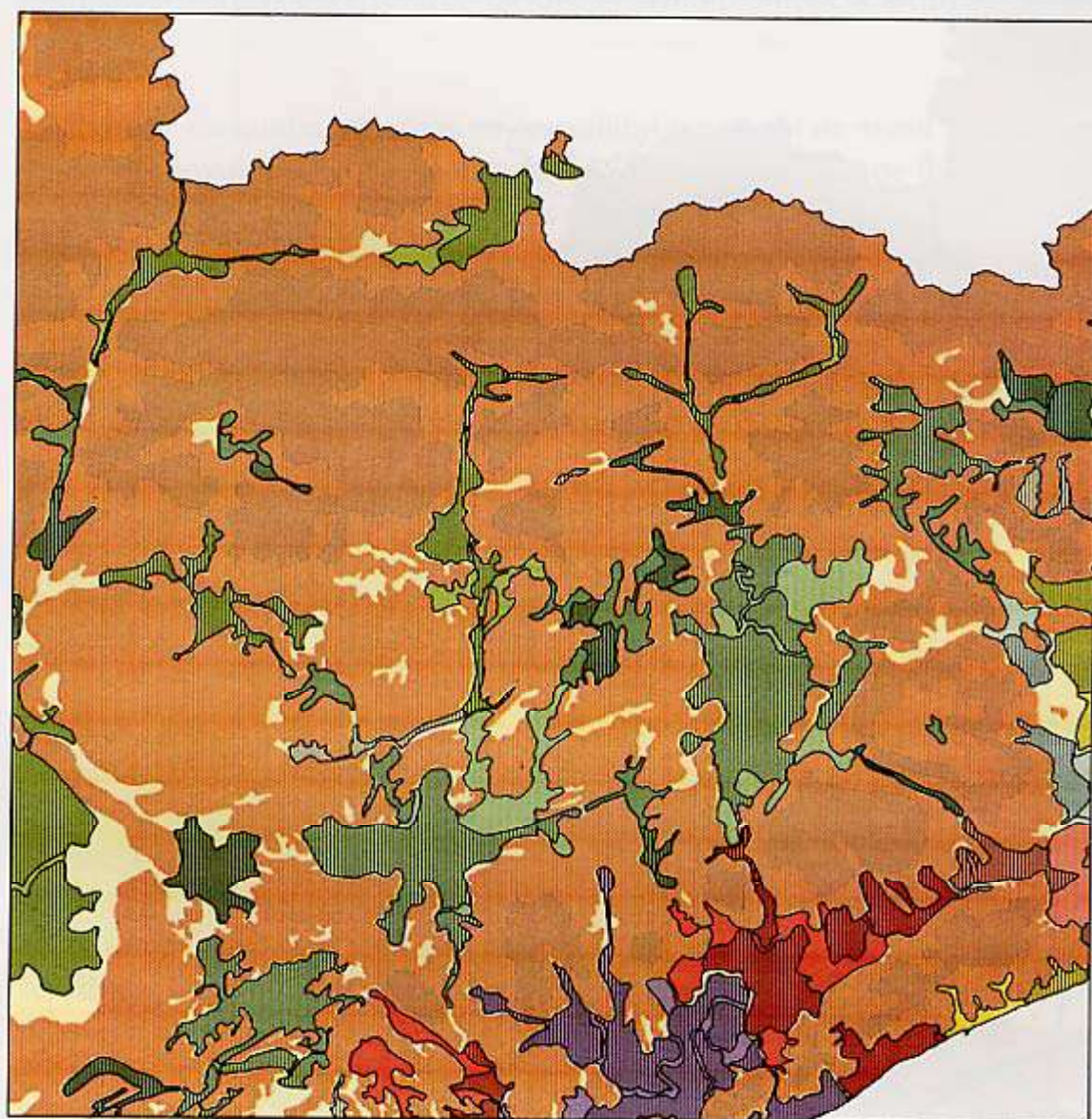
-  Sòl amb pendent < 20%: sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%: primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%: segon nivell d'altimetria

Fluxos de mobilitat laboral obligada iguals o superiors a 25 viatges/dia

-  Primer flux
-  Segon flux

AFT de les Comarques centrals

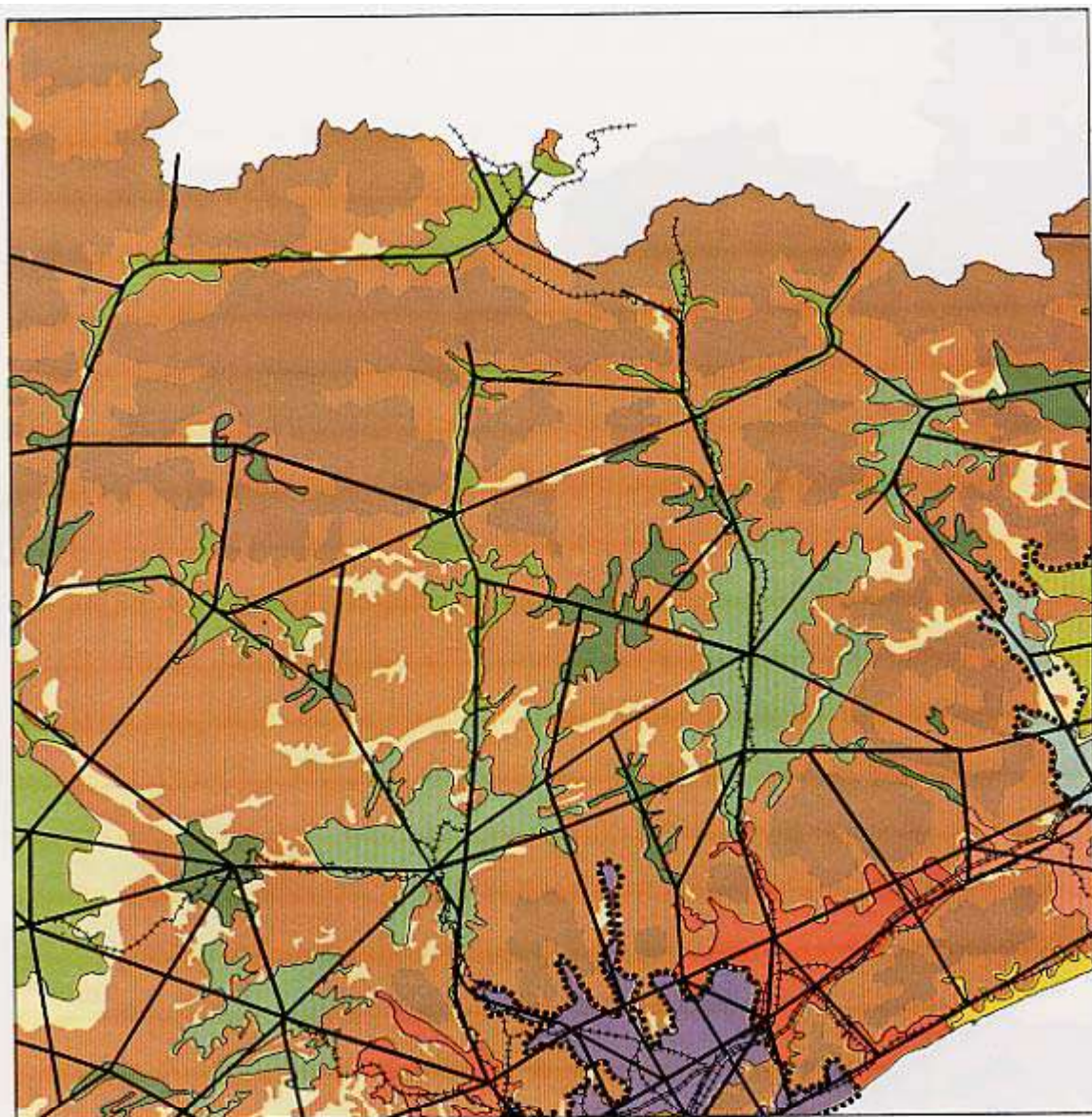
Els sistemes urbans i els sistemes de proposta



- | | |
|---|---|
|  Sistema urbà existent |  5b. Nivell 2 |
| Sistemes de proposta |  5c. Nivell 3 |
|  1. S. central de l'àmbit metropolità o de Barcelona |  5d. Nivell 4 |
|  2. S. d'expansió i d'articulació del sistema central de l'àmbit metropolità | 6. Sistemes d'articulació i desenvolupament |
|  3. S. de reequilibri metropolità |  6a. Nivell 1 |
|  4. S. d'articulació entre AFT |  6b. Nivell 2 |
| 5. Sistemes de reequilibri territorial |  7. Sistema costaner |
|  5a. Nivell 1 |  8. Sistema d'articulació interior-costa |

AFT de les Comarques centrals

Propostes del PTG



Territori

-  Sòl planer
-  Sòl amb pendent > 20%, primer nivell d'altimetria
-  Sòl amb pendent > 20%, segon nivell d'altimetria
-  Xarxa viària
-  Xarxa ferroviària convencional
-  Xarxa ferroviària d'alta velocitat

És per a evitar aquest efecte de xuclador barceloní que cal potenciar les interrelacions entre les planes amb serveis i equipaments, reforçar l'autonomia i el potencial propis dels seus sistemes urbans centrals, en tots els casos ja força desenvolupats; hi ajuda, indubtablement, la morfologia del territori, que converteix la plana en una unitat funcional molt compacta, amb capitalitats clares.

- Potenciar els quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 articulant el seu desenvolupament a l'entorn de la capital comarcal i de les polaritats destacades, utilitzades com a centres de serveis.

Els sistemes de Ripoll i de Berga-Puig-reig es caracteritzen pel fet de tenir una estructura longitudinal i condicionada pel poc territori planer, que segueix el curs dels rius Ter i Freser, per un costat, i del Llobregat per l'altre, sense cap més alternativa possible.

El sistema de Solsona, estructurat segons l'eix del Cardener, es caracteritza perquè té tenir un territori força tancat; de microrelleu abundant, és un territori complex.

El sistema de la Cerdanya, tot i la seva localització en ple Pirineu, és el que disposa de més territori planer, sobre el qual cal regular la pressió edificadora provocada per l'activitat turística que és, en aquests moments, el motor econòmic de la comarca, complementat pel sector primari.

- Potenciar la capitalitat de Calaf i Sant Quirze de Besora en els seus respectius sistemes de reequilibri territorial de nivell 4 i, en el sistema del Lluçanès, reforçar la unitat del conjunt a base d'augmentar-ne les interaccions entre els diferents nuclis urbans.

Els sistemes de Calaf i el Lluçanès es localitzen en una àrea territorial àmplia i poc poblada, la qual cosa els confereix una rellevància territorial especial.

Les infraestructures del transport en aquest àmbit funcional territorial resulten fortament determinades pel relleu i la xarxa hidrogràfica i la seva execució presenta dificultats en el moment que s'abandonen els eixos dels rius; és per això que totes les connexions existents són en direcció nord-sud i no hi ha cap eix d'una certa entitat en sentit est-oest. Això fa que les relacions es produeixin en sentit vertical i que les diferents planes-valls estiguin aïllades entre si i que es caracteritzin pel fet de ser unitats compactes, relativament similars. Cal destacar que el sistema de reequilibri del Bages, el centre del qual és el

sistema urbà de Manresa, centralitza les relacions amb el sistema Solsona-Cardona a partir de l'eix del Cardener, i amb els sistemes del Berguedà i de la Cerdanya a través de l'eix del Llobregat; aquest darrer, òbviament, a partir de l'obertura del túnel del Cadí. El sistema de reequilibri d'Osona centralitza les relacions dels sistemes del Ripollès i de Sant Quirze de Besora, que segueixen el curs del Ter, mentre que el sistema de reequilibri basat en el d'Igualada centralitza les relacions del de Calaf a partir de l'eix de l'Anoia.

Els sistemes centrals de les tres planes principals han de comunicar-se més estretament i còmodament per carretera i ferrocarril amb l'àrea metropolitana, ja que representen, respecte al lloc central d'aquesta, la 2a corona de sistemes urbans amb una certa entitat i cal potenciar-los com a centres de descongestió i de suport de les polítiques de descentralització, per tal de reequilibrar el conjunt del país i fer arribar a tot arreu els serveis i les comoditats.

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

- **Xarxa viària**

- **Eixos nord-sud**

Desdoblament de l'eix del Llobregat actual amb una via segregada que compleixi bé la funció de ser una via de connexió ràpida amb Europa, alternativa al corredor tradicional per on passa l'A-7.

Paral·lel a l'eix del Llobregat corre, per la plana d'Osona i després pel Ripollès, l'eix del Congost i del Ter. A partir de Ripoll el traçat forma part de l'eix Pirinenc i comunica amb Olot per l'est i amb la Cerdanya per l'oest, per la collada de Toses, camí tradicional de sortida de la Cerdanya abans de la construcció del túnel del Cadí. Per a evitar la collada de Toses cal construir un túnel equivalent al del Cadí de connexió entre Toses i la Molina i, amb el de Pimorent, connectar amb la resta de xarxa europea.

Cal potenciar també l'eix de sortida al mar de les comarques de l'Anoia i el Bages per Vilafranca del Penedès a Vilanova i la Geltrú, al Garraf.

Dintre d'aquests eixos nord-sud també s'inclou el que posa en comunicació Vic amb Olot pel túnel de Bracons, d'especial rellevància per tal

com fomentarà la relació entre comarques veïnes molt mal comunicades i donarà continuïtat pel nord a l'eix Transversal. També atorgarà a Osona **la condició de comarca frontissa on conflueixen les relacions del Ripollès i la Garrotxa**. Aquest ha de ser un factor que caldrà tenir present a l'hora de redactar els plans territorials sectorials d'equipaments, i que s'haurà de traduir en la ubicació a Osona de serveis propis d'un AFT.

. Eixos est-oest

Revesteixen una importància especial atès que encara s'han de dur a terme. La seva construcció permetrà la interrelació entre les diferents planes, que mai no s'ha produït d'una manera fluida.

El principal d'aquests eixos és l'eix Transversal, que relligaria els tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 2 d'aquest àmbit funcional territorial i alhora el relacionaria amb l'àmbit de la plana de Ponent i amb l'àmbit Nord gironí. Aquestes relacions, inexistents actualment, ben segur que crearien sinèrgies de desenvolupament i, sobretot, trencarien un esquema radial centralitzat a Barcelona.

L'eix Pirinenc fa la mateixa funció que l'eix Transversal però al bell mig del Pirineu, relligant en aquest cas els sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 de la Cerdanya i el Ripollès, i aquests amb els de la Seu d'Urgell, ja en l'àmbit de Ponent, i d'Olot, a l'àmbit Nord gironí.

A més, cal el millorament d'uns altres traçats, com el de Solsona-Berga-Ripoll (eix Subpirinenc) i el de l'eix del Cardener fins a Bassella. El primer és especialment important per al sistema del Lluçanès.

- Xarxa ferroviària

Els ferrocarrils, per les mateixes característiques de la infraestructura que les suporta, estan més condicionats per la morfologia del territori. En aquest àmbit, les actuacions concretes són de:

- . Potenciació de la línia que va des de l'àrea metropolitana fins a Puigcerdà i la Tor de Querol, passant per Osona i el Ripollès, com a eix de connexió europeu. Aquesta potenciació comporta també posar-hi l'ample de via europeu.