Pla territorial metropolità de Barcelona

Aprovació definitiva

Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona

Ponència tècnica

Memòria General III

Propostes

Abril 2010

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Secretaria per a la Planificació Territorial
Programa de Planejament Territorial

INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS
GENERALITAT DE CATALUNYA
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

PTOP

PART III

PROPOSTES

ÍNDEX DE LA PART III

PART III. PROPOSTES

7. Propostes

7.1. Llenguatge propositiu del Pla

7.2. Sistema d'espais oberts

7.2.1. Introducció: procés i criteris de delimitació
7.2.2. Proposta

7.3. Sistema d'assentaments

7.3.1. Introducció: el sistema d'assentaments metropolità i el sistema urbà de Catalunya
7.3.2. Proposta

7.4. Sistema d'infraestructures de mobilitat

7.4.1. Introducció: marc de planificació de les infraestructures de mobilitat i finalitats generals de les propostes
7.4.2. Sistema d'infraestructures ferroviàries
7.4.3. Sistema d'infraestructures viàries

7.5. Desplegament del Pla per territoris

Notes finals

7. Propostes

El procés de diagnosi de la realitat del territori metropolità, descripció dels possibles escenaris d'evolució pel que fa a les principals variables socioeconòmiques i identificació dels principals reptes plantejats al planejament culmina amb un darrer capítol de propostes d'actuació.

El present capítol representa, així, l'essència del Pla, en tant que **síntesi propositiva** dels seus continguts, i cal veure els apartats precedents d'aquesta Memòria com la justificació del què, el perquè i el com de les diverses propostes aquí contingudes. D'igual manera, caldrà veure la resta de documents que componen aquest Pla com aquells que el detallen quantitativament (Bases Socioeconòmiques; Annex estadístic), gràficament (Plànols d'informació i proposta; Annex cartogràfic) i normativament (Normes) i que validen (Estudi econòmic i financer; Informe de Sostenibilitat Ambiental) els seus continguts.

7.1. Llenguatge propositiu del Pla

Tal com ha estat apuntat al capítol primer, el Programa de Planejament Territorial estableix tres subsistemes territorials sobre els quals s'hauran d'estructurar totes les propostes: el sistema d'espais oberts, el sistema d'assentaments i el sistema d'infraestructures de mobilitat[58]. Les especificitats del territori de la regió metropolitana de Barcelona han obligat, però, a introduir algunes variacions sobre les diverses categories i tipologies que conformen cadascun d'aquests sistemes, per la qual cosa es considera oportú detallar-ne aquestes variacions.

- El sistema d'espais oberts

El sistema d'espais oberts comprèn el sòl classificat com a no urbanitzable pel planejament urbanístic en el moment de l'aprovació del Pla i és considerat un component fonamental de l'ordenació del territori.

Mitjançant el sistema d'espais oberts, el Pla assenyala les parts del territori que han de ser preservades de la urbanització i, en general, dels processos que poguessin afectar-ne negativament els valors paisatgístics, ambientals, patrimonials i econòmics, sense perjudici de les actuacions que es poden autoritzar en les circumstàncies i condicions que aquestes normes estableixen.

Es distingeixen tres tipus bàsics d'espais segons les seves característiques i el nivell de protecció proposat:

- Els **espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari**

  Són aquells en què concorren valors que justifiquen un grau de protecció altament restrictiu de les possibilitats de transformacions que els poguessin afectar.

  Per la seva qualitat i disposició estratègica, aquests espais garanteixen, d'una banda, el manteniment, desenvolupament i desplaçament de les espècies i, gràcies a l'establiment de connectors, reforcen i asseguren la permeabilitat ecològica i garanteixen la permeabilitat de la matriu territorial. D'altra banda, possibiliten també el manteniment dels usos agraris en aquelles àrees no incloses en els espais de protecció especial de la vinya.

  Aquesta categoria comprèn aquells espais que formen part d'àmbits de protecció establerts en la normativa sectorial —com el Pla d'espais d'interès natural (PEIN), la Xarxa Natura 2000 i els derivats de Plans directors urbanístics específics— i aquells que el Pla considera que cal preservar per l'interès intrínsec dels seus valors com a peces i connectors d'interès natural, com a àrees d'usos agraris i també per la seva funció específica en l'equilibri mediambiental.

- Els **espais de protecció especial de la vinya**

  Aquests espais mantenen les restriccions quant a possibilitats de transformació dels espais protegits pel seu interès natural i agrari, si bé per les seves característiques, usos i relació amb el teixit socioeconòmic mostren uns motius de protecció diferent.

  S'inclouen en aquest tipus d'espais les àrees d'alt valor agrícola amb conreu de vinya amb denominació d'origen (DO), indicacions geogràfiques protegides (IGP) i produccions ecològiques, així com les àrees dedicades a altres conreus i a activitats relacionades amb l'agricultura, ramaderia, producció vitivinícola i activitats relacionades, dins dels àmbits assenyalats als plànols d'ordenació. Es consideren aquelles peces que, per les seves característiques i dimensió, desenvolupen un paper rellevant en l'articulació del sistema d'espais oberts.

- Els **espais de protecció preventiva**

  S'inclouen en aquest tipus els espais classificats com a no urbanitzables en el planejament urbanístic que no hagin estat considerats de protecció especial, però als quals es reconeix, en conjunt, un valor ambiental o paisatgístic així com, sovint, la seva condició d'espai de transició entre els assentaments urbans i els espais oberts de protecció especial.

  El Pla considera que cal protegir preventivament aquests espais, sense perjudici que mitjançant el planejament d'ordenació urbanística municipal, i en el marc que les estratègies que el Pla estableix per a cada assentament, es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si s'escau. Tanmateix, el Pla preveu la possibilitat que, més enllà de les estratègies establertes per a cada nucli, es puguin admetre en casos justificats implantacions d'activitats o instal·lacions de valor estratègic general i d'especial interès per al territori.

- El sistema d'assentaments

El Pla estableix les pautes per a una evolució urbanística que respongui als criteris del Programa de Planejament Territorial i que sigui coherent amb les aptituds i condicions de cada lloc del territori mitjançant el reconeixement dels assentaments existents, la proposta d'estratègies urbanes i la definició d'una estructura nodal de referència.

El Pla distingeix tres tipus bàsics d'àrees urbanes.

- Els **continus urbans intermunicipals** que, en el cas de la regió metropolitana de Barcelona i a causa del seu elevat nivell d'urbanització, acaben sent les més destacades. Sobre aquests continus, el Pla estableix regulacions en funció de les seves característiques:

  - Centres urbans,
  - Àrees funcionals estratègiques metropolitanes,
  - Àrees de transformació urbana d'interès metropolità,
  - Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità,
  - Noves centralitats urbanes,
  - Àrees especialitzades residencials a reestructurar,
  - Àrees especialitzades industrials a transformar,
  - Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar,
  - Àmbits de reforçament nodal metropolità.

- Els **nuclis i àrees urbanes**, entesos com els assentaments de naturalesa complexa formats pels nuclis històrics i les seves extensions per continuïtat que no queden inclosos en la categoria de continus urbans intermunicipals. Per a aquests nuclis i àrees urbanes, el Pla estableix diferents estratègies en funció de l'entitat, les característiques, l'accessibilitat i la disponibilitat de sòl físicament apte per a un creixement per extensió:

  - Creixement mitjà
  - Creixement moderat
  - Millora urbana i compleció
  - Manteniment del caràcter rural

- I, finalment, les **àrees especialitzades**, resultat d'implantacions aïllades per al desenvolupament d'usos específics: residencials, industrials, terciaris, equipaments, etc. Pel que fa a aquestes àrees el Pla, com la resta de plans territorials, té una actitud clarament restrictiva respecte a la creació de noves implantacions d'aquest tipus i assigna únicament les estratègies de canvi d'ús/reforma i de reducció o extinció. En qualsevol cas, els plans també establiran, sense precisar-ne necessàriament la localització, la conveniència o la necessitat de desenvolupament d'àrees especialitzades, normalment d'activitats econòmiques o d'equipament, referides a àmbits de gestió, perequació o servei, que s'hauran de concretar sovint mitjançant instruments urbanístics supramunicipals.

El Pla considera que tant els continus urbans intermunicipals com el conjunt dels nuclis i àrees urbanes configuren el sistema d'assentaments bàsics del territori que ha de donar suport al desenvolupament urbanístic. Les àrees especialitzades constitueixen una situació de fet que el Pla té per objectiu racionalitzar per tal de millorar la funcionalitat del territori.

Les estratègies que el Pla estableix tenen el caràcter de directrius per al planejament general urbanístic -plans directors i plans municipals- que hauran de concretar aquestes estratègies mitjançant delimitacions i ordenacions específiques de sòl urbà i urbanitzable.

D'acord amb aquestes estratègies i amb les característiques físiques, socials i econòmiques de cada nucli i àrea urbana, el planejament urbanístic ha de definir el model d'implantació urbana i les determinacions concretes que regularan les iniciatives d'urbanització i d'edificació. En la temàtica dels assentaments, el

planejament territorial ha de tenir cura que les seves determinacions no siguin en detriment de l'autonomia municipal en aquells aspectes de naturalesa urbanística que són competència dels ajuntaments. Tanmateix, és prou clar que les competències urbanístiques municipals no són il·limitades si no que s'han de sotmetre a criteris d'ordenació territorial que configuren el model d'assentaments del país pel qual l'Administració de la Generalitat opta per a la consecució dels objectius i per a la protecció dels interessos supralocals que la pròpia planificació territorial expressa[59].

Un referent bàsic per al dimensionat de les propostes relatives al sistema d'assentaments que hauran de concretar els plans urbanístics són les quantitats d'habitatges i llocs de treball que, d'acord amb les hipòtesis de creixement econòmic adoptades, s'haurien d'ubicar en els diversos subàmbits territorials que el Pla considera.

Una de les determinacions associades principalment al conjunt del sistema d'assentaments és la definició d'àmbits supramunicipals operatius per al desenvolupament d'alguns aspectes del pla territorial, com ara el planejament director urbanístic.

- Sistema d'infraestructures de mobilitat

Pel que fa a les infraestructures de mobilitat, els plans territorials parcials han de trobar el nivell propositiu adequat per complementar-se de manera **coherent amb els plans sectorials** i els projectes d'aquestes infraestructures que elaboren les direccions generals específiques i els organismes competents.

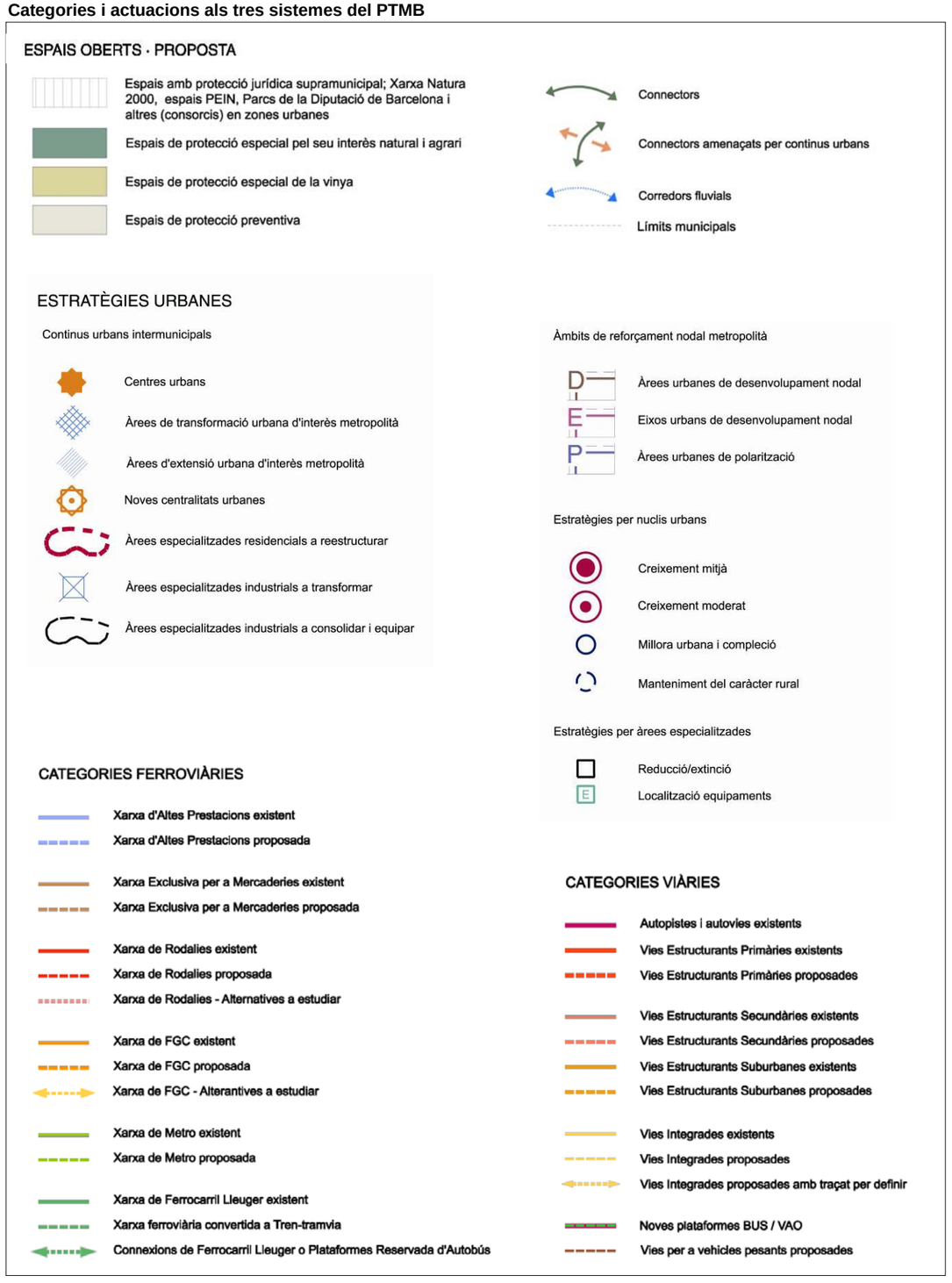
Per aquest motiu, i en especial pel que fa a la definició de la xarxa viària, els plans territorials parcials adopten una classificació amb **intenció estructuradora del territori**, però que deixa marge de concreció –seccions, traçats- als instruments sectorials.

Amb aquesta finalitat s'identifiquen, en primer lloc, com a vies de major rang, autopistes i autovies existents així com les estructurants primàries, seguides de les estructurants secundàries i suburbanes i, finalment, les vies integrades.

Menys marge d'aportació tenen els plans territorials parcials en les infraestructures ferroviàries que, sovint, responen a lògiques que excedeixen els seus àmbits i que, per les peculiars exigències tècniques de traçat i pels requeriments d'explotació, tenen una profunda argumentació sectorial. Tanmateix, el planejament territorial sí que pot aportar propostes relatives a la ubicació de les estacions i de les àrees logístiques associades en funció de la seva perspectiva de desenvolupament del territori.

Per a totes les infraestructures de mobilitat, incloses les aeroportuàries, portuàries i logístiques, es fan també, d'acord amb els objectius del Pla, propostes de manteniment, millora, nou traçat o nova implantació -o d'estudi, quan encara no està madura la idea- que en els plànols s'assenyalen per als diversos trams o instal·lacions.

Categories i actuacions als tres sistemes del PTMB



7.2. Sistema d'espais oberts

7.2.1. Introducció: procés i criteris de delimitació

El procés de definició del sistema d'espais oberts parteix d'una quàdruple aproximació:

- **La realitat física del territori**, exposada a l'apartat 5.1 de la Memòria, on es recullen les idees bàsiques dels treballs elaborats per la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Agència Barcelona Regional i el Servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona, pel que fa a la valoració de la situació actual de la matriu biofísica a partir les dinàmiques observades i els corresponents criteris interpretatius. Aquestes valoracions han permès concloure amb el plantejament d'una sèrie de reptes que han servit per tal d'establir criteris operatius del pla.
- **La realitat jurídica del mateix territori** pel que fa al planejament urbanístic municipal i al planejament d'àmbit superior i sectorial referent al sistema d'espais oberts (Xarxa Natura 2000, PEIN, PDUSC, Parcs naturals, etc.).
- Altres **propostes territorials de caràcter local**, com ara les formulades per als paisatges vitivinícoles del Penedès, el sistema de corredors de la plana del Vallès, o els connectors entre la serralada de Marina i el front costaner del Maresme, entre altres.
- **Les propostes del propi Pla** pel que fa al sistema d'assentaments urbans i les infraestructures lineals de mobilitat.

Els documents de valoració de la matriu resultat dels treballs abans esmentats (BR i DIBA) van ser sotmesos a un procés d'encreuament per tal d'integrar i encaixar els seus continguts. Posteriorment es van sobreposar als plànols de planejament vigent per tal d'observar, per una banda, quina part, petita, dels espais valorats corresponia a sòls urbans i urbanitzables per tal de descartar-los o estudiar-los amb més detall en els casos en què poguessin representar talls significatius a la permeabilitat ecològica, tal com s'exposa en el punt 7.2.2.

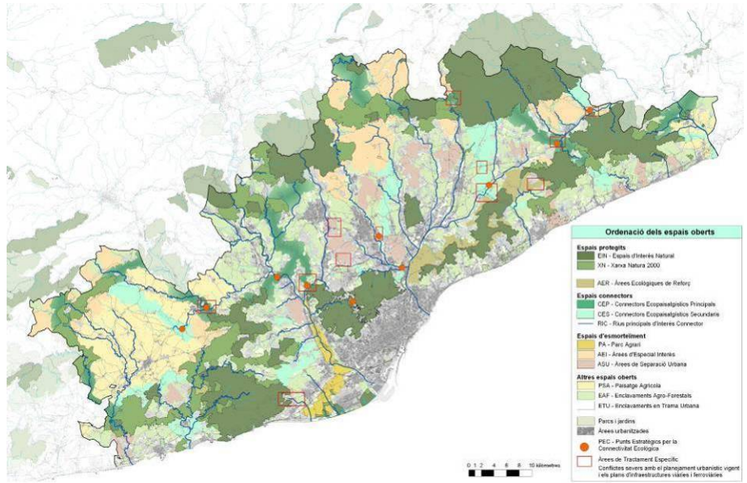
D'altra banda, s'ha constatat la relació entre la matriu resultat i els espais amb algun tipus de protecció de caràcter superior al del planejament municipal: Xarxa Natura 2000, PEIN, Plans Directors Urbanístics específics, Plans Especials d'espais gestionats per la Diputació de Barcelona i altres consorcis, etc. Aquests darrers són la base del sistema d'espais oberts proposats pel Pla, ja que es tracta d'espais ja delimitats i amb figures de planejament que garanteixen la seva protecció en funció d'uns valors reconeguts, si bé no conformen un sistema tal com s'estableix en els objectius derivats dels reptes plantejats a l'apartat 5.1 de la Memòria. Per tant, calia ampliar-los i connectar-los amb altres dels valorats com a resultat dels treballs de base abans esmentats per tal de completar una matriu d'espais oberts funcionalment / ecològicament viable.

Alhora, els resultats obtinguts es van comparar amb les propostes territorials de caràcter més local i específic esmentades per tal de comprovar-hi el seu nivell de coherència.

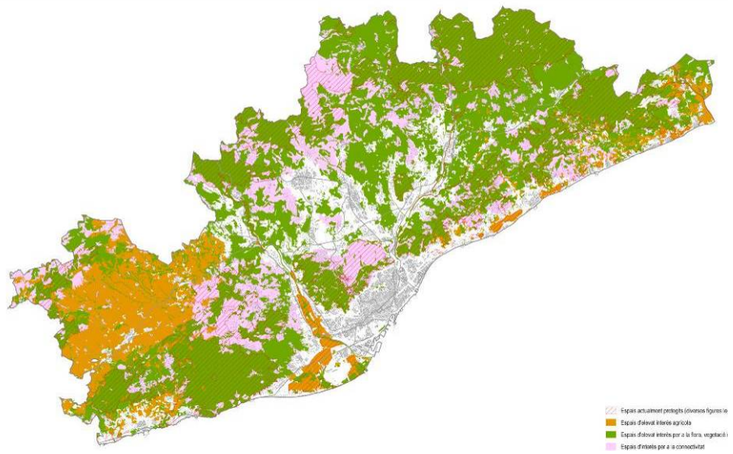
El procés de definició del sistema d'espais oberts s'ha portat en paral·lel i de forma coordinada amb les reflexions corresponents a la resta de components del Pla per a cadascun dels territoris de la regió. En aquest sentit, s'han incorporat les propostes corresponents al Pla Director Territorial de l'Alt Penedès pel que fa als espais de protecció especial de vinya, les consideracions corresponents a la definició de les estratègies de desenvolupament urbà que s'especifiquen a l'apartat 7.3 i les relatives als possibles corredors de noves infraestructures de l'apartat 7.4. Poden servir d'exemple, entre altres, la definició de dos corredors d'espais oberts de protecció especial d'interès natural i ambiental: un longitudinal a la part alta de la plana del Vallès, per tal de delimitar l'extensió dels continus urbans i garantir la seva separació de les poblacions del peu de mont; i un altre transversal a la plana de l'Alt Penedès, on la finalitat es garantir la permeabilitat ecològica dins d'un espai paisatgísticament determinat per la presència molt homogènia de conreus de vinya.

En aquest procés d'encreuament entre el sistema d'espais oberts i els altres dos sistemes del Pla han sorgit alguns punts de fricció que han estat motiu d'anàlisi més detallat per tal de trobar solucions coherents dins del marc global d'ordenació que el Pla estableix.

Representació sintètica del treball de Barcelona Regional: "Proposta de categories de planificació dels espais oberts"

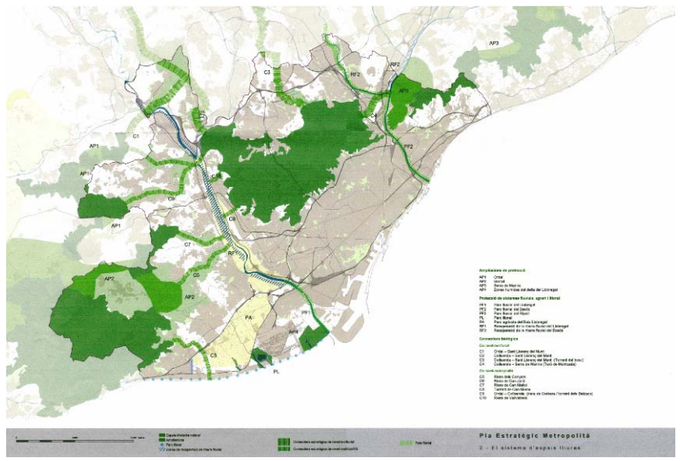


Representació sintètica del treball de Diputació de Barcelona. Àrea d'Espais Naturals. Oficina Tècnica de Planificació i Anàlisi Territorial: "Valoració global de l'interès natural i agrari del sistema d'espais oberts"



Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona: "Sistema d'espais lliures"

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona



Amb aquestes darreres fases del procés s'ha cercat la coherència global entre la matriu completa i viable d'espais oberts esmentada més amunt i els sistemes urbans i les infraestructures de les que és suport físic. Tot això en un context on l'esmentada matriu té grans potencialitats derivades de la rica varietat dels elements biopaisatgístics que la componen, però també febleses quant a la dimensió reduïda de molts dels seus components i es troba compromesa en relació amb la potència urbana d'una de les regions metropolitanes més importants del continent.

Com a resultat de l'anterior, s'ha obtingut el plànol de proposta d'espais oberts amb les categories normatives que es descriuen a l'apartat 7.2.2 i que respon als següents criteris:

a) Garantir la preservació i millora d'un sistema d'espais oberts robust i funcional, que asseguri la conservació dels principals elements i processos del patrimoni natural i cultural, així com el manteniment dels béns i serveis ambientals.

b) Assegurar les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat i la salut dels ecosistemes i la conservació dels valors geològics i de les zones humides.

c) Preservar aquells terrenys necessaris per al cicle hidrològic i mantenir en bon estat de conservació les zones humides.

d) Dotar de sentit morfològic i territorial les delimitacions dels sòls integrants del sistema d'espais oberts, afavorint la màxima continuïtat i dimensió territorial de les peces no urbanitzades.

e) Establir una gradació de preferències amb relació a les alternatives d'urbanització i edificació.

f) Contribuir a garantir la continuïtat de l'activitat agrària i del paisatge rural.

g) Propiciar la gestió i la protecció del paisatge rural.

h) Evitar la urbanització i la degradació d'aquells terrenys no urbanitzats que reuneixen especials qualitats com a espais d'interès natural, paisatgístic, social, econòmic i/o cultural, entre els quals els sòls més fèrtils i de major productivitat agrícola.

i) Evitar els processos d'implantació urbana en àrees mal comunicades, no aptes orogràficament o subjectes a riscos, d'acord amb allò que estableix la normativa urbanística.

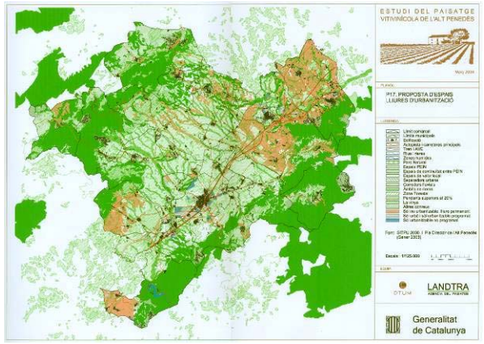
j) Proporcionar pautes espacials i regulacions per a la implantació d'aquelles edificacions que es poden admetre en sòl no urbanitzable.

Els plànols de la diagnosi recullen, per a cada espai, la informació qualitativa referent al seu valor (interès natural, connectiu, agrari, etc.) i constitueixen el referent per aplicar les directrius de planificació a establir en desenvolupament d'aquest pla territorial.

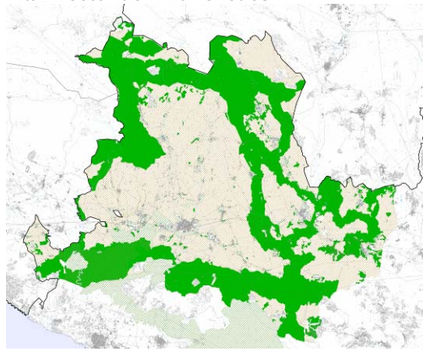
Grup de treball de ciutats de l'Arc Metropolità: proposta per a la zona del Maresme



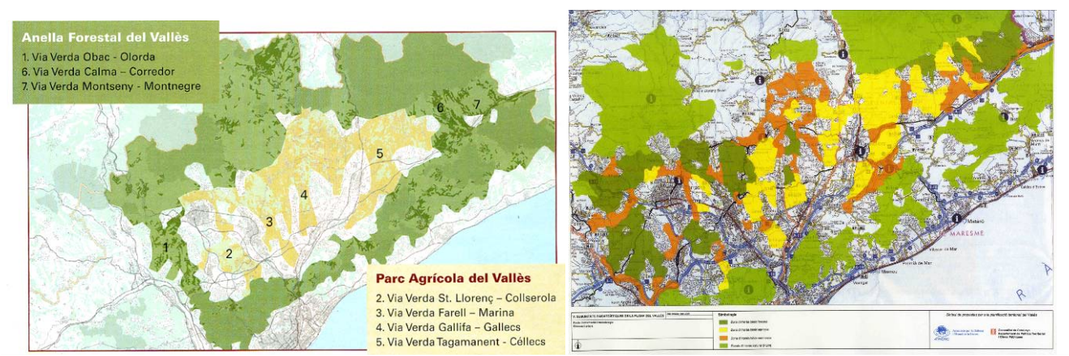
Landra: "Estudi del paisatge vitivinícola de l'Alt Penedès"



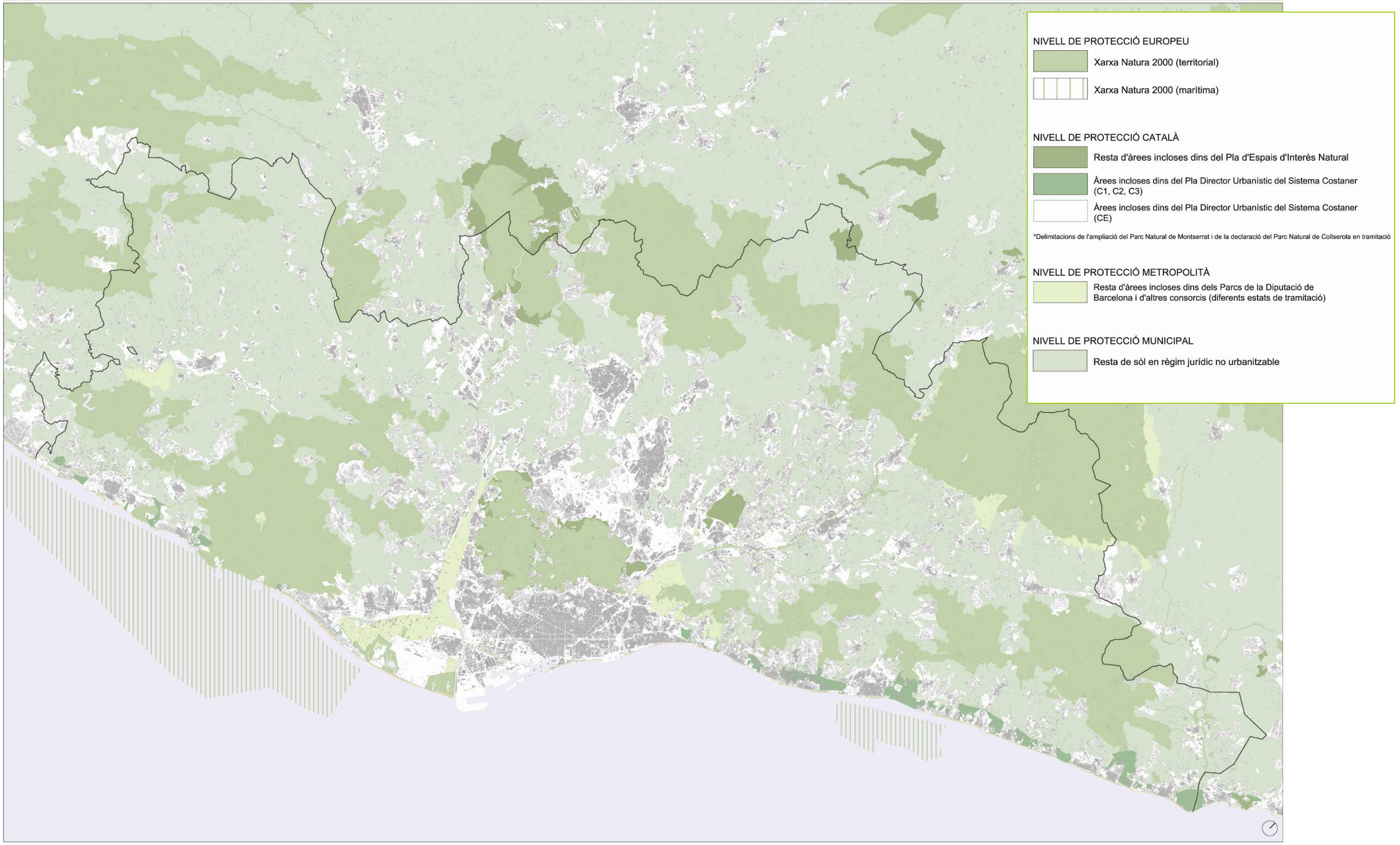
Pla Director de l'Alt Penedès



ADENC: "Síntesi de propostes per a la planificació territorial del Vallès"



Espais oberts. Nivells de protecció existents



7.2.2. Proposta

En síntesi, la delimitació d'espais oberts a l'àmbit metropolità ha buscat el **pas d'uns espais que disposaven d'un grau divers de protecció jurídica però que no tenien necessàriament una continuïtat física a un sistema d'espais oberts**. És a dir, persegueix l'estructuració i compleció de les diverses unitats existents per tal de donar-les coherència, robustesa i capacitat d'assolir les funcions assignades a un sistema d'espais oberts.

L'estructura resultant esdevé un sistema articulat d'espais oberts que permet assolir els tres objectius plantejats inicialment com a comuns al Programa de Planejament Territorial (apartat 1.4):

- Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica.
- Protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori.
- Preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori.

Aquesta estructura, gràcies al seu caràcter continu basat en grans àrees de protecció lligades amb connectors ecològics, permet completar els espais que ja disposaven d'algun nivell de protecció de caràcter supramunicipal amb altres que els eixamplen, racionalitzen la seva delimitació i garanteixen la seva connexió.

Es dibuixa d'aquesta manera un sistema on les dues les dues serralades que travessen el territori metropolità, la litoral i prelitoral, incrementen la seva superfície protegida, i passen de 103.217 hectàrees amb l'actual protecció supramunicipal a 242.143 hectàrees.

Més enllà de les dades purament quantitatives, la fortalesa de la proposta es basa en el fet que garanteix la continuïtat d'aquests espais, de manera que, amb l'excepció de punts molt concrets, ambdues serralades són cobertes al llarg de tot el seu recorregut per una franja ininterrompuda de protecció especial, que si bé en alguns casos és més estreta i irregular, abasta generalment la pràctica totalitat de la seva amplada. En aquest sentit, la irregularitat i discontinuïtat d'espais actualment protegits a la Serralada Litoral, al Garraf i, especialment, a Sant Mateu i el Corredor, han estat superades amb l'opció per un espai continu que els connecta. De la mateixa manera, l'estrenyiment de la protecció existent en la transició entre els massissos del Montseny i Sant Llorenç ha estat igualment complementat amb el seu eixamplament.

Al costat d'aquesta continuïtat longitudinal al llarg de les dues serralades, el sistema de corredors permet al mateix temps la connexió entre elles. Per una banda, a través dels espais de la vinya de l'Alt Penedès, tot cercant els llocs de màxima permeabilitat ecològica, fons dels principals cursos fluvials de les conques de l'Anoia i el Foix. I, per una altra banda, a les planes del Vallès on les anàlisis efectuades posaven de relleu l'escassa representació dels espais propis dels mosaics agroforestals de plana dins dels espais d'especial protecció fins ara existents.

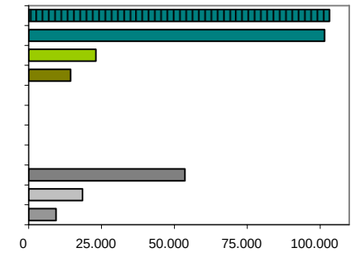
En aquests corredors transversals, on de vegades l'estret espai que queda no ocupat coincideix amb sòls qualificats com a urbanitzables pel planejament urbanístic municipal vigent, els plans de desenvolupament dels sectors que els conformen hauran de garantir la funció de connector, tot concentrant els creixements en aquells indrets més propers a les àrees ja urbanitzades o que representin un impediment menor per a la permeabilitat ecològica.

Un cop contrastat amb les possibilitats que permetia el sistema d'assentaments, s'ha inclòs també com a element estructurant un corredor longitudinal paral·lel a les serralades que inclou aquells espais de final de plana que encara fan possible la diferenciació entre els sistemes urbans continus de la plana vallesana i les poblacions del peu de mont, tot posant-hi un límit al seu desenvolupament urbà.

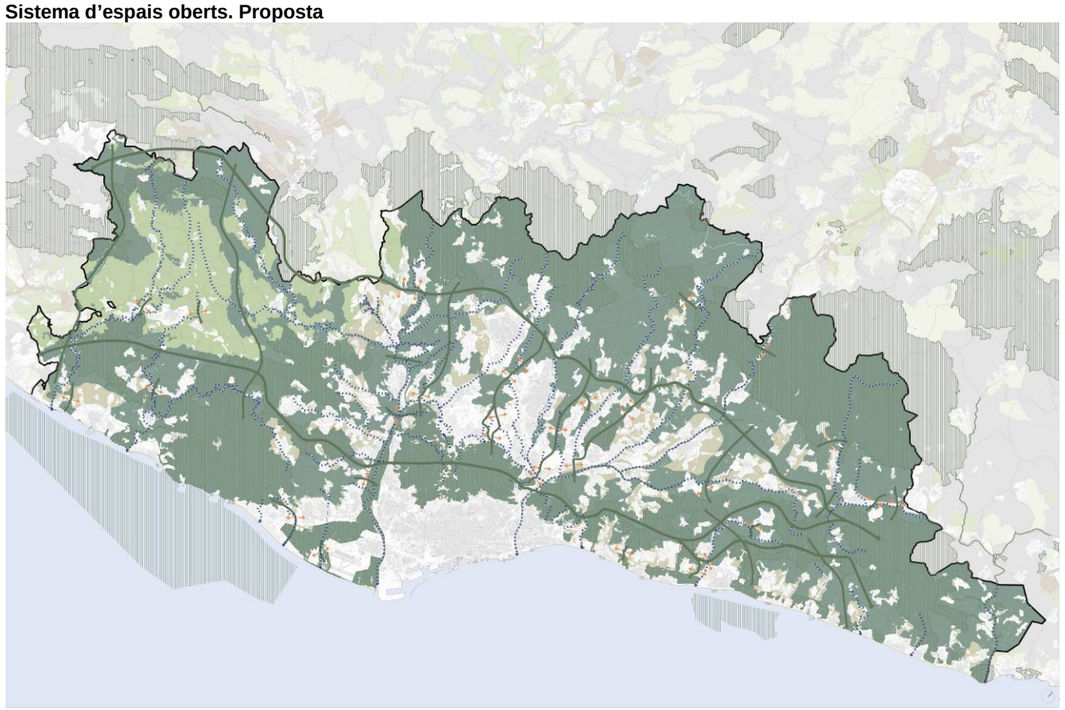
L'estructura del sistema d'espais oberts, en definitiva, al mateix temps que impedeix l'expansió incontrolada de les àrees urbanitzades i ajuda a preservar els valors paisatgístics existents, permet el desplaçament de les espècies i el manteniment de la biodiversitat existent.

Superfícies per tipus de protecció dels espais oberts

Tipus d'espais	hectàrees	%
Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari		
Espais amb protecció jurídica supramunicipal (delimitats)	103.217	31,9
Altres sòls del Pla	101.522	31,4
Espais de protecció especial de la vinya	23.047	7,1
Espais de protecció preventiva	14.357	4,4
Total sistema d'espais oberts	**242.143**	**74,8**
Sòl urbà (segons planejament municipal)	53.607	16,6
Sòl urbanitzable (segons planejament municipal)	18.466	5,7
Altres espais urbans	9.337	2,9
Total urbà i urbanitzable	**81.410**	**25,2**
TOTAL ÀMBIT METROPOLITÀ	**323.553**	**100,0**

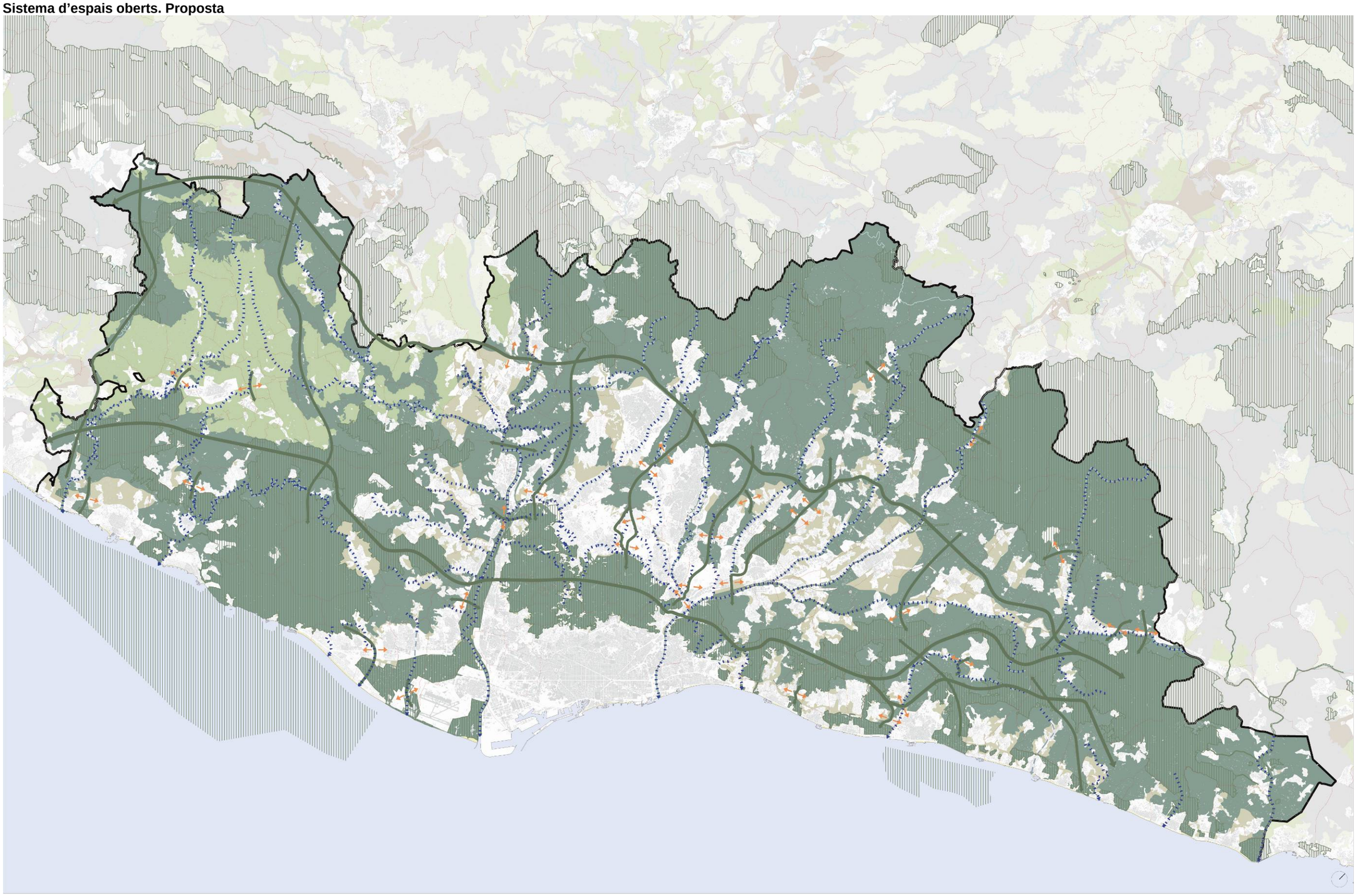


Sistema d'espais oberts. Proposta



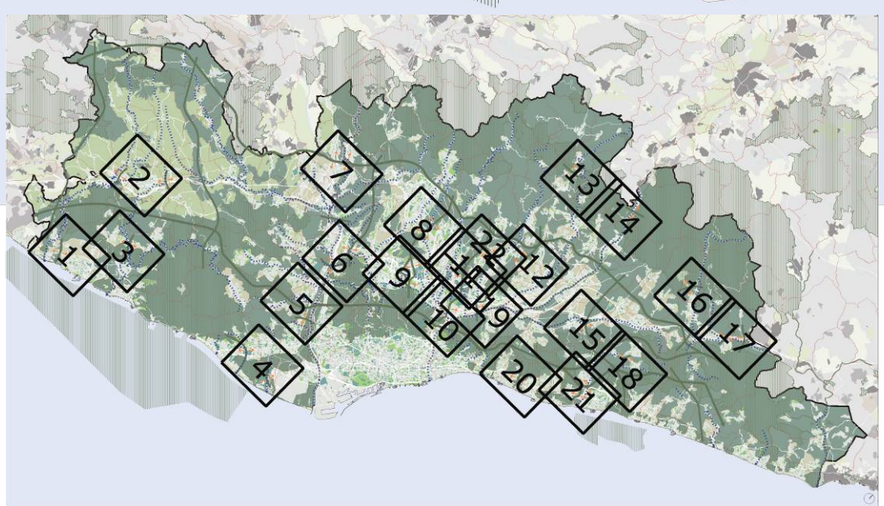


Sistema d'espais oberts. Proposta



Sistema d'espais oberts. Proposta amb planejament (zones verdes i equipaments)





Espais amb protecció jurídica supramunicipal; Xarxa Natura 2000, espais PEIN, Parcs de la Diputació de Barcelona i altres (consorcis) en zones urbanes

Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari

Espais de protecció especial de la vinya

Espais de protecció preventiva

PLANEJAMENT

Zones verde

Equipaments

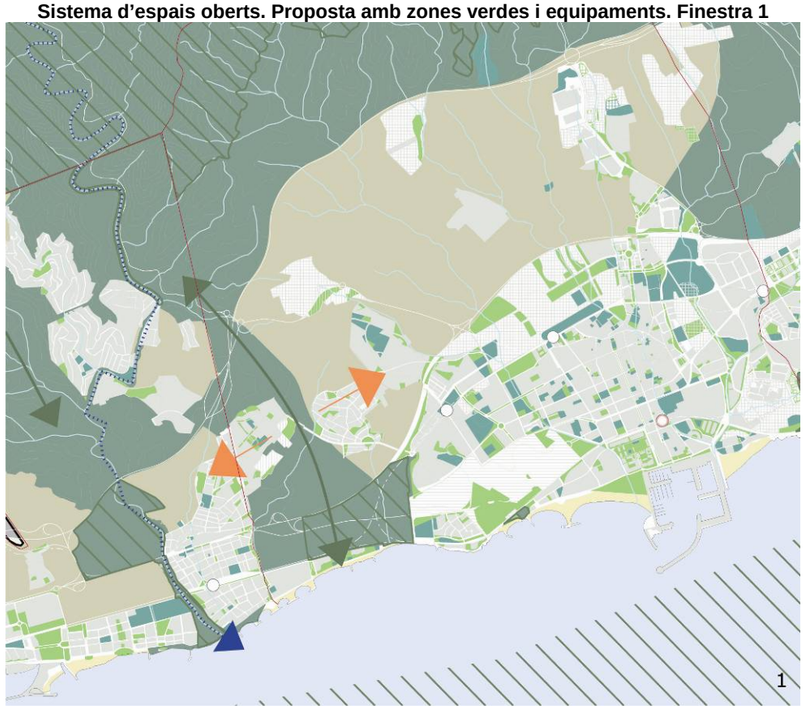
Connectors

Connectors amenaçats per continus urbans

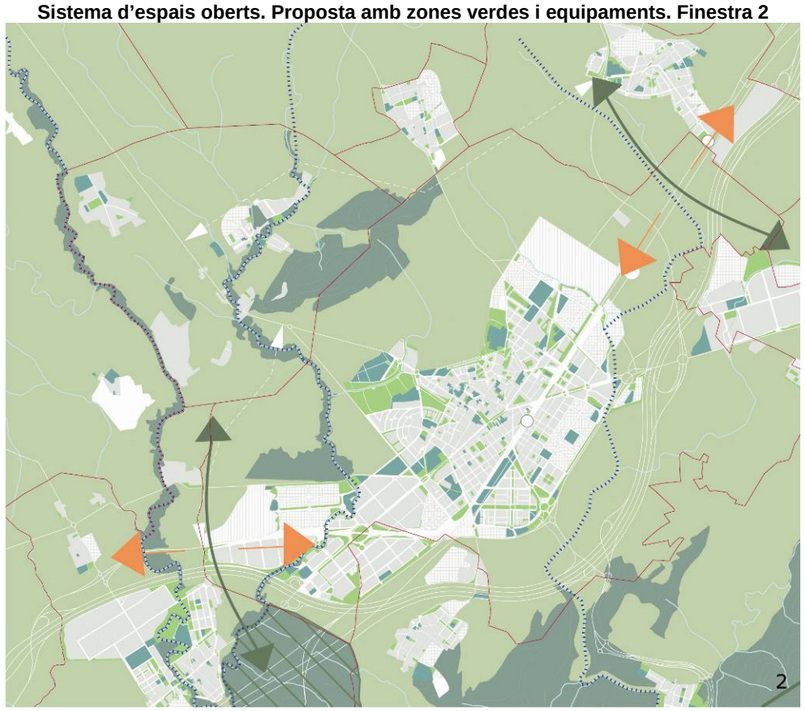
Corredors fluvials

Límits municipals

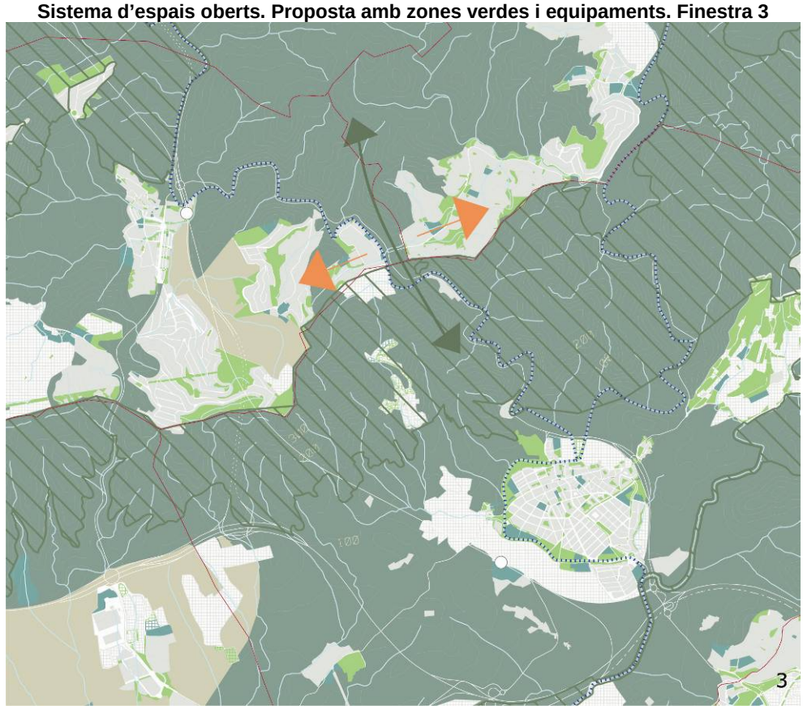
Sistema d’espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 1



Sistema d’espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 2



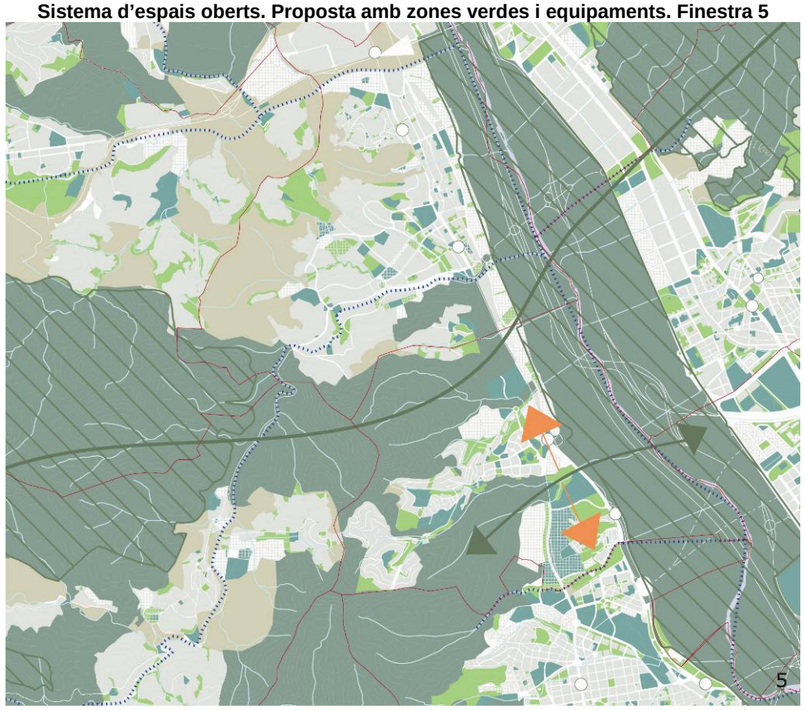
Sistema d’espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 3



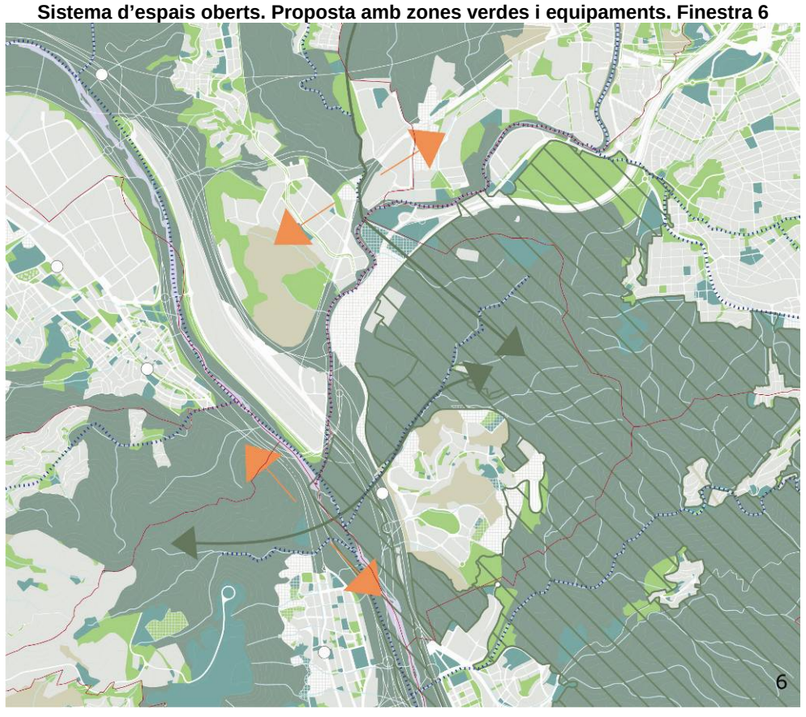
Sistema d’espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 4



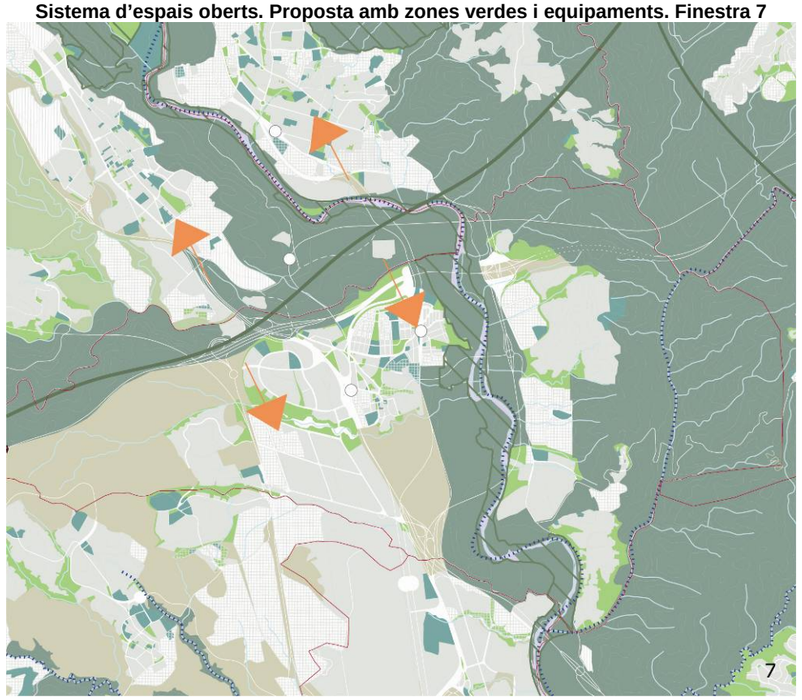
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 5



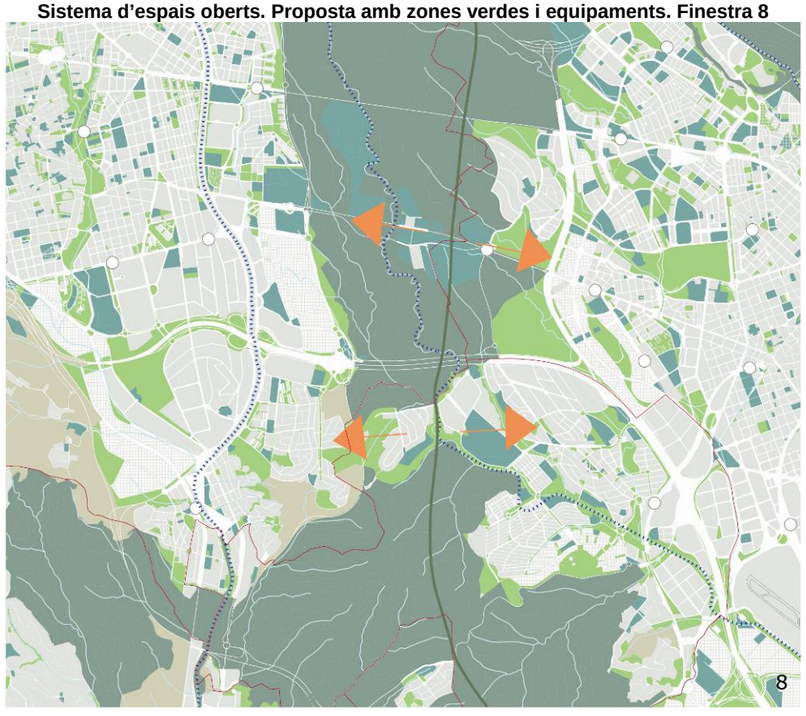
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 6



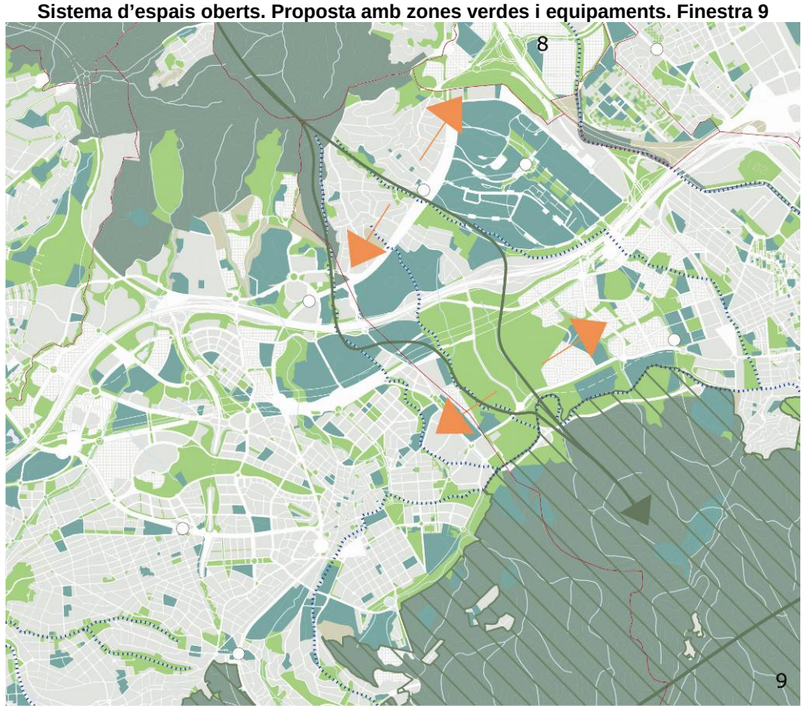
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 7



Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 8



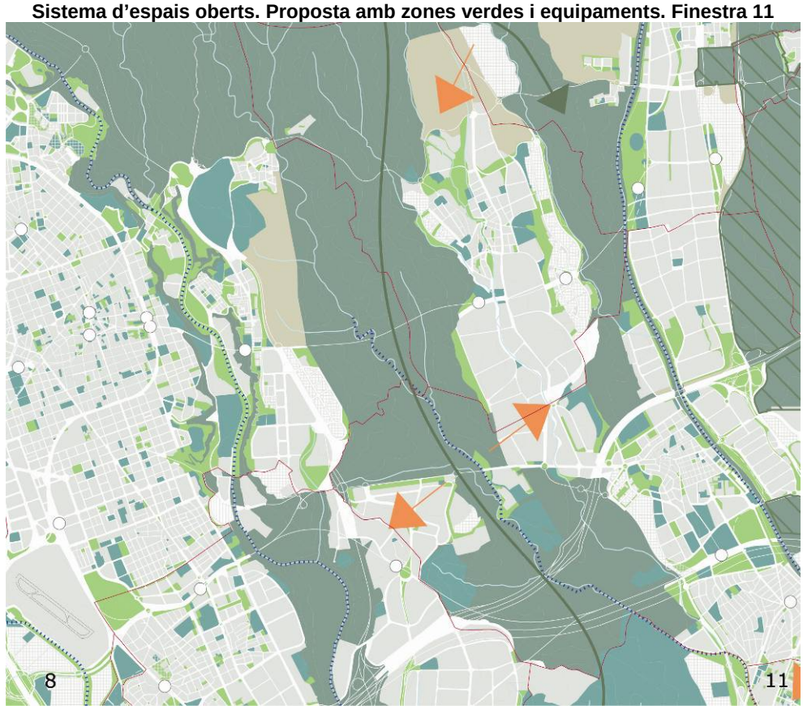
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 9



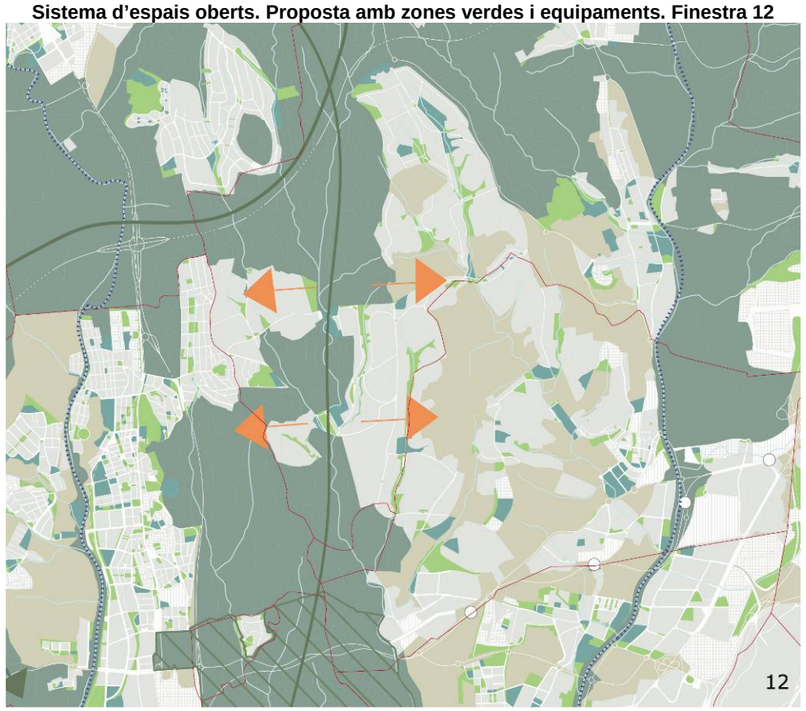
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 10



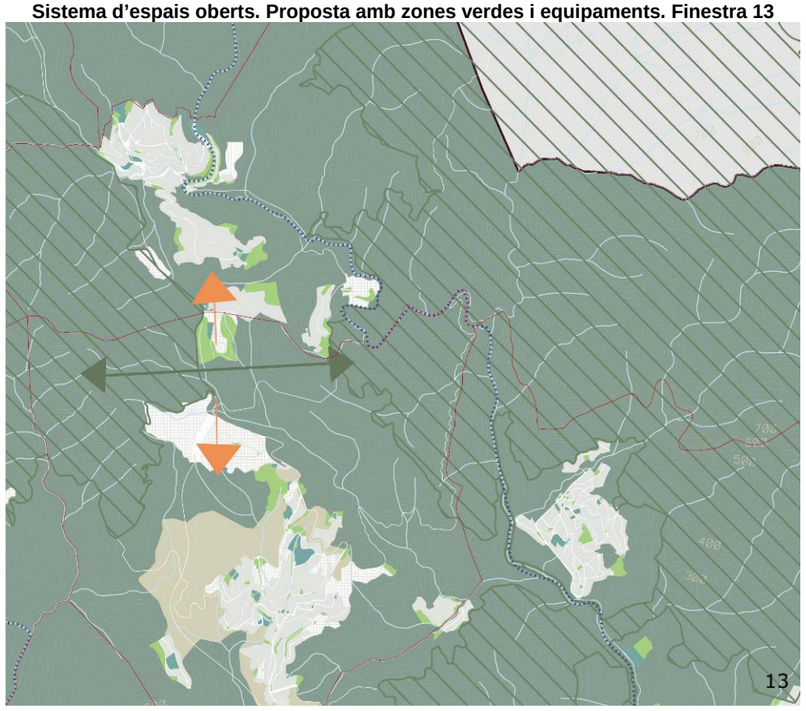
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 11



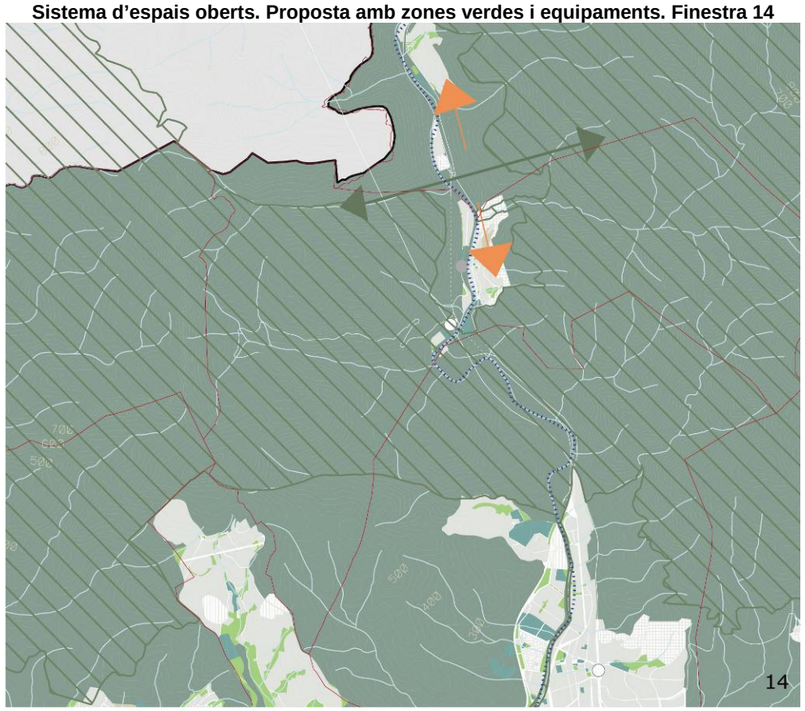
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 12



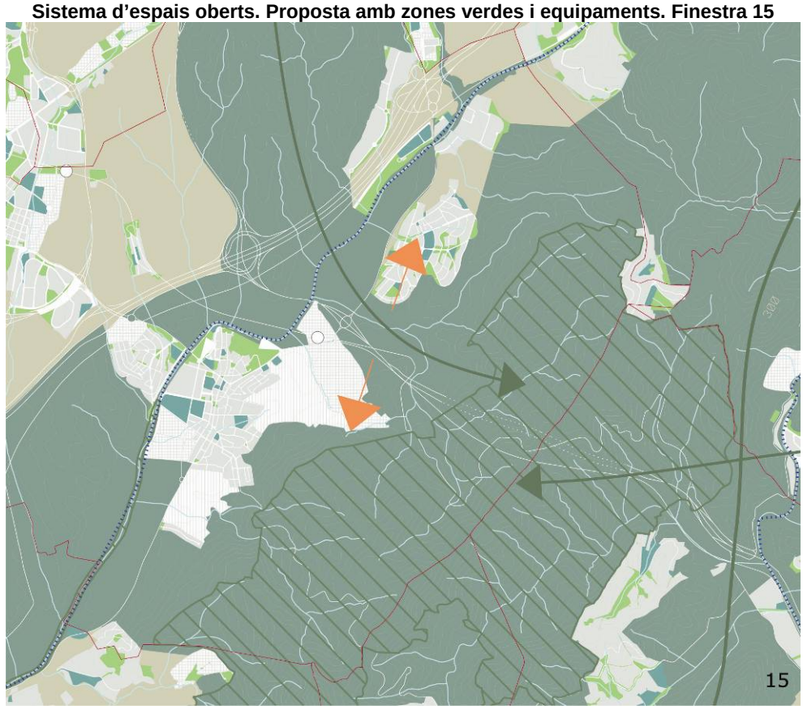
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 13



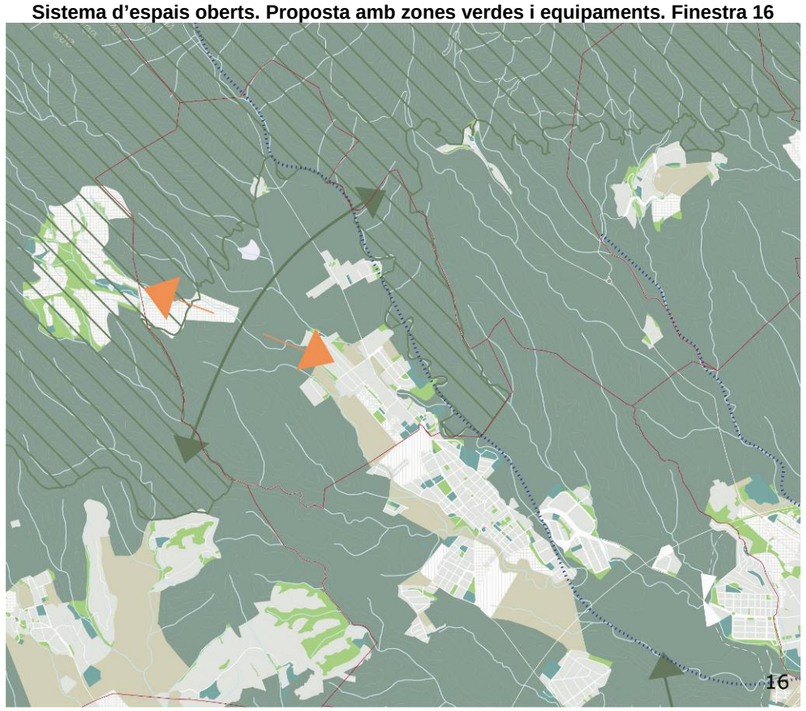
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 14



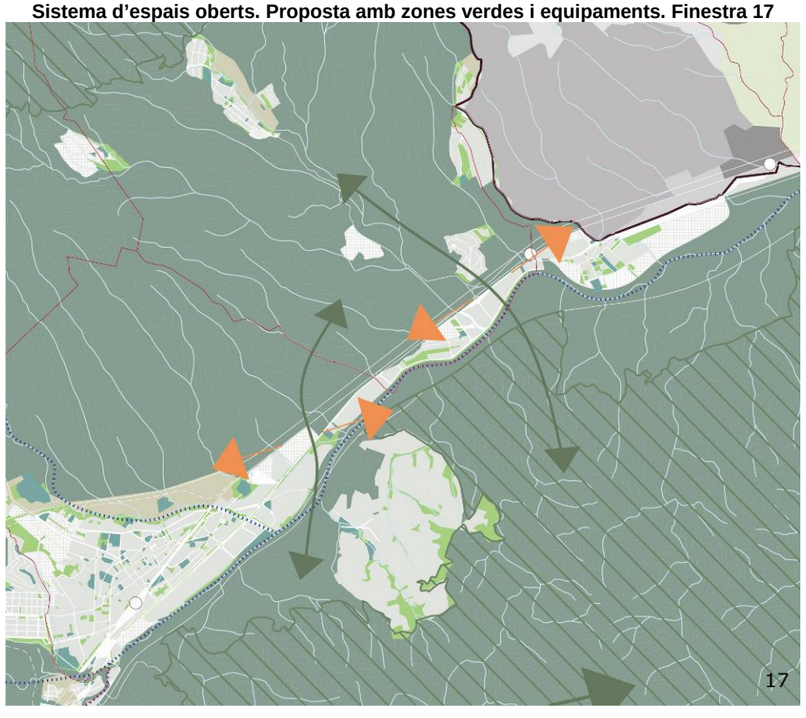
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 15



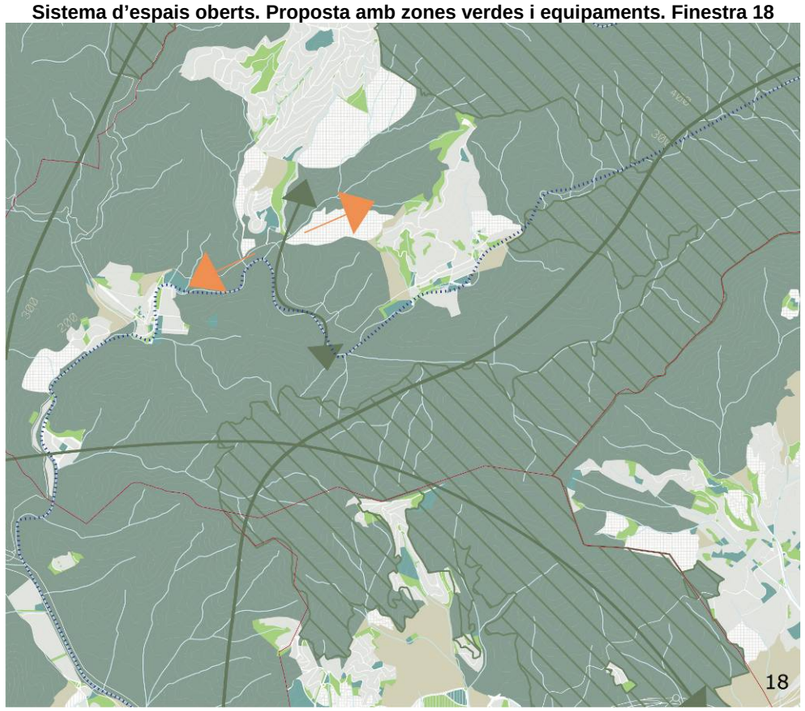
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 16



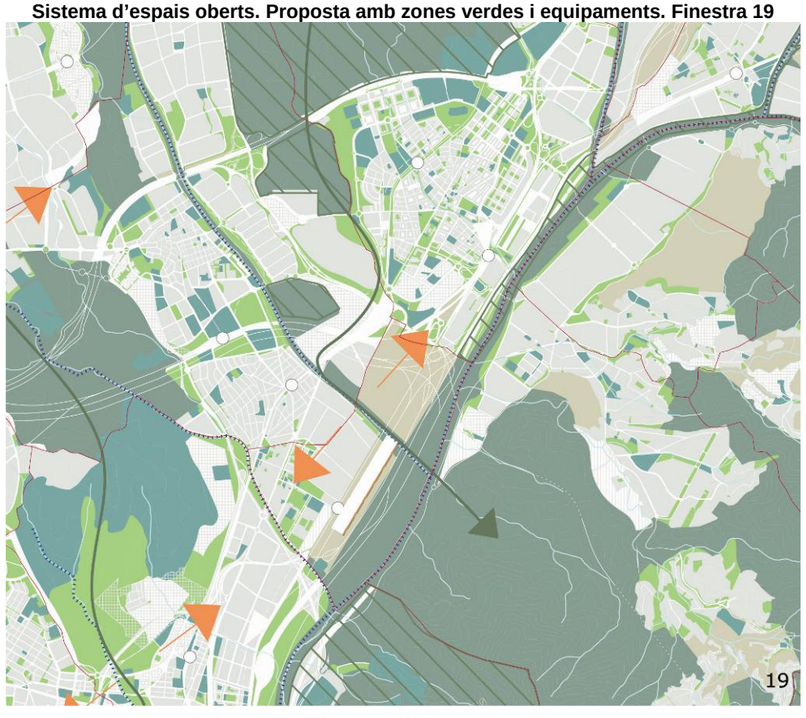
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 17



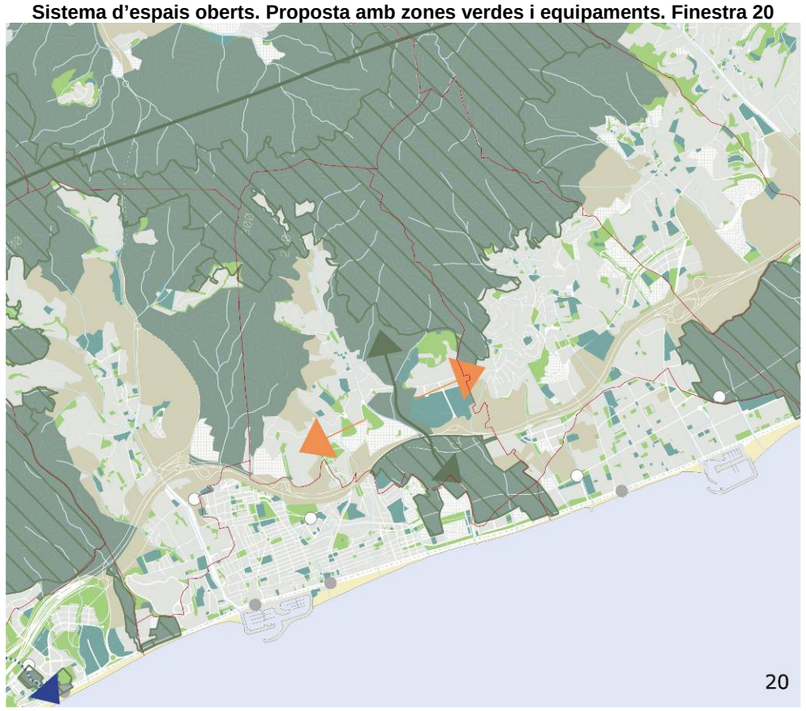
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 18



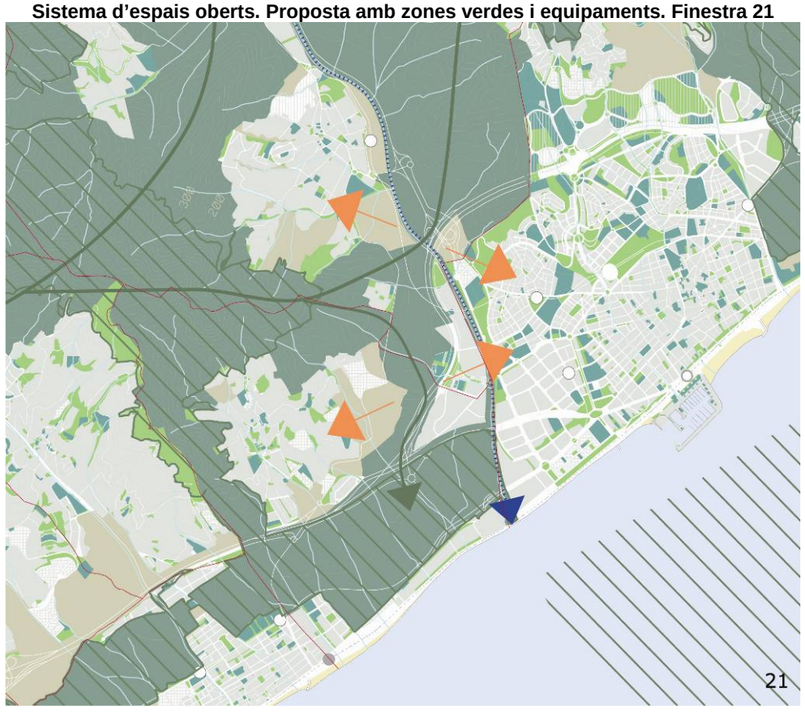
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 19



Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 20



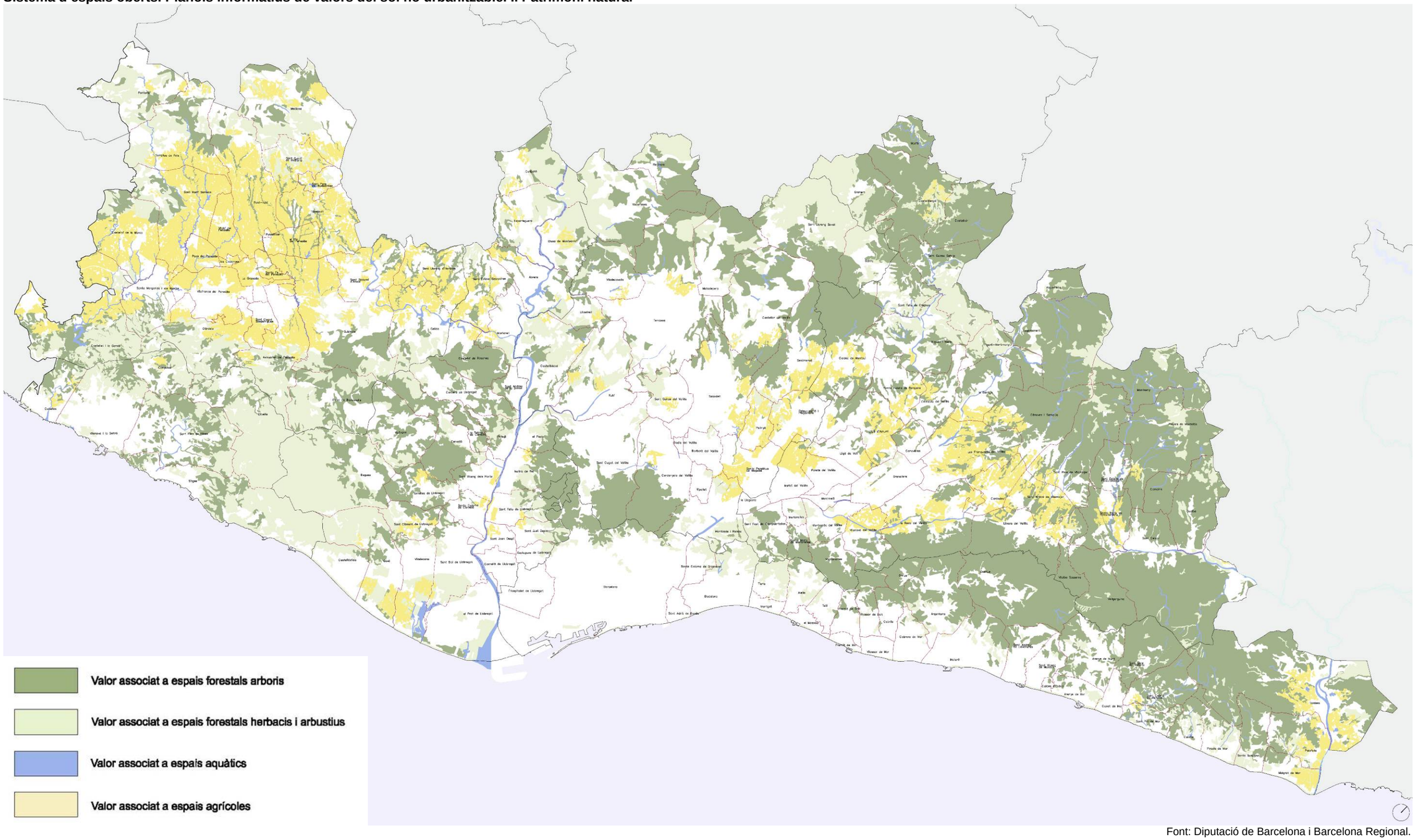
Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 21



Sistema d'espais oberts. Proposta amb zones verdes i equipaments. Finestra 22

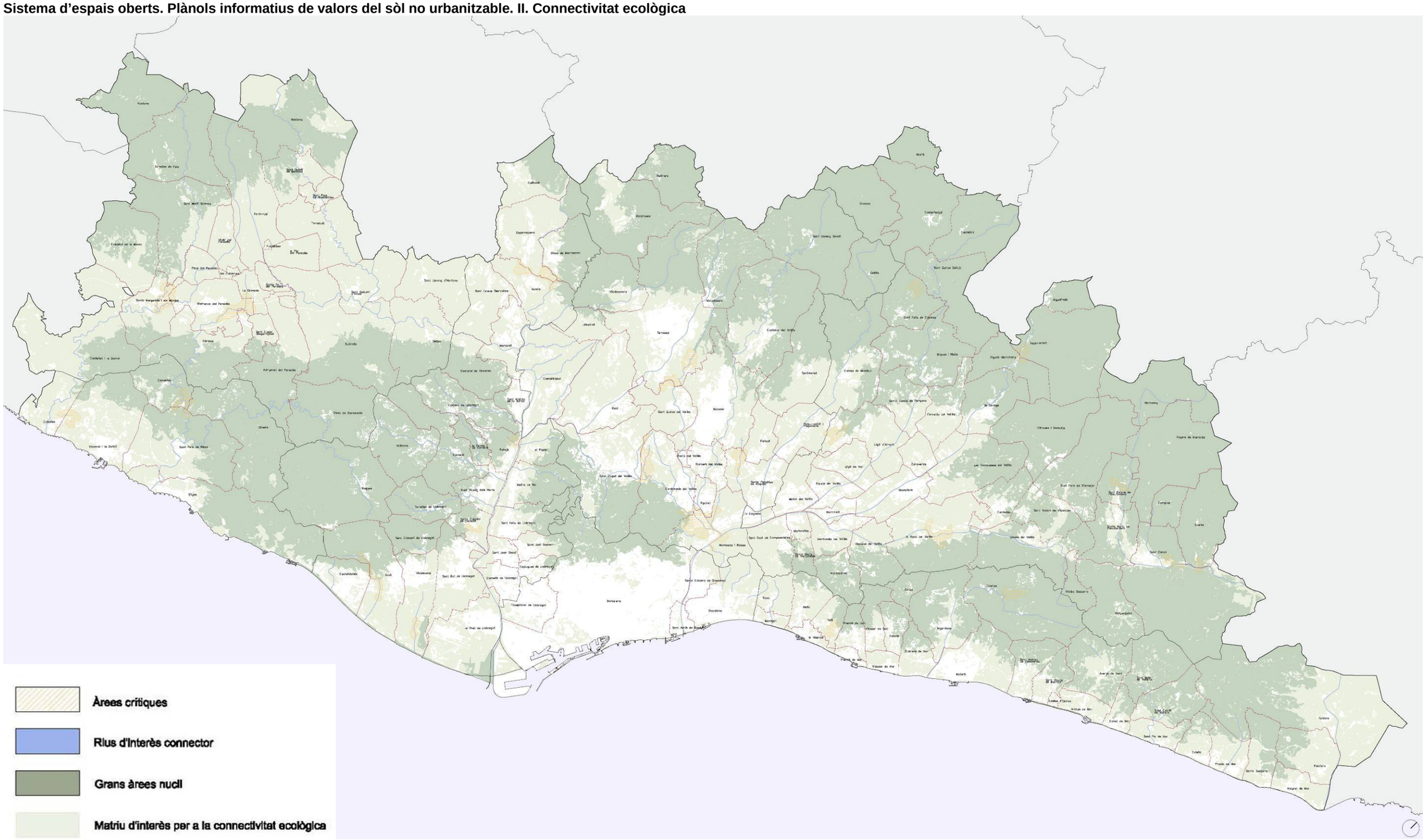


Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. I. Patrimoni natural



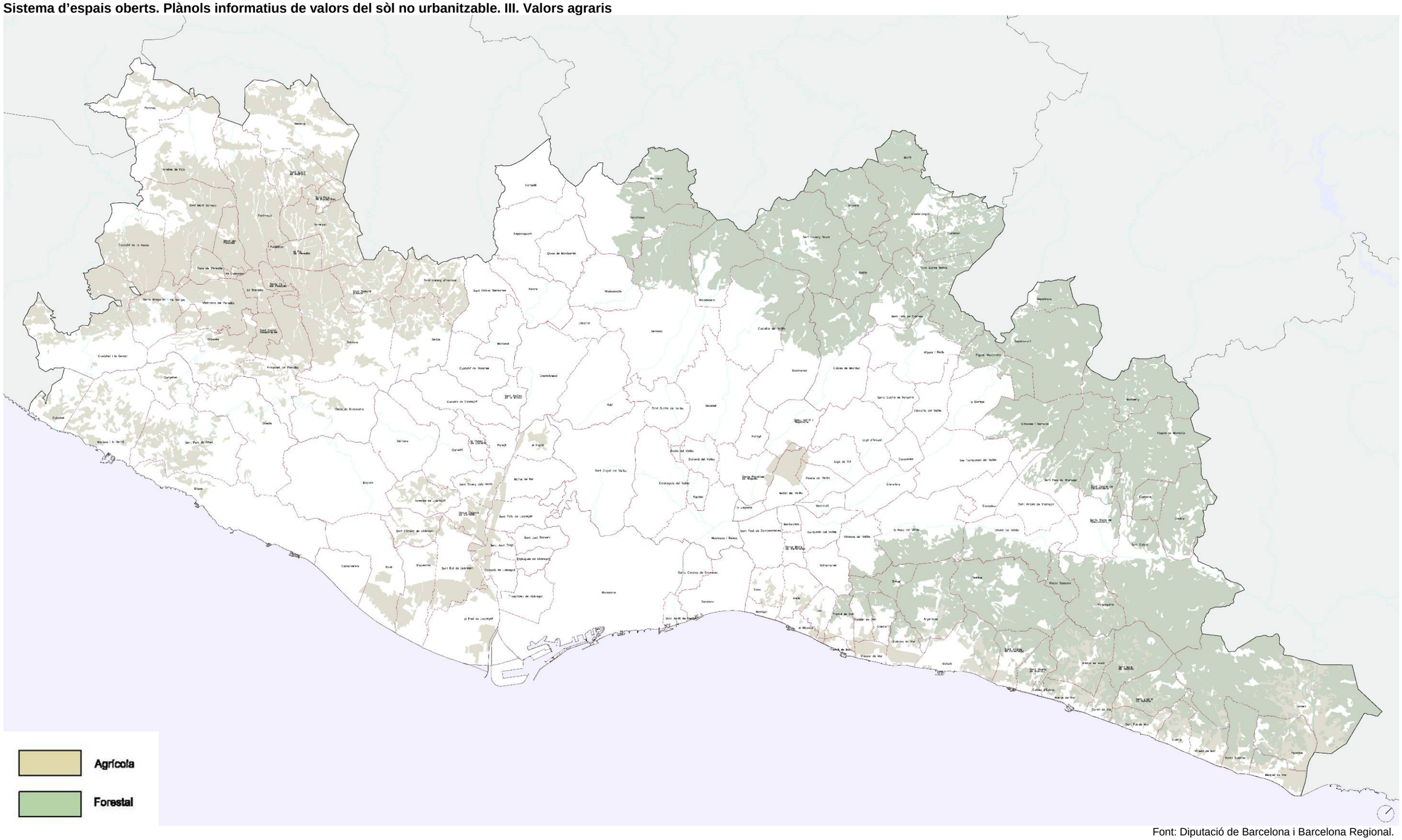
Font: Diputació de Barcelona i Barcelona Regional.

Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. II. Connectivitat ecològica



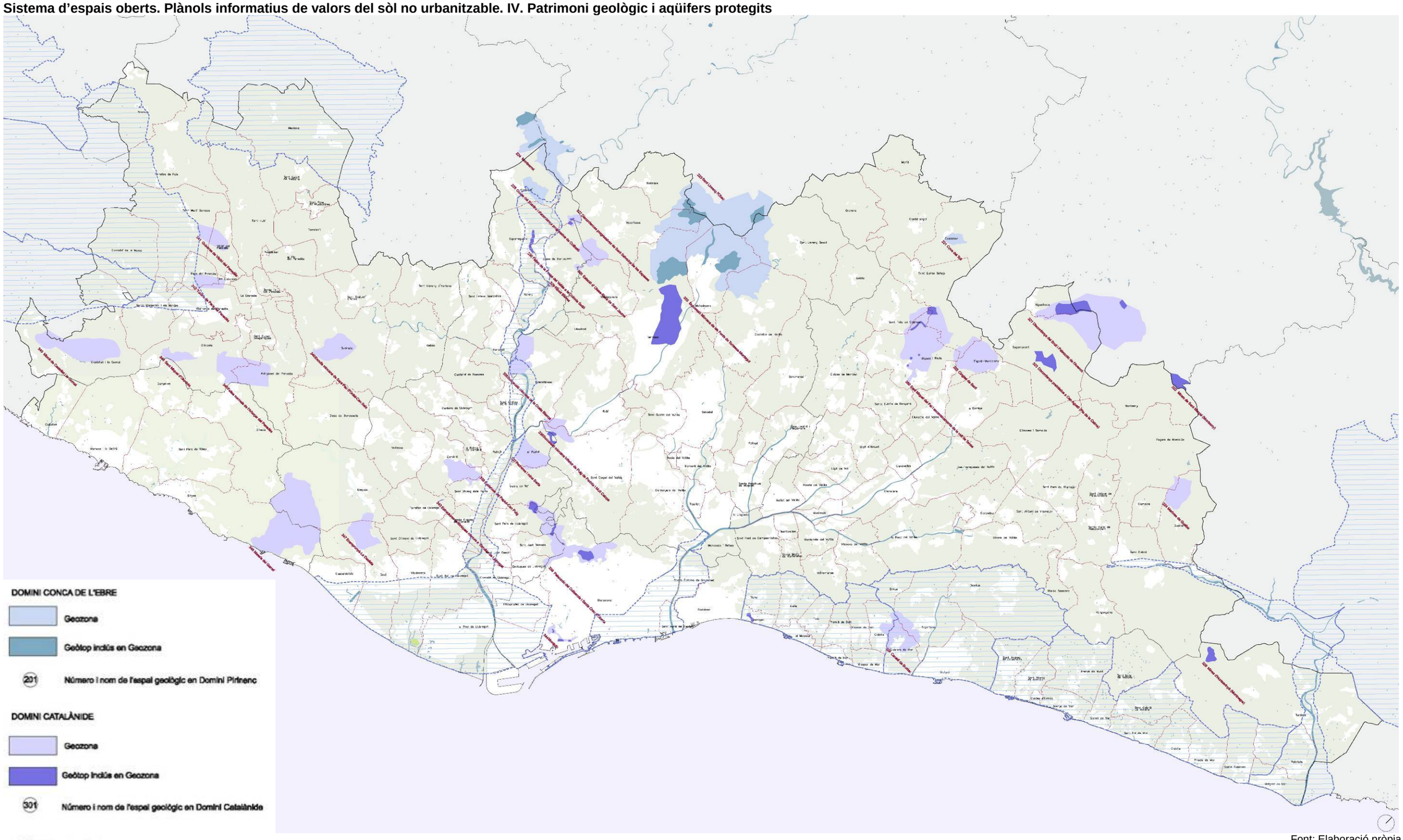
Font: Diputació de Barcelona i Barcelona Regional.

Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. III. Valors agraris



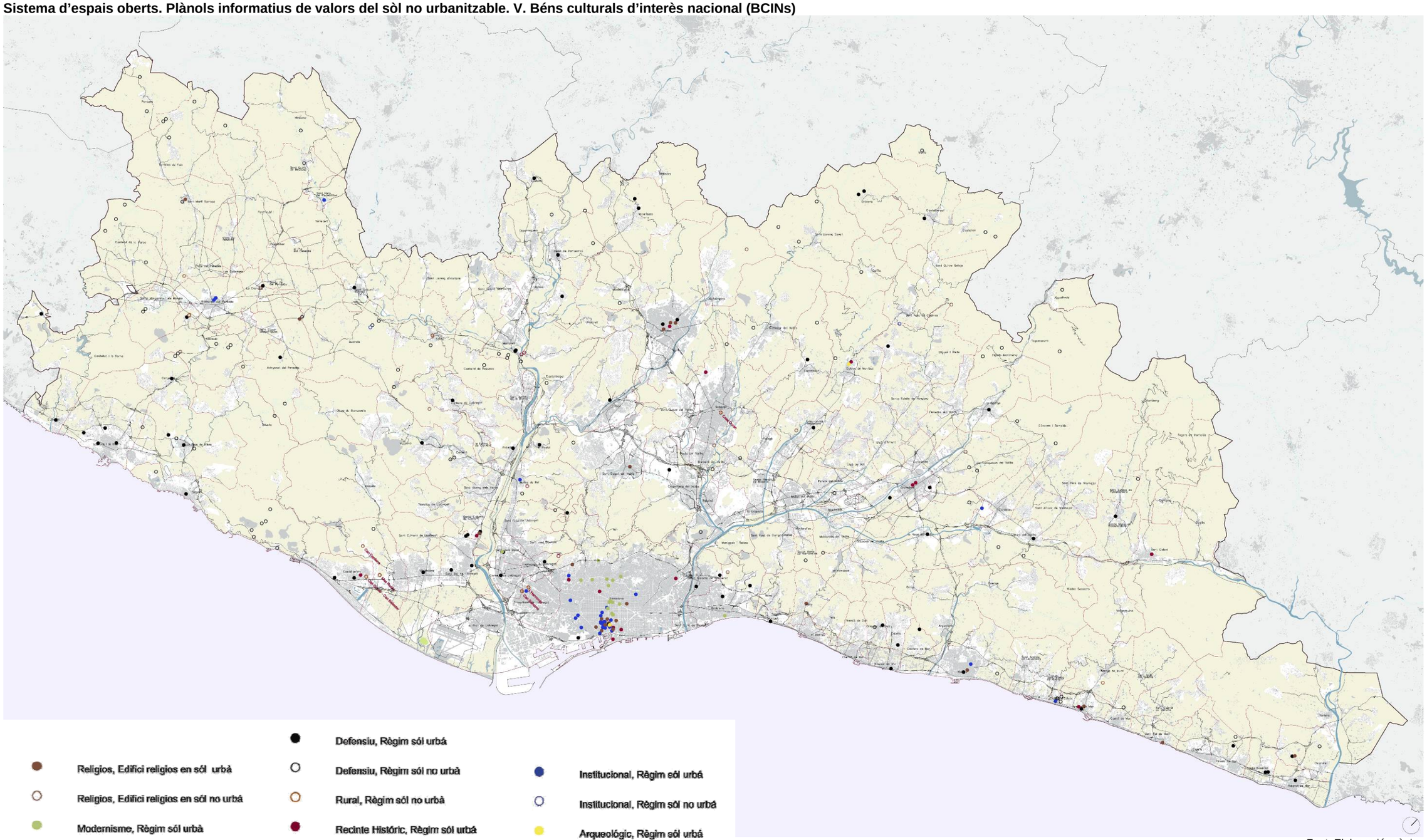
Font: Diputació de Barcelona i Barcelona Regional.

Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. IV. Patrimoni geològic i aqüifers protegits



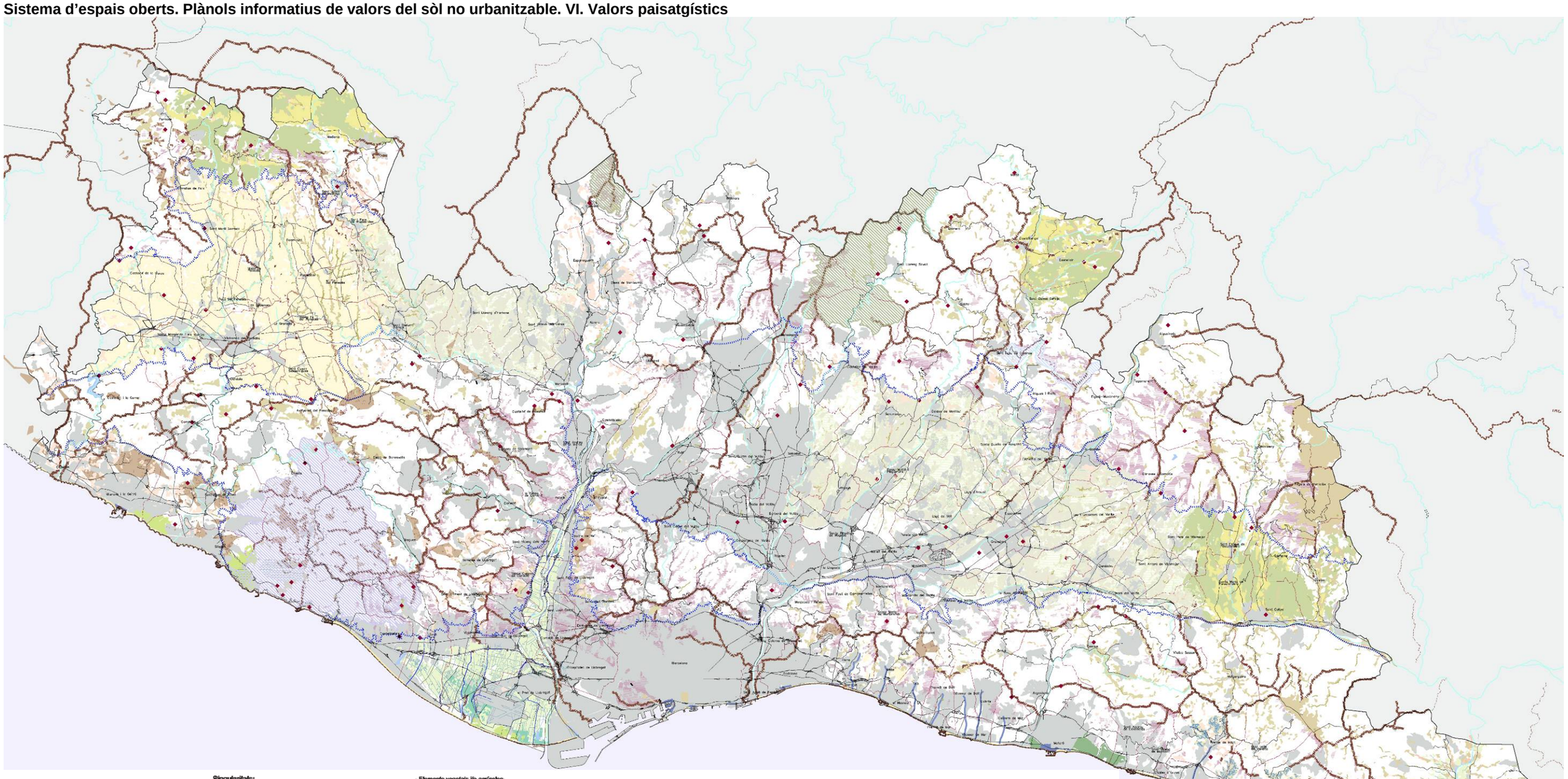
Font: Elaboració pròpia

Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. V. Béns culturals d'interès nacional (BCINs)



Font: Elaboració pròpia

Sistema d'espais oberts. Plànols informatius de valors del sòl no urbanitzable. VI. Valors paisatgístics



Font: Elaboració pròpia

7.3. Sistema d'assentaments

7.3.1. Introducció: el sistema d'assentaments metropolità i el sistema urbà de Catalunya

- Capacitat del territori metropolità a partir del planejament urbanístic vigent

Com s'ha vist al capítol quart, l'escenari que serveix de referència per al Programa de Planejament Territorial situa la població de Catalunya al voltant dels 8 milions d'habitants en l'horitzó 2026, quantitat a la qual es podria arribar uns anys abans o després en funció dels ritmes econòmics pel que fa a generació d'ocupació.

Aquest escenari de 8 milions d'habitants, que seria compatible amb 4 milions de llocs de treball i l'increment d'uns 750.00 habitatges principals més dels que hi havia al cens de 2001, admetria diverses formes de repartiment sobre el territori català. La simulació de repartiment proporcional (apartat 4.1.4) faria créixer la població de la regió metropolitana de Barcelona prop d'un milió d'habitants, l'ocupació en uns 650.000 llocs de treball i requeriria l'increment d'uns 600.000 habitatges principals.

L'anàlisi del potencial de llocs de treball sobre l'espai "planejat" a la regió metropolitana de Barcelona no sembla un factor limitant, però resulta més discutible la capacitat d'aquest territori per satisfer la demanda d'habitatge a què estaria sotmès. Així, com s'ha vist al capítol quart, les possibilitats d'increment del parc d'habitatges a partir del **potencial segons el planejament urbanístic vigent** es limiten a unes 400.000 noves unitats. Cal tenir en compte que la xifra final d'habitatges principals seria sensiblement inferior, en funció del rendiment del parc (és a dir, del percentatge d'habitatges principals).

Si bé no es nega la possibilitat d'incrementar aquest potencial, aquest creixement no es podria produir de manera indefinida, especialment si es pensa en les limitacions del propi territori i les opcions que sobre la protecció dels espais oberts s'han fet més amunt.

Una de les possibilitats apuntades al capítol cinquè era la de l'**increment del rendiment del parc d'habitatges existent**, passant 77,9% de principals a un percentatge que arribés al 80% o fins i tot al 90%. Tot i aquesta possibilitat, però, l'increment total de nous habitatges principals es podria situar entre 361.153 (rendiment del 80%) i 607.219 (rendiment del 90%).

Pel que fa a l'espai per a **activitat econòmica**, el potencial estimat de llocs de treball localitzables a la regió metropolitana de Barcelona segons el planejament vigent és d'uns 780.000.

Aquestes xifres són, doncs, prou rellevants com per permetre un creixement considerable del volum de població i llocs de treball de la regió metropolitana de Barcelona, així com per permetre-li mantenir el seu pes relatiu respecte al conjunt de Catalunya.

Ara bé, ni les magnituds finals ni, sobretot, el model territorial resultant que comportaria el desenvolupament urbà a partir únicament del planejament urbanístic coincideixen amb els objectius d'aquest Pla territorial. És per això que el Pla es basa en els condicionants territorials de la regió, però també en les seves potencialitats, per realitzar una proposta ajustada al seu model territorial.

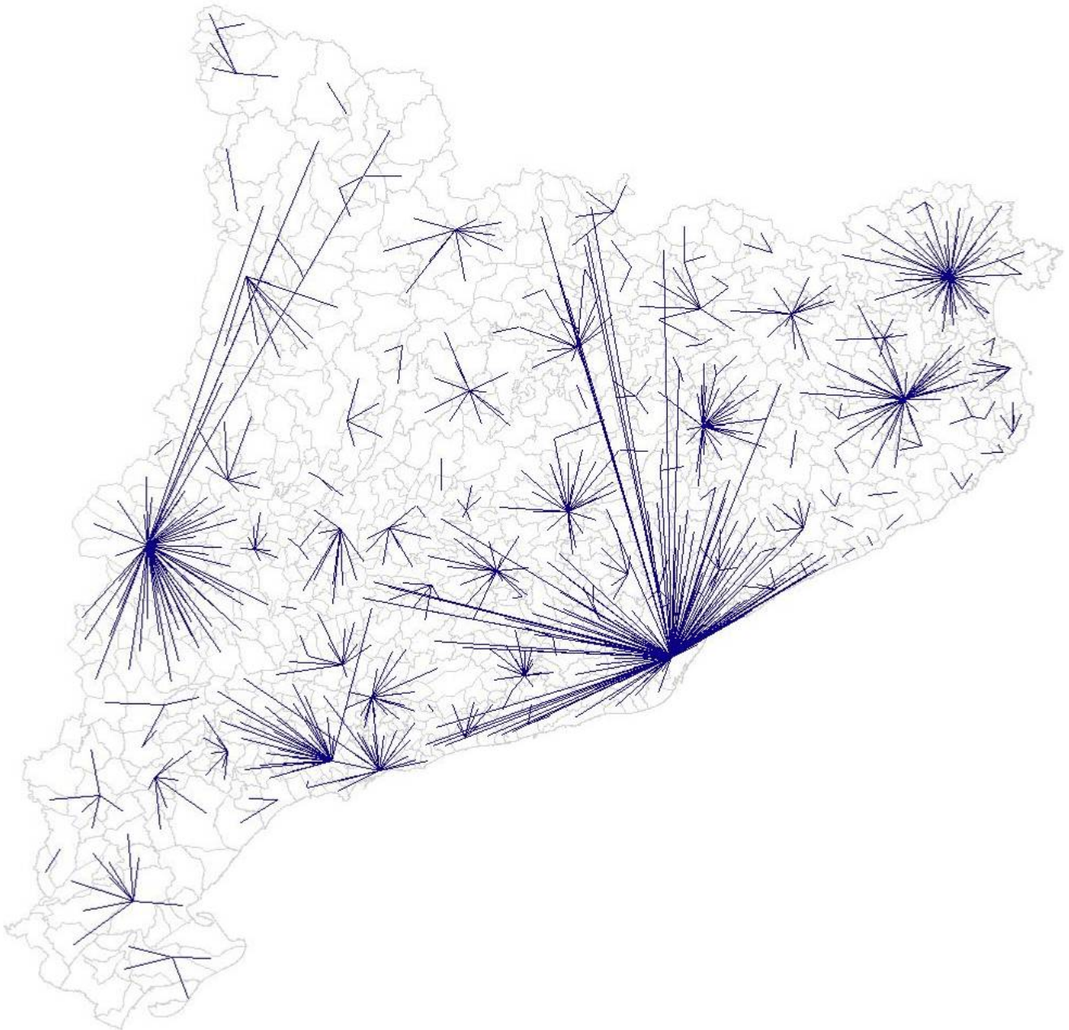
- Condicionants territorials

El territori de **la regió metropolitana de Barcelona** presenta, a grans trets, tres patrons morfològics diferenciats pel que fa al seu sistema d'assentaments urbans:

- una ciutat compacta que ocupa el centre de l'Àrea Metropolitana;
- uns continus urbans de gran abast que arriben a més de 30 km del centre;
- un conjunt discontinu de ciutats pobles i teixits especialitzats, residencials o industrials.

L'objectiu del Pla és formular un model territorial que potenciï la qualitat de tots tres tipus de ciutat, però també ho és evitar que la "ciutat contínua" depassi els seus límits actuals i s'estengui absorbint els nuclis diferenciats de la "ciutat discontínua", o que s'omplin de manera indiscriminada els espais buits entre els diferents dits de la "ciutat contínua".

Sistema urbà de Catalunya. Primera destinació laboral extramunicipal, 2001



Nota: No s'han representat els municipis la primera destinació dels quals és a fora de Catalunya o que dispersen els seus fluxos entre més d'un municipi, ni els fluxos interprovincials.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001.

Per tant, les oportunitats de desenvolupament per extensió queden bastant limitades a la “ciutat discontínua” i a l’estructuració i compleció de la “ciutat contínua” en aquells llocs on és necessari i possible, així com als nodes de la ciutat discontínua representats a la regió metropolitana per les capitals comarcals de l’Alt Penedès i el Garraf.

Per la seva banda, en **el territori que envolta la regió metropolitana de Barcelona** es troba una realitat que encara avui es pot considerar com a “comarcal” pel que fa al patró “ciutat capital-territori de rodalia”. Aquesta estructura presenta dos trets característics que cal destacar:

- En primer lloc, una important part de les capitals de comarca catalanes estan o poden estar molt ben connectades entre si i amb el centre metropolità mitjançant les noves infraestructures de mobilitat planificades o en estudi (ferrocarrils Transversal i Orbital, Alta velocitat, desdoblament de l’eix Transversal i altres contemplades al Pla d’Infraestructures del Transport).
- En segon lloc, el conjunt de ciutats anomenades “intermèdies” o altrament “madures” és molt heterogeni quant a mida, tant dins com fora de la regió metropolitana de Barcelona. Així, moltes ciutats importants pel que fa a història i capitalitat territorial són avui petites en relació amb el context europeu (tan sols cal observar el salt de rang entre les poques ciutats que fora de la regió metropolitana de Barcelona que arriben als 100.000 habitants i la resta de ciutats del Principat).

- Potencialitats

A partir d’aquí, és possible plantejar un panorama del **sistema urbà català** en el qual les ciutats de la regió metropolitana de Barcelona estiguin articulades en xarxa amb un sistema urbà global i més potent. I això es pot fer a partir del patrimoni urbanístic i territorial existent tant pel que fa a la configuració urbana del territori com pel que fa a la cultura urbanística pròpia.

Així, l’observació de les ciutats de la regió que, fora de l’Àrea Metropolitana central, han arribat a un rang de mida important 100.000 o 200.000 habitants (Mataró, Terrassa i Sabadell) permet veure com totes han tingut un **projecte d’eixample com a mecanisme de creixement urbà** que ha garantit durant molt de temps la coherència del conjunt.

Aquests nous eixamples a les ciutats que poden fer un salt de rang, a l’escala de moltes ciutats europees, són l’argument per a una altra manera de mirar el desenvolupament urbà català en el seu conjunt i de la regió metropolitana en concret.

- Els elements bàsics per a la formulació d’una proposta

Aquesta altra manera de mirar el desenvolupament urbà permet donar forma a l’escenari nodal considerat a l’apartat 4.1.4 com a alternativa raonable a l’escenari proporcional. En aquest escenari una part del creixement de l’activitat es reparteix sobre les ciutats o conjunts urbans (nodes) de dins i fora de la regió metropolitana de Barcelona, seleccionats en funció de la seva dimensió inicial (ciutats de, com a mínim, 20.000 habitants), la seva connexió amb la xarxa principal de carreteres i ferrocarrils i la disponibilitat d’espai per al seu creixement en el seu entorn immediat.

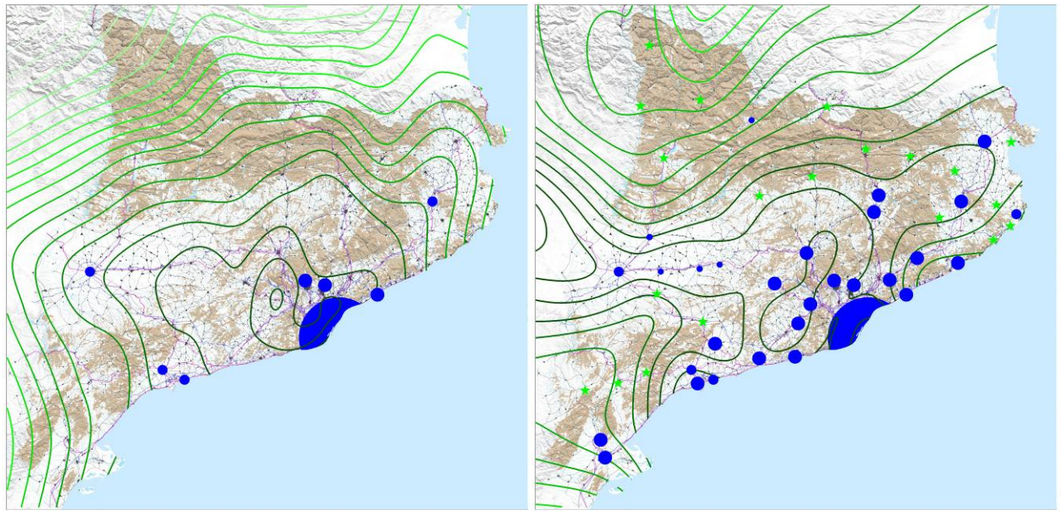
La proposta que comporta el **model urbà nodal** enriquiria el mapa de les ciutats catalanes de més de 100.000 habitants (Barcelona i les del seu entorn, així com Terrassa, Sabadell, Mataró i, fora de l’àmbit metropolità, Tarragona, Reus, Lleida i el continu urbà de Girona) amb la seva potenciació, així com la de quinze o setze ciutats més d’aquest mateix rang, unes a dintre i altres fora de la regió metropolitana de Barcelona, a més d’altres petites capitals comarcals que també incrementarien el seu rang. Es tracta de ciutats com Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Granollers, etc. dins de la regió metropolitana, i de, per exemple, d’Igualada, Manresa, Vic i el Vendrell a les comarques immediatament veïnes.

Aquesta estructura permetria assolir un **sistema de ciutats de l’arc metropolità** com a capçaleres dels seus entorns urbans, amb una bona articulació tant amb l’**Àrea metropolitana central** com amb la **resta de ciutats el sistema urbà català**. El model és, a més, coherent amb els canvis en el repartiment de l’accessibilitat global del territori català, ja que, com es pot apreciar als gràfics, la construcció de noves infraestructures de mobilitat previstes al planejament sectorial actual (Pla d’Infraestructures de Transport de Catalunya), especialment les ferroviàries, obren noves possibilitats de desenvolupament a les ciutats de la Catalunya central i reforcen la posició de les ciutats de l’Arc metropolità.

Eixamples del segle XIX: Sabadell, Terrassa i Mataró



Àrees urbanes amb més de 100.000 habitants. Situació actual i potencialitats



7.3.2. Proposta

- Objectius i criteris

El Pla estableix les pautes per a una evolució urbanística que respongui als criteris del Programa de Planejament Territorial enunciats anteriorment mitjançant el reconeixement dels assentaments existents i la proposta d'estratègies d'extensió, reforma o consolidació segons una estructura nodal de referència.

És a dir, el Pla identifica unes estratègies de desenvolupament i les assigna a cada nucli, i deixa al planejament urbanístic la definició del model d'implantació urbana i les determinacions concretes que regularan les iniciatives d'urbanització i d'edificació en funció de les característiques físiques, socials i econòmiques de cada nucli i àrea urbana.

La definició d'aquesta estructura nodal de referència ha buscat 15 finalitats principals:

a) Consolidar i potenciar el paper de lloc central de la regió metropolitana de Barcelona dins del context europeu i internacional.
b) Articular el sistema urbà de Barcelona, l'Àrea Metropolitana central i les ciutats de l'Arc Metropolità amb els seus entorns urbans i amb la resta de polaritats que vertebren el territori català.
c) Potenciar l'ús eficient de les àrees urbanes per a disminuir les necessitats d'extensió.
d) Assolir masses crítiques de població i llocs de treball que facilitin tant la disminució de les necessitats de mobilitat com la dotació de transport públic.
e) Mantenir o fomentar l'equilibri entre població i llocs de treball a les àrees urbanes que presenten tendències al desequilibri o bé tenen desequilibris inicials significatius pel que fa a aquestes variables.
f) Mantenir i fomentar el paper dels centres urbans tradicionals i possibilitar operacions de nova centralitat a les àrees urbanes perifèriques.
g) Fomentar la misticitat d'usos dels teixits urbans.
h) Facilitar la integració dels creixements i combatre els riscos de segregació urbana.
i) Afavorir la formació d'àrees urbanes socialment cohesionades que facilitin la integració de la població immigrada.
j) Evitar i corregir la dispersió d'usos i edificacions en el territori.
k) Propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud.
l) Racionalitzar la implantació de les àrees especialitzades aïllades existents.
m) Preservar el valor patrimonial del sistema d'assentaments.
n) Proporcionar pautes per a una distribució espacial funcionalment adequada dels equipaments d'interès plurimunicipal.
o) Evitar els possibles efectes negatius dels desenvolupaments urbans sobre el paisatge.

En síntesi, cinc principis operatius orienten aquesta proposta:

- **Ús eficient del sòl**. La reutilització, renovació o reforma del sòl urbà existent són preferibles a noves extensions de la urbanització. En tot cas, aquestes haurien de tenir una suficient intensitat d'habitatge i usos urbans.

- **Nodalitat.** L'extensió urbana, que serà també necessària, s'ha d'orientar preferentment al reforçament nodal: augment del rang de les ciutats i creació de centralitats i articulacions en els sistemes continus.

- **Usos mixtos i equilibrats.** Les actuacions urbanístiques de transformació i d'extensió urbana han d'afavorir una correspondència quantitativa entre població ocupada i llocs de treball previsibles, ja sigui en l'àmbit de l'actuació o en un entorn significatiu.

- **Ordenació per xarxes.** Les oportunitats de les actuacions ferroviàries s'han de tractar conjuntament amb l'ordenació dels usos i l'habitatge per tal que es maximitzi la població servida per aquests mitjans. També la xarxa viària d'escala metropolitana, a més de les seves finalitats funcionals, ha de jugar un paper ordenador del conjunt d'assentaments urbans i, en especial, de les seves trames perifèriques.

- **Integració amb els espais oberts**. La xarxa d'espais oberts, que el Pla ha de configurar reforçant la seva continuïtat espacial, ha de ser un component actiu de l'ordenació.

Aquests criteris fan una especial referència a les possibles formes de desenvolupament del sistema urbà on l'actual ciutat construïda és l'actiu principal del sistema urbà futur i, per tant, els centres urbans i barris existents hauran de desenvolupar al màxim les seves possibilitats d'urbanitat pel que fa a habitatge, activitat i altres funcions urbanes, mentre que els buits intersticials i les àrees en transformació, actuals o que es vagin produint al llarg del temps, hauran de contribuir en gran mesura a la generació de noves centralitats i d'àrees de reequilibri dels seus entorns urbans per tal de fer una ciutat més mixta quant a usos i qualitativament més ben dotada de funcions i serveis ciutadans.

- Identificació de teixits i assignació de determinacions i estratègies

Com s'ha apuntat a l'apartat primer d'aquest capítol, el Pla distingeix tres tipus bàsics d'àrees urbanes.

- En primer lloc, els **continus urbans intermunicipals** que, en el cas de la regió metropolitana de Barcelona i a causa del seu elevat nivell d'urbanització, acaben sent els més destacats. En aquests continus, el Pla distingeix entre:

  - <u>Centres urbans</u>

    Correspon a les àrees centrals de les ciutats metropolitanes que, per les seves característiques, donen servei a un àmbit territorial d'escala superior. El Pla preveu per a aquests centres un reforçament de les seves funcions urbanes així com la dotació d'aquells espais i equipaments necessaris que permetin compaginar el desenvolupament d'aquestes funcions amb un elevat nivell de qualitat de vida dels seus ciutadans.

  - <u>Àrees funcionals estratègiques metropolitanes</u>

    Es tracta d'àrees d'equipaments, serveis i activitat econòmica amb un alt nivell d'especialització, un llindar de servei i efectes molt superior a l'àmbit municipal. Són, així, implantacions territorials de caràcter i funcions molt diverses que, fora dels centres urbans consolidats de la regió, esdevenen peces clau per la funcionalitat d'escala metropolitana i nacional. El Pla estableix per al manteniment, desenvolupament i nova implantació d'aquestes peces amb funcions d'escala metropolitana i nacional condicions relatives a localització, grandària, relació amb l'entorn i accessibilitat.

  - <u>Àrees de transformació urbana d'interès metropolità</u>

    Correspon a sectors o conjunts de sectors de sòl urbà en procés de transformació per canvi d'ús i/o intensitat edificatòria. Aquest tipus d'actuació és preferible a l'extensió de noves àrees urbanes, i es basa en reciclar determinats sòls urbans per a adaptar-los a les noves necessitats, integrar-los millor al seu entorn urbà i dotar-los d'aquells espais i equipaments dels quals estan mancats.

- <u>Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità</u>

  Correspon a sectors o conjunts de sectors en sòl urbanitzable existents o a classificar pel planejament urbanístic. Es tracta, doncs, d'àrees que han de complir les mateixes funcions que les anteriors però de nova creació, la qual cosa, i per la manca de condicionants previs que comporta, permet una major llibertat a l'hora de decidir els usos i la forma com es produeix aquest desenvolupament.

- <u>Noves centralitats urbanes</u>

  Es tracta de noves peces urbanes resultat del desenvolupament d'àrees de transformació o extensió urbana i d'altres específicament determinades que, tenint unes bones condicions d'accessibilitat global, poden assolir un paper de centre urbà al servei a àmbits territorials d'escala superior. En aquest sentit, se les considerarà especialment indicades per a la localització d'equipaments d'escala supralocal així com d'activitat econòmica intensiva. A diferència d'algunes àrees d'activitat sorgides al llarg de les darreres dècades, aquestes noves centralitats seran contigües i integrables als teixits urbans existents o amb les seves extensions i hauran de tenir una elevada accessibilitat en transport col·lectiu.

- <u>Àrees especialitzades residencials a reestructurar</u>

  Es tracta d'àrees d'ús exclusivament residencial diferenciades dels nuclis urbans tradicionals, que formen continus d'ocupació urbana de gran dimensió malgrat la seva baixa intensitat i que s'insereixen sobre territori amb unes condicions de pendent, riscos, etc., que són crítiques per a la residència. Es tracta d'àrees amb origen en urbanitzacions de segona residència que en l'actualitat estan sistemàticament reconvertint-se en àrees residencials habituals. El Pla preveu per a

aquestes àrees la intensificació de la urbanitat global del conjunt a partir de la dotació de l'estructura urbana bàsica de suport (carrers, espais públics, etc.), els serveis i equipaments bàsics i aquells elements que permetin la seva articulació amb el seu entorn.

- Àrees especialitzades industrials a transformar

  Correspon a àrees industrials existents en sòl urbà que presenten posicions urbanes actualment centrals malgrat el seu origen en moltes ocasions perifèric, dificultats pel transport de mercaderies per manca de connexions amb la xarxa viària principal existent o per desenvolupar (o bé perquè aquest viari principal suporta fluxos amb intensitats o naturaleses incompatibles amb el transport derivat de les activitats industrials existents) o generadores de molèsties sobre els teixits urbans veïns bé per la pròpia activitat o bé pel trànsit induït.

- Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar

  Es tracta d'àrees industrials existents, de gran extensió, ben comunicades i dotades pel transport de mercaderies, amb les actuals infraestructures de mobilitat o amb les proposades pel Pla i, per tant, amb bones condicions pel que fa a la seva permanència. El Pla preveu el manteniment, preservació, millora i desenvolupament d'aquestes àrees, per tal de fer-les més eficients com a peces clau del sistema productiu de la regió metropolitana, per la qual cosa contempla la dotació de les infraestructures, serveis, equipaments i espais necessaris per tal de millorar l'eficiència del conjunt, alhora que pretén optimitzar la distribució d'usos i tipologies d'espais productius a localitzar sobre els sòls industrials (naus, oficines, serveis, etc.), així com establir els mecanismes de selecció necessaris per tal de mantenir el seu caràcter industrial, de manera que aquelles activitats terciàries eminentment urbanes no desplacin les activitats industrials a les quals estan destinades. De la mateixa manera, es pretén el desenvolupament del espais de relació adequats tant amb els teixits urbans veïns com amb el sistema d'espais oberts.

- Àmbits de reforçament nodal metropolità

El Pla assenyala regulacions per a aquells àmbits territorials susceptibles de reforçar l'estructura nodal de la regió metropolitana, ja sigui dins dels continus urbans intermunicipals, ja sigui sobre aquells eixos urbans compostos de nuclis de població geogràficament alineats i dotats d'infraestructures de mobilitat d'alta capacitat i amb possibilitat física per al desenvolupament d'eixamples urbans, o ja sigui mitjançant noves centralitats de referència i servei superior al local i sectors amb capacitat d'equilibrar residència i activitat a diverses àrees urbanes de la regió metropolitana.

El desenvolupament d'aquestes àrees i eixos té com a finalitat completar el sistema de ciutats de l'Arc Metropolità i altres nodes de caràcter comarcal, i és bàsic per tal de garantir un funcionament integrat i coherent del sistema nodal de ciutats de la regió metropolitana de Barcelona.

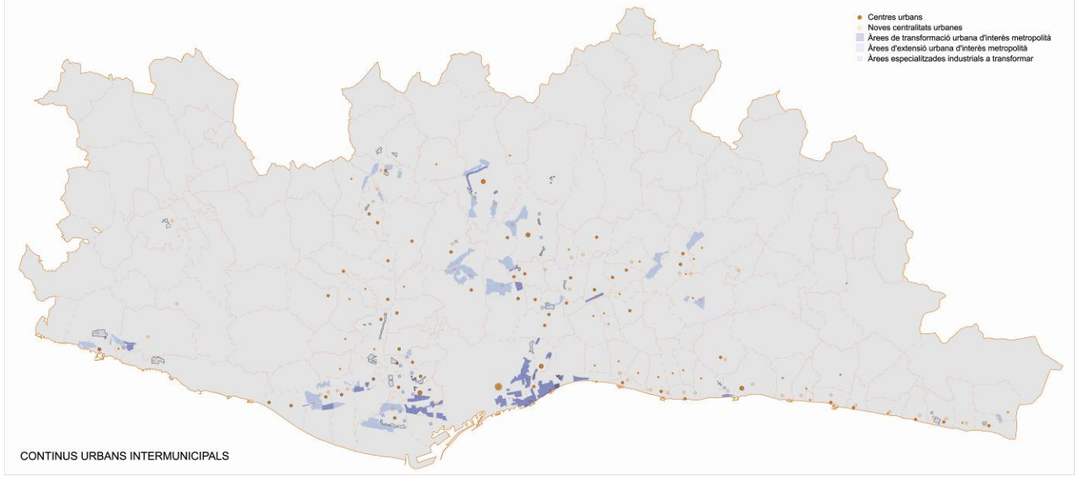
Els àmbits de reforçament nodal metropolità, en atenció a les seves possibilitats de desenvolupament, morfologia territorial i nivell de maduració dels diferents sistemes urbans són de tres tipus:

- Àrees urbanes de desenvolupament nodal. Amb caràcter general i indicatiu, el Pla estableix per a aquestes àrees la definició d'operacions urbanes mixtes i complexes encaminades al desenvolupament d'eixamples urbans que poden suposar creixements significatius sobre les ciutats o àrees urbanes en què es plantegen, les quals ja tenen un nivell considerable de capitalitat i centralitat territorial dins del sistema nodal metropolità i català.

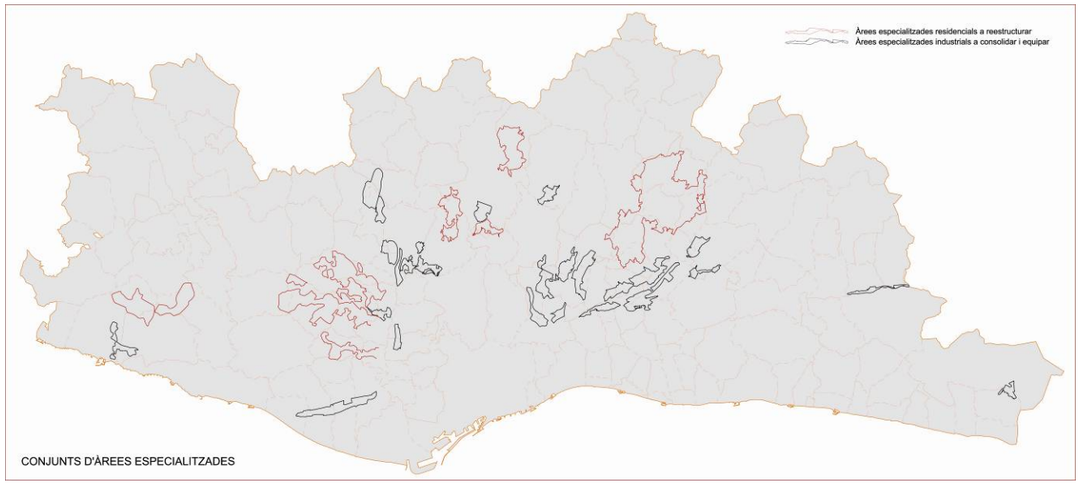
- Àrees urbanes de polarització. De manera similar a l'anterior, el Pla estableix per a aquestes àrees la definició d'operacions urbanes mixtes i complexes, però en aquesta ocasió encaminades al desenvolupament de processos de polarització urbana que dotin d'equipaments i centralitats les àrees urbanes disperses i especialitzades en què s'insereixen. Per aquest motiu, aquestes operacions hauran de generar noves peces urbanes amb residència, activitat i serveis, equilibradores i polaritzadores de les àrees urbanes disperses o massa especialitzades en què s'insereixen, de manera que compleixin les funcions de centre urbà que permeti suplir la petita dimensió dels existents.

- Eixos urbans de desenvolupament nodal Aquests eixos es componen de nuclis urbans alineats al llarg d'eixos d'infraestructures de gran capacitat, tant viàries com ferroviàries, que en conjunt representen opcions importants de desenvolupament a escala de sistema nodal de ciutats, amb capacitat de localitzar funcions i equipaments de caràcter comarcal.

Sistema d'assentaments: proposta a l'interior de continus urbans



Sistema d'assentaments: proposta d'àrees especialitzades



- En segon lloc, **els nuclis i àrees urbanes** que no es troben significativament incloses en continus urbans intermunicipals, per a les quals el Pla estableix diferents estratègies en funció de l'entitat, les característiques, l'accessibilitat i la disponibilitat de sòl físicament apte per a un creixement per extensió.
  - Creixement mitjà i moderat

    El Pla estableix aquesta estratègia en aquells nuclis o àrees de mitjana o petita dimensió urbana que per les seves condicions de sòl i de connectivitat poden tenir un creixement proporcionat a la seva realitat física com a àrees urbanes. En àmbits on no hi hagi àrees urbanes de major importància, algunes d'elles poden assolir una funció nodal amb relació al seu entorn pròxim. L'extensió urbana màxima del creixement no podrà excedir el 30% en el cas del moderat i del 60% en el cas del mitjà.
  - Millora urbana i compleció

    El Pla estableix aquesta estratègia en aquells nuclis i àrees urbanes que per la seva petita dimensió no tenen capacitat per a estructurar extensions urbanes o que no disposen de sòl físicament apte per a la urbanització o que tenen un baix nivell d'accessibilitat. L'objectiu d'aquesta estratègia és la recuperació i millora d'aquests nuclis com a patrimoni urbanístic, mitjançant el foment de la residència associada a les activitats rurals, a les activitats professionals desconcentrades, i a la segona residència de reutilització, i també als serveis turístics de qualitat i petita escala.
  - Manteniment del caràcter rural

    Mitjançant l'establiment d'aquesta estratègia, el Pla regula dos tipus d'entitats existents:

    a) Les formades per agrupacions d'edificacions rurals que mantenen una clara separació entre elles, on estableix que caldrà que es mantingui la configuració dispersa de l'assentament i s'eviti una compactació contradictòria amb el seu caràcter estrictament rural.

    b) Les que presenten una estructura compacta, de petita magnitud, resultat de l'adaptació morfològica a una singularitat del territori, on estableix que es mantingui aquesta configuració.

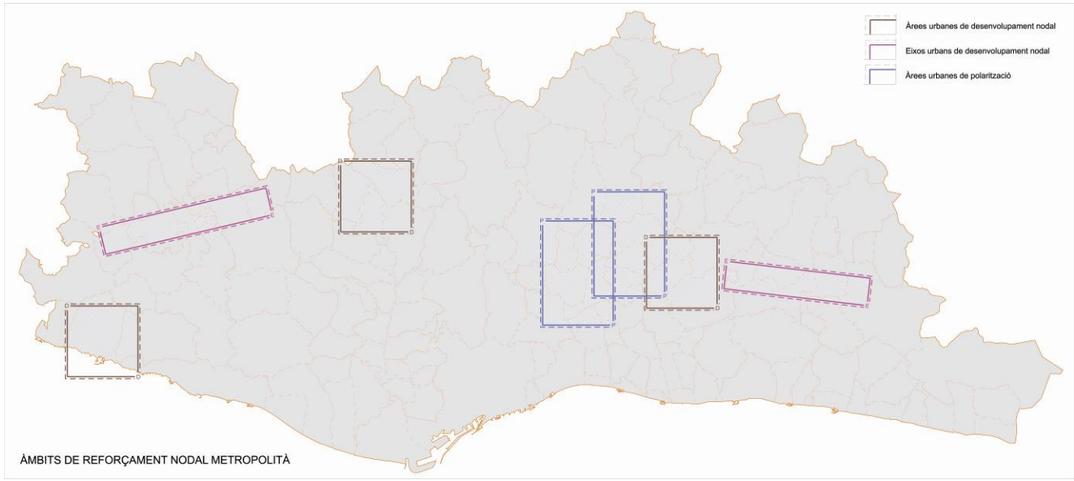
- I, finalment, les **àrees especialitzades**, resultat d'implantacions aïllades per al desenvolupament d'usos específics: residencials, industrials, terciaris, equipaments, etc. Pel que fa a aquestes àrees el Pla, com la resta de plans territorials, té una actitud clarament restrictiva respecte a la creació de noves implantacions d'aquest tipus i assigna únicament les estratègies de canvi d'ús/reforma i de reducció o extinció. En qualsevol cas, és objectiu l'augment de la integració urbana d'aquelles que estan en contigüitat amb nuclis o àrees urbanes complexes i la racionalització de les ubicacions d'aquelles àrees especialitzades que, per causa del seu ús, hagin d'estar aïllades.

El Pla considera que tant els continus urbans intermunicipals com el conjunt dels nuclis i àrees urbanes configuren el sistema d'assentaments bàsics del territori que ha de donar suport al desenvolupament urbanístic. Les àrees especialitzades constitueixen una situació de fet que el Pla té per objectiu racionalitzar per tal de millorar la funcionalitat del territori.

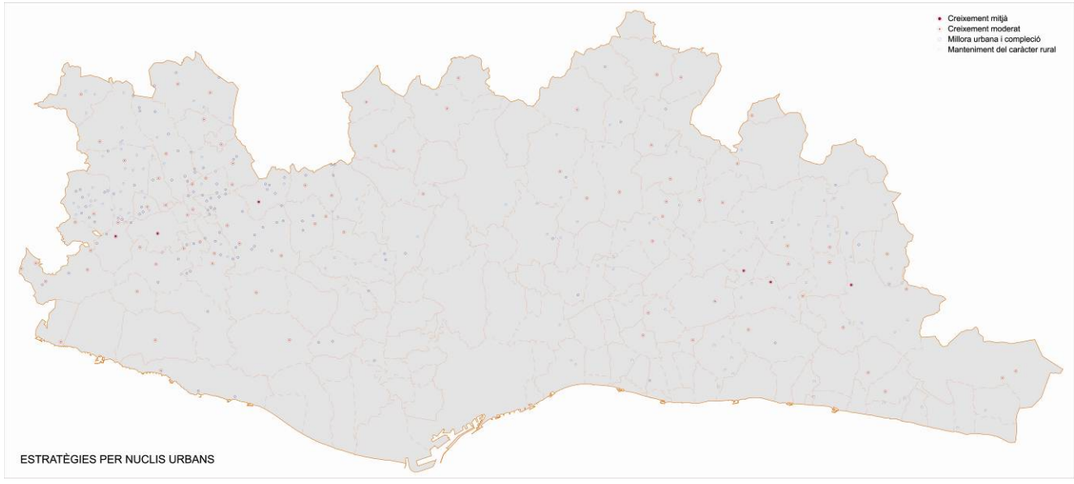
Les estratègies que el Pla estableix tenen el caràcter de directrius per al planejament general urbanístic -plans directors i plans municipals- que hauran de concretar aquestes estratègies mitjançant delimitacions i ordenacions específiques de sòl urbà i urbanitzable.

D'acord amb aquestes estratègies i amb les característiques físiques, socials i econòmiques de cada nucli i àrea urbana, el planejament urbanístic ha de definir el model d'implantació urbana i les determinacions concretes que regularan les iniciatives d'urbanització i d'edificació. En la temàtica dels assentaments, el planejament territorial ha de tenir cura que les seves determinacions no siguin en detriment de l'autonomia municipal en aquells aspectes de naturalesa urbanística que són competència dels ajuntaments. Tanmateix, és prou clar que les competències urbanístiques municipals no són il·limitades, sinó que s'han de sotmetre a criteris d'ordenació territorial que configuren el model d'assentaments del país pel qual l'Administració de la Generalitat opta per a la consecució dels objectius i per a la protecció dels interessos supralocals que la pròpia planificació territorial expressa[60].

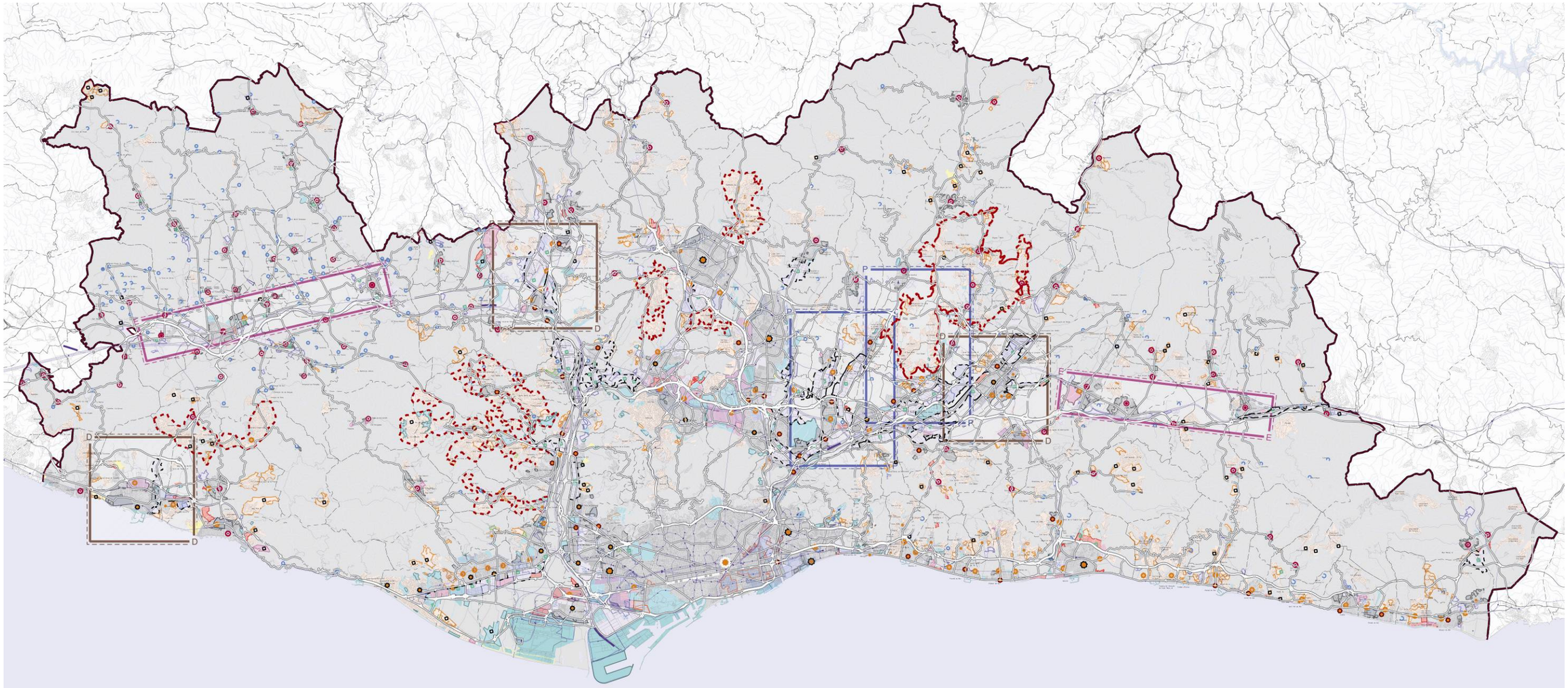
Sistema d'assentaments: proposta d'àrees de reforçament nodal metropolità



Sistema d'assentaments: proposta d'estratègies de nucli



Sistema d'assentaments: proposta



ESTRATÈGIES URBANES

Continus urbans intermunicipals

Centres urbans

Àrees de transformació urbana d'interès metropolità

Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità

Noves centralitats urbanes

Àrees especialitzades residencials a reestructurar

Àrees especialitzades industrials a transformar

Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar

Àmbits de reforçament nodal metropolità

D Àrees urbanes de desenvolupament nodal

E Eixos urbans de desenvolupament nodal

P Àrees urbanes de polarització

Estratègies per nuclis urbans

Creixement mitjà

Creixement moderat

Millora urbana i compleció

Manteniment del caràcter rural

Estratègies per àrees especialitzades

Reducció/extinció

E Localització equipaments

- Dimensionament de la proposta

Un referent bàsic per al dimensionat de les propostes relatives al sistema d'assentaments que hauran de concretar els plans urbanístics són les quantitats d'habitatges i llocs de treball que, d'acord amb les hipòtesis de creixement econòmic adoptades, s'haurien d'ubicar al territori metropolità.

Aquestes hipòtesis de creixement, descrites i quantificades al capítol quart d'aquesta Memòria, corresponen a la demanda. En aquest sentit, és funció del Pla comprovar la capacitat del territori de la regió metropolitana per donar resposta a aquestes demandes a partir de la quantificació de les unitats d'habitatge i llocs de treball que s'hi poden ubicar. Es tracta, per tant, d'un **càlcul de la capacitat màxima,** la qual, haurà de ser, lògicament, superior a la demanda quantificada prèviament.

El dimensionament de les magnituds que correspon a cada estratègia del Pla és força complex. Així, pel que fa als **habitatges**, els components de desenvolupament que intervenen en el dimensionament són els següents:

- Els creixements d'habitatges pel potencial que representa el **planejament municipal** és el mateix, és a dir, al conjunt de la regió metropolitana, cinc sisenes parts de les 464.019 unitats existents l'any 2004.
- A aquest potencial se sumen els creixements previstos per les **estratègies de nucli** en aquells municipis on correspongui (els no inclosos en continus urbans intermunicipals). Al conjunt de la regió metropolitana els municipis subjectes a aquesta estratègia són 79 (6 de mitjà i 73 de moderat).

  El creixement per a l'estratègia de nucli (60% per al creixement mitjà i 30% per al creixement moderat) és aplicable sobre l'àrea urbana de cada municipi en el moment d'aprovació definitiva del Pla. Davant la impossibilitat de realitzar aquest càlcul en el Pla abans de la seva pròpia aprovació definitiva i en correspondre a les respectives revisions del planejament municipal aquesta missió, es realitza aquí una estimació que considera l'1 de gener de 2008 com a data de referència i substitueix la superfície urbana pel nombre d'habitatges.

  Així, al parc d'habitatges existent l'any 2001 s'han sumat els acabats al llarg del període 2001-2007 i sobre aquest parc s'han aplicat, quan s'escau, els percentatges corresponents en funció de l'estratègia aplicada a cada nucli. En els casos en què el potencial del planejament municipal és superior al resultant de l'aplicació de l'estratègia de creixement s'ha mantingut la primera magnitud. En els casos en què és inferior, s'ha aplicat el percentatge de creixement necessari per tal que, sumat al percentatge que representa el planejament municipal, igual al de l'estratègia que li correspon.

  Al conjunt de la regió, l'increment total d'habitatges donat per aquestes estratègies és de 27.660 unitats.

- El següent component de creixement previst pel Pla és el corresponent a les **àrees de transformació urbana**, que es produeix sobre 20 dels 85 municipis inclosos en continus urbans intermunicipals.

  El nombre total de nous habitatges que correspon a cada municipi depèn en aquest cas de l'extensió de la seva àrea de transformació. Així, a partir d'aquesta superfície s'ha aplicat un coeficient d'edificabilitat d'1,2 per obtenir-ne el sostre, i s'ha establert una superfície mitjana d'habitatge de 100 metres quadrats. Al mateix temps, s'ha establert, per regla general, una relació d'1,6 llocs de treball (o ocupats) per cada nou habitatge, si bé en una segona passada, i en observar el nivell d'equilibri entre població ocupada resident i llocs de treball localitzat, s'ha alterat aquest coeficient, atorgant valors de fins a 3 en municipis amb excés de residència i de fins a 0,63 en municipis amb excés d'activitat. Finalment, s'ha assignat una superfície mitjana de 35 metres quadrats per cada lloc de treball (per entendre que, en situar-se en àrees eminentment urbanes correspondran bàsicament a activitats terciàries). Com a resultat, s'obté que per cada 100 metres quadrats d'habitatge caldran 56 per a activitat. El repartiment del sostre total entre habitatge i activitat seguint aquesta proporció dóna el sostre total per a habitatge i el nombre d'unitats que hi caben.

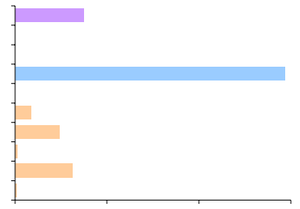
  Finalment, el nombre resultant s'ha dividit per 2 per entendre, per una banda, que no tota la transformació es produirà abans de l'any horitzó 2026 i, d'altra banda, perquè en produir-se sobre àrees ja consolidades, l'increment que es produeix no és net, sinó que en molts casos reemplaça unitats existents.

  Al conjunt de la regió metropolitana, l'increment total d'habitatges produït per aquestes transformacions és de 63.447 unitats.

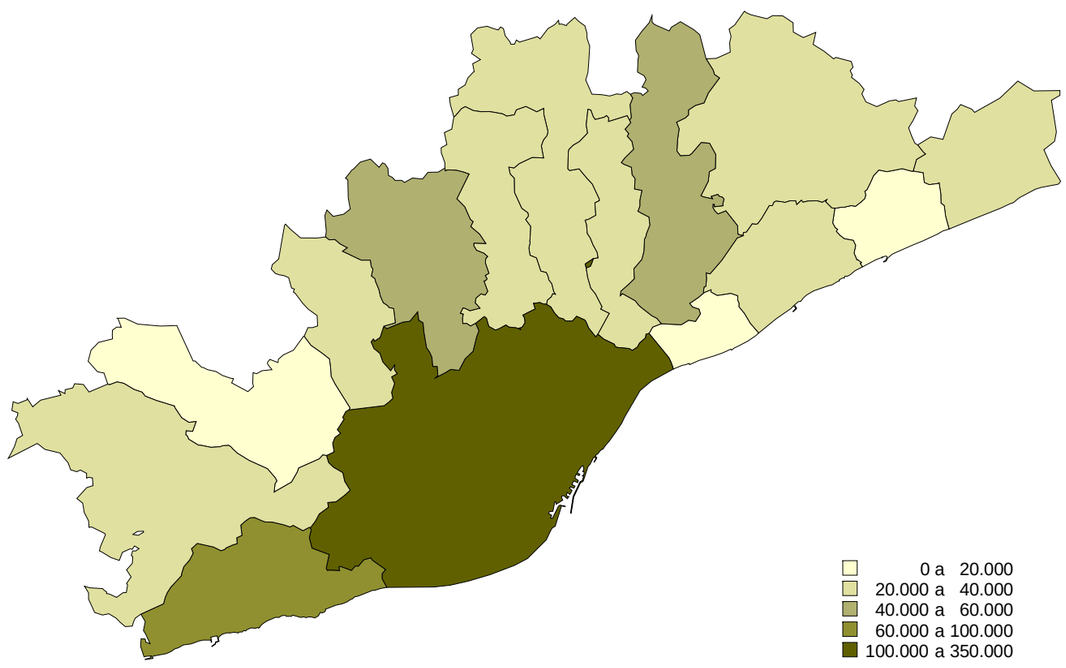
Llindar màxim de l'increment del parc d'habitatges totals i principals a la regió metropolitana 2001-2026

	Habitatges existents + planejament + propostes	Nous habitatges 2001-2026 (acabats 2001-2003 + 5/6 planejament)		Principals	
	unitats	unitats	%	unitats	%
Parc 2001	2.063.975			1.607.373	77,88
Acabats 2001-2003	97.837	97.837	14,86		
Total parc estimat 2004*	**2.161.812**				
Potencial per planejament urbanístic 2004	**464.019**	**386.683**	**58,73**		
Estratègia de nucli	27.660	23.050	3,50		
Àrees de transformació urbana	63.447	63.447	9,64		
Àrees de nova centralitat	3.800	3.167	0,48		
Àrees de reforçament nodal metropolità	98.473	82.061	12,46		
AREs en sectors no urbans ni urbles. en continus	2.631	2.193	0,33		
Total propostes Pla	**196.012**	**173.918**	**26,41**		
Increment		**658.437**		**763.670**	
TOTAL	2.821.843	**2.722.412**	100,00	**2.371.043**	87,09

(*): No s'han considerat les possibles unitats enderrocades.



Increment d'habitatges principals, 2001 - llindar de la proposta del Pla per a 2026



- L'altre component de creixement sobre continus urbans intermunicipals previst al Pla territorial és el provinent de les **àrees de nova centralitat**. En aquest cas, i a causa de la indefinició sobre les característiques finals de cadascuna d'aquestes àrees, però tenint en compte el seu denominador comú de correspondre a emplaçaments que, bàsicament per la dotació de nova infraestructura de transport, passaran a gaudir d'una situació d'elevada accessibilitat, s'ha establert una tipologia estàndard de 200 unitats d'habitatge i 2.000 llocs de treball. Aquesta tipologia correspon a una superfície mitjana de 10 hectàrees amb una edificabilitat d'1, on el 20% està destinat a habitatge i el 80% a activitat. Només en uns pocs casos s'ha escapat a aquesta estandardització, ja sigui per increment o reducció de superfície (dos casos de 20 ha, un de 15, un de 16 i un de 8) o per preveure-hi una major proporció d'activitat (fins al 90% en un cas i fins al 100% en un altre).

  Val a dir, igualment, que tot i haver estat identificades, en el còmput per a l'increment d'habitatges només es consideren les àrees de nova centralitat localitzades en municipis on no es trobin àrees de transformació urbana ni àrees de reforçament nodal metropolità, ja que s'hi consideren incloses.

  Com a resultat, les 21 àrees de nova centralitat seleccionades permeten obtenir un total de 3.800 nous habitatges.

- El darrer component de creixement previst al Pla correspon a les **àrees de reforçament nodal metropolità**. El nombre total d'habitatges resultant d'aquestes àrees s'obté també a partir de la superfície afectada a cada municipi, de la seva edificabilitat (que oscil·la entre 0,4 i 0,7) i del percentatge corresponent a habitatge (entre el 45% i el 80%).

  En aquest cas, les 6 àrees previstes afecten 16 municipis metropolitans i comporten un increment total de 98.473 habitatges.

- Finalment, s'ha computat també l'increment d'habitatges de les tres **àrees residencials estratègiques** (ARE) previstes a la regió que no es troben en sectors urbans ni urbanitzables de municipis de continus urbans municipals: Martorell amb 540 unitats, Montmeló amb 724, i Sant Vicenç dels Horts amb 1.367.

- El conjunt d'unitats d'habitatge producte d'aquestes actuacions, juntament amb les que provenen del planejament urbanístic vigent, són els nous habitatges totals que hi cabrien a l'àmbit de la regió metropolitana. Per entendre que en l'horitzó d'aquest Pla (any 2026) no s'esgotaran totes les possibilitats de desenvolupament (ja que equivaldria a dir que no es pot construir res més), s'han considerat cinc sisens d'aquest total (és a dir, es deixa un romanent equivalent a un quinquenni).

- El darrer pas, necessari per a les posteriors estimacions de població, ha consistit en el càlcul del **rendiment del parc**, és a dir, del nombre d'habitatges que esdevindran primera residència (per distingir-los així de les segones residències i els habitatges buits). En aquest sentit, no s'ha volgut mantenir el percentatge de rendiment actual (77,9%) per considerar que, d'acord amb la tendència experimentada al llarg dels darrers anys, aquest rendiment augmentarà. D'aquesta manera, s'ha establert un percentatge de rendiment per a cada municipi l'any 2026 calculat en funció de la tendència observada per al conjunt de municipis metropolitans entre 1991 i 2001 aplicada a la seva situació individualitzada l'any 2001. El percentatge mitjà resultant per al conjunt de la regió se situa en el 87,1%.

Els càlculs de **població total** i **població ocupada resident** s'han realitzat a partir de les noves unitats d'habitatge previstes i en funció de les característiques demogràfiques de cada municipi.

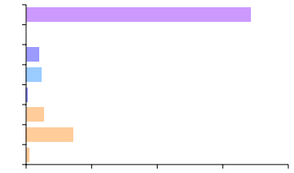
Els càlculs de **llocs de treball localitzats** s'han realitzat aplicant els mateixos components descrits per als habitatges i amb les particularitats pròpies dels seu cas. Val a dir, però, que aquesta variable ha experimentat algunes operacions addicionals:

- Pel que fa als creixements per **estratègia de nucli**, l'increment de llocs de treball s'ha calculat en funció de l'increment d'habitatges, i s'ha assignat 1 lloc de treball per cada habitatge en els municipis especialitzats en activitat (POR/LTL < 0,8), 1,5 per als municipis especialitzats en residència (POR/LTL > 1,2) i 1,25 per a la resta de municipis.

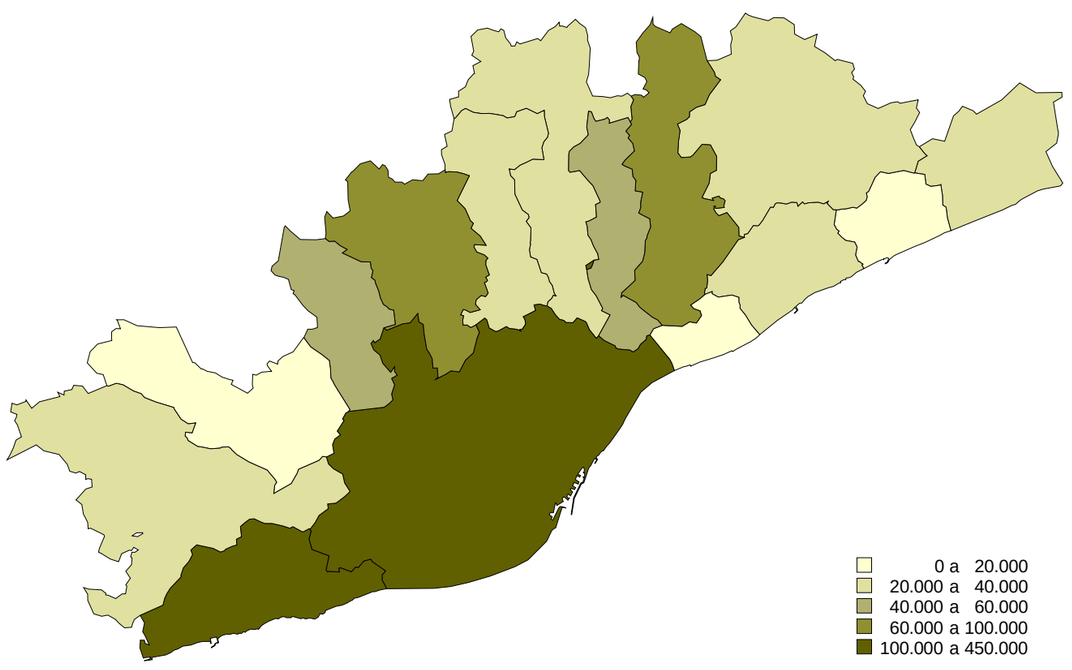
- En el cas de les **àrees de transformació urbana** i les **àrees de reforçament nodal metropolità**, a més dels llocs de treball provinents del repartiment del sostre entre residència i activitat, s'han comptabilitzat també els provinents de les cessions de sòl per a equipaments. Aquestes cessions, corresponen al 20% del sostre total d'habitatge. Sobre aquest sostre resultant, s'ha aplicat una mitjana de 40 llocs de treball per hectàrea. Com a resultat, al conjunt de la regió metropolitana, a més dels 44.741 i els 130.021 llocs de treballs que provenen del sostre directe d'activitat respectivament, cal sumar 5.076 i 7.878 corresponents als equipaments.

Llindar màxim de l'increment dels llocs de treball localitzats a la regió metropolitana 2001-2026

	unitats	%
LTL 2001	**2.065.581**	
Potencial per planejament urbanístic 2004	**780.124**	
5/6	**650.103**	68,56
Estratègia de nucli	36.869	3,89
Àrees de transformació urbana	44.741	4,72
Equipaments en àrees de transformació urbana	5.076	0,54
Àrees de nova centralitat	50.250	5,30
Àrees de reforçament nodal metropolità	136.265	14,37
Equipaments en àrees de reforçament nodal metropolità	7.878	0,83
Total propostes Pla	**281.078**	
Repartiment sobrants en funció de capacitat restant de planejament (1/6)	17.073	1,80
TOTAL	**3.013.835**	
Increment	**948.255**	100,00



Increment de llocs de treball localitzats 2001 - llindar de la proposta del Pla per a 2026



- Cal remarcar que en la metodologia descrita s'haurà observat **un desajust entre el càlcul dels habitatges** (i, a partir d'aquí, de la població total i de la població ocupada) **i el dels llocs de treball**, consistent en el fet que mentre en el primer cas és possible comptar amb les dades per a tots els anys (punt de partida 2001, habitatges acabats 2001, 2002 i 2003, i potencial a partir de l'any 2004), en el segon no es disposa de la informació sobre els llocs de treball creats entre la dada censal (2001) i la del potencial (2004), i que es pot xifrar en aproximadament 127.000. Això vol dir que les estimacions de llocs de treball totals per a l'any 2026 estaran infradimensionades, ja que no tenen en compte llocs de treball ja existents. Per tal de superar aquest desajust s'han realitzat dues operacions complementàries:
    - En primer lloc, les estimacions de llocs de treball provinents del Pla han estat comptabilitzades en la seva totalitat i no 5/6, com era el cas de l'habitatge, de manera que els llocs de treball que s'han comptat per excés resultaran en la seva no utilització final i poden ser considerats l'equivalent al romanent (1/6) del Pla.
    - En segon lloc, i de manera més directa, s'ha igualat el nombre final de POR i LTL per equiparar-lo a la situació d'equilibri de què s'ha partit el 2001. Així, el diferencial entre POR total i LTL total, de 17.073 unitats a favor de la primera, s'ha repartit entre els municipis en funció dels llocs de treball romanents al planejament municipal (1/6). Aquesta sisena part no considerada en un principi i que ascendia a 130.021 LTL és utilitzada ara, doncs, per absorbir proporcionalment aquestes 17.073, i deixa encara 113.109 unitats disponibles.
- Com s'ha apuntat, un cop realitzats aquests càlculs en una primera passada, s'ha realitzat una revisió en aquells casos en què les proporcions habitatge/activitat aplicades en qualsevol de les estratègies del Pla provocaven un increment del desequilibri entre residència i activitat en un determinat municipi, de manera que la relació entre POR i LTL l'any 2026 fos inferior a 0,8 o superior a 1,2. La revisió ha consistit en la **modificació dels percentatges assignats de residència i activitat** en alguna o algunes de les actuacions del Pla proposades. Val a dir, però, que en alguns casos en què hi havia un desequilibri evident a escala municipal i en què es podia haver modificat aquesta relació no s'ha fet per considerar que l'excés de residència o activitat d'aquell municipi era bé explicat pel seu paper de capitalitat, bé necessari per a compensar un dèficit en aquestes variables en un municipi veí, amb importants lligams territorials i amb impossibilitat d'actuació, o bé al funcionament com a sistema de diversos municipis.
    - Un cop realitzada aquesta darrera operació, i a causa de la modificació en el nombre final d'habitatges (i per tant de població total i de població ocupada resident) que provocava, s'ha recalculat una altra vegada el volum total de POR i s'han tornat a repartir els residus.
    - Val a dir que en alguns municipis ha estat impossible actuar per tal de reduir aquests desequilibris, ja sigui perquè el Pla no hi preveu cap actuació en aquell cas o ja sigui perquè les magnituds del planejament municipal existent són tan desproporcionades que només s'hi podria incidir per la modificació d'aquest planejament.

El desenvolupament d'aquestes estratègies juntament amb el del potencial que prové del planejament urbanístic dels municipis comportarà un **consum d'11.415,7 noves hectàrees de sòl urbà**, de les quals gairebé tres quartes parts (8.263.6 ha) corresponen al planejament urbanístic actual, i la resta (3.152,1 ha) serien desenvolupades pel planejament a partir de les propostes del Pla. Cal tenir en compte, a més, que les estratègies de reducció i extinció del Pla afecten aproximadament 3.000 hectàrees, de manera que un compliment íntegre d'aquestes estratègies portaria a un consum net de sòl per part del Pla pràcticament igual a zero.

Llindar màxim del consum de sòl a la regió metropolitana de Barcelona 2009-2026. Hectàrees

		2009	% sobre el total	2026	% sobre el total
Planejament urbanístic municipal	a. Sòl urbà	53.605,7			
	b. Urbanitzable >50% desenv.	8.706,1			
	c. Urbanitzable entre 0 i 50% desenv.	6.576,7			
	d. Urbanitzable 0% desenv.	3.339,7			
	Total urbà (2009 = a + b; 2026 = (a + b) + 5/6 (c + d))	62.311,8	100,0	70.575,4	95,7
	Total urbanitzable (2009 = c + d; 2026 = 1/6 (c + d))	9.916,4	72,4	1.652,7	72,4
Estratègies del Pla	Urbanitzable per:				
	Estratègia de nucli per sobre de planejament urbanístic	483,0			
	Àrees de nova centralitat	239,0			
	Àrees de reforçament nodal metropolità	3.060,6			
	Total urbà (2009 = 0; 2026 = 5/6 urbanitzable 2009)		0,0	3.152,1	4,3
	Total urbanitzable (2009 = 100%; 2026 = 1/6 urbanitzable 2009)	3.782,6	27,6	630,4	27,6
Total	Urbà	62.311,8	100,0	73.727,5	100,0
	Urbanitzable	13.699,0	100,0	2.283,2	100,0

- Magnituds resultants

Les magnituds finals d'habitatges, població total, població ocupada i llocs de treball obtingudes a partir d'aquest procediment constitueixen, com s'ha dit, el **llindar o capacitat màxima que el Pla considera per al territori de la regió metropolitana** de Barcelona. En aquest sentit, cal remarcar alguns aspectes importants:

- Es tracta, com s'ha dit, d'una capacitat màxima, i no vol dir que es desenvolupin totes les previsions incloses en aquest càlcul. Aquestes es poden desenvolupar en el termini previst (2026), abans (el que portaria a una revisió avançada del Pla) o després (el que allargaria la vida del Pla).
- El Pla assumeix aquestes magnituds però, com s'ha vist, la major part dels desenvolupaments no correspon a propostes realitzades pel propi Pla, sinó que són potencials existents en l'actualitat en el planejament urbanístic de cada municipi. És a dir, el Pla respecta les 386.683 noves unitats d'habitatge que comporta el planejament municipal existent (o 5/6 parts), i n'afegeix 173.918 de pròpies. La diferència, però, és que aquestes 173.918 noves unitats es localitzen i s'estructuren seguint els criteris de compacitat, contigüitat, alta densitat i proximitat a les xarxes de transport col·lectiu.
- Com s'ha observat, el Pla fa possible un increment de 763.670 habitatges principals entre 2001 i 2026. Tanmateix, si aquest volum d'habitatges principals arribés a ser necessari, el supòsit d'increment de rendiment del parc fins a una mitjana del 87,1% d'habitatges principals permetria rebaixar el nombre dels que comporten nova construcció fins a les 658.437 unitats, ja que la resta correspondria a conversions de segones residències en primeres o ocupació d'habitatges vacants.

En aquest sentit, la comparació dels resultats en l'escenari proposat pel Pla amb un altre amb absència de planejament és especialment il·lustratiu.

En un **escenari sense Pla territorial** en què es desenvolupa lliurement el planejament urbanístic municipal actual (o, més exactament, cinc sisenes parts, per entendre que l'any 2026 encara quedaria un romanent per desenvolupar), s'arribaria a les següents magnituds:

- El parc d'habitatges principals de la regió metropolitana creixeria en 612.411 unitats, i arribaria als 2.219.784.
- La població metropolitana passaria a ser de 5.481.642 persones, és a dir, 985.052 més que l'any 2001.
- La població ocupada resident augmentaria en 687.469 persones, fins a les 2.769.146.
- Els llocs de treball previstos tindrien un creixement molt similar, de 648.620 unitats.

Com a resultat, el volum de població ocupada resident i el de llocs de treball localitzats quedarien força compensats, amb un saldo positiu per a la primera de 54.945, és a dir, menys d'un 2% de la POR. Ara bé, a causa de la diversa localització dels increments de població ocupada resident i llocs de treball localitzats, els desequilibris entre aquestes dues magnituds a escala municipal s'incrementarien significativament.

Així, tan sols 35 municipis tendirien a reduir el seu desequilibri, mentre que la resta (129) l'augmentaria. Com a resultat, el total de desplaçaments obligatoris (aquells que responen a aquests desequilibris) a la regió metropolitana passaria de 553.816 el 2001 a 784.937. En aquest context, el ja escàs nombre de municipis amb un cert equilibri entre població i activitat (coeficient POR/LTL entre 0,8 i 1,2) passaria del ja reduït nombre de 42 l'any 2001 a tan sols 32.

Aquests 32 municipis, malgrat ser alguns d'ells els més poblats de la regió metropolitana, comprenen un percentatge cada vegada més reduït de població, de manera que del 61,2% d'habitants que residien l'any 2001 en municipis equilibrats es passaria a únicament un 54,3% l'any 2026.

És a dir, el desenvolupament urbanístic previst al planejament municipal comportarà, de no produir-se cap acció capaç de contrarestar-lo, un agreujament de l'actual tendència a desequilibrar la relació entre residència i activitat per a un volum creixent de població.

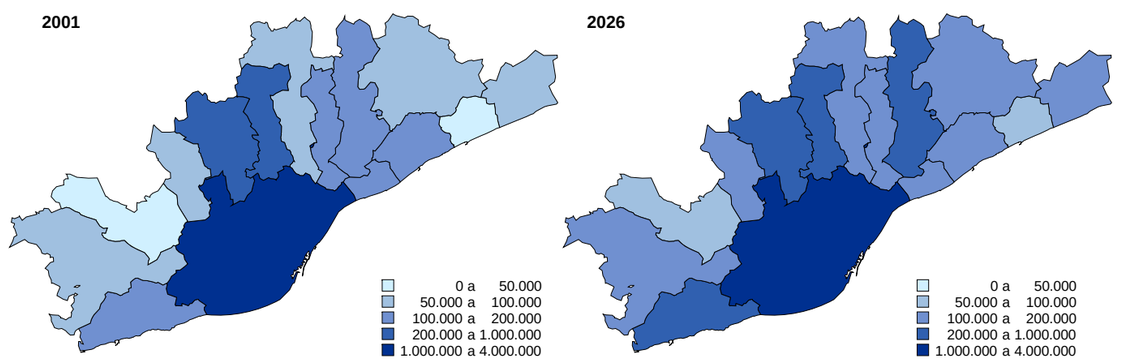
Un segon **escenari en què s'apliquen les disposicions del Pla territorial** metropolità de Barcelona pel que fa a desenvolupaments urbans modifica substancialment aquests resultats, tot i que, al mateix temps, el planejament urbanístic municipal ja aprovat es desenvolupa de la mateixa manera que la indicada a l'apartat anterior, és a dir, en cinc sisenes parts.

El dimensionament final tenint en compte tots dos desenvolupaments, el provinent del propi planejament municipal i el provinent de les propostes del Pla, se sumen i permeten obtenir uns resultats sensiblement diferents als anteriors:

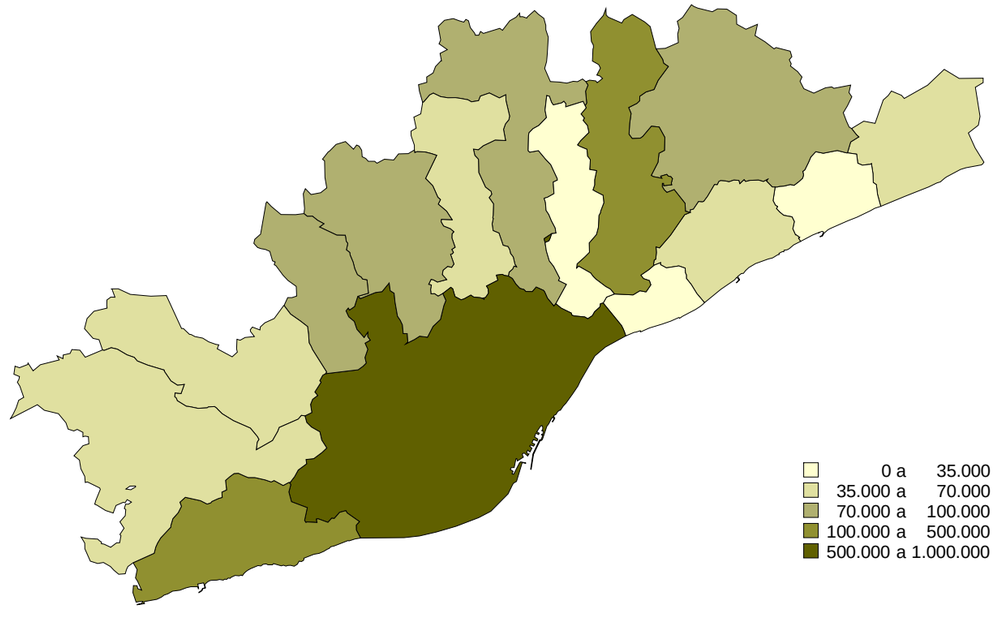
Llindars màxims d'habitatges principals, població i activitat a la regió metropolitana de Barecelona per a l'any 2026

	Habitatges	Increment	Població	Increment	POR	Increment	LTL	Increment
2001	1.607.373		4.482.638		2.065.581		2.065.581	
2026 sense Pla	2.219.784	612.411	5.481.642	985.052	2.769.146	687.469	2.769.146	703.566
2026 amb Pla	2.371.043	763.670	5.934.873	1.438.283	3.013.835	948.255	3.013.835	948.255

Població 2001 i llindar màxim de població amb la proposta del Pla per a 2026



Increment de població 2001 - llindar de la proposta del Pla per a 2026



- El parc d'habitatges principals de la regió metropolitana creixeria en 763.670 unitats, i arribaria als 2.371.043.
- La població metropolitana passaria a ser de 5.934.873 persones, és a dir, 1.438.283 més que l'any 2001.
- La població ocupada resident augmentaria en 948.255 persones, fins a les 3.013.835.
- Els llocs de treball previstos, calculats com s'ha explicat per equilibrar la població ocupada resident, tindrien el mateix creixement.

El primer que cal apuntar és que les capacitats màximes resultants són superiors a les demandes potencials obtingudes al capítol quart (de 582.160 habitatges principals 649.704 llocs de treball en un escenari que respectés el pes actual de la regió metropolitana sobre el conjunt de Catalunya; i de 381.402 i 302.243 respectivament en un escenari més equilibrat) i, per tant, **permeten donar resposta a les previsibles demandes d'habitatges principals i llocs de treball localitzats** a la regió metropolitana de Barcelona en l'horitzó 2026.

En segon lloc, val a dir que aquests increments de població, habitatge i ocupació sensiblement superiors als observats per a l'escenari sense Pla no volen dir que en aquell cas no s'arribés a unes magnituds iguals o fins i tot superiors. Cal entendre aquestes xifres, per contra, com **el llindar màxim previst en cadascun dels escenaris**, amb la diferència que en l'escenari sense Pla els esdeveniments conduirien segurament a successives revisions del planejament municipal que anirien localitzant els creixements de manera individual, mentre que **el Pla territorial no només coordina aquestes revisions sinó que, al mateix temps, fixa un sostre màxim**.

Aquesta limitació i, sobretot, aquesta coordinació, són les que han de permetre modificar algunes tendències negatives que s'estan produint a la regió metropolitana al llarg dels darrers anys.

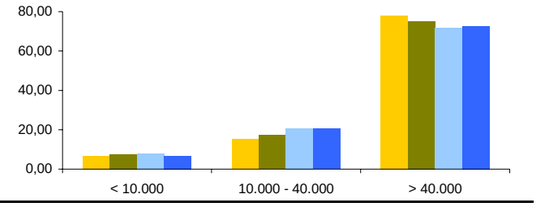
Així, en primer lloc, i seguint el criteri de nodalitat per tal d'evitar la dispersió de la població sobre el territori, el Pla aconsegueix capgirar la tendència dels municipis més petits (de menys de 10.000 habitants) a créixer per sobre de la mitjana metropolitana (i guanyar, així, pes relatiu). Aquests municipis, que entre 1986 i 2001 van passar de representar el 6,8% al 7,6% de la població, arribarien al 7,7% en un escenari sense Pla. Per contra, aplicant les estratègies del Pla, passarien a representar un 6,64% del total. Aquest canvi de tendència s'aconsegueix gràcies a la concentració de població en nuclis i àrees urbanes mitjans (entre 10.000 i 40.000 habitants) i, sobretot, grans.

En segon lloc, el model de desenvolupament proposat permet que els desequilibris entre residència i activitat no augmentin ni de manera proporcional ni tan sols en termes absoluts. Al contrari, malgrat comptar amb 244.239 ocupats més, els desequilibris totals, és a dir, els que produeixen la mobilitat obligatòria, es redueixen en més de 80.000. Així, el total de desplaçaments obligatoris quedaria en 704.554.

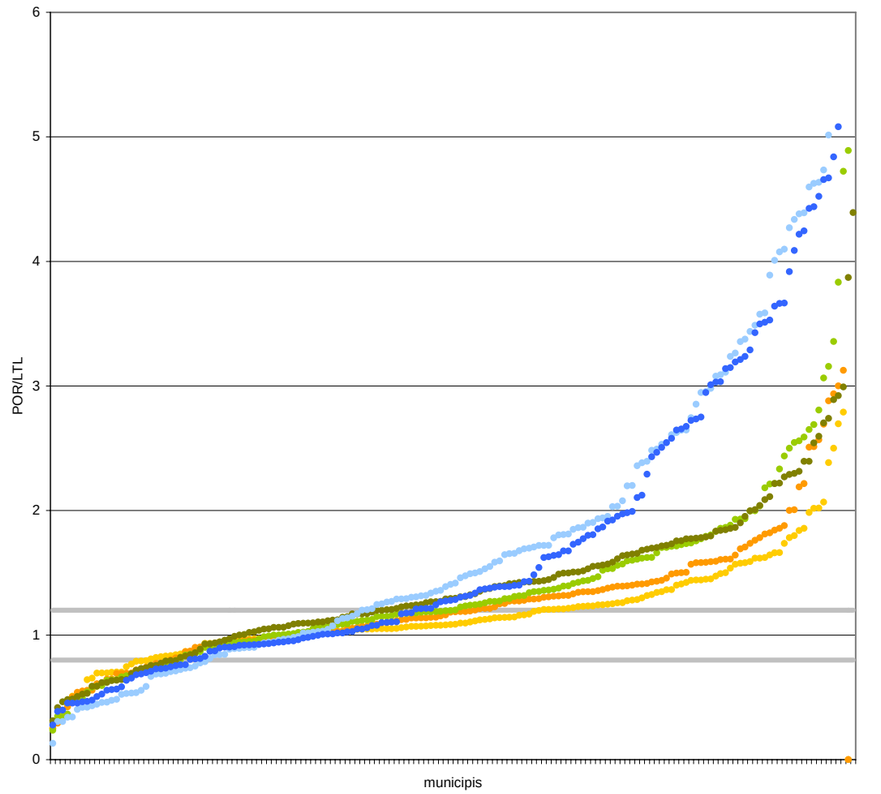
En aquest context, el nombre de municipis amb un cert equilibri entre població i activitat (coeficient POR/LTL entre 0,8 i 1,2) passaria dels 42 l'any 2001 a 46. Malgrat que la dada pot semblar poc significativa, aquest petit augment representa el primer canvi de tendència produït a la regió metropolitana des que es disposa de dades. És a dir, per primera vegada s'aconseguiria invertir el procés de desequilibri creixent entre localització de l'activitat i la residència, i es possibilitaria d'aquesta la reducció, en termes relatius, de la mobilitat obligatòria.

Percentatatge de població per grandària de municipi

	menys de 10.000	entre 10.000 i 40.000	més de 40.000	total rmb
1986	6,77	15,22	78,01	100,00
2001	7,62	17,23	75,15	100,00
2026 sense Pla	7,71	20,68	71,61	100,00
2026 amb Pla	6,64	20,56	72,80	100,00



Evolució de la relació entre POR i LTL dels municipis de l'rmb, 1986-2026



	nombre de municipis					
POR/LTL	1986	1991	1996	2001	2026sp	2026 Pla
Inferior a 0,5	4	4	7	5	14	9
Entre 0,5 i 0,8	16	20	18	21	18	19
Entre 0,8 i 1,2	79	62	56	42	32	46
Entre 1,2 i 1,5	38	41	31	38	23	25
Igual o superior a 1,5	25	35	51	58	77	65
TOTAL	162	162	163	164	164	164

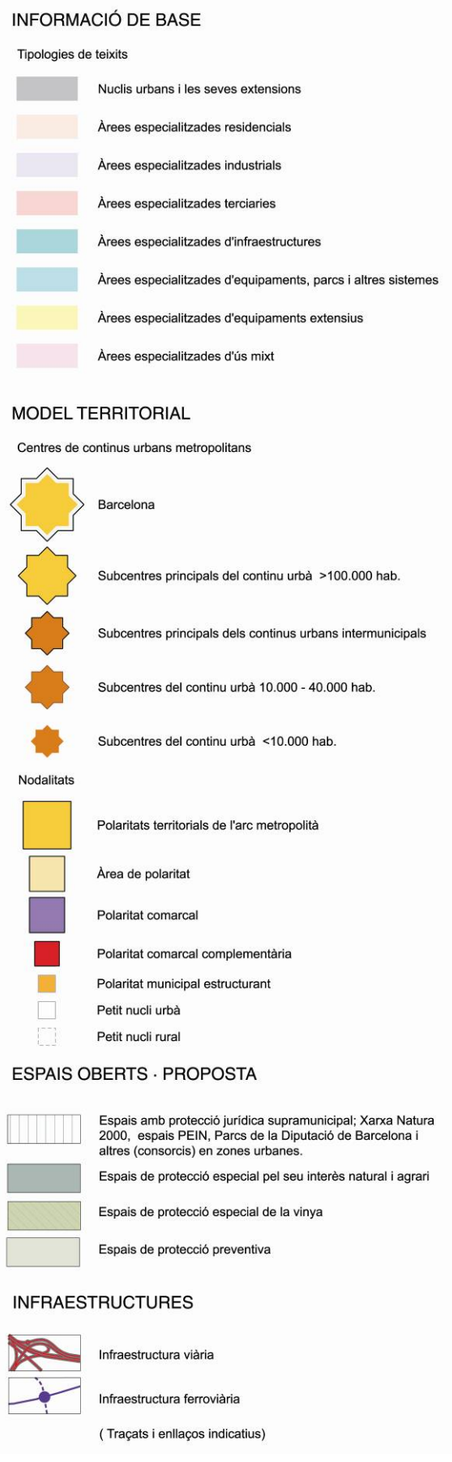
- Estructura nodal del territori

El plànol de Model territorial expressa l'estructura nodal que el Pla proposa, en la qual es reconeix el paper que poden jugar les diverses ciutats, àrees i nuclis de població en la vertebració urbana del territori. Aquest paper no sempre va associat a l'estratègia assignada, ja que aquesta depèn també de la disponibilitat de sòl apte per a l'extensió.

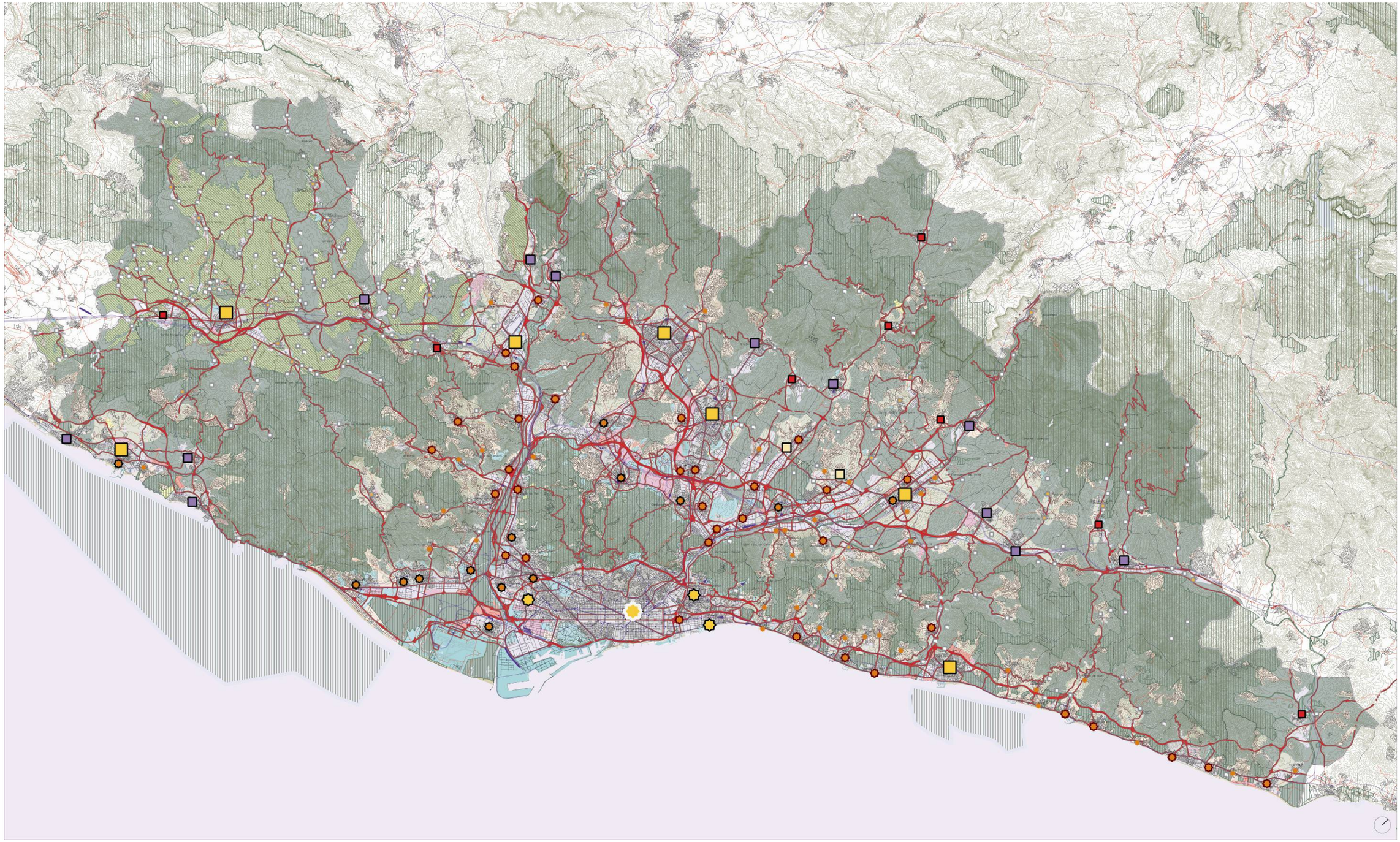
L'estructura nodal proposada, juntament amb l'assignació d'estratègies de desenvolupament, proporciona una pauta indicativa per a la distribució dels equipaments d'interès supramunicipal, en compliment del que assenyala l'apartat 1 a) de l'article 13 de la Llei de política territorial de 1983.

Sobre el contingut del model urbà de nodalitats proposat cal destacar:

- Les **centralitats presents als continus urbans intermunicipals** existents sobre el sistema urbà metropolità més consolidat.
- Les **polaritats territorials que configuren les ciutats de l'arc metropolità**, algunes totalment consolidades, com seria el cas de Terrassa, Sabadell i Mataró; altres en procés clar de desenvolupament, com Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell i Granollers; i, per últim, aquelles en què cal un procés superior de desenvolupament: Riera de Caldes i Tenes.
- Les **polaritats comarcals**. Es tracta, en tot cas, de ciutats externes als continus urbans intermunicipals, que articulen territoris d'entorn, normalment de caràcter rural o amb elevada presència d'àrees residencials especialitzades.
- Les **polaritats comarcals complementàries**. Són poblacions amb característiques i funcions similars a les anteriors, però d'escala més petita.
- Les **polaritats municipals estructurants**. Són nuclis de població que fan el paper de capçalera d'altres nuclis més petits o d'àrees especialitzades residencials del mateix municipi o de municipis veïns quan aquests són de dimensió petita.
- Els **petits nuclis urbans** i els **petits nuclis rurals**. Es tracta de petits pobles que, en el primer cas, tenen una morfologia urbana compacta i, en el segon, de caràcter discontinu o dispers.



Sistema d'assentaments: model territorial



7.4. Sistema d'infraestructures de mobilitat

7.4.1. Introducció: marc de planificació de les infraestructures de mobilitat i finalitats generals de les propostes

Diversos plans sectorials ordenen en l'actualitat les previsions de les xarxes viària i ferroviària de la regió metropolitana de Barcelona a escala estatal, de Catalunya i de la pròpia regió. Les infraestructures plantejades en aquests treballs són el punt de partida a l'hora de definir les propostes d'aquest Pla, que concreta la seva implantació al territori d'acord amb les estratègies del planejament territorial per aconseguir optimitzar l'ús d'aquestes infraestructures i reduir els seus possibles impactes negatius. Els estudis de demanda que incorporen tots aquests documents han estat els utilitzats per a la realització de les propostes del Pla.

El *Plan Estratégico de Infrastructuras de Transporte* (PEIT) del Ministerio de Fomento defineix la xarxa de grans infraestructures viàries i ferroviàries que han de vertebrar el territori espanyol. A la regió metropolitana de Barcelona aquest pla afecta les autovies de l'Estat i la xarxa ferroviària d'altes prestacions. Les propostes ferroviàries per a les línies de rodalies de titularitat estatal s'inclouran al Pla de Rodalies de Barcelona, actualment en procés de redacció.

El *Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya* (PITC) de la Secretaria de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries que estructuren Catalunya. Aquest pla recull en un sol document totes les grans propostes d'infraestructures, tant les que són competència de la Generalitat com les que ho són de l'Estat. A l'àmbit viari, les propostes d'aquest pla inclouen la xarxa transeuropea, la bàsica i la comarcal. A l'àmbit ferroviari, les propostes inclouen la xarxa d'altes prestacions, la de ferrocarril convencional de transport de viatgers i la de transport de mercaderies.

El *Pla Director d'Infraestructures 2001-2010* (PDI) de l'Autoritat del Transport Metropolità defineix les actuacions en infraestructures de transport col·lectiu, majoritàriament ferroviari, que s'han de dur a terme en aquest període a la regió metropolitana de Barcelona. Aquest pla també inclou una sèrie d'actuacions a estudiar per poder-les incorporar en el proper PDI. Una part de les intervencions previstes en aquest pla ja s'han desenvolupat, però encara hi ha una part de les propostes en execució o pendents de ser executades.

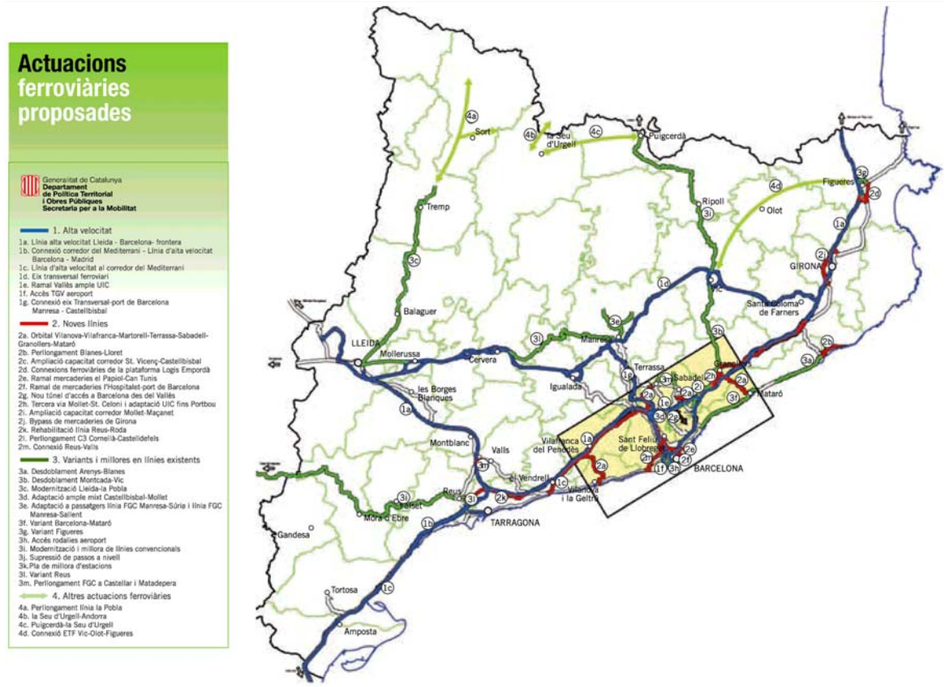
El *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona,* elaborat també per l'Autoritat del Transport Metropolità, analitza la mobilitat de la regió considerant tots els modes de transport, de passatgers i mercaderies. Aquest pla no planteja noves infraestructures viàries i ferroviàries que no estiguin incloses al PITC o el PDI, però proposa mesures per optimitzar el seu ús i seva rendibilitat ambiental i social. Així mateix fa una diagnosi molt exhaustiva de l'estat actual i l'ús de les infraestructures de mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona i una projecció de la situació de la mobilitat en el futur.

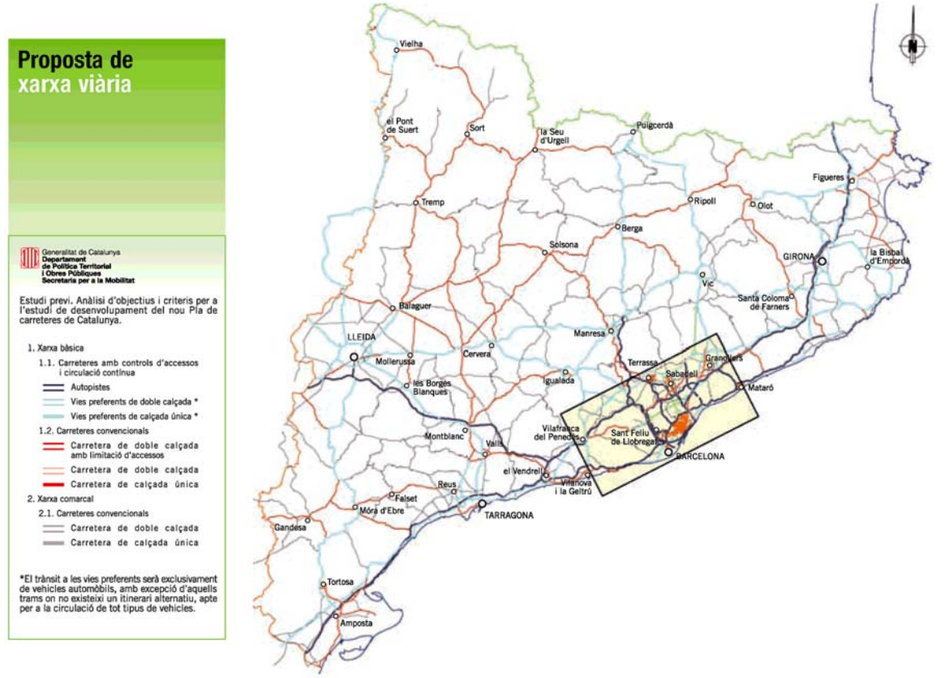
Així mateix, les propostes d'infraestructures d'aquest Pla s'ajusten a les estratègies plantejades per les *Directrius Nacionals de Mobilitat* elaborades pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i a les directrius que es deriven del Pacte Nacional per a les Infraestructures.

Finalment, la Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona ha fet notar que:

> En el cas d'aquelles infraestructures que tinguin un tràmit específic i/o dependguin d'una altra administració, la concreció definitiva dels traçats correspon a aquest tràmit específic.
>
> Més concretament, en el cas de la Ronda del Vallès, pendent encara de tràmit d'estudi informatiu, el Govern de la Generalitat presentarà traçats alternatius en els termes que estableix el Pacte Nacional d'Infraestructures:
>
> "- Definir les actuacions viàries en l'àmbit de les comarques del Vallès, en el marc d'un programa d'actuacions per a millorar la mobilitat de la segona corona metropolitana, que doni prioritat a l'increment de l'oferta de transport col·lectiu i de mercaderies per ferrocarril.
>
> - Donar continuïtat a la ronda del Vallès fins a Granollers. La Generalitat proposarà nous traçats alternatius a la proposta avui vigent del Ministeri de Foment.

Propostes ferroviària i viària del PITC





- Potenciar i millorar els ramals d'accés i distribució de trànsits de caràcter local i comarcal que permetin optimitzar la funcionalitat d'aquesta ronda en tot el seu traçat."

- Finalitats generals de les propostes d'infraestructures de mobilitat

Mantenint la necessària coherència amb el planejament sectorial corresponent, les propostes d'infraestructures viàries i ferroviàries del PTMB concreten i completen les infraestructures planificades. Aquestes propostes tenen com a finalitats generals:

a) Contribuir a estructurar espacialment els sistemes d'assentaments urbans.

b) Assegurar uns nivells de connectivitat adequats a les previsions de desenvolupament dels assentaments urbans, amb especial atenció als àmbits de reforçament nodal metropolità

c) Vincular l'accessibilitat als usos del sòl que es prevegin en el territori, especialment pel que fa a l'activitat econòmica.

d) Completar les xarxes bàsiques establertes en els plans sectorials amb altres traçats de menor rang que siguin rellevants a l'escala del Pla.

e) Definir les condicions dels elements d'infraestructura que siguin funcionalment i espacialment significatius en l'àmbit del Pla.

f) Propiciar un bon ajustament dels traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori i minimitzar l'efecte barrera de les infraestructures lineals moderant el consum de sòl per infraestructures de mobilitat, i evitant duplicitats innecessàries.

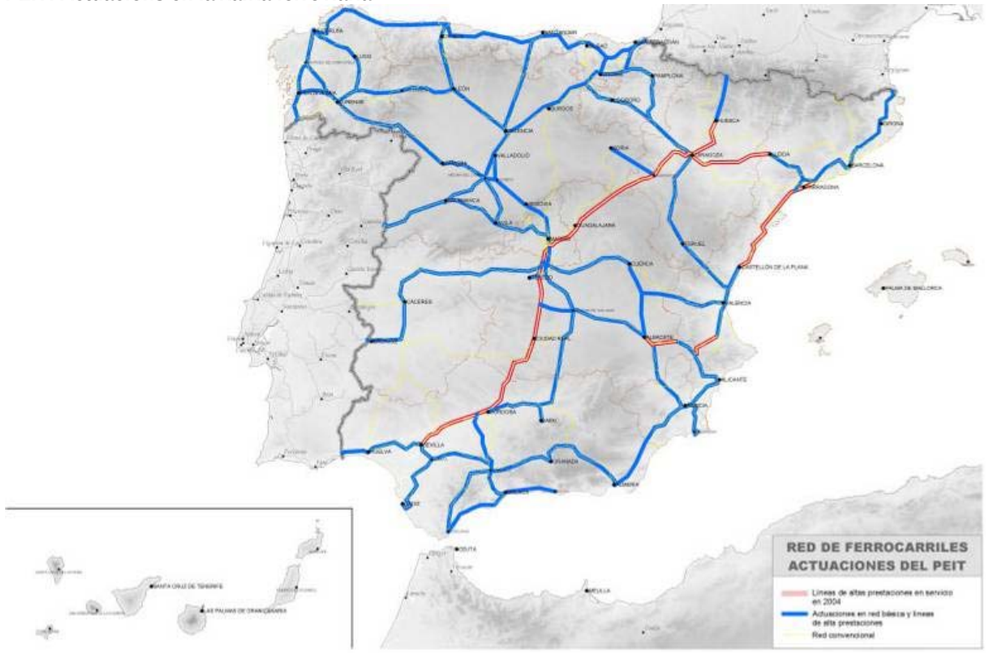
g) Establir les prioritats d'actuació en infraestructures en l'àmbit del Pla, les quals han de ser concretades amb major nivell de detall a partir dels plans i programes elaborats pels organismes responsables de la gestió d'infraestructures de transport de la regió metropolitana de Barcelona.

h) Assenyalar possibles opcions de desenvolupament de les infraestructures de transport a llarg termini.

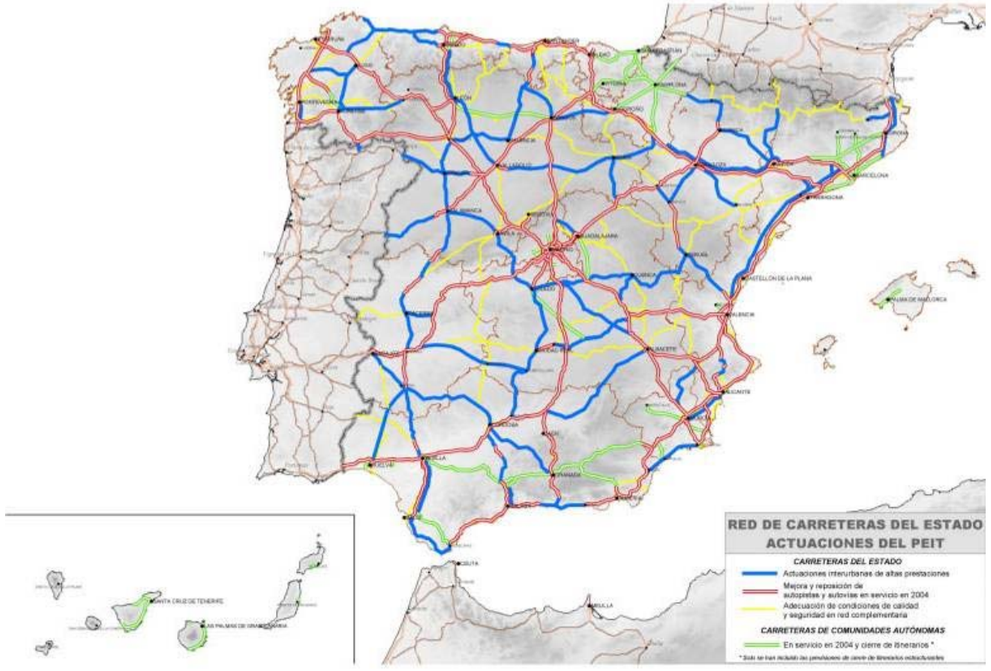
i) Potenciar el canvi modal en favor dels modes de transport més sostenibles, vianants, bicicletes i transport públic.

j) Promoure l'estalvi d'infraestructures de manera que s'evitin les redundàncies i s'opti, en cada cas, per les solucions i els modes de transport més eficients i viables.

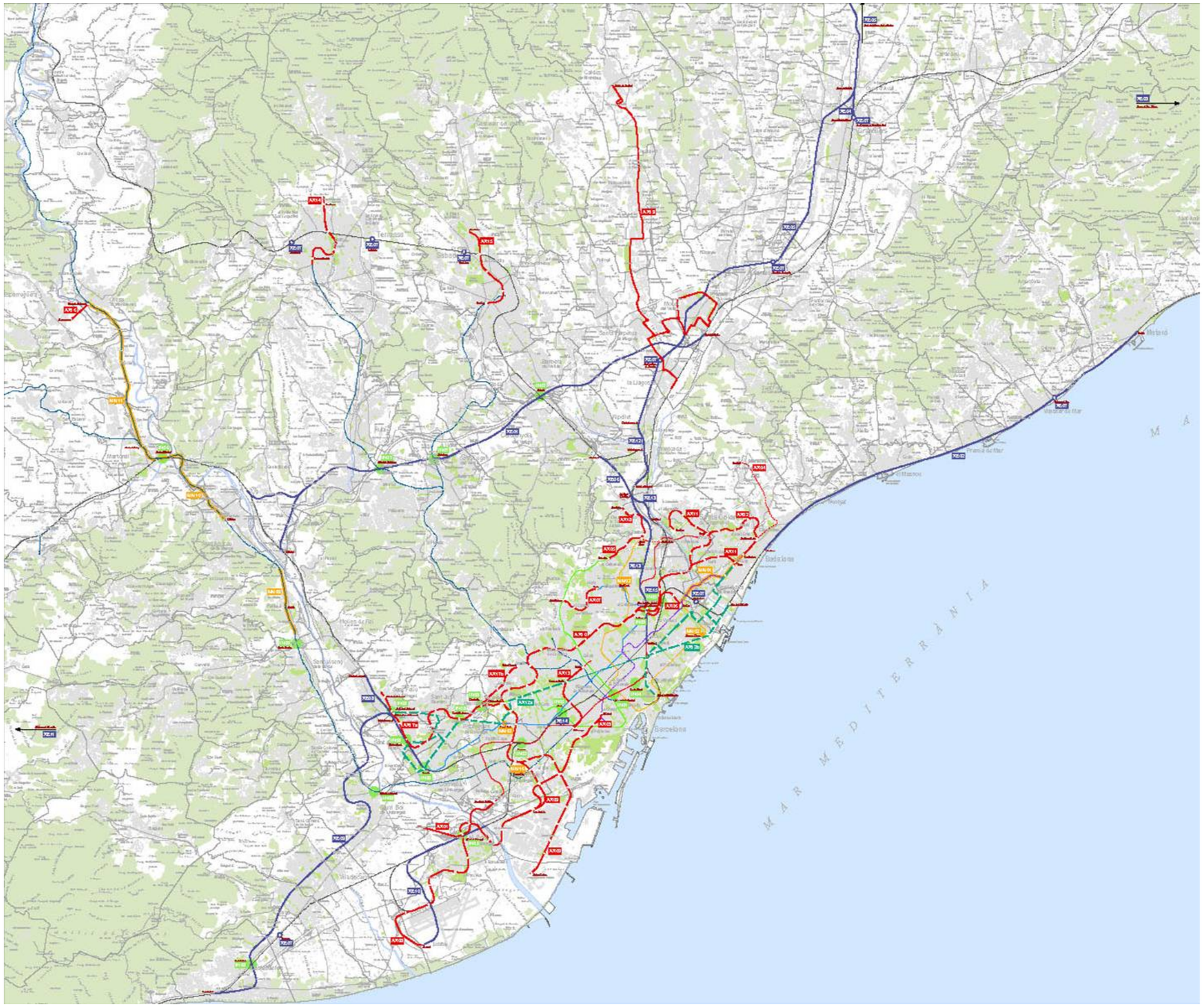
PEIT: Actuacions en la xarxa ferroviària



PEIT: Actuacions en la xarxa viària



Proposta del PDI 2001-2010



Ampliacions de xarxa ferroviària

- AX01 Metro L1 Hospital de Bellvitge - El Prat
- AX02 Metro L1 Fondo - Badalona Centre
- AX03 Metro L2 Sant Antoni - Parc Logístic
- AX04 Metro L2 Pep Ventura - Badalona Centre
- AX05 Metro L3 Canyelles - Trinitat Nova
- AX06 Metro L4 Perllongament La Pau - La Sagrera
- AX07 Metro L5 Perllongament Horta - Vall d'Hebron
- AX08 Metro L9 Tram Aeroport - Parc Logístic
- AX09 Metro L9 Tram Parc Logístic - Zona Universitària
- AX10 Metro L9 Zona Universitària - La Sagrera
- AX11 Metro L9 Tram La Sagrera - Can Zam/Gorg
- AX12a Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat
- AX12b Tramvia Diagonal - Besòs
- AX13 FGC L8 Perllongament Pl. Espanya - Francesc Macià - Gràcia
- AX14 FGC Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca
- AX15 FGC Perllongament Can Feu - Ca n'Oriac
- AX16 FGC Aeri Olesa de Montserrat - Esparreguera
- AX17a Metro L3 Perllongament Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat
- AX17b FGC L6 Perllongament Reina Elisenda - Finestrelles
- AX18 Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs
- AX19 Plataforma reservada per a bus al corredor Caldes - Santa Perpètua de Mogoda

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

- MM01 Metro Conversió de L4 a L2. Tram La Pau - Pep Ventura
- MM02 Metro Noves estacions Maresme-Fòrum, Virrei Amat i Ernest Lluch i remodelació d'altres existents
- MM03 Metro Millora d'estacions (no grafiada)
- MM04 Metro Adaptació a PMR (no grafiada)
- MM05 Metro Renovació de via (no grafiada)
- MM06 Metro Millores en explotació i manteniment (no grafiada)
- MM07 Metro Seguretat a la xarxa (no grafiada)
- MM08 Metro Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafiada)
- MM09 FGC Soterrament de via a Pallejà
- MM10 FGC Desdoblament El Palau - Martorell
- MM11 FGC Desdoblament Martorell - Olesa de Montserrat
- MM12 FGC Supressió passos a nivell (no grafiada)
- MM13 FGC Adaptació a PMR (no grafiada)
- MM14 FGC Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda (no grafiada)
- MM15 FGC Senyalització i control de la circulació (no grafiada)
- MM16 FGC Nova estació Europa|Fira

Intercanviadors

- IN01 Intercanviador Central (Metro L1-L2-L3-L4, FGC, RENFE i Bus)
- IN02 Intercanviador Torrassa (Metro L1-L9 i RENFE)
- IN03 Intercanviador Sagrera (Metro L1-L4-L5-L9, RENFE i Bus)
- IN04 Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE i Estació Bus)
- IN05 Intercanviadors relacionats amb el TAV
- IN06 Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)
- IN07 Intercanviadors línia El Papiol - Mollet (RENFE i FGC)
- IN08 Nous intercanviadors al delta del Llobregat
- IN09 FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i Estació Bus)
- IN10 FGC Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
- IN11 Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafiada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

- XE01 Reconversió a viatgers línia El Papiol - Mollet
- XE02 Ampliació de capacitat. Tram Badalona - Mataró
- XE03 Desdoblament de via Arenys de Mar - Blanes
- XE04 Connexió de les línies de Vic i Girona
- XE05 Desdoblament de via Montcada - la Garriga
- XE06 Túnel de Montcada
- XE07 Noves estacions de rodalies
- XE08 Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat
- XE09 Cornellà - Castelldefels
- XE10 Nou accés de rodalies a l'aeroport
- XE11 Estació de Vilafranca del Penedès
- XE12 Soterrament parcial a Mas Rampinyo
- XE13 Servei ferroviari al túnel de Meridiana
- XE14 Millora de l'accés sud a l'estació de Sants
- XE15 Millora de l'accés nord de l'Estació de La Sagrera
- XE16 Noves instal.lacions logístiques (no grafiada)
- XE17 Modernització i millora de les instal.lacions de seguretat (no grafiada)
- XE18 Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
- XE19 Nou material mòbil de rodalies (no grafiada)

7.4.2. Sistema d'infraestructures ferroviàries i de transport públic

S'han distingit sis tipus d'infraestructures ferroviàries i de transport públic dins la regió metropolitana en funció del tipus d'infraestructura i de la seva utilització.

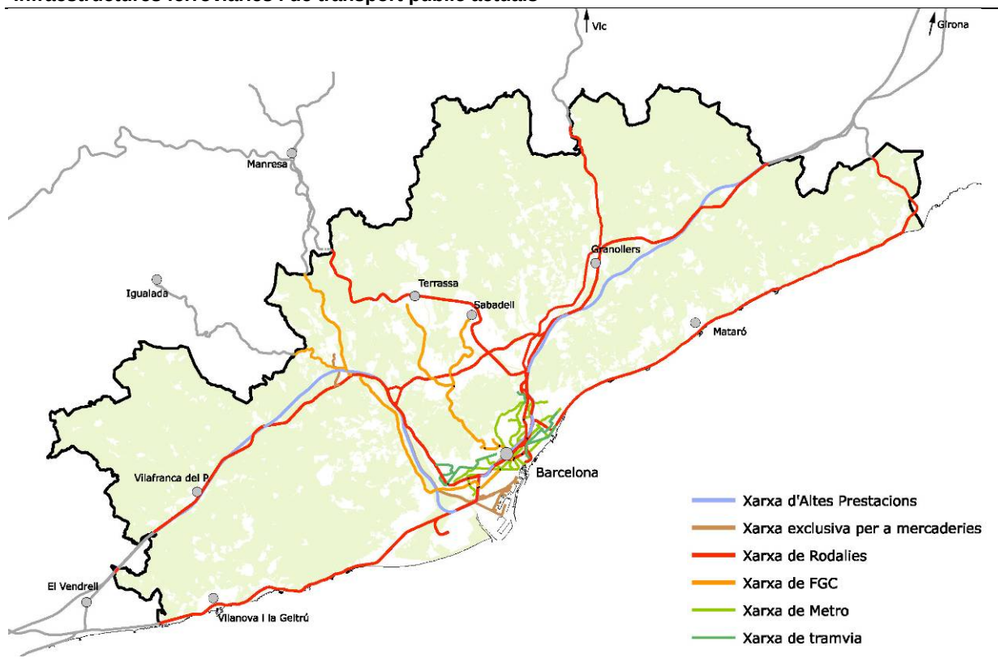
1. Xarxa d'altes prestacions. Aquesta xarxa està formada per línies d'ample UIC amb unes característiques de traçat que permeten assolir altes velocitats. A la regió metropolitana de Barcelona està integrada per la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, i la connexió amb la línia transversal ferroviària. La primera d'aquestes línies disposa d'uns trams dissenyats només per a passatgers i d'altres de mixtes per a passatgers i mercaderies. La línia transversal, en canvi, està totalment dissenyada per a un trànsit mixt de viatgers i mercaderies.
2. Xarxa exclusiva de mercaderies. Aquesta categoria comprèn els trams de la xarxa de ferrocarril dedicats exclusivament al transport de mercaderies. Actualment inclou trams de tres amples diferents: internacional, ibèric i mètric. La xarxa de transport de mercaderies es completa amb els trams de la xarxa ferroviària d'altes prestacions i de rodalies que admeten trànsit mixt de viatgers i mercaderies.
3. Xarxa de Rodalia. Xarxa de ferrocarril d'ample ibèric que comprèn totes les línies de viatgers explotades actualment per RENFE. Aquesta xarxa també comunica la regió amb els territoris veïns, i en alguns casos ha de compatibilitzar el servei de rodalies amb serveis regionals i trànsit de mercaderies.
4. Xarxa d'FGC. La xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) està formada per dues xarxes, la Llobregat-Anoia, d'ample mètric, i la Barcelona-Vallès, d'ample UIC. Aquestes línies ofereixen un servei de ferrocarril suburbà que es troba a mig camí entre el servei de rodalies i el de metro.
5. Xarxa de tren-tramvia. És la xarxa de ferrocarril lleuger que uneix diferents sistemes urbans i que es pot connectar amb la xarxa ferroviària principal.
6. Xarxa de metro. És la xarxa de ferrocarril metropolità que dóna servei a Barcelona i el seu continu urbà més immediat (bàsicament, els municipis que formen l'Entitat del Transport Metropolità). Aquesta xarxa inclou els serveis L6, L7 i L8 sobre la xarxa d'FGC.
7. Xarxa de tramvia i plataformes reservades per a autobús. Les propostes incloses en aquesta categoria vertebren sistemes urbans plurimunicipals o uneixen sistemes urbans propers. Aquestes línies poden ser de tramvia, d'autobús amb plataforma reservada o dels dos modes combinats. La definició del mode final s'ha de realitzar en funció dels nivells de demanda i la rendibilitat social que s'obtinguin en les seves anàlisis de viabilitat. Altres propostes d'àmbit més local no incloses en el Pla es poden implantar a través d'altres instruments de planificació de major detall.
8. Plataformes BUS-VAO. Plataformes segregades sobre vies d'alta capacitat existents específiques per al transport col·lectiu i, en alguns casos, per a vehicles d'alta ocupació.

- Propostes

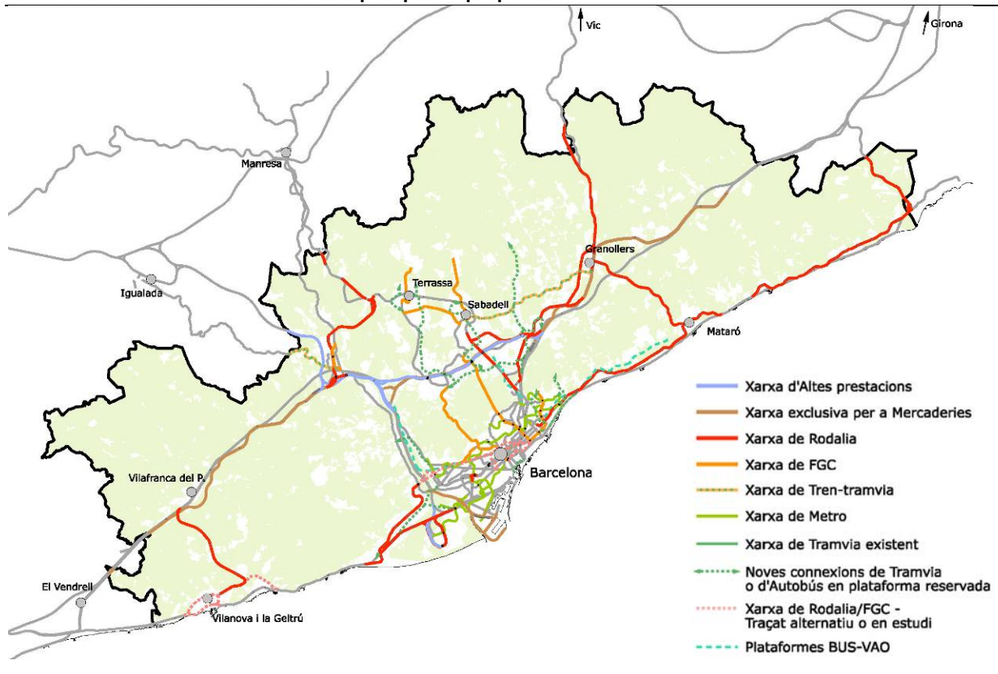
La proposta d'infraestructures ferroviàries i de transport públic del Pla millora i estén la xarxa existent per tal que el transport públic i el transport ferroviari de mercaderies tinguin un paper més rellevant en la mobilitat de la regió metropolitana. Així, les propostes responen a les principals limitacions actuals de la xarxa: manca de capacitat dels accessos a Barcelona, poca cobertura territorial en alguns àmbits, manca de connexions transversals, poca interconnexió entre les línies, temps de viatge elevats entre les grans ciutats de la regió, i xarxa de mercaderies insuficient.

La xarxa proposada incorpora les propostes que apareixen als instruments de planejament sectorial, i concreta la seva implantació sobre el territori: xarxa d'altes prestacions del PEIT i del PITC, xarxa de rodalies del PITC i del PDI, i les propostes de metro i tramvia del PDI. També es proposen un seguit d'actuacions que no apareixen en aquests plans o bé que hi apareixen indicades com a propostes en estudi.

Infraestructures ferroviàries i de transport públic actuals



Infraestructures ferroviàries i de transport públic proposades



- Xarxa ferroviària d'altes prestacions

Aquesta xarxa, formada actualment per la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-Frontera francesa s'amplia amb nous trams al Vallès i l'aeroport i es completa amb una nova línia, l'eix Transversal Ferroviari. Aquesta línia entre Lleida i Girona disposarà d'una penetració a la regió metropolitana on ha connectar amb la xarxa ferroviària existent per poder arribar a Barcelona.

També es proposa utilitzar la xarxa d'altes prestacions i la nova xarxa de mercaderies per permetre desplaçaments més ràpids entre les ciutats nodals de l'rmb, que ara s'han de realitzar sobre la xarxa de rodalies amb uns temps de viatge poc competitius. Amb l'ús d'aquestes infraestructures es podran establir serveis regionals ràpids entre aquestes ciutats que reduiran considerablement els temps de viatge. Per assolir aquest objectiu cal establir un conjunt de noves estacions així com una sèrie de connexions entre les diferents xarxes ferroviàries (que s'hauran de concretar en documents més específics).

A l'rmb, aquests nous serveis regionals que utilitzen la xarxa d'altes prestacions i la xarxa de mercaderies tindran estació a Vilafranca del Penedès, Martorell, Sant Cugat, Cerdanyola, Granollers i Barcelona. Totes aquestes estacions permeten l'intercanvi amb més d'una línia de ferrocarril, estenent per tant el seu àmbit d'influència a les poblacions de l'entorn.

En síntesi, les actuacions en la xarxa d'altes prestacions són:

- Connexió entre Igualada i Martorell de l'Eix Transversal Ferroviari amb una estació a Martorell.
- Ramal d'accés a l'aeroport del Prat de la línia d'alta velocitat.
- Nova estació-intercanviador a Vilafranca del Penedés
- Ramal de connexió al Vallès, entre Castellbisbal i Mollet, amb una estació del Vallès situada a Sant Cugat i/o a Cerdanyola.

- Xarxa ferroviària de mercaderies

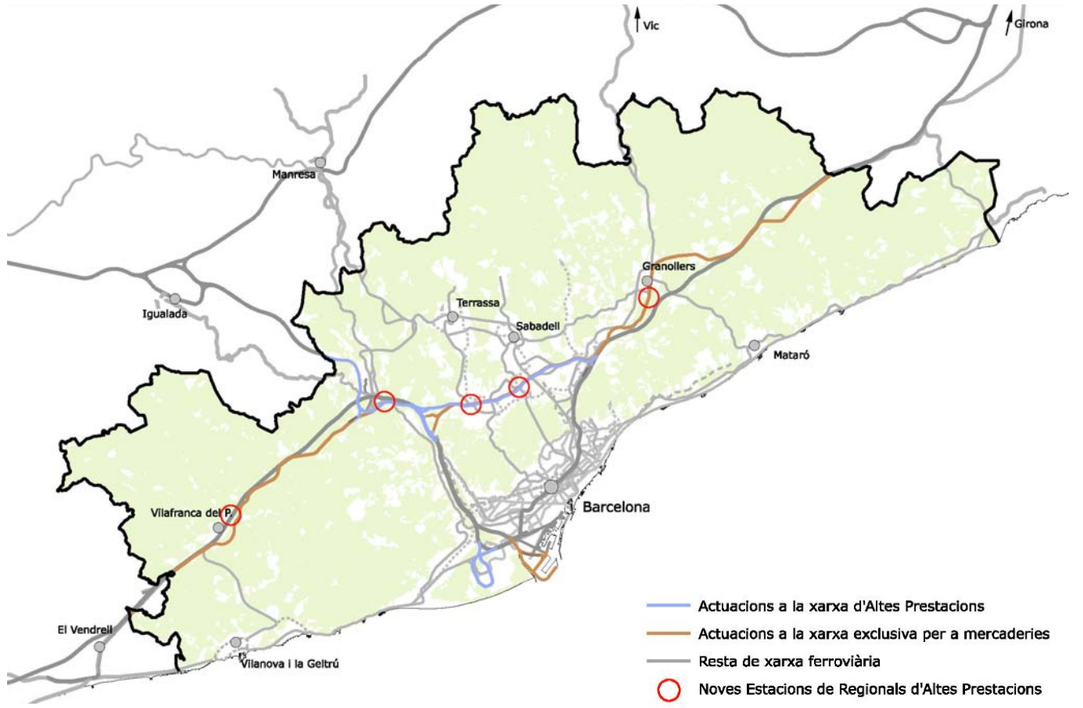
Les actuacions proposades a la xarxa de mercaderies permeten disposar de trajectes amb continuïtat al seu pas per la regió sense interferir amb els serveis de rodalies, tot connectant el port i les noves àrees logístiques.

L'entrada en servei de les noves línies d'altes prestacions (LAV i LTF) obre noves possibilitats per al transport ferroviari de mercaderies. Així, si bé el recorregut entre Tarragona i Barcelona requereix la construcció d'una nova línia de mercaderies per no interferir en el trànsit de rodalies ni en el de les línies d'alta velocitat, el tram de LAV entre Barcelona i la frontera, en canvi, admet una explotació mixta que permetrà la sortida de mercaderies cap al nord. Amb l'obertura del ferrocarril transversal els trànsits de mercaderies es podran desviar també per aquesta línia. En qualsevol cas, per facilitar la interconnexió entre les diferents línies d'aquesta xarxa, caldrà implantar progressivament l'ample internacional a tots els seus trams.

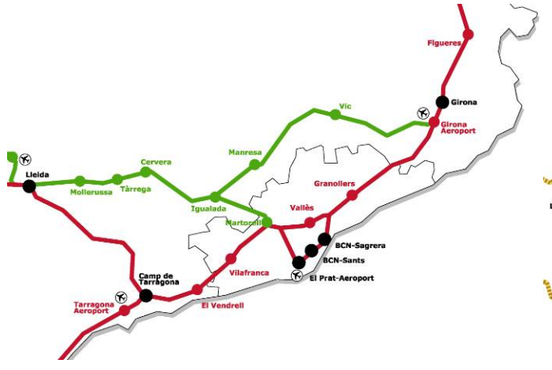
Les actuacions en la xarxa de mercaderies són:

- Línia de mercaderies Tarragona-Castellbisbal i connexió amb la nova Línia Transversal Ferroviària.
- Via de mercaderies entre Mollet i Maçanet de la Selva.
- Via de mercaderies entre el Papiol i Mollet
- Nou accés ferroviari de mercaderies al port de Barcelona.
- Noves estacions intermodals de mercaderies al port de Barcelona, a la Llagosta i a l'entorn de Martorell, sense perjudici que n'hi pugui haver d'altres.

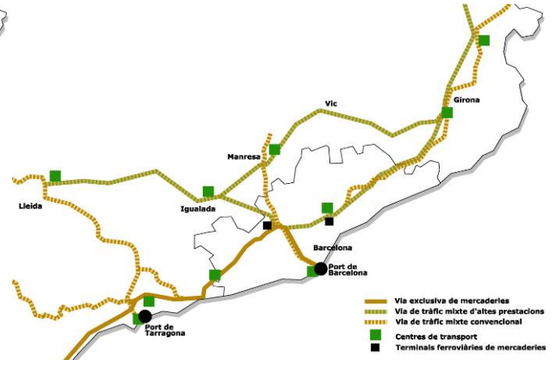
Xarxa d'altes prestacions i de xarxa de transport de mercaderies



Xarxa d'altes prestacions per al transport de viatgers



Xarxa de transport de mercaderies



- Xarxa de Rodalia, d'FGC i de tren-tramvia

Les principals mancances de la xarxa ferroviària d'abast metropolità són la manca de cobertura en algunes zones, la saturació d'algunes de les línies existents, la manca de punts d'interconnexió entre línies, els temps de desplaçament elevats i la manca de connexions transversals. Per resoldre aquestes mancances es plantegen una sèrie d'actuacions sobre les dues xarxes que serveixen la mobilitat a aquesta escala: la xarxa de rodalies, la xarxa d'FGC i la xarxa de tren-tramvia.

Una part important de les propostes recollides té per objectiu donar servei a àrees d'elevada demanda que actualment no tenen cobertura ferroviària. Unes altres propostes, en canvi, donen servei a zones amb una demanda actual relativament baixa amb l'objectiu d'oferir espais dotats de servei ferroviari per als futurs desenvolupaments urbans, ja que l'espai disponible al voltant de les línies actuals és ja molt reduït. Aquest segon grup de propostes es troba íntimament lligat amb les estratègies de desenvolupament urbà d'aquest Pla.

Es plantegen igualment diverses actuacions sobre la xarxa existent per incrementar-ne la capacitat i reduir els temps de viatge.

Les actuacions proposades en aquestes dues xarxes, conjuntament amb les actuacions sobre la xarxa de metro de tren-tramvia i de tramvia o d'autobús en plataforma reservada representen una millora considerable en la cobertura que el ferrocarril dóna al conjunt de la regió metropolitana. L'anàlisi de la cobertura ferroviària del sòl urbà i urbanitzable de la xarxa actual i de la proposada revela que a Barcelona i a la resta de l'EMT s'assoleix una cobertura territorial molt alta i, a la resta de la regió, tot i no arribar a uns nivells tan elevats, pràcticament es duplica la cobertura actual. En aquest sentit, les àrees urbanes d'alta densitat en població o llocs de treball, actuals o proposades pel Pla, són les que milloren de forma més notable la seva cobertura.

Xarxa de rodalies

La proposta ferroviària recull la construcció de dues noves línies a la xarxa de rodalies la nova línia Castelldefels-Cornellà-Barcelona i la Línia Orbital Ferroviària, i la construcció d'un tercer túnel de rodalies a Barcelona com a actuació en estudi. Així mateix recull un seguit de millores sobre la xarxa actual per millorar el servei i incrementar la cobertura territorial del ferrocarril (desdoblaments, variants, noves estacions i intercanviadors...).

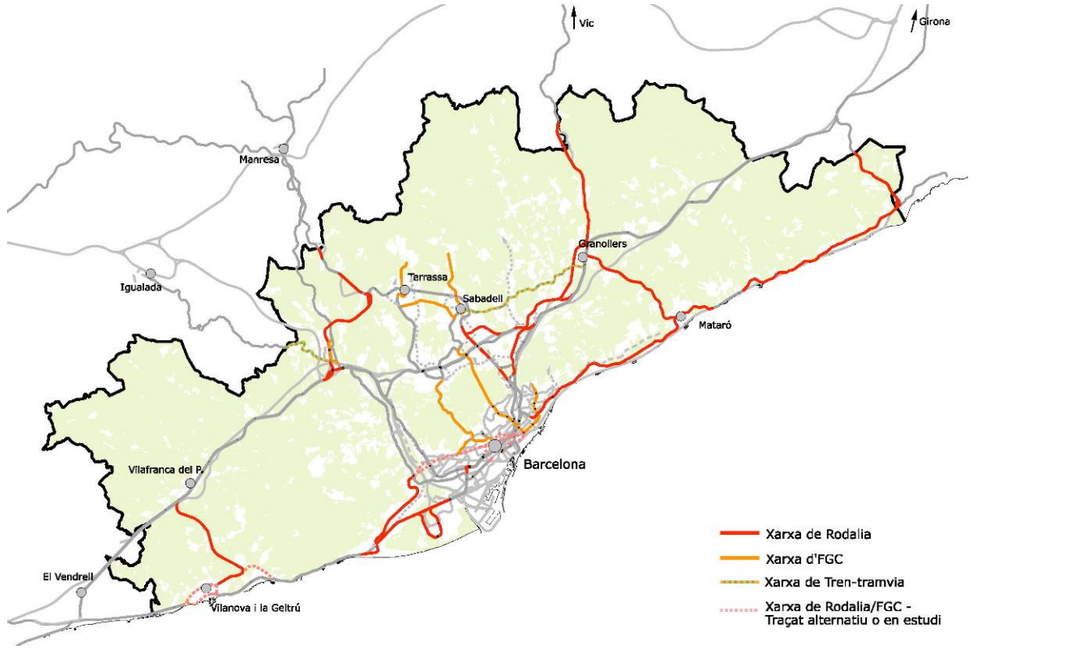
La línia Castelldefels-Cornellà-Barcelona, dóna cobertura a àrees densament urbanitzades de Gavà, Viladecans i Sant Boi actualment allunyades del ferrocarril. Addicionalment, permetrà descongestionar la línia de Vilanova i permetrà millorar el servei entre Vilanova i Barcelona. Aquesta línia té dues propostes alternatives per entrar a Barcelona:

- Connexió amb la línia que passa per Sant Joan Despí per anar a Barcelona per la infraestructura actual.
- Construcció d'un nou túnel de rodalies a Barcelona, al qual es connectaria aquesta línia. El túnel discorreria per l'eix de l'avinguda Diagonal fins a connectar amb la xarxa existent a l'entorn de Glòries.

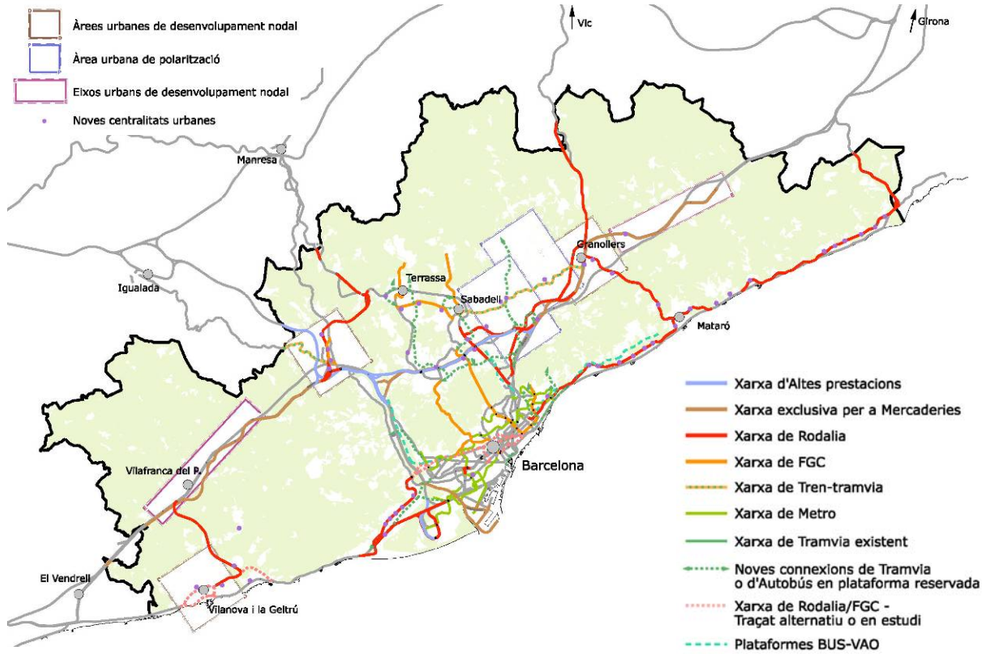
El ferrocarril orbital uneix transversalment les grans ciutats de l'Arc Metropolità sense passar per Barcelona i utilitza diversos trams de la xarxa ferroviària existent. El traçat d'aquesta línia permet, a més d'unir les estacions principals d'aquestes poblacions, donar cobertura a les àrees urbanes que travessa. Aquesta infraestructura va molt lligada a les propostes de desenvolupament urbà, ja que uneix les ciutats nodals de la regió, les ja consolidades i aquelles que han de concentrar els creixements. El traçat d'aquesta línia ha estat definit al pla director urbanístic de la LOF, i aquesta és la proposta que recull el Pla. Al Garraf el traçat d'aquesta línia i el possible desviament de la línia actual entre Barcelona i Vilanova admeten diverses solucions que s'han recollit com a possibles alternatives a estudar.

El tercer túnel de rodalies a Barcelona és una actuació de gran importància per al conjunt de la xarxa de rodalia perquè descongestiona el pas per l'interior de la ciutat. Això permet que en el futur hi pugui haver un gran increment dels serveis ferroviaris. Aquesta actuació està recollida com a connexió en estudi perquè encara no estan clarament definides les seves connexions amb la xarxa existent, aquestes connexions impliquen una redistribució de les línies ferroviàries que actualment utilitzen els dos túnels existents que haurà de ser el més equilibrada possible.

Actuacions a la xarxa de Rodalies i d'FGC



Actuacions ferroviàries i àrees de reforçament nodal i de nova centralitat



Pel que fa a la relació amb els territoris veïns, la millora del servei de rodalies al Camp de Tarragona i a les comarques Gironines, amb la corresponent millora de la infraestructura, permetrà l'establiment d'un sistema de rodalies que abasti tot el territori format pel Camp de Tarragona, la regió metropolitana de Barcelona i l'àrea urbana de Girona. Aquest sistema comporta grans avantatges per a la comunicació entre les ciutats que es troben a les proximitats dels actuals extrems de les xarxes de rodalies.

En síntesi, les propostes a la xarxa de rodalies són:

- Nova línia Castelldefels-Barcelona. Inclou dues propostes alternatives: connexió a la xarxa existent a St. Joan Despí o connexió al 3er túnel de rodalies a Barcelona.
- Nova línia orbital ferroviària (inclou traçats alternatius o opcionals al Garraf).
- Tercer túnel de rodalia a Barcelona. Aquesta és una actuació en estudi, el seu traçat definitiu dependrà de les connexions d'aquest túnel amb la xarxa de Rodalia actual.
- Duplicació de via i variants de la línia Barcelona-Vic. Aquesta actuació inclou el desplaçament d'algunes estacions i una millora del traçat a la vall del Congost que reduirà el temps de viatge.
- Trasllat de la línia Barcelona-Mataró. S'haurà d'estudiar la possibilitat de que la nova línia ofereixi una capacitat superior a la línia actual.
- Duplicació de via de la línia del Maresme entre Arenys de Mar i Maçanet. En aquest tram es plantejen un seguit de variants en algunes poblacions, existeixen opcions alternatives com fer una única variant contigua a l'autopista o desdoblar tot el traçat actual, els estudis de viabilitat corresponents hauran de determinar la solució més adequada.
- Millores de traçat a la línia Barcelona-Manresa. Inclou el túnel de Montcada, les millores del traçat entre Terrassa i Manresa, i l'increment del nombre de vies entre Sabadell i Cerdanyola per permetre serveis ràpids.
- Canvi de traçat de la línia de rodalies a Martorell. Aquest canvi de traçat permet el pas de la línia de mercaderies del corredor Mediterrani i permet millorar la cobertura de les estacions a Martorell.
- Nou accés de Rodalia a l'aeroport del Prat.
- Duplicació de via de la línia Papiol-Mollet entre Sta. Perpètua de la Mogoda i Mollet del Vallès.
- Noves estacions sobre línies existents.
- Nous intercanviadors sobre línies existents.
- Incrementar el nombre de vies a l'entrada a Barcelona de la línia de Vilanova, entre Castelldefels i el Prat de Llobregat.
- Establir les connexions entre línies que permetin utilitzar les vies de mercaderies entre Sant Celoni i Montcada per incrementar la capacitat i reduir el temps de viatge a la línia de Granollers. Estudiar alternatives per al possible perllongament, total o parcial, d'aquesta ampliació de capacitat fins a la Sagrera.
- Establir les connexions entre línies que permetin utilitzar les vies de mercaderies entre Tarragona i Castellbisbal per incrementar la capacitat i reduir el temps de viatge a la línia de Vilafranca.
- Interconnexió de les línies Barcelona-Vic i Barcelona-Girona a les Franqueses.

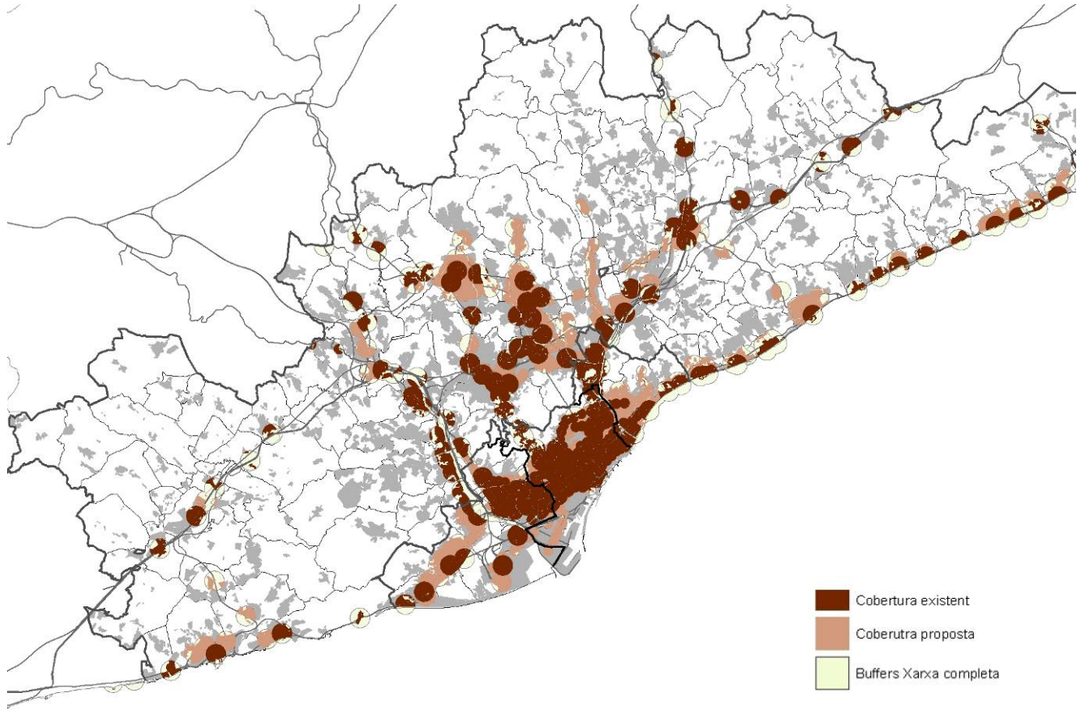
Xarxa d'FGC

La proposta ferroviària del Pla amplia la xarxa d'FGC amb dues noves línies, una línia entre Barcelona i el Vallès Occidental a través del túnel d'Horta i una línia entre Barcelona i Santa Coloma. Així mateix es proposen una sèrie de millores i d'extensions de la xarxa actual per millorar el servei i incrementar la cobertura territorial.

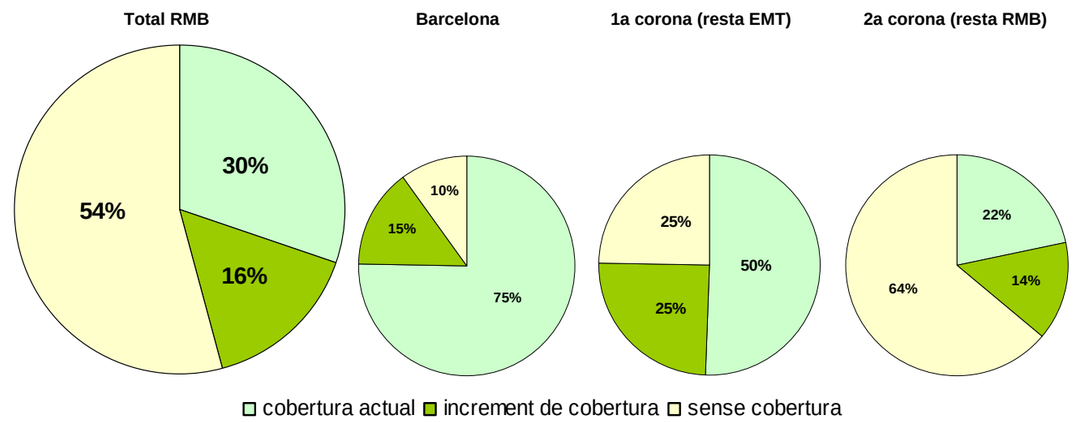
La nova connexió entre Barcelona i el Vallès a través d'un nou túnel ferroviari sota Collserola uneix la part est de Barcelona amb Cerdanyola i la Universitat Autònoma, Sant Quirze, Sabadell i Terrassa. A la UAB aquesta línia es connecta amb la xarxa d'FGC existent i entre Sabadell i Terrassa hi ha una nova connexió ferroviària. Aquesta línia també es pot unir amb la xarxa d'FGC del Vallès a Barcelona amb una connexió entre plaça Catalunya i el barri del 22@, aquest tram es recull com a connexió a estudiar.

La penetració de la línia del Llobregat a Barcelona entre pl.Espanya i Glòries es recull com a proposta a estudiar ja que aquesta línia té un traçat pròxim al túnel de rodalies per l'Av. Diagonal en bona part del seu recorregut. La possibilitat de construir el túnel de rodalies no estava prevista quan es va fer l'estudi de la línia d'FGC, quan es concreti el projecte de rodalia caldrà replantejar-se el perllongament d'FGC per fer els dos projectes compatibles i evitar redundàncies.

Cobertura territorial de la xarxa ferroviària actual i proposada



Cobertura territorial actual i proposada del ferrocarril. Sòl urbà i urbanitzable en un radi de 1.000 m. al voltant de les estacions



Aquest perllongament es completa amb la connexió entre Barcelona (plaça de les Glòries), Badalona i Santa Coloma. Aquesta línia, juntament amb la nova línia del túnel d'Horta ferroviari, donen accés amb ferrocarril suburbà a l'àrea del 22@, una àrea amb una concentració de llocs de treball molt elevada i que serà un pol d'atracció de viatges d'escala regional.

En síntesi, les propostes a la xarxa d'FGC són:

- Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta. Inclou un tram entre Barcelona (el Poblenou) i Cerdanyola, un tram entre Sabadell i Terrassa i un tram de connexió a Barcelona entre aquesta línia i l'estació de Plaça Catalunya d'FGC. Aquest darrer tram és una connexió a estudiar.
- Perllongament a la línia de Sabadell del Metro del Vallès fins a Castellar del Vallès
- Perllongament a la línia de Terrassa del Metro del Vallès fins a Matadepera
- Perllongament de la línia Llobregat-Anoia entre Pl. Espanya i Besòs. Aquesta actuació és una connexió en estudi i està condicionada per la construcció del tercer túnel de rodalia
- Perllongament de la línia Llobregat-Anoia fins a Badalona i Santa Coloma de G.
- Nou traçat línia FGC entre Martorell i Abrera.
- Millores a la línia d'FGC entre Barcelona i Sant Cugat del Vallès per incrementar la capacitat i reduir el temps de viatge.
- Noves estacions i intercanviadors sobre línies existents. Inclou els intercanviadors de Hospital General i Vullpalleres, i noves estacions a Rubí, al sud de Terrassa i a Cornellà.

Xarxa de tren-tramvia

Aquesta xarxa dóna servei ferroviari a territoris que no tenen elevades concentracions de població i a on les àrees urbanitzades s'alternen amb espais lliures sense formar un continu urbà. Els trams urbans tenen un tractament com el d'un tramvia, però la presència de trams no urbanitzats permet assolir velocitats comercials superiors a les d'un tramvia. Aquesta xarxa està connectada a la xarxa ferroviària principal de forma que alguns serveis podran utilitzar les dues xarxes. Les actuacions plantejades són:

- Integració i adaptació a tren-tramvia de la línia ferroviària entre Martorell i Igualada.
- Nova línia de tren-tramvia entre Sabadell i Granollers. Nova línia de tren-tramvia entre aquestes dues poblacions que queda connectada a la xarxa principal d'FGC a Sabadell, de forma que es poden donar serveis entre Terrassa i Granollers.

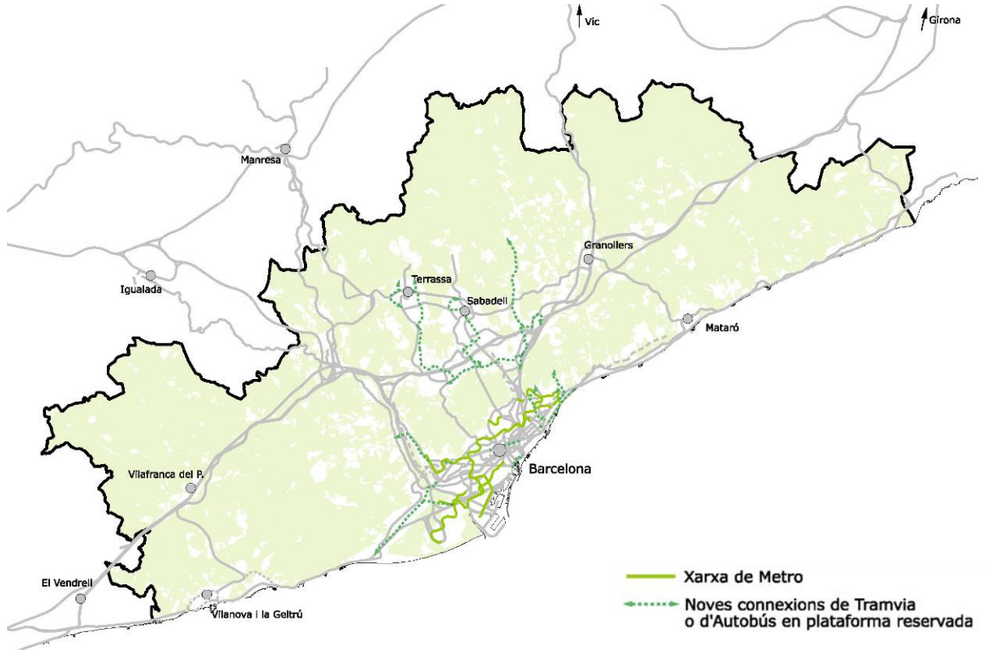
- <u>Xarxa de metro</u>

L'ampliació de la xarxa de metro permet millorar la seva cobertura territorial en alguns punts de Barcelona i el seu entorn més immediat on és insuficient i reduir la congestió que actualment presenten algunes de les seves línies. Les actuacions que apareixen al Pla amb referència a aquesta xarxa recullen les darreres versions de les propostes d'ampliació previstes actualment, recollides al PDI, moltes de les quals es troben ja en fase de projecte o d'execució.

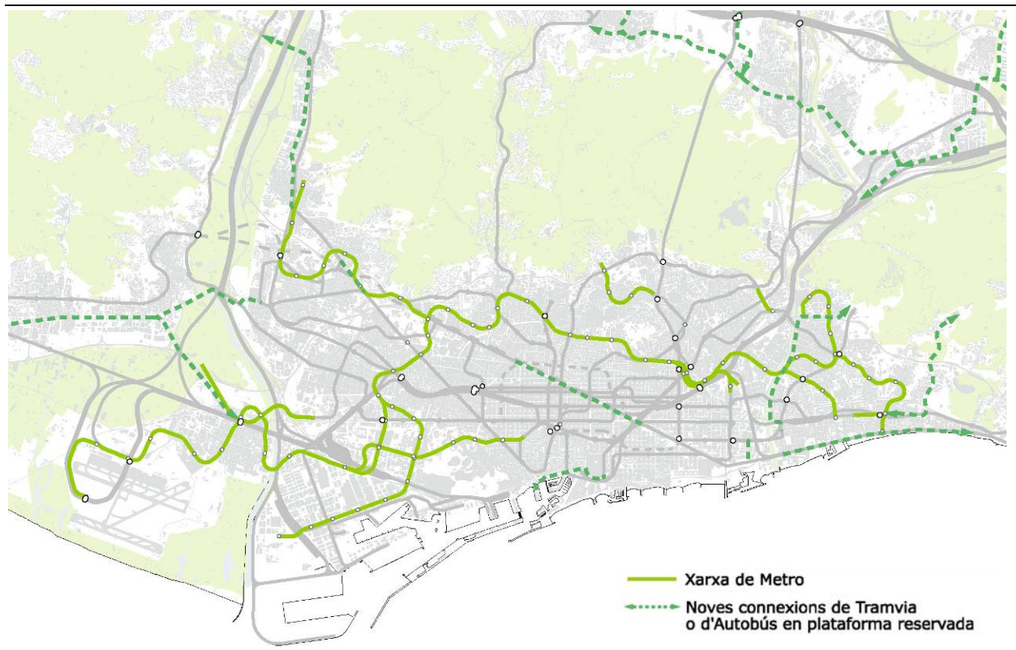
Aquestes actuacions són:

- Nova línia 9 del metro;
- Perllongament de la línia 5 del metro;
- Perllongament de la línia 3 del metro fins a Sant Feliu de Llobregat;
- Perllongament de la línia 3 del metro a la Trinitat;
- Perllongament de la línia 2 del metro a Badalona;
- Perllongament de la línia 2 del metro fins a l'Hospitalet;
- Perllongament de la línia 1 del metro fins a Badalona;
- Perllongament de la línia 1 del metro fins al Prat de Llobregat.
- Perllongament de la línia 6 (explotada per FGC) fins a Esplugues.

Xarxa de tren-tramvia, metro i tramvies o plataformes reservades d'autobús. Regió metropolitana



Xarxa de metro. Detall àrea central



- Xarxa de ferrocarril lleuger i plataformes reservades d'autobús

La xarxa de ferrocarril lleuger i de plataformes reservades d'autobús permet respondre a necessitats de mobilitat de curta distància, a poblacions o sistemes urbans d'una certa dimensió, i alhora proporcionen un mitjà d'aportació al ferrocarril de rodalies o el metro, estenent la seva cobertura territorial. Les propostes del Pla per aquest tipus d'infraestructures no pretenen ser exhaustives i recullen només les actuacions més rellevants a escala metropolitana.

Les propostes recollides no diferencien entre tramvies i plataformes reservades per autobús, deixant aquesta decisió als estudis de rendibilitat pertinents. Els traçats proposats són de caràcter esquemàtic donat que aquests mitjans de transport tenen una gran flexibilitat a l'hora d'implantar-se al territori.

Les propostes plantejades són les següents:

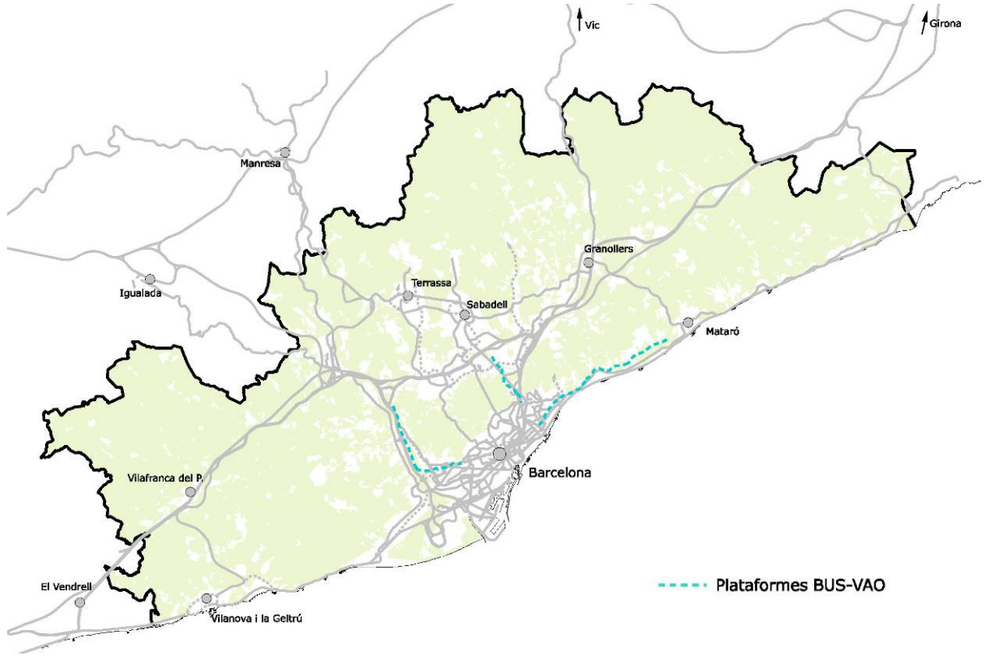
- Connexions al Baix Llobregat:
  - Connexió Sant Feliu-Molins de Rei-Quatre Camins
  - Connexió eix C-245 Castelldefels-Cornellà
- Connexions al Barcelonès:
  - Connexió Trambaix-Trambesòs i altres perllongaments a Barcelona
  - Connexió Sant Adrià de Besòs-Santa Coloma de Gramenet.
  - Connexions a Badalona
- Connexions al Vallès Occidental i Oriental:
  - Connexió Montcada-Ripollet-Cerdanyola-UAB
  - Connexió Sant Cugat del V.-Cerdanyola del V.
  - Connexió UAB-Badia-Barberà-Sabadell
  - Connexió eix riera de Caldes
  - Connexió interna de Terrassa
  - Connexió Sant Cugat del V. – Rubí - Terrassa

- Plataformes BUS-VAO

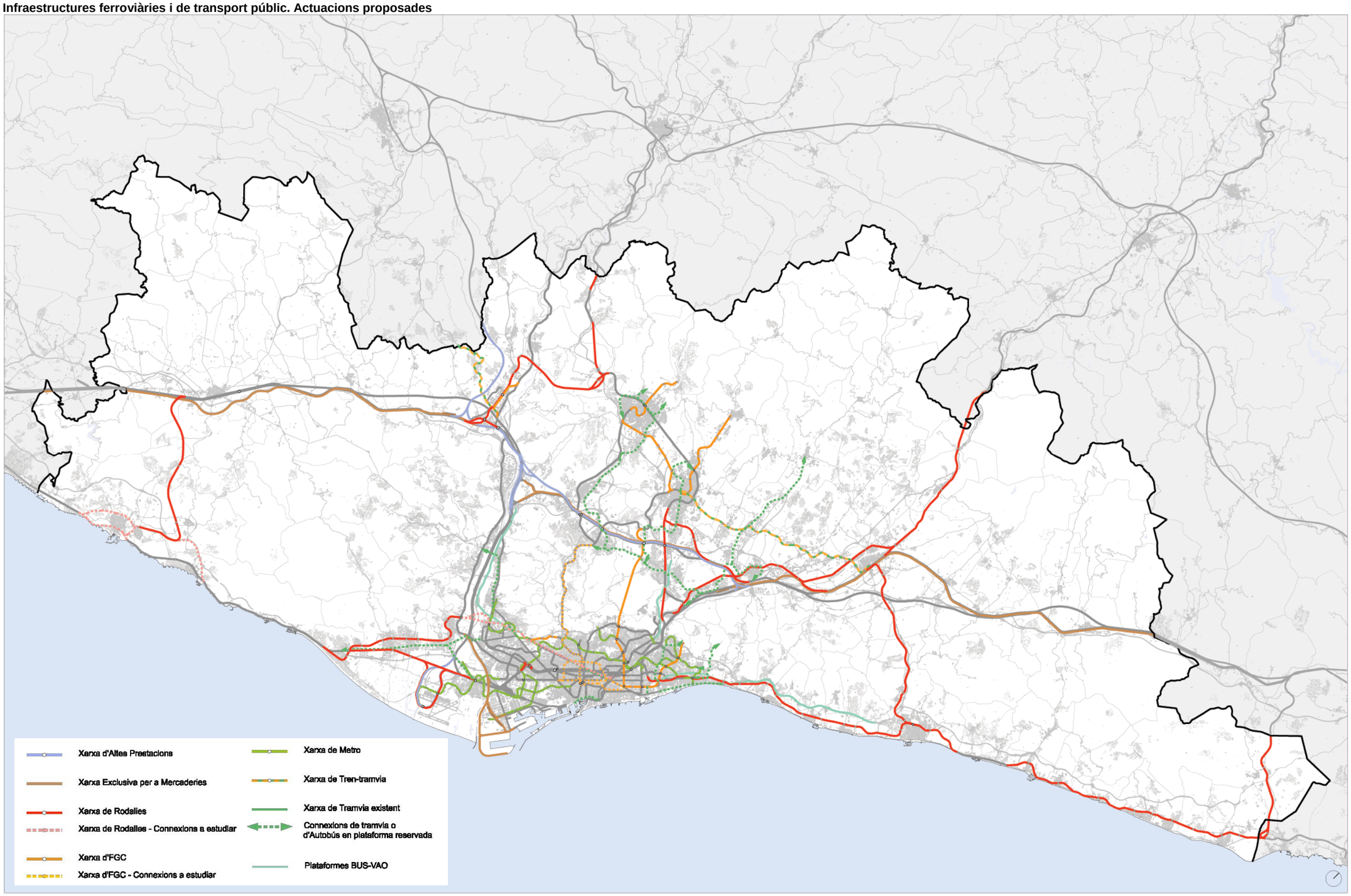
El Pla recull un conjunt de plataformes BUS-VAO situades a les vies d'alta capacitat d'entrada a Barcelona que han de permetre als autobusos que accedeixen a a la ciutat assolir uns temps de viatge més competitius. Aquestes plataformes són les següents:

- Carril BUS/VAO a la C-58 entre Barcelona i el Papiol
- Carril BUS/VAO a la C-58 entre Barcelona i Ripollet
- Carril BUS/VAO a la C-31 entre Barcelona i Mataró

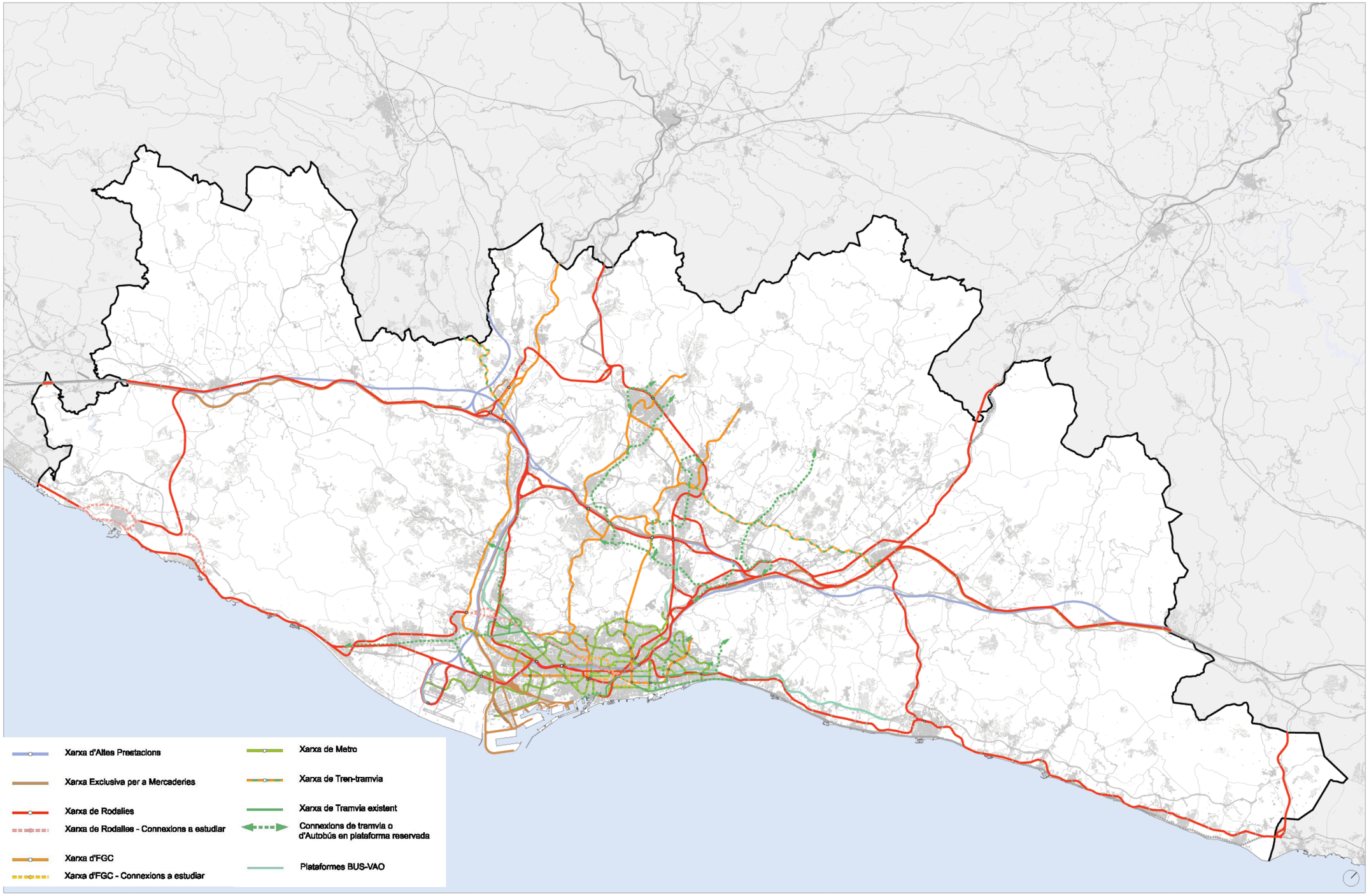
Plataformes BUS-VAO



Infraestructures ferroviàries i de transport públic. Actuacions proposades



Infraestructures ferroviàries i de transport públic. Xarxa proposada



7.4.3. Sistema d'infraestructures viàries

- Classificació de la xarxa viària

Per tal de classificar la xarxa viària s'han establert unes categories basades en la funció de les vies sobre el territori. Aquesta classificació no defineix una tipologia viària concreta per a cada via, sinó que cadascuna de les categories admet diverses tipologies en funció dels requeriments de trànsit i de l'entorn on es trobin. S'han utilitzat aquestes cinc categories:

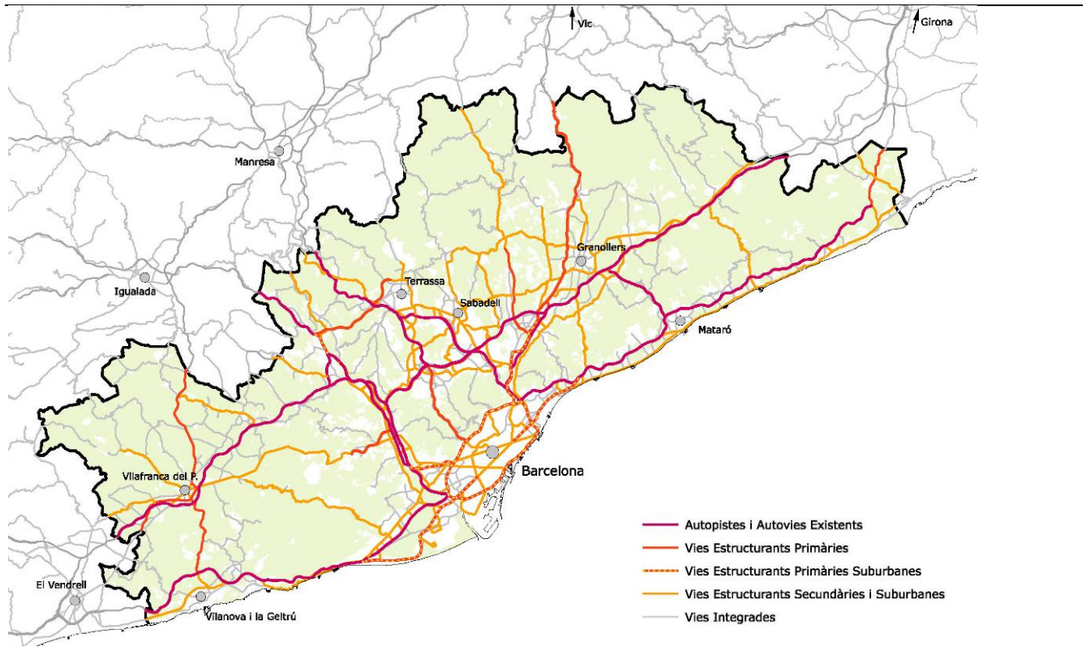
1. Autopistes i Autovies existents. Són les vies amb una funció estructurant primària que tenen característiques d'autovia o autopista i el Pla les recull pel fet de tractar-se de vies existents.
2. Vies Estructurants Primàries. Són les vies que tenen un paper estructurant de primer ordre en l'àmbit del Pla. Aquestes vies, si es justifica en els plans sectorials i en els projectes de traçat, poden tenir categoria d'autovia, però poden tenir altres tipologies, com ara vies de dues calçades amb enllaços a nivell o vies d'una calçada, especialment en aquells corredors on ja existeixi una autopista o autovia.
3. Vies Estructurants Secundàries. Són les que tenen un paper estructurant a escala comarcal. Aquestes vies tenen secció variable adaptada a les característiques específiques de cada tram i han de ser no segregades i amb enllaços a nivell si no hi ha raons de seguretat que ho desaconsellin.
4. Vies Estructurants Suburbanes. Són les més pròpies dels àmbits metropolitans, vertebren sistemes urbans plurimunicipals i tenen, per tant, nombroses connexions amb la xarxa local d'aquests sistemes. Unes tenen el rang de vies estructurants primàries i altres de vies estructurants secundàries, però discorren majoritàriament per entorns urbanitzats, la qual cosa condiciona les seves característiques tècniques. La secció pot ser variable —nombre de carrils, tronc central segregat o no, existència de laterals i altres elements significatius— d'acord amb les condicions físiques i els requeriments de l'entorn. Aquestes vies, quan travessen àrees urbanes, requereixen d'unes mesures d'integració ambiental específiques que les facin compatibles l'entorn.
5. Vies Integrades. Són vies amb un paper estructurant bàsicament local i de connexió amb les vies de rang superior. Tenen un grau d'integració elevat amb la topografia i les activitats del territori. Comprenen la major part de les que es poden denominar locals o paisatgístiques. Són majoritàriament vies d'una calçada no segregades. Per sota d'aquesta categoria es troben la resta de vies locals, les vies específiques per a ciclistes i aquelles més específicament pròpies del medi rural, com els camins agrícoles, pistes forestals i vies pecuàries.

- Propostes

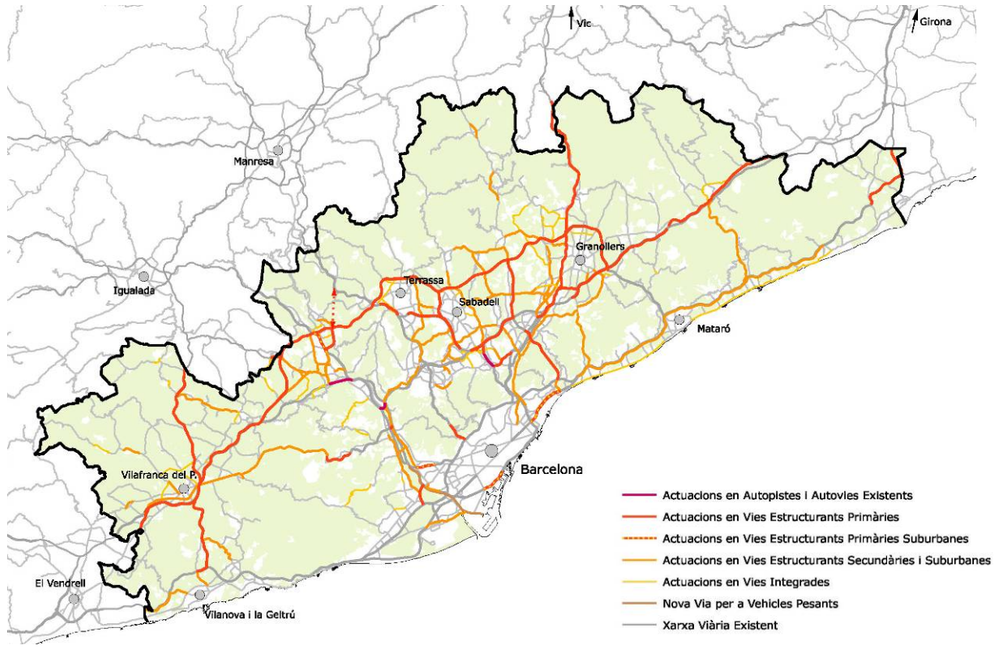
Les propostes del Pla completen els diversos nivells de la xarxa viària de la regió permetent que l'ús que es fa de les vies sigui més apropiat a la seva categoria i tipologia. S'ha recollit un conjunt de propostes que responen a un model coherent a escala de tota la regió metropolitana de Barcelona, alhora que s'adapten a l'estructura urbana pròpia de cada territori tenint en compte les previsions d'aquest Pla pel que fa als sistemes d'espais oberts i d'assentaments.

Les propostes que apareixen als instruments de planejament sectorial han estat adaptades a la classificació funcional de les vies que s'utilitza en aquest Pla. Les actuacions en la xarxa estructurant primària es corresponen amb propostes incloses al PEIT i al PITC. Les vies estructurants secundàries, suburbanes i integrades inclouen propostes que apareixen al PITC i d'altres que no ho estan per tractar-se de vies que pertanyerien a la xarxa comarcal o local.

Xarxa viària existent



Xarxa viària proposada



- Vies estructurants primàries i estructurants suburbanes primàries

La xarxa de vies estructurants primàries presenta actualment un grau de desenvolupament elevat, malgrat tot presenta diverses mancances. Les vies que formen aquesta xarxa es poden agrupar en grans grups segons la seva funció: les vies de pas a través, les vies radials d'accés a Barcelona, les vies de mallat (aquelles que uneixen les grans ciutats metropolitanes entre elles) i les vies complementàries d'eixos viaris existents. Aquesta distinció permet explicar millor les diferents propostes sobre la xarxa estructurant primària. Finalment també es proposen un seguit d'actuacions de millora ambiental pels trams d'aquesta xarxa que es troben en entorns urbans.

Sistema de vies estructurants primàries de pas a través

Les grans vies de pas que travessen la regió i canalitzen els trànsits de llarg recorregut, l'AP-7 i l'A-2, presenten actualment problemes de congestió importants en els trams més pròxims a l'àrea metropolitana de Barcelona, generats pel trànsit intern de la regió, que representa un percentatge superior al trànsit de llarg recorregut. Per solucionar aquest problema no es planteja la construcció d'una nova via de pas per l'interior de la regió, ja que travessaria igualment un àmbit metropolità densament poblat i per tant tindria uns problemes semblants a les actuals vies de pas.

S'aposta per la creació d'un sistema coherent de vies estructurants primàries, secundàries i suburbanes que absorbeixi bona part dels desplaçaments interns que ara es fan a través de les grans vies de pas, de manera que es redueixi la congestió d'aquestes vies. Aquest sistema es veurà reforçat fora de la regió amb la conversió de l'eix transversal en una via d'alta capacitat i la seva connexió amb al Camp de Tarragona que ha d'absorbir una part considerable dels trànsits de llarg recorregut que no tenen el seu origen o destí a la regió metropolitana de Barcelona.

Les actuacions proposades sobre les vies de pas a través són:

- Connexió entre l'A-2 i l'AP-7 al Papiol.
- Millora dels enllaços de l'AP-7 al Penedès.
- Prolongació de les calçades laterals de l'AP-7 al Vallès

Sistema de vies estructurants primàries radials d'accés a Barcelona

Les vies de gran capacitat que conflueixen a Barcelona mostren també un grau de congestió elevat, tal i com succeeix generalment en els accessos de qualsevol gran àrea metropolitana. El Pla proposa una sèrie d'actuacions que afecten aquest conjunt de vies amb la premissa de no incrementar la capacitat viària dels accessos a la ciutat de Barcelona, ja que s'aposta perquè sigui el transport públic el que augmenti la seva quota de repartiment modal en aquests desplaçaments. Per contra els objectius d'aquestes actuacions són millorar alguns trams de les vies existents per guanyar fluïdesa, seguretat i qualitat ambiental.

Així mateix, es plantegen un seguit d'intervencions per crear vies especialitzades que millorin la fluïdesa en punts d'especial saturació de la xarxa. Per facilitar l'accés dels camions al port de Barcelona es proposa una via d'accés per a vehicles pesants entre Sant Feliu de Llobregat i el port. Igualment es proposen un conjunt de plataformes bus-vao sobre les autopistes B-23, C-58, i C-31 (aquestes actuacions estan recollides a l'apartat d'infraestructures ferroviàries i de transport públic).

Les actuacions proposades sobre les vies estructurants primàries d'accés a Barcelona són:

- Variants, millores de traçat i ampliació de la C-17 entre Mollet del V. i Centelles. Aquesta actuació permet incrementar la seguretat d'aquesta via i millorar les condicions ambientals al seu entorn, en treure-la de l'interior de les poblacions.
- Desdoblament de la C-59 entre Caldes de Montbui i Santa Perpètua de la Mogoda
- A-2/C-32 entre Palafolls i Maçanet
- Connexió entre l'A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat
- Extensió de l'eix B-24, inclou la variant de Vallirana i la connexió amb Molins de Rei.
- Calçades laterals de la C-58 entre Badia del Vallès i Terrassa
- Ampliació de la Ronda Litoral al Morrot
- Ampliació del túnel de Vallvidrera (C-16), construcció d'una segona galeria per raons de seguretat.
- Via per a vehicles pesants d'accés al Port de Barcelona
- Millora ambiental i integració urbana de la C-58 a Ripollet

Sistema de vies estructurants primàries de mallat

La xarxa de vies estructurants primàries que ha d'unir les grans ciutats nodals de dins i fora de la regió metropolitana de Barcelona és la que actualment presenta majors mancances i la que concentra la major part de les propostes en vies estructurants primàries. Les actuacions proposades tenen per objectiu completar la xarxa entre ciutats nodals millorant i ampliant les vies existents i creant-ne algunes de noves. Aquestes vies han de tenir una tipologia adient per donar una bona accessibilitat als territoris que travessen, connectant amb el sistema de vies estructurants secundàries suburbanes i integrades.

L'actuació més rellevant és la Ronda del Vallès, que uneix els diferents sistemes urbans de la plana del Vallès i el Baix Llobregat. Aquesta via té un caràcter de via de ronda i té nombrosos enllaços amb les rondes urbanes de cada sistema. El seu traçat s'ajusta al límit dels continus urbans per minimitzar la fragmentació dels espais lliures. Completant aquesta funció de ronda a la plana del Vallès es proposa l'extensió dels laterals de l'autopista AP-7 a diversos trams entre Sabadell i Granollers, per permetre donar una major accessibilitat als territoris adjacents i reduir els efectes de les entrades i sortides sobre la fluïdesa del trànsit de pas. Ronda del Vallès alternatives

El traçat de la Ronda del Vallès és indicatiu i s'acabarà de definir amb l'estudi informatiu que elabori el Ministeri de Foment, titular d'aquesta infraestructura. Tal i com recull el Pacte Nacional d'Infraestructures, la Generalitat proposarà nous traçats alternatius a la proposta fins ara vigent perquè siguin incorporats a l'estudi informatiu. El PTMB proposa un traçat indicatiu però recull també un conjunt de traçats alternatius que han aparegut en el procés de consulta pública (veure imatge al final d'aquest capítol).

El traçat proposat pel Pla, obtingut després d'haver analitzat diferents corredors, és coherent amb les propostes d'assentaments i espais oberts del mateix pla. Aquesta solució s'ajusta més als continus urbans que el traçat històric i per tant redueix la fragmentació dels espais lliures. Alhora la traça proposada no passa per l'interior de les poblacions, això redueix les molèsties de soroll i contaminació sobre la població i no divideix teixits urbans. Aquesta opció també és coherent amb l'aposta del PTMB perquè el corredor de la C-155 aglutini al seu entorn les zones de nova centralitat urbana recolzades sobre la nova línia de tren-tramvia entre Sabadell i Granollers.

Les actuacions proposades sobre les vies estructurants primàries de mallat són:

- Ronda del Vallès. Es proposa un traçat indicatiu acompanyat d'un conjunt d'alternatives de traçat.
- A-7 entre Sant Sadurní d'Anoia i Abrera.
- Ampliació i millora de traçat de la C-15 entre Vilanova i la Geltrú i Igualada.
- B-500 túnel de la Conreria.
- Ronda Oest de Sabadell.
- Via de connexió entre l'A-2 i la Ronda del Vallès a Abrera.
- Estudi de la connexió de l'A-2 i la C-16 entre Abrera i Vacarisses. Estudiar la necessitat d'aquesta connexió.

Vies complementàries d'eixos viaris existents

El Pla recull un conjunt d'actuacions viàries en corredors servits per autopistes que tenen per objecte la correcció dels efectes del peatge sobre la funcionalitat de la resta de vies, incrementar la capacitat en aquell corredor o segregar els trànsits locals dels de pas en aquestes vies. Aquestes actuacions són:

- Via complementària de la C-32 al llarg de tota la comarca del Maresme;
- Via complementària de la C-32 entre Sitges i Cubelles, i la seva continuació;
- Millora de la C-35 entre la Roca del Vallès i la comarca de la Selva (via complementària de l'AP-7);
- A-7 entre l'Alt i el Baix Penedès (via complementària de l'AP-7);

En aquests corredors el Pla estableix una sèrie de condicions d'implantació per tal de minimitzar l'ocupació de sòl i la fragmentació del territori, i poder garantir la funcionalitat dels desplaçaments locals i del transport públic:

- Les solucions d'implantació podran ser de tres tipus diferents i combinables per trams:
  a) Noves vies de caràcter complementari al de l'autopista;
  b) Ampliacions de capacitat i/o connectivitat de les autopistes existents;
  c) Aplicació de mesures de gestió sobre els peatges en la línia establerta en el Pacte Nacional d'Infraestructures 2009, per tal de "definir i aplicar una nova política de peatges que els consideri com a elements reguladors de la mobilitat i de millora ambiental".
- En cas de duplicacions viàries, la nova via ha de tenir unes característiques tècniques diferents a les de la via principal per poder realitzar funcions complementàries a la de la via existent, especialment pel que fa a la connectivitat local o la implantació de transport públic.

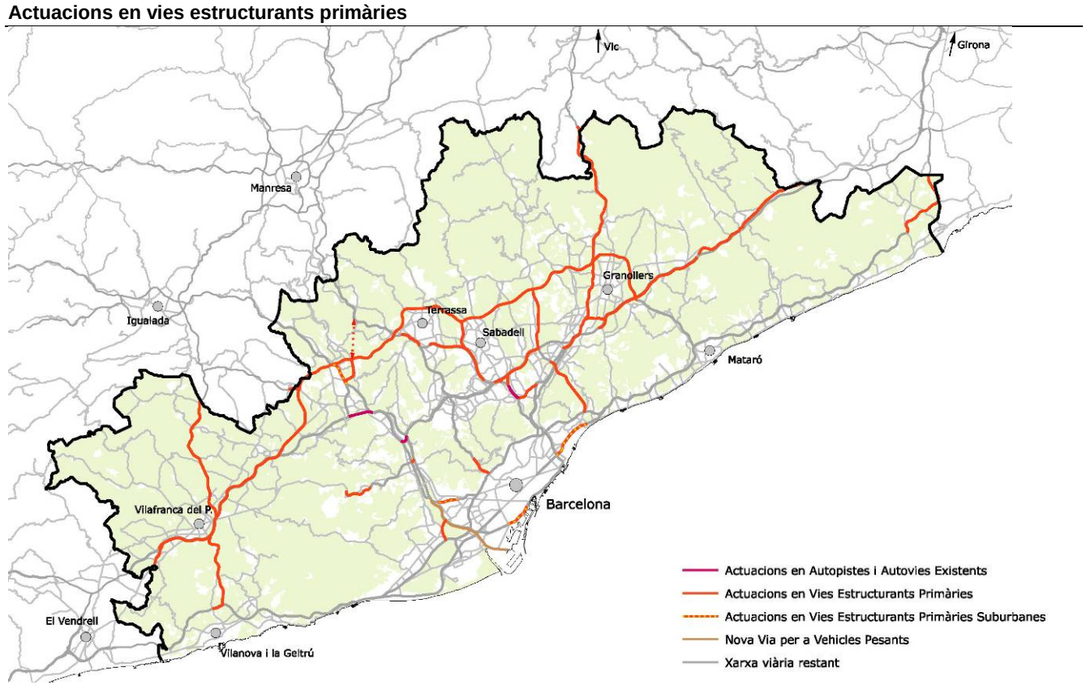
La solució a establir en cada cas ha d'optimitzar els aspectes relatius al servei i la cohesió territorial (accessibilitat al màxim volum de població i activitat), l'eficiència i funcionalitat, la minimització de l'impacte ambiental i el menor cost econòmic. Altres trams d'actuacions viàries que responguin a aquesta problemàtica poden tenir el mateix tractament.

Actuacions de millora ambiental sobre vies estructurants i suburbanes primàries

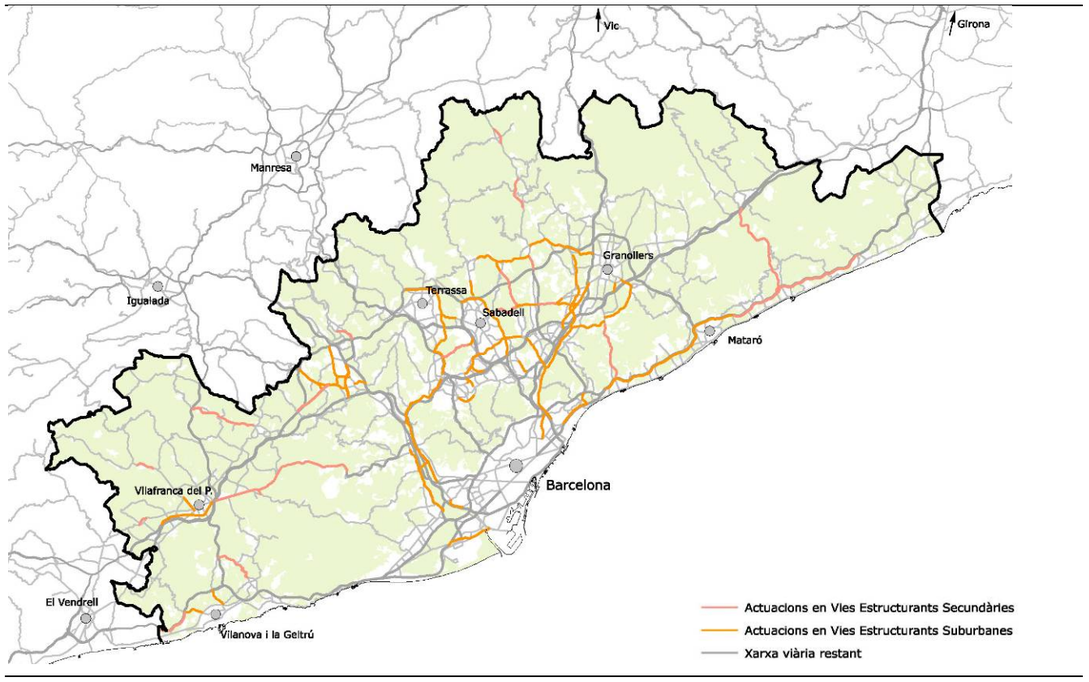
Es recullen un conjunt d'actuacions de millora ambiental per als trams de la xarxa viària d'alta capacitat que travessen l'interior de poblacions. Les propostes de millora ambiental d'aquest Pla recullen només les actuacions més rellevants sense perjudici de que siguin necessàries actuacions semblants a altres punts de la xarxa viària.

- Millora ambiental de l'AP-7 a Martorell. Es planteja la possibilitat de construir un túnel en el tram més pròxim al nucli urbà.
- Millora ambiental de l'AP-7 a Montmeló.
- Millora ambiental i integració urbana de l'A-2 a Abrera. Aquesta via està classificada pel Pla com a estructurant suburbana primària perquè travessa l'interior d'una població i requereix unes actuacions de millora que la facin compatible amb l'entorn.
- Millora ambiental i integració urbana de la C-31 a Badalona. Aquesta via està classificada pel Pla com a estructurant suburbana primària perquè travessa l'interior d'una població i requereix unes actuacions de millora que la facin compatible amb l'entorn.
- Millora ambiental i integració urbana de la B-23 entre Sant Joan Despí i Barcelona. Aquesta via està classificada pel Pla com a estructurant suburbana primària perquè travessa l'interior d'una població i requereix unes actuacions de millora que la facin compatible amb l'entorn.

Actuacions en vies estructurants primàries



Actuacions en la xarxa d'estructurants secundàries i estructurants suburbanes



- Vies estructurants secundàries i suburbanes

La xarxa de vies estructurants secundàries i suburbanes juga un paper molt important en la mobilitat metropolitana però presenta actualment moltes deficiències que, de retruc, provoquen un ús inapropiat de la resta de la xarxa viària i urbana. Es tracta d'una xarxa en què manquen algunes connexions i que té molts trams amb tipologies viàries insuficients per a la funció que desenvolupen. Això ocasiona en alguns casos una sobrecàrrega de les vies estructurants primàries i en altres casos obliga a utilitzar carreteres amb característiques inadequades o carrers amb secció insuficient, per tractar-se de les úniques alternatives possibles.

En general, sobre les vies estructurants secundàries es proposen millores de traçat i variants als pobles travessats per l'interior. Anàlogament, en els casos de vies estructurants suburbanes secundàries, es proposa crear un conjunt de rondes i vies distribuïdores per a cada ciutat o sistema urbà que alliberi de trànsit els carrers interns.

Les propostes en aquesta xarxa no responen a una estructura global per a tota la regió, sinó que a cada territori tenen un tipus d'estructura adaptat a la morfologia geogràfica i urbana present. Per aquest motiu les actuacions proposades es descriuen a continuació agrupades per territoris.

Alt Penedès

L'Alt Penedès és un territori amb una estructura urbana formada per pobles i ciutats que en general no formen continus urbans, en el qual predominen les vies secundàries sobre les suburbanes. Per aquest motiu les actuacions proposades es centren a construir variants de poblacions. Aquestes actuacions són:

- B-212. Nova variant de la Múnia
- BP-2121. Nova variant de Sant Martí Sarroca i modificació de l'accés a Vilafranca del Penedès
- N-340. Millora de la carretera actual i noves variants de Les Cabòries, Cantallops i l'Ordal
- BP-2151. Millora de la carretera actual i nova variant de Sant Pere de Riudebitlles

Vallès Oriental i Occidental

La plana del Vallès és un territori molt urbanitzat, amb grans ciutats i extensos continus urbans, en el qual les vies amb funció estructurant secundària tenen majoritàriament caràcter de vies suburbanes. La xarxa existent però és clarament insuficient donades les dimensions actuals de les àrees urbanes que serveixen. Per aquest motiu aquest territori és el que concentra un major nombre de propostes de xarxa secundària i suburbana. Aquestes actuacions són:

- Ronda Est de Terrassa
- Ronda de Rubí
- Acabament de les Rondes de Sant Cugat del Vallès
- Ronda Est de Sabadell
- Vials de ronda de Cerdanyola del Vallès
- Vial de ronda de Ripollet
- Variants i millora de l'eix del sistema Sentmenat – Polinyà - Santa Perpètua - la Llagosta
- Millora i variants de l'eix del Tenes (BV-1602) entre Montmeló i Bigues i Riells
- Reconversió en via suburbana de l'actual autovia C-17 entre Mollet del V. i Granollers
- Via Interpolar entre Castellbisbal i Granollers
- Connexió entre la Ronda de Granollers i l'AP7/C-35 a través de la carretera de Valldoriolf.
- Millora i variants de la BV-5001entre Sta. Coloma de G. I La Roca del V.
- Millora i variants de l'eix Castellar del V.–Sentmenat–Caldes de Montbui–Lliçà d'Amunt-Canovelles
- Variants de la C-59 a Sant Feliu de Codines i Castellterçol
- Ampliació de la B-124 entre Sabadell i Castellar del Vallès
- Millora de la N-150 entre Sabadell i Terrassa
- Millora de la C-1413a entre Rubí i Sabadell i variant de Sant Quirze del Vallès
- Millora de la C-1415c entre La Roca i la Ronda de Granollers per adaptar-la a la mobilitat local un cop executades les connexions de la C-35 i la Ronda del Vallès.

Maresme

El Maresme és un territori molt urbanitzat on les comunicacions perpendiculars a la costa estan en general resoltes, però no succeeix el mateix amb les que es produeixen en paral·lel. En aquest àmbit la proposta principal és la creació d'un eix longitudinal que millori aquestes comunicacions i faci de via distribuïdora dels trànsits de l'autopista C-32. També es proposa la millora d'algunes de les connexions entre el Maresme i el Vallès Oriental.

- Via distribuïdora de la C-32 entre Montgat i Pineda de Mar. Aquesta via en alguns trams es pot substituir per una actuació sobre l'autopista C-32 seguint als condicionants d'implantació establerts per les *vies complementàries d'eixos viaris existents* dins de les vies estructurants primàries.
- BP-5002 d'Alella a Vilanova del Vallès. Millora del traçat i variant a Alella
- C-61 de Sant Celoni a Arenys de Mar. Millora del traçat i variants a Arenys de Munt i Vallgorguina

Garraf

El Garraf no presenta grans mancances en la seva xarxa de vies secundàries i suburbanes. Tot i així es plantegen dues propostes per acabar d'independitzar la connectivitat interna del territori de la xarxa de vies estructurants primàries:

- Millora de la connexió C-15 i Vilanova i la Geltrú
- Variants de la C-31 al sud de Vilanova i la Geltrú. Aquesta via en alguns trams es pot substituir per una actuació sobre l'autopista C-32 seguint als condicionants d'implantació establerts per les "vies complementàries d'eixos viaris existents" dins de les vies estructurants primàries.

Àrea Metropolitana de Barcelona

L'àrea metropolitana central disposa d'una extensa xarxa de vies suburbanes, que el pla completa amb les següents actuacions:

- Ampliació i variants de la BV-2002
- Millora i acabament de la via suburbana del marge esquerre del Llobregat entre El Papiol i Cornellà
- Ronda Sud del Prat de Llobregat
- Acabament de les calçades laterals de la C-31 a Badalona
- Connexió entre el Nus de la Trinitat i Sagrera

Entorn de Martorell

L'àmbit de Martorell té una concentració molt alta de vies estructurants primàries, però la xarxa secundària i suburbana no resol adequadament les relacions internes del sistema urbà, que s'han de realitzar utilitzant trams de les diferents autovies. Les propostes en aquest àmbit són:

- Vies suburbanes de connexió entre Martorell, Abrera, Olesa i Esparreguera
- Integració urbana i conversió en una via suburbana secundària del tram d'autopista entre l'AP-7 i l'A-2 a Martorell. Aquesta actuació està condicionada a què es dugui a terme la nova A-7 entre Sant Sadurní i Abrera que farà la mateixa funció.
- Ampliació i millora de la carretera B-224
- Nova carretera entre Gelida i Martorell pel corredor de la LAV

- Vies integrades

Donada l'extensió i la diversitat d'aquesta xarxa, les propostes d'aquest Pla no pretenen ser exhaustives i recullen només les actuacions més rellevants.

Les vies integrades poden travessar entorns urbans, tenir un tractament de carrer i no necessàriament han de disposar d'una variant a cada poble que travessen. No obstant, en algunes ocasions aquestes carreteres passen pel centre de poblacions per carrers poc apropiats per al trànsit de vehicles, i per això s'han proposat una sèrie de variants en aquesta xarxa. També s'han inclòs diverses propostes de vials urbans, rellevants pel seu paper estructurador, previstos al planejament urbanístic.

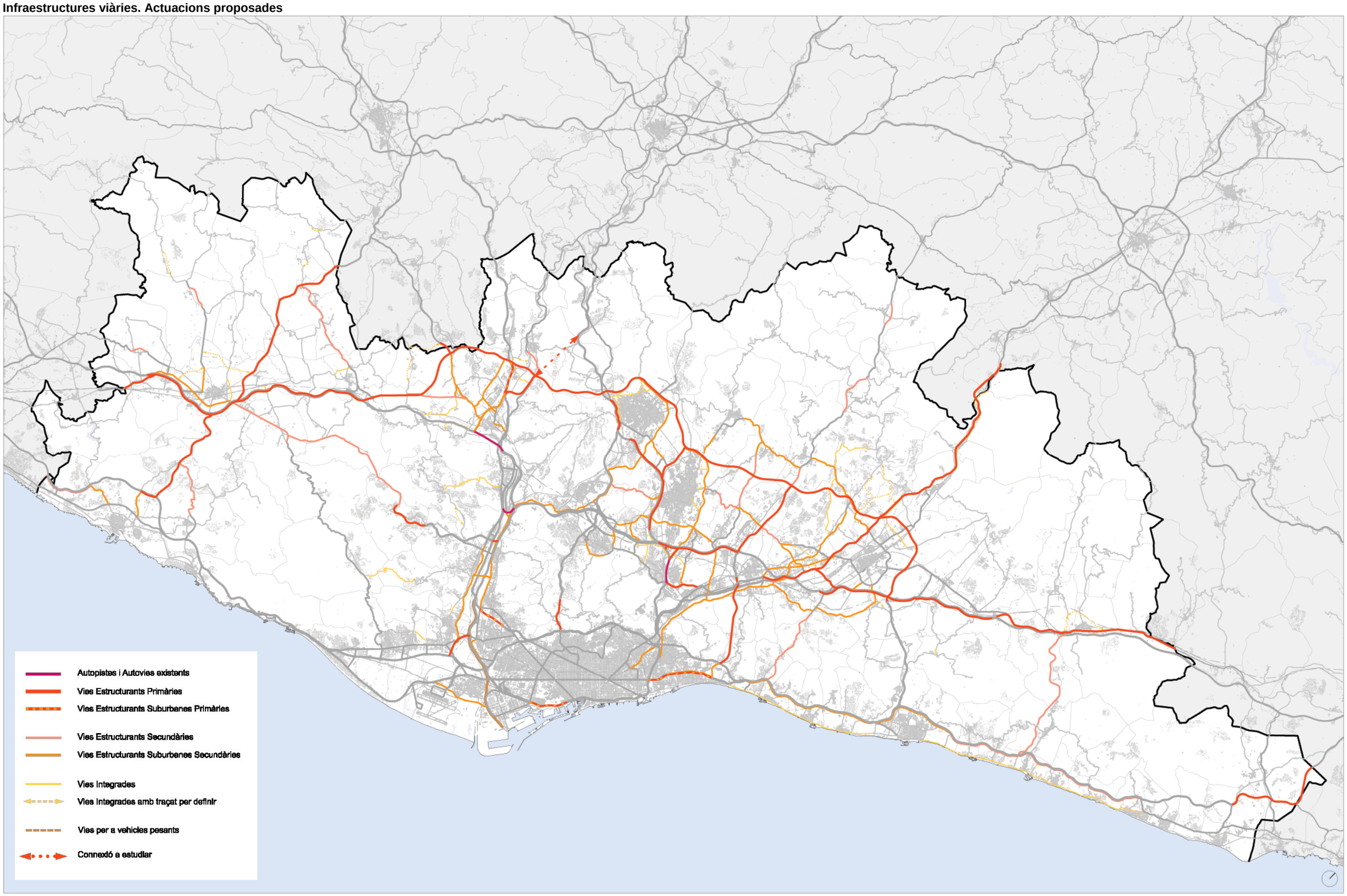
Algunes noves vies no tenen una proposta de traçat i s'han representat esquemàticament. En aquests casos les vies tenen un caràcter local o intermunicipal de curt abast i la solució definitiva està molt oberta per adaptar-se als condicionants específics de cada entorn.

Pel que fa a les vies de rang inferior, no es fa cap proposta concreta, tot i que el Pla preveu el manteniment de totes les vies rurals i la creació de les denominades vies verdes per a ús preferent de vianants i bicicletes.

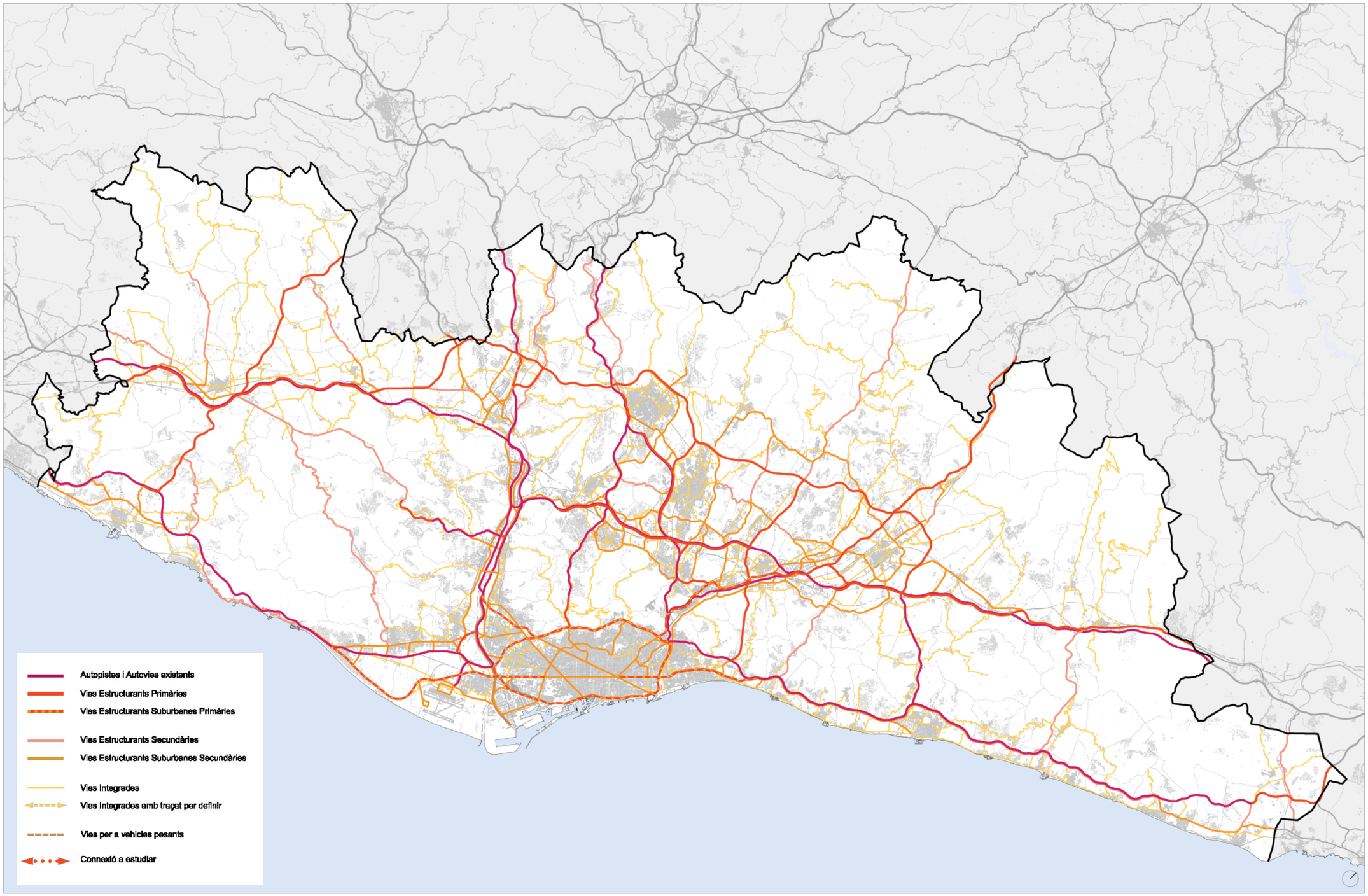
Les actuacions de trams viaris que coincideixin amb la xarxa principal de carrils bicicleta de la regió metropolitana, a concretar amb el corresponent planejament sectorial, han de desenvolupar conjuntament ambdues xarxes. Les característiques específiques de la xarxa de bicicletes s'hauran de concretar amb el mateix nivell de determinació que es faci per a la xarxa viària en el document de planificació de què es tracti. La proposta de xarxa per a bicicletes feta per l'ATM a l'rmb és la proposta de referència en el moment de redactar el Pla.

El desenvolupament d'una xarxa per a bicicletes, en especial a les àrees més planes de la regió, d'acord amb la línia estratègica 1 del Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya, és un objectiu coherent amb les propostes d'aquest Pla territorial. Amb aquesta finalitat, el Pla recomana l'elaboració, de forma articulada amb el "Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona", de plans especials d'itineraris i carrils bici a preservar, millorar i crear en l'àmbit metropolità, entre d'altres, als àmbits centrals dels Plans directors urbanístics determinats al Títol V d'aquestes normes.

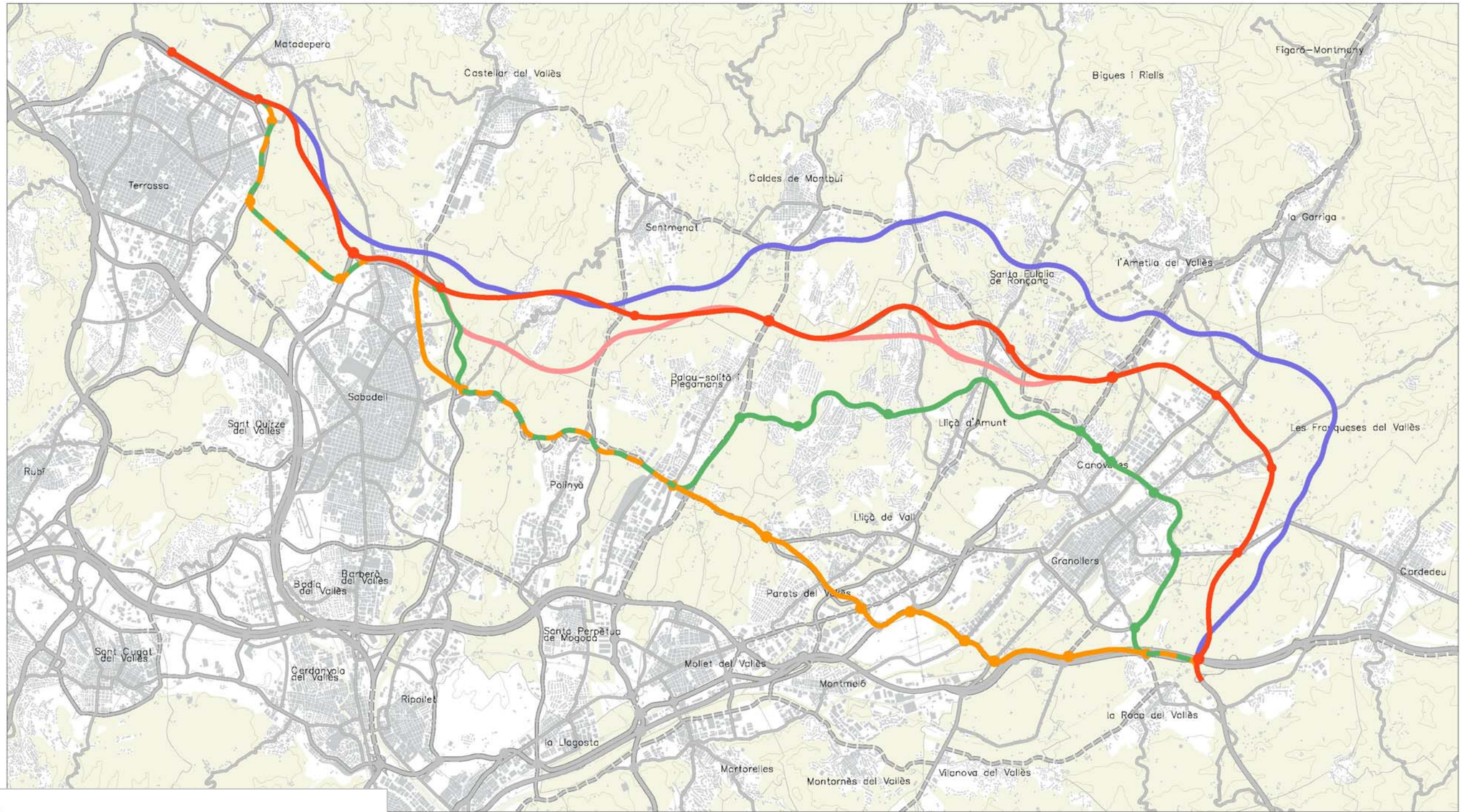
Infraestructures viàries. Actuacions proposades



Infraestructures viàries. Xarxa proposada



Infraestructures viàries. Traçats alternatius per la Ronda del Vallès



LLEGENDA

- Quart cinturó (Proposta inicial Ministeri de Foment)
- Ronda del Vallès Projecte PTMB (sotmesa a informació pública)
- Ronda del Vallès alternativa sobre el corredor Projecte PTMB
- Ronda del Vallès alternativa corredor C-155 - Rondes de Granollers
- Ronda del Vallès alternativa corredor C-155 - Gallecs

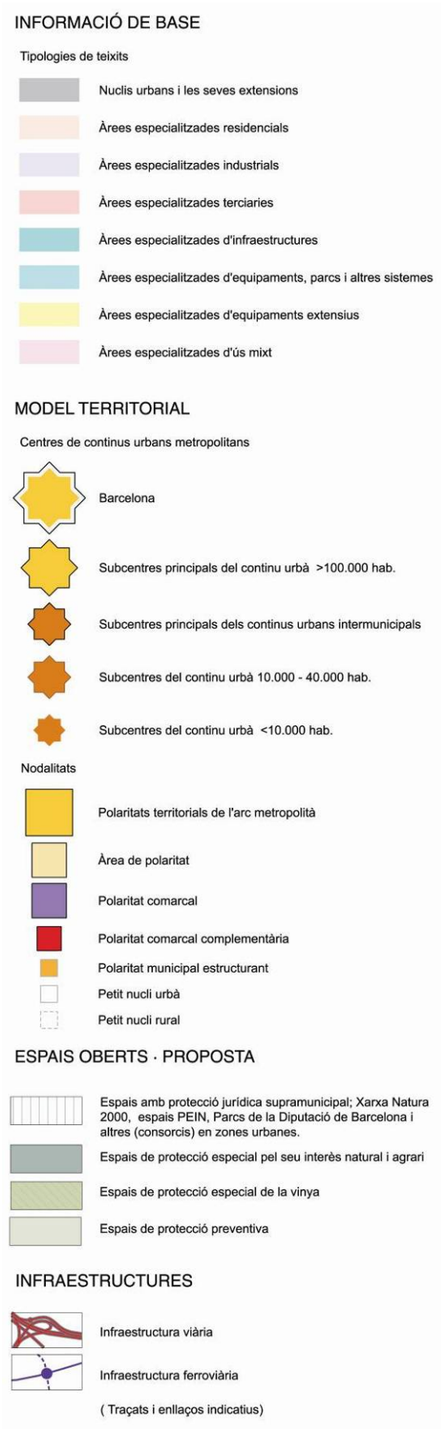
7.5. Desplegament del Pla per territoris

Els continguts generals dels tres sistemes en què es desenvolupen les propostes d'espais oberts, assentaments i infraestructures de transport exposades en els apartats precedents tenen, lògicament, una concreció territorial. Així, i a partir de la seva coherència global, el Pla es desplega de manera singularitzada per a cadascun dels territoris de la regió atenent-ne els trets característics particulars i diferenciadors.

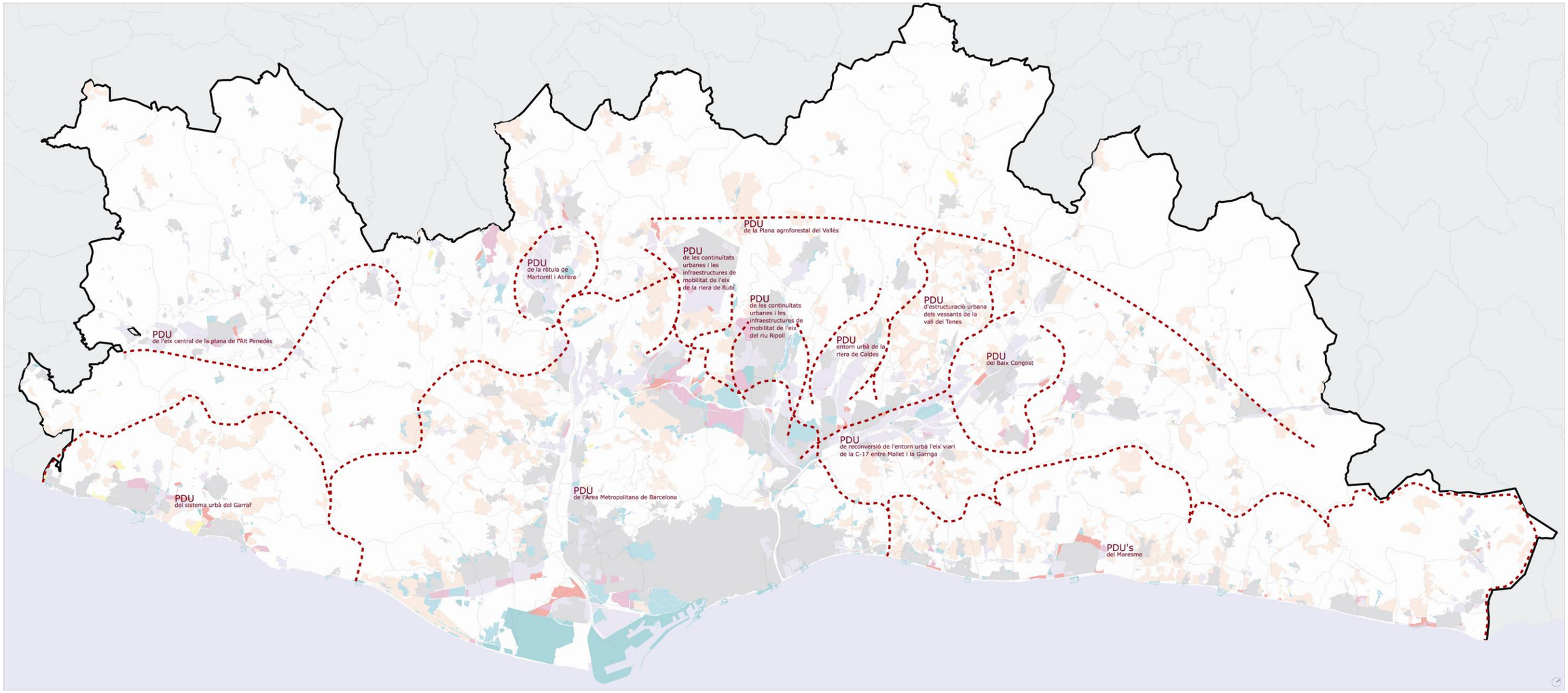
La consideració dels diversos àmbits per als quals el Pla preveu l'elaboració de plans directors urbanístics específics i d'aquells altres que, sense previsió de desenvolupar-ne cap, mostren una estructura interna de funcionament o uns trets singulars, permet exposar amb major nivell de detall les característiques específiques d'aquests àmbits, tant pel que fa a les determinacions i estratègies dels assentaments com a les consideracions fetes pel Pla sobre els espais oberts o les infraestructures de transport.

Aquest darrer apartat del capítol de propostes detalla, doncs, la concreció d'aquestes estratègies i determinacions sobre els diversos territoris que conformen la regió metropolitana de Barcelona.

Per tal d'il·lustrar els continguts de la proposta per a cada territori, el text s'acompanya d'imatges que resumeixen les categories dels tres sistemes en què es plasmen les propostes tant pel que fa al model territorial de nodalitats urbanes objectiu com a les estratègies proposades per tal d'assolir-lo.



Àmbits de plans directors urbanístics



- Àrea metropolitana (AMB)

La formen, com a mínim, els municipis de les entitats metropolitanes creades a la Llei 7/1987, de 4 d'abril, i de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, molts d'ells compresos en un àmbit comú de planificació urbanística des dels anys 50 del segle passat, sobre el qual es van formular planejaments de tipus "general" que han regulat l'urbanisme de l'Àrea fins als nostres dies: el Pla comarcal de 1953 i Pla general metropolità (PGM) de 1976.

Es tracta d'un àmbit amb un alt nivell d'ocupació urbana, articulat històricament al voltant de la centralitat exercida per la ciutat de Barcelona. La seva estructura física, amb una plana costanera estreta i lleugerament inclinada que, situada entre la serralada litoral i el mar, s'obre a la depressió prelitoral a través de dos estrets territoris fluvials, n'ha condicionat el desenvolupament. D'aquesta manera, s'ha arribat a una ocupació intensiva dels espais més planers, amb l'excepció de les terres inundables del delta i la vall baixa del Llobregat.

- Propostes del Pla

En aquest àmbit, el Pla inclou en el **sistema d'espais oberts** aquells espais protegits històricament (des del Pla comarcal de 1953 i el PGM de 1976) com són, bàsicament, Collserola i el delta del Llobregat i els amplia i els connecta per tal de garantir, en la mesura del possible, en una àrea tan urbanitzada, la seva funció com a sistema. Així, la protecció de les àrees del Garraf i l'Ordal incloses a l'àmbit, juntament amb la vall baixa del Llobregat, Collserola i la serra de Marina formen un espai continu que recorre la serralada litoral i, allà on la urbanització presenta discontinuïtat, arriba fins al mar.

Pel que fa al **sistema d'assentaments**, i en ésser un àmbit tan ocupat, el Pla no planteja noves operacions d'extensió urbana de gran dimensió pel que fa a l'ocupació de nou sòl que actualment no estigui qualificat com a urbanitzable. Per contra, sí que es reconeixen noves oportunitats sobre àrees urbanes en transformació, una part de les quals pot tenir un caràcter estratègic pel conjunt de la regió metropolitana.

Pel que fa a les **infraestructures de transport**, la major part de les actuacions corresponen a la xarxa ferroviària, per trobar-se menys desenvolupada que la viària i per ser la més avantatjosa a l'hora de servir una àrea amb un alt nivell d'ocupació.

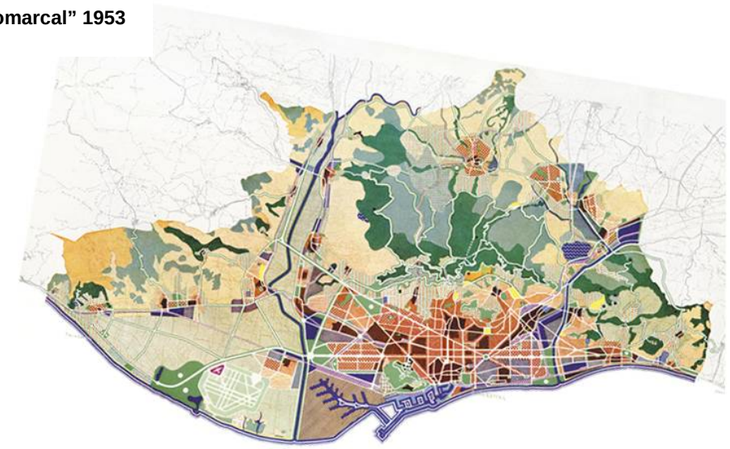
Entre les noves infraestructures ferroviàries, una part important de les actuacions van destinades a la millora de la comunicació interna d'aquesta àrea, com ara l'ampliació de la xarxa de metro, noves línies de rodalia i FGC (rodalia C3 Barcelona-Castelldefels amb un tercer túnel a Barcelona, línia d'FGC Glòries-Santa Coloma de Gramenet i perllongament d'FGC L6 entre Reina Elisenda i Esplugues) i millores sobre línies existents (trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró i noves estacions).

Un altre grup d'actuacions van destinades a la millora de les connexions amb la resta de la regió metropolitana, com és l'obertura del túnel ferroviari d'Horta, sota Collserola. D'aquesta manera es millora la connexió entre el Vallès Occidental i els barris d'Horta-Guinardó i de Poble Nou de Barcelona. Igualment, les relacionades amb l'accés a l'aeroport del Prat (ramal fins a la terminal de l'aeroport i els nous intercanviadors LAV), el nou accés de rodalia per tal d'adaptar-lo a la nova configuració de les terminals de l'aeroport. Cal afegir que l'obertura del traçat d'alta velocitat a Barcelona, en absorbir una part dels actuals serveis regionals, permetrà igualment incrementar les freqüències de pas dels trens de rodalia a l'interior de la ciutat.

Finalment, les actuacions adreçades a millorar la connexió entre les xarxes de rodalia, metro comarcal i metro, com és la creació de nous intercanviadors i la nova connexió Pl. Espanya-Glòries de la línia Llobregat-Anoia, per facilitar l'intercanvi amb les altres línies de transport públic i permetre la unió amb la resta de la xarxa d'FGC (la connexió per l'interior de Barcelona de les xarxes d'FGC, que actualment acaben en cul-de-sac, ha de permetre unir les xarxes existents i les proposades. No obstant, la seva realització representa una gran complexitat tècnica en tant que es fan a través de la part central de Barcelona i, a més, existeixen diferents maneres alternatives de dur a terme les connexions. Per aquests motius aquestes actuacions es plantegen com a connexions a estudiar).

Pel que fa al viari, es proposen tres tipus d'actuacions principals. En primer lloc, les destinades a millorar la connectivitat global de la xarxa, més que no pas a ampliar-la, com són les connexions entre l'A-2 i l'AP-7 al Papiol o de la mateixa A-2 amb la C-32 a Sant Boi de Llobregat, i la connexió Badalona-Vallès, a través del túnel de la Conreria, que connectarà el Barcelonès nord i el baix Maresme amb el Vallès Oriental.

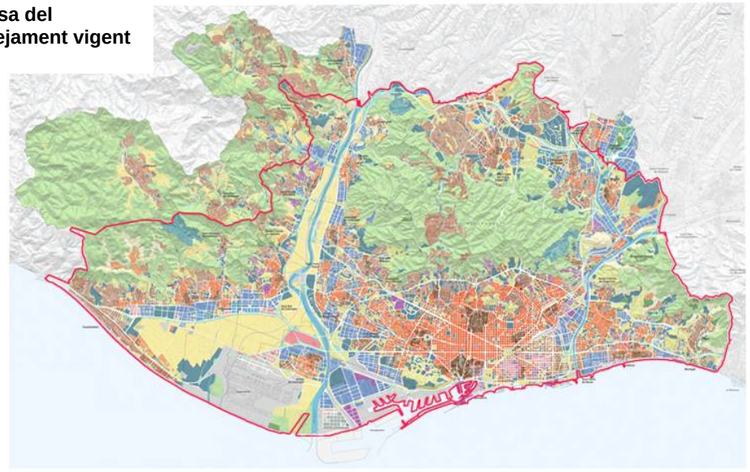
"Pla Comarcal" 1953



Pla General Metroplità 1976



Refosa del planejament vigent 2006



En segon lloc, les vies exclusives per a vehicles que permetin millorar l'eficiència global de la xarxa, com ara la via de camions a l'A-2 entre Sant Feliu de Llobregat i el Port de Barcelona, que ha de facilitar la sortida de les mercaderies del port, o els carrils Bus/VAO, específics per al transport públic o per a vehicles amb alta ocupació a les vies d'entrada a Barcelona (per la Diagonal, la Gran Via al sud, la Gran Via al nord i la Meridiana).

Finalment, aquelles actuacions destinades a treure el trànsit viari de pas de les zones urbanes, com són la variant de la BV-2002 a Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló, o l'extensió de l'eix B-24, amb la variant de Vallirana i la connexió amb l'AP-2 a Molins de Rei.

El Pla es desplegarà en aquest àmbit mitjançant un Pla director urbanístic.

- Objectius del PDU

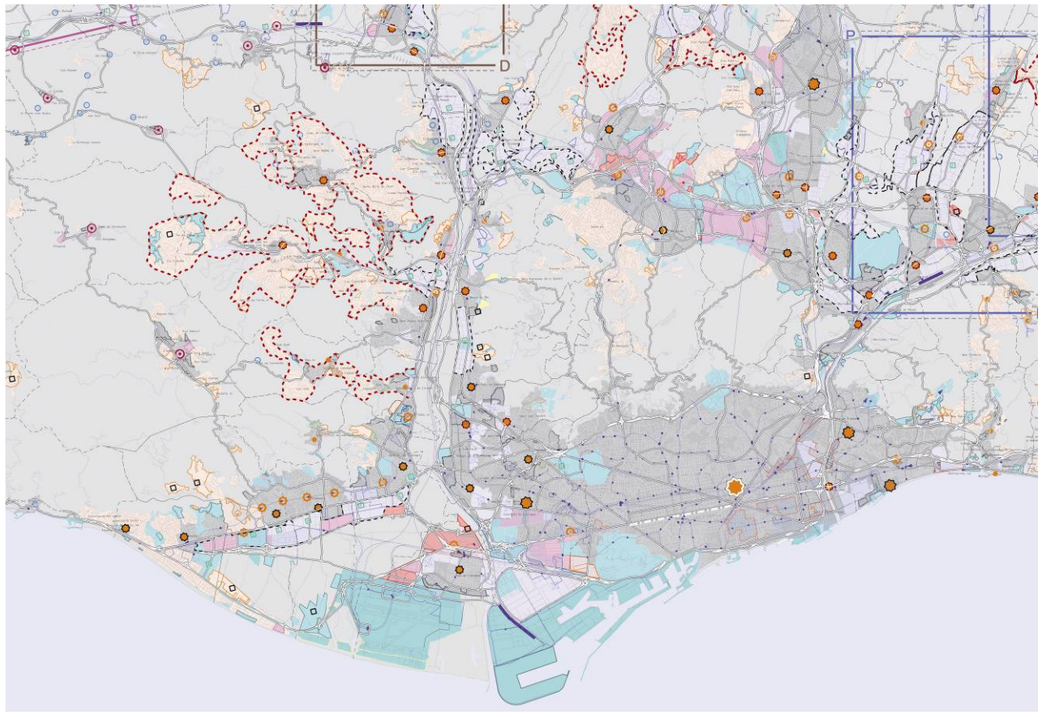
El Pla director urbanístic abastarà, com a mínim, els termes municipals de les entitats metropolitanes creades a la Llei 7/1987, de 4 d'abril, i de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. En cas que el Parlament de Catalunya aprovi la creació d'una entitat metropolitana de Barcelona, l'àmbit territorial del PDU ha de coincidir amb l'àmbit d'aquesta entitat. El PDU ha d'ésser l'instrument urbanístic previ de revisió i adaptació del planejament urbanístic vigent a les prescripcions d'aquest Pla territorial.

El PDU ha d'establir el marc d'adaptació del planejament general metropolità vigent amb la formulació d'un text únic per a aquest àmbit per tal d'homogeneïtzar-ne i d'harmonitzar-ne el contingut.

El desenvolupament d'aquest PDU atendrà principalment les següents qüestions:

- En aquest àmbit són especialment importants les oportunitats d'intervenció sobre àrees urbanes en transformació, una part de les quals pot tenir un caràcter estratègic per al conjunt de la regió metropolitana.
- Pel que fa al sistema d'espais oberts, s'han de definir i regular amb la precisió necessària els espais de transició entre els sòls urbans i els espais naturals o agrícoles, i s'han de definir els espais de valor connector d'acord amb els criteris mediambientals o paisatgístics, així com els mecanismes de gestió adequats per tal de resoldre els conflictes de delimitació.
- Les centralitats urbanes s'han de desenvolupar tenint en compte les pròpies del sistema urbà policèntric que configura l'àrea metropolitana, més les noves àrees de centralitat a definir amb les opcions estratègiques de transformació i extensió urbana.
- El pla director ha de definir els llindars de densitats, intensitats i estàndards per a cada part del territori a desenvolupar pel planejament urbanístic metropolità. També podrà fixar normes urbanístiques comunes.
- Pel que fa a les àrees industrials el pla director ha de concretar i desenvolupar especialment les estratègies corresponents a les Àrees especialitzades industrials a transformar i a les Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar, tot tenint present el caràcter estratègic del teixit industrial metropolità.
- L'establiment d'àrees amb un notable contingut terciari, comercial i d'oficines s'ha de plantejar sobre les operacions de renovació i/o extensió urbana amb una dotació suficient de transport públic d'alta capacitat.
- Tot tenint present que en conjunt aquesta és una àrea força equilibrada, pel que fa a la relació entre població ocupada resident i llocs de treball localitzats, el pla director amb les seves propostes d'ordenació, definició d'usos i intensitats ha d'aprofundir en el manteniment i millora d'aquest equilibri dins de l'àmbit global i en els subàmbits que a l'efecte defineixi.
- El pla director ha de desenvolupar les estratègies dels conjunts d'Àrees especialitzades residencials a reestructurar especialment a la comarca del Baix Llobregat, als vessants de la serra de l'Ordal.
- Pel que fa al sistema viari, el pla director ha de definir i regular el desenvolupament de les vies metropolitanes amb continuïtat en el territori i de connexió i suport intermunicipal, especialment aquelles vies d'escala més local no tractades en aquest pla territorial.
- Pel que fa a les Àrees funcionals estratègiques, el PDU de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha de localitzar les existents i assenyalar noves reserves per a l'ampliació o l'establiment de noves i regular els usos a mantenir, transformar o implantar de nou.
- El PDU de l'AMB pot contenir determinacions urbanístiques directament aplicables que no precisin altres planejaments de desenvolupament i determinacions per a ser desenvolupades mitjançant planejament derivat.





- Maresme

L'àrea urbana del Maresme abasta el conjunt de municipis que integren la comarca del mateix nom, llevat dels dos més meridionals (Tiana i Montgat) que, per la seva proximitat i nivell de relació, queden integrats a l'AMB. Per com es disposa, entre la Serralada Litoral i el mar, mostra una estructura allargada que li dóna una única dimensió principal.

Ara bé, la longitud mateixa de la comarca, juntament amb la disposició de tot un seguit de rieres transversals que, partint de les parts més elevades dels diversos massissos de la serralada, discorren fins al mar, fa que s'hi puguin distingir una sèrie de subàmbits més petits estructurats al voltant dels seus respectius nuclis de població.

- Propostes del Pla

El **sistema d'espais oberts** s'estructura seguint els diversos massissos que formen la Serralada Litoral i ampliant i relligant les àrees que ja disposaven de protecció jurídica de caràcter supramunicipal, des de la Conreria i Sant Mateu fins al Montnegre, tot passant pel Corredor. L'ampliació dóna més coherència a unes àrees de valor estratègic però delimitades de manera força irregular, i entre les que existien força discontinuïtats o aquestes es basaven en franges excessivament estretes. El Pla protegeix també aquells corredors que connecten les esmentades àrees, bàsicament de muntanya, amb les situades arran de costa, de manera que es garanteixi l'arribada dels espais protegits fins al mar i s'eviti l'ocupació de la plana costanera sense solució de continuïtat, tal com estableix el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDSUC).

El Pla distingeix dos tipus d'estratègies bàsiques pel que fa als **assentaments**. En primer lloc, en aquest espai del litoral i al peu de mont, on l'ocupació de la façana marítima ha donat com a resultat un continu urbà, es proposen estratègies de continus urbans intermunicipals a desenvolupar mitjançant plans directors urbanístics, i que en la majoria de casos comportaran la creació de noves centralitats, per tal de respondre a la realitat urbana actual i a les noves oportunitats obertes pels traçats ferroviaris proposats en el Pla.

En segon lloc, per als assentaments localitzats a la muntanya, on la continuïtat dels espais oberts adquireix una importància especial, s'estableixen estratègies de nucli, bàsicament de creixement moderat.

Pel que fa a les **infraestructures de transport**, les propostes quant a la xarxa ferroviària es basen en quatre actuacions bàsiques. D'una banda, la línia orbital ferroviària, que uneix Mataró amb la resta de grans ciutats de l'arc metropolità sense passar per Barcelona. D'altra banda, el trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior, per tal d'incrementar la cobertura territorial d'aquesta línia sobre uns nuclis urbans que s'han anat estenent cap a l'interior tot millorant la qualitat ambiental de la façana costanera de les poblacions afectades. Al Maresme central entre Mataró i Calella es tracta d'actuar sobre la línia costanera per tal de superar l'impacte que aquesta línia genera sobre la façana litoral amb operacions de millora ambiental i variants ferroviàries locals o mitjançant un desplaçament de l'actual traçat que possibiliti una variant intermunicipal de més llarg abast amb canvis de localització de les estacions. I, finalment, el desdoblament de la línia de rodalia a l'alt Maresme, necessari per incrementar les freqüències de pas, la qual cosa també planteja noves consideracions sobre la implantació de l'actual traçat costaner i el planteig d'alternatives.

El traçat ferroviari costaner que figura al PTMB respon a diversos estudis realitzats abans o al llarg del desenvolupament dels treballs del Pla i haurà de concretar-se amb la tramitació dels corresponents estudis informatius sobre projectes a desenvolupar, però en tot cas aquests projectes hauran de considerar a més dels aspectes relatius a la funcionalitat de la infraestructura, els relatius a l'impacte ambiental en el medi natural, agrícola i urbà i la situació de les noves estacions com a llocs clau per la localització de les àrees de nova centralitat referides.

Pel que fa a la xarxa viària, les actuacions proposades són bàsicament de millora interna i de millora de connexió amb el Vallès: creació d'un nou sistema de distribució dels trànsits interiors de la comarca en paral·lel a l'autopista C-32 entre Montgat i Pineda amb diferents opcions alternatives per trams, túnel de la Conreria (B-500) per tal de connectar el sud del Maresme amb la plana del Vallès sense passar per Barcelona, i millora dels traçats de les carreteres d'Alella a Vilanova del Vallès i d'Arenys de Mar a Sant Celoni, amb variants a Arenys de Munt i Vallgorguina.

- Objectius dels PDU

Per als municipis de la comarca del Maresme es desplegaran els plans directors urbanístics en nombre i abast territorial suficients per tal de coordinar el planejament urbanístic municipal en aquells aspectes que tenen unes clares implicacions supramunicipals. Aquests plans directors urbanístics es plantegen com a conjunt coordinat de planificació urbanística.

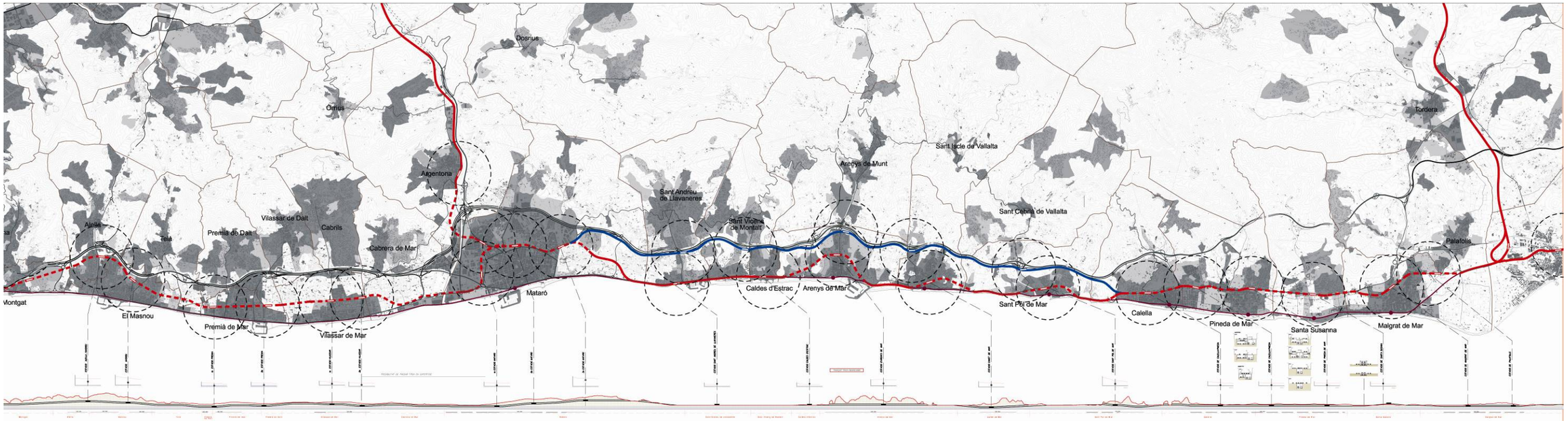
Per l'estructura allargassada de la comarca, s'hi poden identificar quatre subàmbits principals:

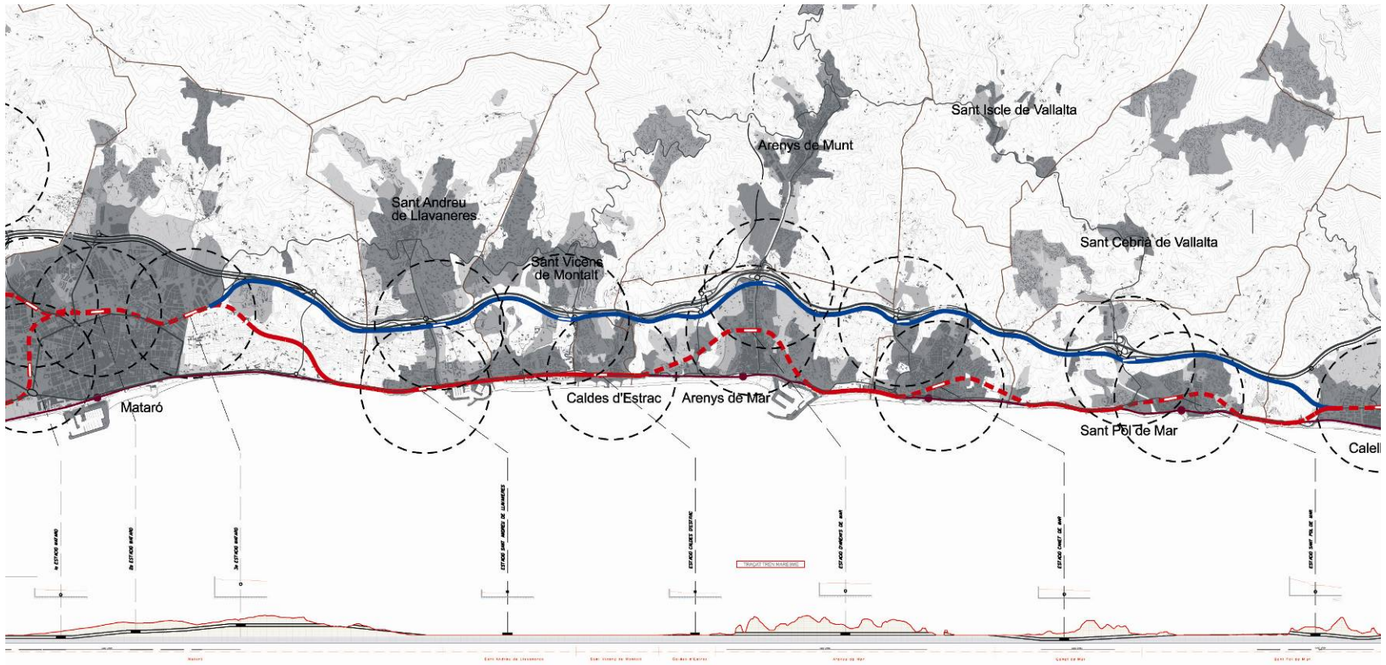
- El baix Maresme. Integrat pels municipis d'Alella, Cabrils, el Masnou, Premià de Dalt, Premià de Mar, Teià, Vilassar de Dalt i Vilassar de Mar.
- El sistema urbà de Mataró. Integrat pels municipis d'Argentona, Cabrera de Mar, Caldes d'Estrac, Dosrius, Mataró, Òrrius, Sant Andreu de Llavaneres i Sant Vicenç de Montalt.
- El sistema urbà d'Arenys. Integrat pels municipis d'Arenys de Mar, Arenys de Munt, Canet de Mar, Sant Cebrià de Vallalta, Sant Iscle de Vallalta i Sant Pol de Mar.
- L'alt Maresme. Integrat pels municipis de Calella, Malgrat, Palafolls, Pineda de Mar, Santa Susanna i Tordera (sense prejudici de la possible ampliació de l'àmbit de cooperació a efectes de planejament als municipis del nord de la Tordera, de la façana marítima de la comarca de la Selva).

Tot i així, i per l'existència d'importants elements d'interès comú, els plans directors urbanístics es plantegen de manera transversal, i hauran de parar especial atenció en la determinació i concreció de les següents línies de projectes comuns:

- A la muntanya, es desenvoluparà la continuïtat entre els espais naturals existents: Conreria, Sant Mateu, Céllecs i Montnegre, Corredor, amb les operacions d'ordenació, fixació de projectes i normes concretes per tal de fer possible una gestió unificada d'aquests espais.
- Al litoral, es posarà especial atenció en el tractament conjunt dels diferents trams de la façana marítima urbana i agrícola de la comarca del Maresme un cop alliberada de les servituds infraestructurals, N-II i ferrocarril, tal com el Pla territorial estableix.
- A les vores urbanes, es desenvoluparan les ordenacions d'acabament de la ciutat i espais de transició a la muntanya a la plana agrícola i al litoral amb la localització dels usos més pertinents a establir.
- Pel que fa a les infraestructures de transport, el pla director, de forma coordinada amb els projectes d'infraestructures, concretarà les condicions dels projectes de viari comarcal complementari a l'actual autopista, accessos viaris a les xarxes urbanes de carrers, reconversions de l'actual N-II i plataformes ferroviàries a alliberar i nou traçat ferroviari, especialment pel que fa a les noves estacions i els seus entorns urbans.
- A les àrees de "nova centralitat" es concretaran les ordenacions, els usos, les intensitats i els equipaments d'interès general a localitzar, recolzats sobre la nova "accessibilitat" ferroviària que les noves estacions generin.
- Aquestes àrees de nova centralitat i els sectors per desenvolupar en posicions centrals i més accessibles hauran de proveir dèficits de serveis i equilibrar els sistemes més desequilibrats quant a població i llocs de treball, especialment el baix Maresme i el sistema urbà d'Arenys.

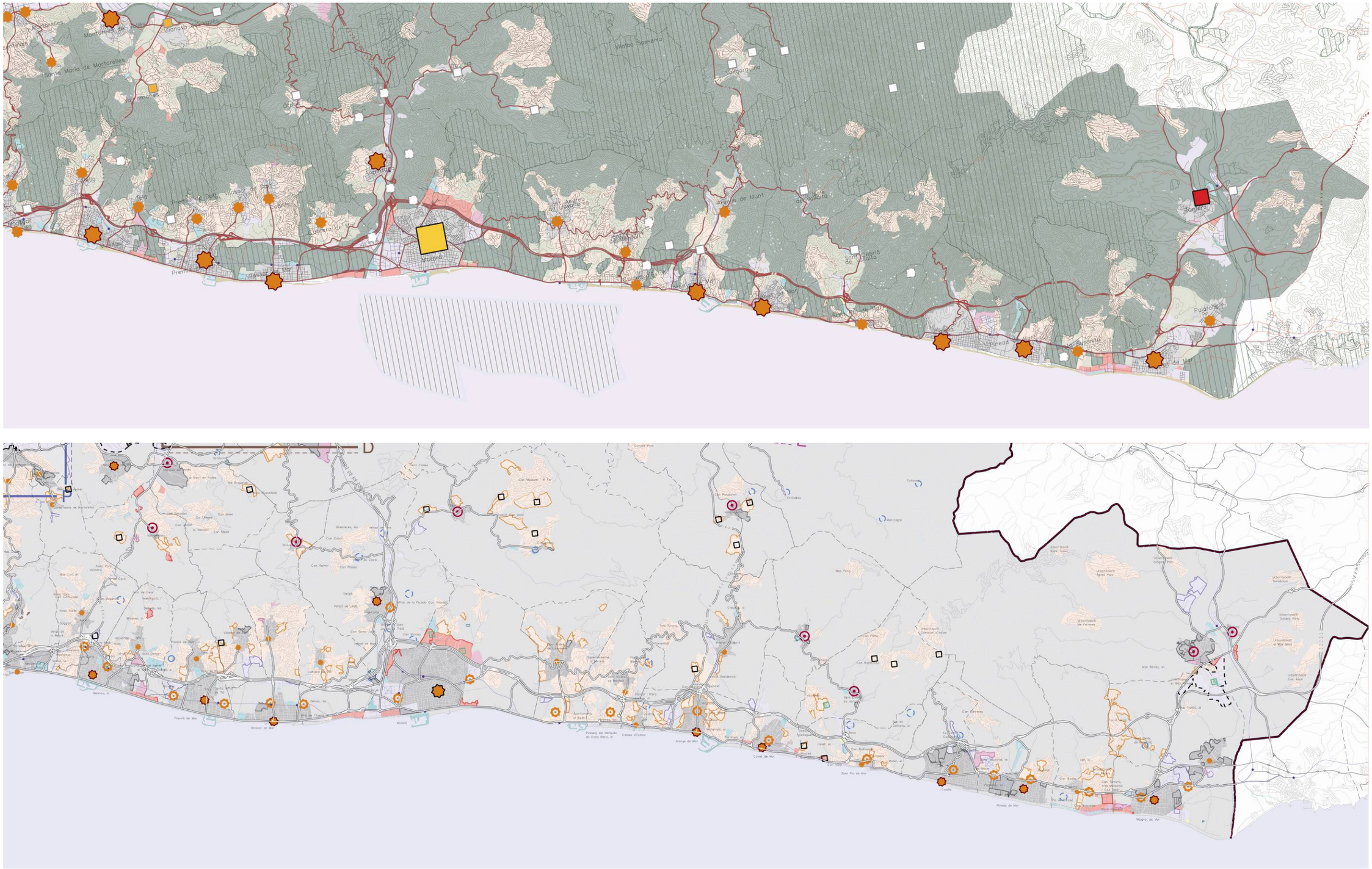
Traçats alternatius de la línia de Rodalia a la comarca del Maresme





LLEGENDA

- TRAÇAT DE TREN PROPOSAT EN SUPERFÍCIE
- TRAÇAT DE TREN PROPOSAT SOTERRAT
- ESTACIONS PROPOSADES
- TRAÇAT DE TREN ALTERNATIU
- ESTACIONS DEL TRAÇAT ALTERNATIU
- límits termes municipals
- consolidació total dels teixits urbans
- consolidació alta dels teixits urbans
- consolidació mitjana dels teixits urbans
- consolidació baixa dels teixits urbans
- consolidació nul·la dels teixits urbans



- Garraf

Els municipis de la comarca del Garraf presenten un comportament conjunt com a sistema urbà força unitari, malgrat les marcades diferències de forma, caràcter urbà i mida.

- Propostes del Pla

Pel que fa al **sistema d'espais oberts**, el Pla proposa completar i estructurar les àrees actualment protegides amb una sèrie d'espais de protecció especial d'interès natural i ambiental que lliguin les anteriors àrees entre si i amb el front costaner.

El Pla fixa estratègies de nucli per a tots els **assentaments** de la comarca, llevat del seu centre, format pel continu urbà de Vilanova-Roquetes. Aquest continu s'identifica com una àrea de reforçament nodal de nivell metropolità a desenvolupar a mig i llarg termini.

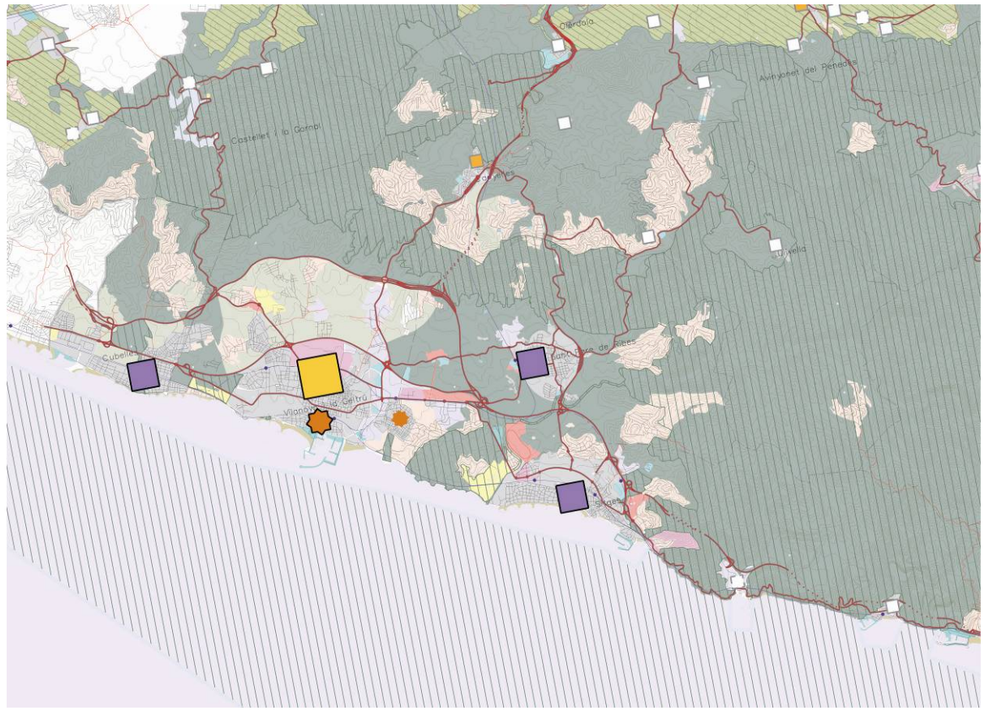
Pel que fa a les **infraestructures de transport**, el Pla para una especial atenció al "mallat" de la xarxa ferroviària, amb noves connexions no "radials" i proposa el ferrocarril orbital Vilanova-Vilafranca (a Vilanova inclou el trasllat de la línia per ocupar una part més cèntrica de la ciutat i té en compte futurs desenvolupaments) i aprofita la nova línia per tal de dotar de servei ferroviari els nuclis urbans actualment desatesos de Roquetes, Sant Pere de Ribes i Canyelles.

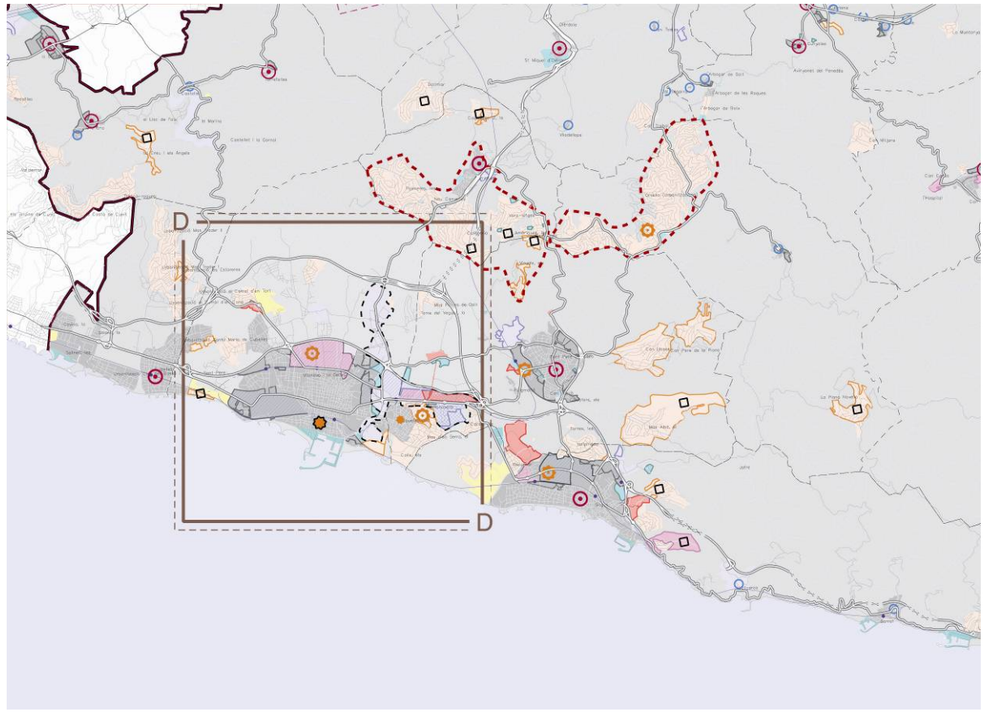
Altrament, el Pla proposa la millora de la connexió viària amb el Penedès (C-15) i la compleció i millora del sistema viari a escala comarcal per tal d'articular millor el sistema urbà existent (Vilanova, Sant Pere i Sitges).

- Objectius del PDU

El comportament del conjunt de la comarca com un sistema urbà estructurat aconsella l'elaboració d'un Pla director urbanístic per al conjunt del seu territori que haurà de tractar de forma integrada les següents qüestions:

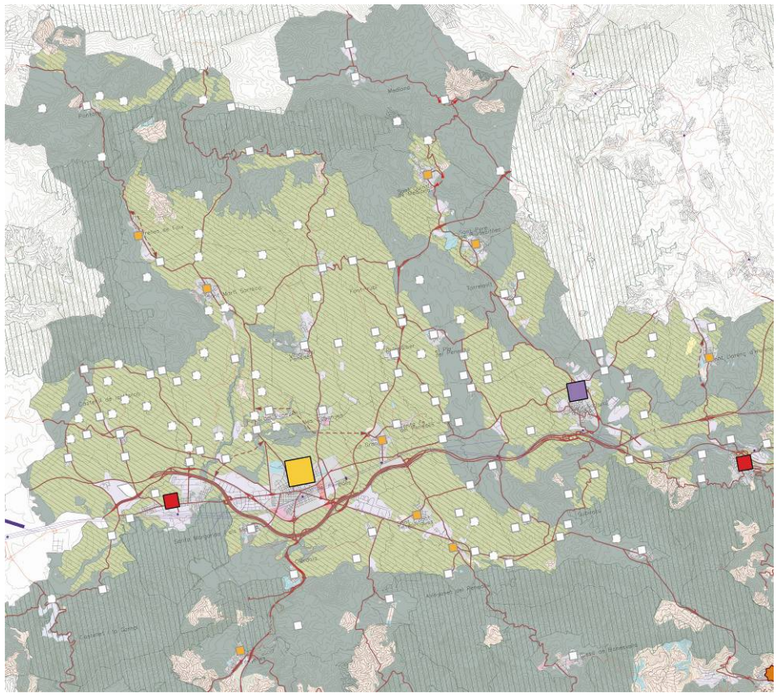
- Desenvolupament d'àrees d'extensió urbana ja previstes pel planejament que requereixen certa redefinició per efecte de les noves propostes ferroviàries previstes al Pla. Aquest seria el cas d'aquells sectors de planejament que en funció de les posicions de les noves estacions ferroviàries podien admetre intensificacions de la seva urbanitat fins a convertir-se en àrees de nova centralitat, amb habitatge intensiu, activitat econòmica d'oficines i comercial, i equipaments qualificadors, com l'Eixample Nord de Vilanova i la Geltrú i els sectors de Sant Camil i Roquetes a Sant Pere de Ribes i la plana de Sitges.
- Ordenació de la xarxa ferroviària en coherència amb el planejament sectorial.
- Definició física de la nova àrea de desenvolupament nodal de nivell metropolità a desplegar a mig i llarg termini, concretant-ne la localització i extensió, les relacions amb la ciutat existent, els elements estructurals de l'ordenació, els continguts pel que fa a usos i intensitats i el desenvolupament seqüencial pertinent.
- Les àrees de nova centralitat de segon ordre que haurien de proveir d'elements de referència urbana i equipament als teixits especialitzats de residència de baixa densitat sobre el centre urbà i la nova estació de Canyelles i a Olivella, on es pot generar un nou centre lligat a un nou sistema de transport públic d'aportació.
- El sistema viari a escala comarcal, entesa la comarca com a sistema urbà unitari que cal cohesionar.
- Les àrees d'activitat econòmica, especialment les àrees industrials a reestructurar i equipar.
- La resolució de conflictes urbanístics ocasionats per la presència de concentracions d'habitatges en sòl no urbanitzable o entre possibles desenvolupaments urbanístics i espais naturals reconeguts, que es podrien resoldre amb transferències d'edificabilitat sobre les àrees d'extensió urbana abans plantejades i altres mecanismes urbanístics.
- La matriu d'espais oberts, especialment els espais connectors que requereixen un tractament específic.
- Pel que fa a les Àrees funcionals estratègiques, el PDU del sistema urbà del Garraf ha de localitzar les reserves necessàries per al seu possible establiment i, si s'escau, n'ha de regular els futurs usos a implantar.





- Alt Penedès

L'Alt Penedès, juntament amb el territori central del Baix Penedès, ocupa una gran plana entre les serralades Litoral i Prelitoral caracteritzada per la presència de l'agricultura de la vinya, tan sols interrompuda per la presència dels cursos fluvials que travessen el pla i els nuclis urbans existents.



- Propostes del Pla

Pel que fa al **sistema d'espais oberts**, el Pla proposa la compleció del sistema d'espais protegits d'interès natural i agrari als territoris de muntanya i la connexió de les dues serralades a través de la plana. Aquesta connexió es realitza a partir de tres corredors ecològics principals, als quals s'afegeix la resta de petits cursos fluvials que travessen l'espai de la vinya. A aquest espai de la vinya se li aplica també un nivell de protecció especial i específic per tal de garantir el desenvolupament de les activitats vitivinícoles.

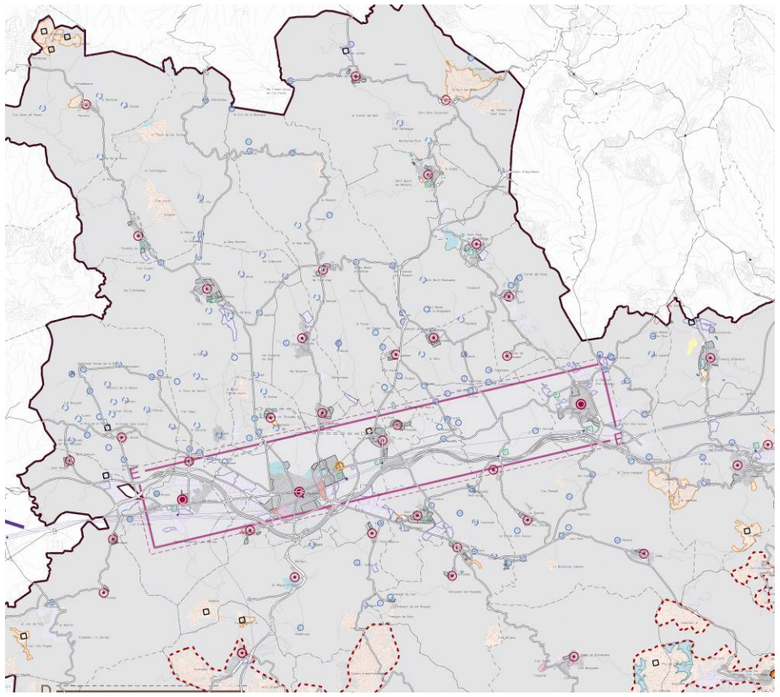
Tot i la homogeneïtat paisatgística dins la comarca, amb multitud de nuclis de població organitzats de forma jerarquitzada, s'hi poden distingir dos grans tipus de situacions territorials diferenciades pel que fa al **sistema d'assentaments**.

Per una banda, l'eix central, on es concentren les grans infraestructures que travessen la comarca (autopista AP-7 i ferrocarrils), les ciutats de major dimensió i les principals àrees d'activitat econòmica de la plana de l'Alt Penedès. És sobre aquest corredor on es troben les capçaleres dels dos sistemes urbans que articulen la comarca, Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, i és en el primer d'ells on es plantegen les principals estratègies de desenvolupament urbà. Per altra banda, a la resta de la plana i els seus límits muntanyencs el Pla proposa estratègies de creixement molt més moderades per tal de mantenir i reforçar l'estructura urbana comarcal.

Pel que fa al **sistema d'infraestructures de mobilitat,** les actuacions plantejades reforcen aquest model de preservació dels espais més allunyats del corredor central. Així, el Pla recull principalment la connexió de la línia ferroviària orbital entre Vilanova i Vilafranca, que al corredor central de la comarca compartiria traçat amb l'actual línia de rodalia. Al mateix temps, planteja una variant ferroviària de mercaderies entre Tarragona i Castellbisbal pel mateix corredor. I preveu també la incorporació d'una estació de ferrocarrils regionals sobre la línia d'alta velocitat.

Pel que fa al viari, el Pla destaca la centralitat de Vilafranca, que reforça la importància dels dos principals eixos que hi conflueixen: l'AP-7, per a la qual proposa la millora dels enllaços per permetre tots els moviments; la N-340/A-7, amb un nou traçat per l'eix central de la comarca, entesa com a via complementària de l'AP-7 per a trànsits comarcals i metropolitans, amb una major riquesa d'enllaços, i la C-15, que la connecta amb altres nodes territorials com Vilanova i la Geltrú o Igualada. Es proposen al mateix temps millores en altres connexions (com l'eix B-224 Capellades-Martorell), així com la creació de diverses variants en la xarxa secundària, suburbana i local.

Per al desplegament del pla es planteja de desenvolupament d'un Pla director urbanístic per a l'eix central de l'Alt Penedès i la formulació de plans de coordinació sobre diversos àmbits de la comarca. Els objectius del PDU de l'eix central de l'Alt Penedès que a continuació es relacionen són un resum dels que es detallen amb un seguit de particularitats al Pla director territorial de l'Alt Penedès, que manté la vigència.



- Objectius del PDU

- Les noves àrees de desenvolupament urbà, concretant-ne la localització i extensió, les relacions amb la ciutat existent, els elements estructurals de l'ordenació, els continguts pel que fa a usos i intensitats i el desenvolupament seqüencial pertinent.
- La nova centralitat comarcal de rang nodal entorn al nou intercanviador ferroviari (estació de trens regionals de Vilafranca del Penedès), tot definint els aspectes d'ordenació i continguts especialment pel que fa als usos terciaris, l'habitatge i els equipaments d'interès general.
- Les àrees d'activitat econòmica d'interès comarcal i metropolità a desenvolupar sobre el corredor central d'infraestructures de transport viari i ferroviari de mercaderies.
- El sistema de connectors ecològics i paisatgístics transversals al corredor central d'infraestructures, per tal de garantir la funcionalitat ecològica i ambiental a la plana del Penedès.
- Pel que fa a les Àrees funcionals estratègiques el PDU de l'eix central de la plana de l'Alt Penedès ha de localitzar les reserves necessàries per al seu possible establiment i, si s'escau, n'ha de regular els usos a implantar.

A banda del PDU, sobre diversos àmbits de la comarca de l'Alt Penedès el planejament territorial estableix el desenvolupament de plans de coordinació centrats en les següents qüestions: localització d'equipaments de segon nivell per donar servei a àrees urbanes entre 10.000 i 20.000 habitants pel que fa als conjunts intermunicipals (com poden ser centres d'assistència primària, instituts d'ensenyament secundari, poliesportius, biblioteques i altres), àrees d'activitat econòmica d'abast intermunicipal i sistemes de transport públic entre els municipis de l'eix i "d'aportació" a les estacions ferroviàries de la comarca.

Els àmbits definits són: eix del Foix-riera de Pontons, eix de la carretera de l'Ordal, eix del riu de Bitlles-Mediona i eix Gelida-Sant Llorenç d'Hortons.

- Ròtula de Martorell

El territori de la part alta de la comarca del Baix Llobregat presenta una configuració física molt singular, amb un canvi topogràfic radical entre les dues bandes del riu. I és, alhora, la ròtula que articula, d'una banda, els territoris de l'Alt Penedès i la plana del Vallès i, d'altra banda, el Pla de Barcelona i la vall baixa de Llobregat amb el Pla del Bages i la Catalunya central, a través del congost de Montserrat.

- Propostes del Pla

Pel que fa al **sistema d'espais oberts**, el Pla proposa el reforçament del sistema de corredors naturals que tenen una funció ecològica i paisatgística important, amb especial atenció al mateix entorn fluvial del riu Llobregat. Es tracta d'un àmbit que, fora d'aquest espai fluvial estricte, no gaudeix en l'actualitat de cap figura de protecció supramunicipal i en què, per tant, la protecció d'aquests espais representa un increment substancial de la superfície a preservar.

Pel que fa al **sistema d'assentaments**, el Pla planteja el desenvolupament per estratègies de nucli als municipis on els centres urbans són peces clarament diferenciades, com és el cas d'Esparreguera, Olesa de Montserrat, Castellví de Rosanes i Collbató, amb creixements moderats. Per la seva banda, a l'àrea del continu urbà central de Martorell, Abrera i Sant Esteve de Sesrovires es proposa el desenvolupament de les estratègies urbanes proposades pel Pla mitjançant un Pla director urbanístic amb la finalitat de plantejar i ordenar el desenvolupament urbà d'un territori força tensionat per la condició de cruïlla d'escala metropolitana i catalana.

Pel que fa al **sistema d'infraestructures de mobilitat**, les actuacions vénen, lògicament, condicionades per les característiques de l'àmbit i el seu paper de ròtula. Per aconseguir formar aquesta ròtula de manera que coexisteixi amb el sistema urbà, les actuacions van destinades a situar el ferrocarril en una posició central i treure el viari de gran capacitat a l'exterior del sistema, o aconseguir la integració urbana d'aquest viari. Així, en el cas del sistema ferroviari, destaquen, en primer lloc, la connexió amb l'Eix Transversal Ferroviari (que connecta amb la xarxa d'altes prestacions a Martorell per poder arribar a Barcelona) i la línia de mercaderies Tarragona-Castellbisbal. En segon lloc, el pas de la nova línia orbital ferroviària, que permetrà unir les ciutats de l'arc metropolità. I, en tercer lloc, la nova estació-intercanviador de la línia transversal ferroviària, amb la xarxa de rodalia i d'FGC Llobregat-Anoia. Es preveu, a més, la creació de noves estacions i intercanviadors en les línies existents.

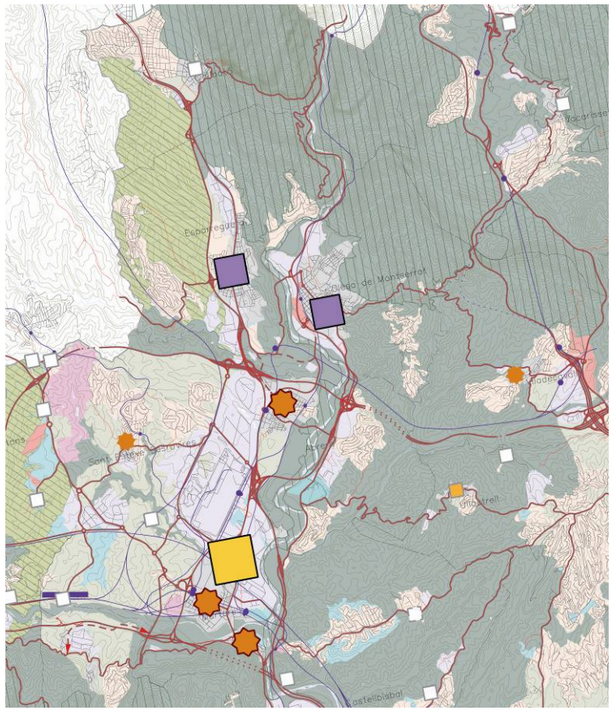
Pel que fa a la xarxa viària, es proposen noves connexions de les vies A-2, A-7 i Ronda del Vallès. Les actuacions recollides suposen incrementar la complexitat de la confluència de vies i augmenten significativament la densitat d'infraestructures viàries que fragmenten el sistema urbà que forma Martorell amb els municipis del voltant. Per això es proposa, un cop construïdes les vies plantejades, la reconversió de les que actualment travessen aquest sistema per adaptar-les a un entorn molt més urbà, ja que els nous traçats viaris permeten canalitzar la major part dels trànsits que utilitzen les vies actuals. Al mateix temps, es proposen un seguit d'actuacions per completar les connexions viàries internes d'aquest sistema urbà.

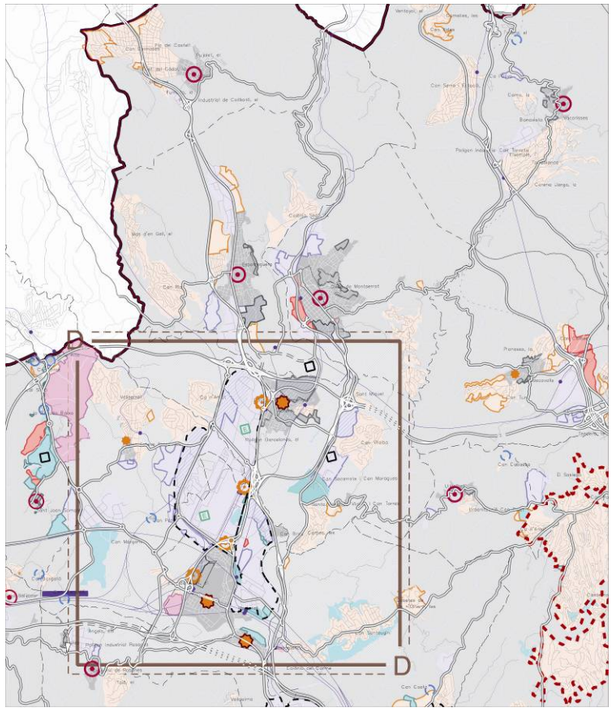
- Objectius del PDU

Aquest pla hauria de potenciar les immillorables condicions d'accessibilitat del lloc, el més accessible del sistema urbà català, corregint les disfuncions per efectes barrera que generen les infraestructures existents i que encara podrien incrementar-se si les que resten per implantar no tinguessin en compte les característiques urbanes i ambientals concretes del lloc a desenvolupar i potenciar.

Es tracta, doncs, de passar de la constatació de "lloc cruïlla" a la construcció d'una ròtula territorial que potenciï el desenvolupament urbà i ambiental d'aquest territori, per la qual cosa el pla director haurà de parar especial atenció a les següents qüestions:

- La definició acurada dels elements de les xarxes de transport viàries i ferroviàries amb incidència sobre aquest territori de forma coordinada amb el desenvolupament sectorial dels plans i projectes corresponents.
- L'àrea de reforçament nodal de Martorell i Abrera, de manera que se'n concreti la localització i extensió, els elements estructurals de l'ordenació, les relacions amb la ciutat existent, els continguts pel que fa a usos i intensitats i el desenvolupament seqüencial pertinent.
- La nova centralitat metropolitana a l'entorn de la futura estació central, amb els aspectes d'ordenació i continguts, especialment pel que fa a la integració de tots els nivells de xarxa ferroviària incidents (Rodalia, FGC, Altes prestacions, etc.), als usos terciaris i als equipaments d'interès general a implantar en el seu entorn i a la relació dels espais públics a generar amb els teixits urbans existents i a desenvolupar.
- La localització, dimensionat i ordenació d'un intercanviador carretera-ferrocarril de mercaderies.
- La definició d'un sistema de bulevards urbans amb funcions estructurals per tal de lligar les peces urbanes existents i per desenvolupar.
- L'equipament i diversificació de les àrees d'activitat econòmica sobre els nous elements de l'estructura urbana plantejats, bulevards urbans, estacions ferroviàries, nous espais públics, etc.
- La preservació, ordenació i potenciació del Parc fluvial del Llobregat com a element estructural de l'àrea urbana resultant i les seves connexions amb la resta del sistema d'espais oberts de protecció especial.
- Pel que fa a les Àrees funcionals estratègiques, el PDU de la ròtula de Martorell i Abrera ha de localitzar les reserves necessàries pel possible establiment i si s'escau ha de regular els usos a implantar.





- Plana del Vallès

La plana del Vallès es situa, com l'Alt Penedès, entre les serralades Litoral i Prelitoral i, de manera més marcada que aquella, es troba creuada per tot un seguit de corredors transversals que han condicionat el desenvolupament urbà i han conduït a una estructura d'assentaments clarament orientada segons la disposició nord-sud d'aquests cursos fluvials secundaris.

El resultat és un seguit d'eixos formats per continus urbans més o menys desenvolupats a la part baixa dels cursos fluvials secundaris, unes poblacions de peu de mont al límit de la plana amb la serralada Prelitoral i altres nuclis, normalment més petits, ja a la muntanya. Aquest esquema es repeteix a les àrees de Terrassa, Sabadell, Riera de Caldes, Tenes i Granollers. Per últim, a la part més oriental la plana s'estreny entre el Montseny i el Montnegre, i els nuclis urbans de major dimensió s'alineen al llarg del corredor que comunica la plana del Vallès amb la veïna comarca de la Selva, mentre que a les valls que penetren els dos sistemes muntanyencs es situen poblacions de mida més reduïda.

- Propostes del Pla

Pel que fa al **sistema d'espais oberts**, el Pla proposa, a grans trets, la definició d'un sistema continu d'espais de protecció especial pel seu interès natural i ambiental que es situïn entre els eixos urbans abans esmentats, tot lligant la Serralada Prelitoral amb la Litoral. A Ponent, aquests eixos discorrerien entre Sant Llorenç del Munt i Collserola, i a Llevant entre el Montseny i el Montnegre. A la part central de la plana vallesana aquest sistema continu lligaria la mateixa Serralada Prelitoral amb els espais fluvials del Besòs i del peu de mont de la serralada de Marina.

Aquest sistema d'espais oberts transversals entre eixos urbans continus es completa amb un altre espai corredor longitudinal a la plana amb el mateix nivell de protecció, per tal de garantir la separació entre els continus urbans dels cinc eixos urbans esmentats i les poblacions del peu de mont de la Serralada Prelitoral.

Com es pot veure la principal aportació consisteix en la protecció dels espais agroforestals de la plana vallesana, que s'han mantingut sense ocupacions urbanes contínues, aquests espais són bàsicament els espais interfluvials més careners i els que fan de separació entre els continus urbans de la plana i les viles del peu de mont de la Serralada Prelitoral. Dins de la plana i fins la redacció d'aquest pla únicament l'espai de Gallecs gaudia d'aquest tipus de protecció, cosa que podríem considerar com a espai "nucli" pel que fa a la matriu d'espais oberts de la plana del Vallès., Així doncs, amb aquest pla s'incorporen com a espais també "nucli" de la matriu **els espais oberts** entre Terrassa i Sabadell (Can Ullastrell - Torrebonica), entre Rubí, Sant Cugat i Cerdanyola (serra de Galliners), a llevant de Sabadell fins a la riera de Caldes (Santiga – Torre Marimon), la plana de la vall del Tenes, i al nord i llevant del sistema de Granollers (Llerona – Marata).

Pel que fa al **sistema d'assentaments**, val a dir que l'opció esmentada per al sistema d'espais oberts condiciona parcialment el desenvolupament dels sistemes urbans de la plana. Així, el Pla regula els cinc eixos urbans esmentats amb les estratègies pròpies dels continus urbans intermunicipals amb l'objectiu de consolidar els més madurs (Terrassa i Sabadell), completar i desenvolupar l'eix de Granollers i dotar d'elements de centralitat i estructura urbana els continus més dispersos i especialitzats, quant a funcions urbanes, de la plana central (Riera de Caldes i Tenes).

La resta d'assentaments urbans i rurals es regulen amb estratègies de nucli, de manera que s'assignen estratègies de creixement moderat a les poblacions del peu de mont i de creixement mitjà a les més orientals, situades sobre el corredor que comunica la plana vallesana amb les comarques gironines. Per a la resta de poblacions situades a les valls de les serralades que tanquen la plana i les situades a la muntanya, el Pla proposa estratègies de creixement moderat, o de compleció o de manteniment del seu caràcter rural per als nuclis més petits.

Pel que fa al **sistema d'infraestructures de transport**, les propostes del Pla van adreçades a reforçar aquesta estructura d'assentaments tot donant accés ferroviari a les parts centrals dels sistemes urbans i creant vials de ronda capaços de desplaçar la major part del trànsit de pas a l'exterior.

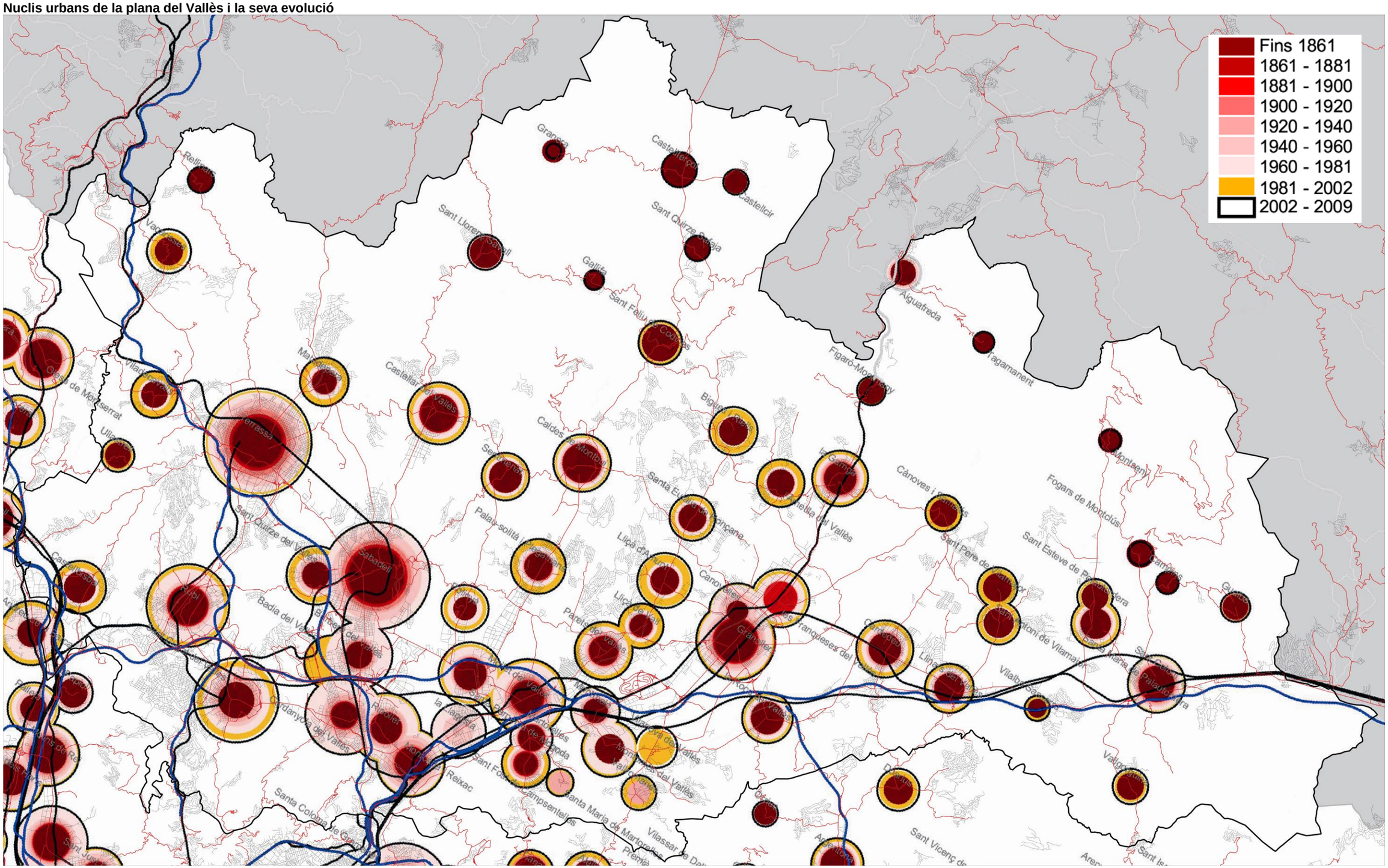
Així, les propostes sobre la xarxa ferroviària corresponen a sis categories bàsiques d'actuació:

- les que connecten les nodalitats que es troben sobre el traçat de la nova Línia d'Alta Velocitat (Cerdanyola-Centre direccional i Granollers) amb noves estacions que permeten l'intercanvi amb altres línies, d'abast més reduït;
- les que estableixen noves relacions transversals entre els cinc eixos urbans de la plana: el ferrocarril orbital, l'eix Papiol-Mollet i la nova línia ferroviària de tren-tramvia entre Sabadell i Granollers que també connectaria amb Terrassa i el nou túnel ferroviari d'Horta;
- les que reforcen les connexions radials amb el centre metropolità dels eixos urbans més madurs (línies rodalia Barcelona-Terrassa-Manresa i Barcelona-Vic);
- les que generen noves connexions als eixos actualment no servits, ja que es tracta de zones d'elevada demanda i d'altres amb una demanda més moderada però amb un potencial de creixement important d'acord amb les estratègies de sistemes urbans plantejades per aquest pla: el túnel d'Horta entre Barcelona i Cerdanyola i l'extensió fins a Sabadell i Terrassa, així com les noves línies de ferrocarril lleuger / autobusos amb plataforma reservada;
- les que completen la vertebració dels eixos urbans esmentats portant aquest servei a les poblacions del peu mont de major dimensió (línies FGC de Terrassa fins a Matadepera i de Sabadell fins a Castellar);
- les que incrementen el nombre d'estacions i intercanviadors sobre les línies existents.

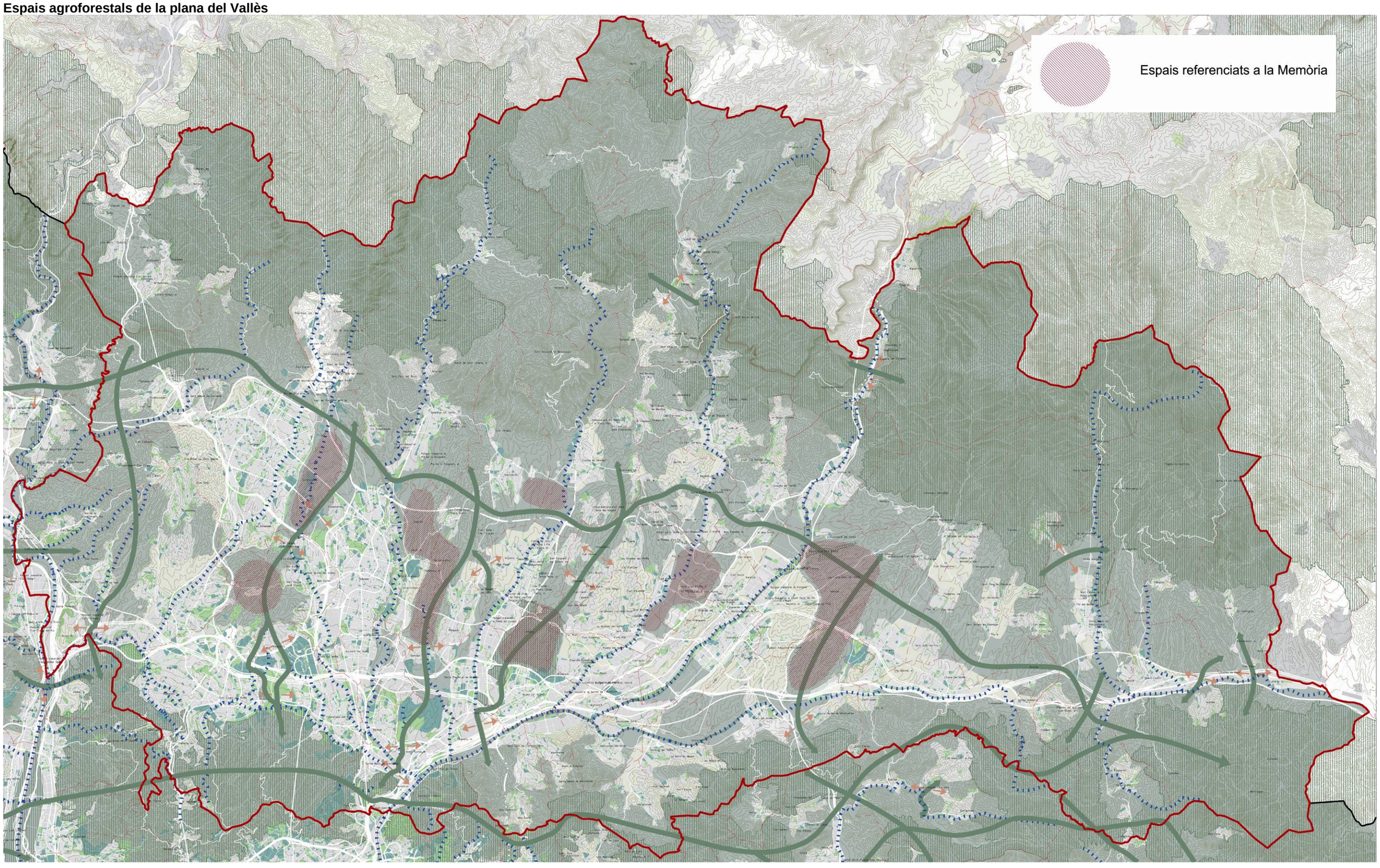
La xarxa viària es planteja com un sistema de rondes urbanes tangencials als cinc sistemes urbans de la plana que organitzen l'accessibilitat directa a les grans àrees industrials i a la resta d'àrees urbanes. Pel nord de la plana, la Ronda del Vallès, el traçat de la qual s'ajusta al límit dels continus urbans per minimitzar la fragmentació dels espais lliures, no té un caràcter de via de pas sinó primordialment de via de connexió de ciutats de la plana (en l'apartat corresponent a les propostes d'infraestructures es recullen diverses alternatives de traçat). Al sud, el sistema es tanca amb el reforç de l'eix de l'AP-7 amb unes calçades laterals contínues que es prolonguen a través de la carretera C-35 fins a l'N-II, ja en territori de la Selva i que han de permetre donar una major accessibilitat als territoris adjacents fortament urbanitzats i reduir els efectes de les entrades i sortides sobre la fluïdesa del trànsit de pas. Aquest sistema reforça la connexió interna i amb l'exterior amb diverses actuacions sobre els principals eixos tranversals: C-17 entre Mollet i Centelles (que ha de permetre incrementar la seguretat i allunyar el traçat dels espais urbanitzats), desdoblament de la C-59 entre Mollet i Caldes de Montbui i el túnel de la Conreria (per tal de reduir la pressió sobre la xarxa radial).

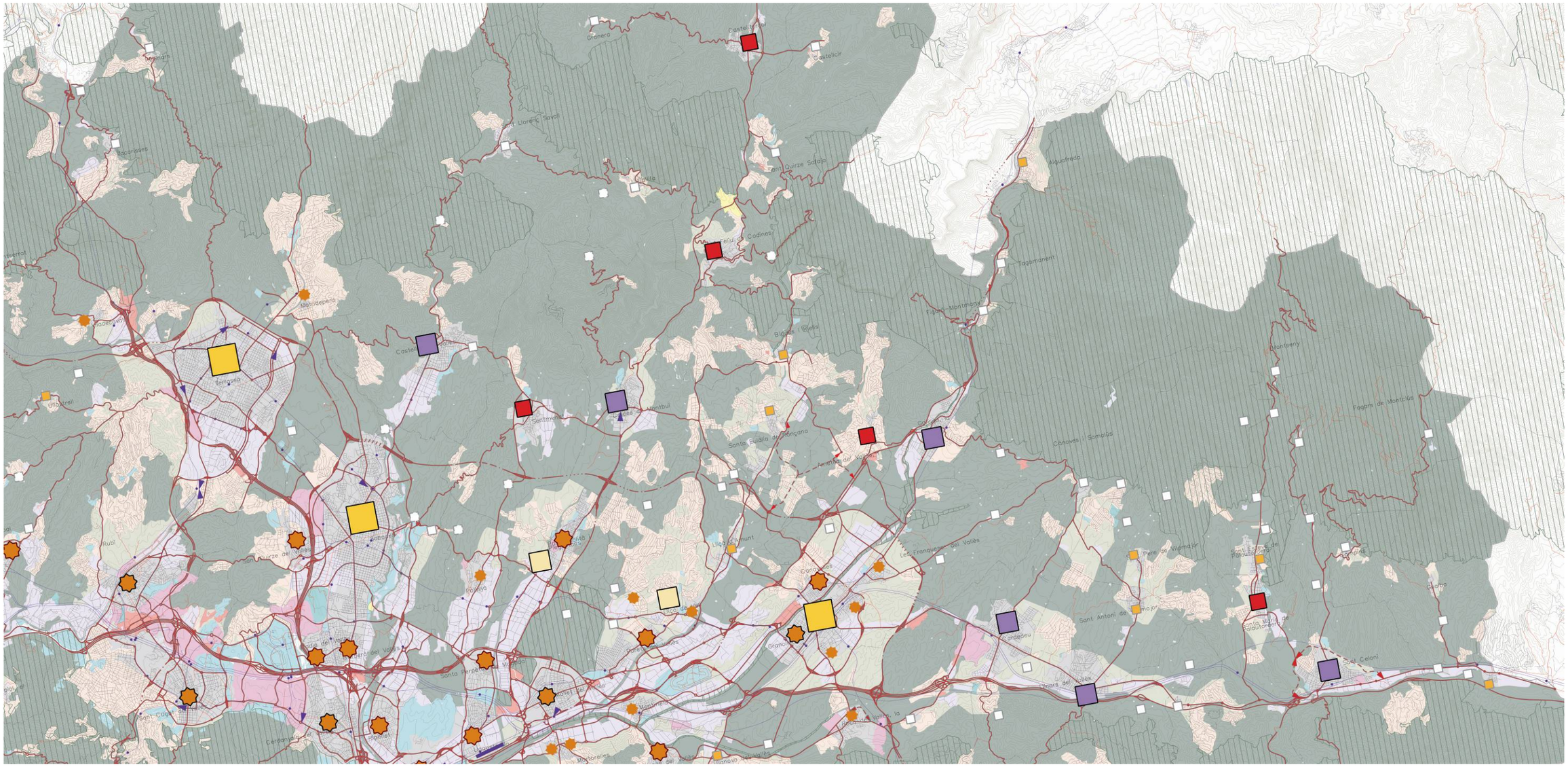
Al mateix temps, el sistema de rondes es reprodueix a escala menor per a cadascun dels principals sistemes urbans: Terrassa - Rubí - Sant Cugat, Sabadell - Barberà - Badia - Cerdanyola - Ripollet, Sentmenat - Polinyà - Santa Perpètua - la Llagosta, Mollet - Montmeló - Parets - Lliçà de Vall - Lliçà d'Amunt - Santa Eulàlia de Ronçana, Granollers - la Roca - Canovelles - les Franqueses, via del marge esquerre del Besòs (nous vials de ronda a Sant Fost de Campsentelles, Martorelles, Montornès del Vallès, Vilanova del Vallès i la Roca del Vallès). Es millora també la connexió dels municipis del peu de mont: carretera entre Castellar, Caldes, Santa Eulàlia, Lliçà d'Amunt i Canovelles, i nou vial de connexió de Bigues i Riells i amb l'actual C-17 a través d'un vial de ronda de l'Ametlla del Vallès.

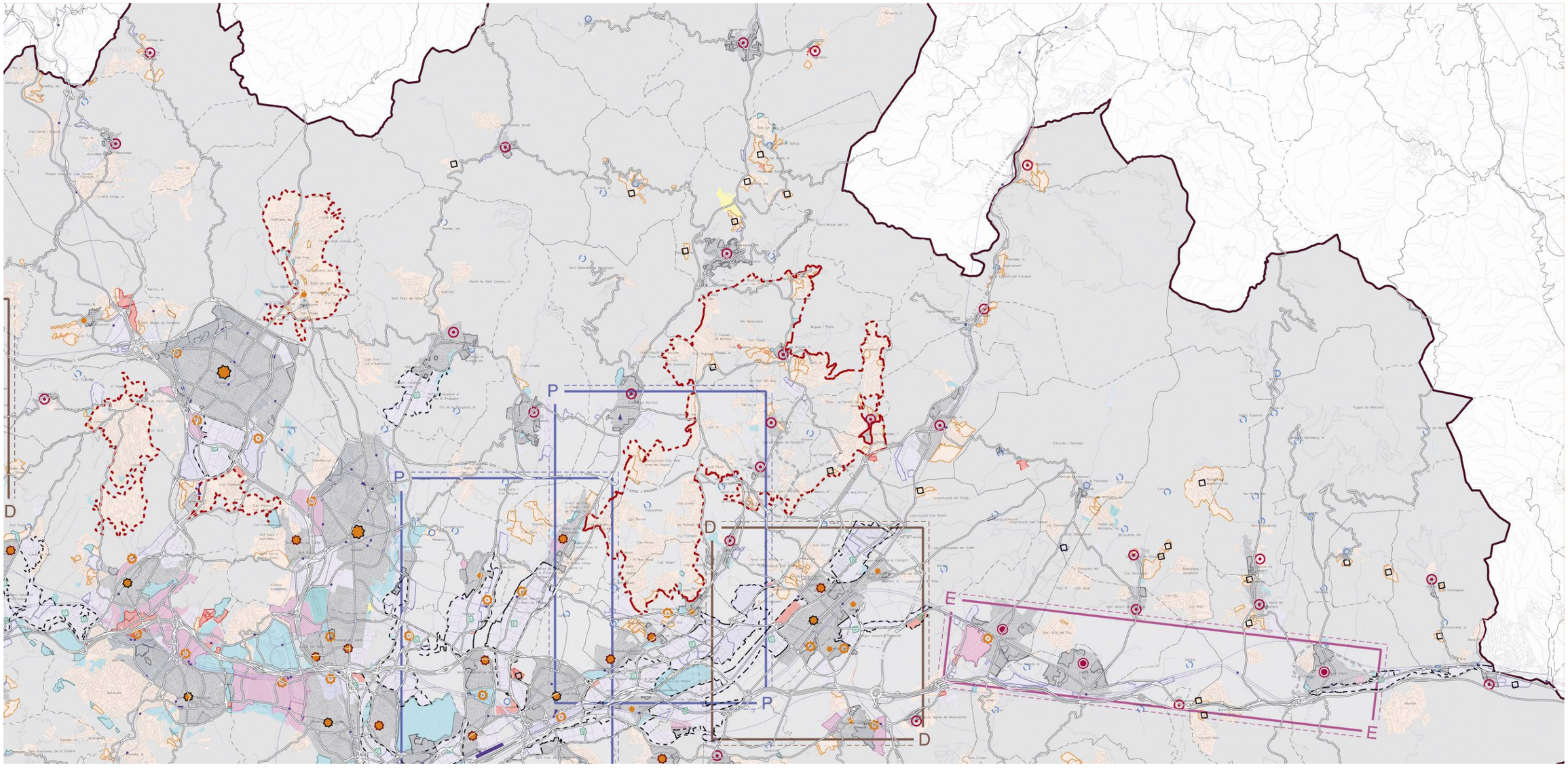
Nuclis urbans de la plana del Vallès i la seva evolució



Espais agroforestals de la plana del Vallès




Granera
Castellcir
Sant Llorenç Savall
Sant Quirze Safaja
Castellar del Vallès
Sentmenat
Montbui
Santa Eulàlia de Ronçana
Polinyà
Sant Cugat del Vallès
Cerdanyola del Vallès
Ripollet
Montcada i Reixac
Barberà del Vallès
Lliçà d'Amunt
Les Franqueses del Vallès
Canovelles
Granollers
Sant Antoni de Vilamajor
Cardedeu
Llinars del Vallès
Santa Maria de Palautordera
Sant Celoni
Fogars de Montclús
Montseny
Aiguafreda
Tagamanent
Figaró-Montmany
Bigues i Riells
Castellterçol
Matadepera
Terrassa
Rubí


P
P
D
D
P
D
E
E

- Objectius dels PDU

La complexitat que el desenvolupament del Pla comporta sobre una sèrie d'àrees urbanes formades en gran part per continus urbans intermunicipals i que per tant precisen planejament urbanístic de coordinació ha conduït a l'establiment dels següents plans directors urbanístics i estudis de corredors d'infraestructures:

PDU de les continuïtats urbanes i les infraestructures de mobilitat de l'eix de la riera de Rubí

Aquest pla director es desenvoluparà sobre una àrea urbana força madura i la seva finalitat serà la d'ordenar i concretar aspectes molt concrets que el planejament urbanístic d'escala municipal té dificultats per resoldre:

- Operacions lligades als sistemes ferroviari i viari intermunicipal o metropolità com són:
  - El sistema de rondes urbanes, interpolar sud inclosa, que afecten en diferent mesura els municipis de Terrassa, Rubí i Sant Cugat (en aquest darrer cas el pla s'haurà de coordinar amb el PDU de l'àrea metropolitana de Barcelona).
  - El sistema de vies a l'entorn de la riera de Rubí.
  - Les possibles operacions urbanes d'interès general a desenvolupar en funció de les noves estacions ferroviàries d'FGC.
  - Els traçat de les noves infraestructures de transport col·lectiu.

PDU de les continuïtats urbanes i les infraestructures de mobilitat de l'eix del riu Ripoll

Aquest pla director, com l'anterior, s'ha de desenvolupar sobre una àrea urbana força madura i la seva finalitat ha d'ésser la d'ordenar i concretar aspectes molt específics que el planejament urbanístic d'escala municipal té dificultats per resoldre:

A. Operacions lligades als sistemes viari i ferroviari intermunicipal i metropolità:

- La continuïtat de l'eix urbà de l'antiga carretera N-150 entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell, la integració amb els teixits urbans del seu entorn, secció, amb incorporació de transport públic, façanes i accessos.
- Les connexions de les vies estructurants de l'àrea (a més de l'anterior eix, amb les rondes urbanes, la "interpolar sud", la B-30 i d'altres de significatives) amb les autopistes AP-7 i C-58 i el seu paper irrigador d'accessibilitat sobre el sistema de vies urbanes d'escala més local.
- Nous traçats ferroviaris, estacions i intercanviadors, de les línies de rodalia, FGC, Tramvies i plataformes reservades per a autobús.
- Accessibilitat des de les infraestructures anteriors i integració amb les trames urbanes i centres de serveis d'escala metropolitana, com ara la UAB, aeroport de Sabadell, sector "Baricentro" i d'altres de significatius.

Aquest PDU afecta en diferent mesura parts dels termes municipals de Sabadell, Barberà de Vallès, Badia del Vallès, Ripollet i Cerdanyola i com en el cas anterior s'ha de coordinar amb el PDU de l'àrea metropolitana de Barcelona.

PDU d'estructuració de l'entorn urbà de la Riera de Caldes

El pla director es planteja sobre un territori amb alta ocupació de sòl per teixits especialitzats residencials i industrials, però amb escasses i petites centralitats urbanes pel que fa a les dimensions globals dels teixits consolidats.

Amb la finalitat d'aconseguir aprofitar les potencialitats d'aquest territori mitjançant el desenvolupament d'una àrea urbana més completa i diversificada quant a usos i, per tant, més madura, el pla haurà de parar especial atenció als següents temes claus:

- Ordenació de l'àrea urbana entorn a la Riera de Caldes amb espais de transició i continuïtat entre els diferents teixits residencials productius i d'equipament.
- Concreció de l'eix ferroviari (o possible plataforma segregada d'autobús) de la Riera de Caldes, de forma coordinada amb els plans i projectes sectorials a desenvolupar.
- Localització, dimensionat i definició dels elements estructurals d'ordenació de les àrees de nova centralitat a establir en relació amb els punts nodals de transport públic d'alta capacitat i desenvolupament de les àrees amb capacitat d'esdevenir pols urbans del conjunt, concretant-ne la localització i extensió, els elements estructurals de l'ordenació, les relacions amb la ciutat existent, els continguts pel que fa a usos i intensitats i el seu desenvolupament seqüencial pertinent.
- El desenvolupament de les estratègies sobre conjunts d'Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar previstes en aquest pla territorial.
- Preservació, ordenació i potenciació del Parc fluvial de la Riera de Caldes com a element estructural de la futura àrea urbana resultant i les seves connexions amb la resta del sistema d'espais oberts de protecció especial en coordinació amb el PDU de la Plana agroforestal del Vallès.

Plans directors urbanístics de l'àrea urbana de Granollers

L'àrea urbana de Granollers presenta fortes relacions estructurals pel que fa, entre d'altres qüestions, al mercat de treball, els equipaments públics i col·lectius, els serveis i els nodes de la xarxa de transport.

És per això que el desplegament del Pla planteja un estudi de les principals variables que afecten de forma conjunta aquest territori que permeti desplegar una sèrie de plans directors urbanístics supramunicipals, amb propòsits concrets, que siguin operatius per al tractament de forma adequada i diferenciada de les problemàtiques i possibilitats de desenvolupament que presenten les diferents parts d'aquest territori.

En aquest sentit, el Pla proposa la formulació dels següents plans directors urbanístics:

PDU d'estructuració urbana dels vessants de la vall del Tenes

Aquest pla director es planteja sobre un territori amb alta ocupació de sòl per teixits especialitzats residencials, però amb escasses centralitats urbanes pel que fa a les dimensions globals dels teixits consolidats. Els centres urbans existents es localitzen de manera molt significativa tan sols a la part baixa de la vall on també es situen els teixits productius i comercials amb un fort nivell d'especialització industrial.

El Pla s'ha de desplegar sobre aquelles àrees territorials dels municipis de Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Sant Eulàlia de Ronçana, l'Ametlla del Vallès i Bigues i Riells, que siguin suficients per tal de desenvolupar de forma coordinada i coherent les prescripcions que s'indiquen a continuació.

Amb la finalitat d'aconseguir aprofitar les potencialitats d'aquest territori mitjançant el desenvolupament d'una àrea urbana més completa i diversificada quant a usos i per tant més madura, el PDU ha de prestar especial atenció als següents temes claus:

- Establiment d'àrees de nova centralitat, a l'entorn de l'eix de la carretera C-155 (Granollers-Sabadell), i a l'entorn de les noves estacions ferroviàries i els nous punts nodals de transport públic.
- Desenvolupament de les estratègies dels conjunts d'Àrees especialitzades residencials a reestructurar dels vessants de la vall del Tenes.
- Desenvolupament de les estratègies de les àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar a l'entorn del riu Tenes.
- Estudi d'una solució alternativa al pas de la via Interpolar Sud per Parets del Vallès, per tal de buscar una solució que integri el pas d'aquesta via, el tren-tramvia i la carretera C-155.
- Dotació de viari estructural, espais públics de relació i equipaments bàsics i d'interès general pel conjunt de l'àrea urbana.
- Estructuració i ordenació dels espais oberts intersticials amb la doble finalitat de servir com a parcs urbans amb un cert nivell d'equipament, potenciant el seu paper d'espais de continuïtat amb el sistema d'espais oberts de protecció especial definit pel Pla territorial metropolità.

- Incorporació dels continguts de la Carta del Paisatge de la Vall del Tenes pel que fa al sistema d'espais oberts en coordinació amb el PDU de la plana agroforestal del Vallès.

PDU del Baix Congost

El pla director urbanístic del Baix Congost té per objecte el desenvolupament de les estratègies de desenvolupament previstes en aquest pla sobre un context territorial on el paper de centralitat metropolitana consolidada que ofereix la ciutat de Granollers es complementa amb les potencialitats que ofereix el seu entorn urbà intermunicipal.

A més del municipi de Granollers, l'àmbit territorial del PDU haurà d'abastar les parts del territori municipal de la Roca del Vallès, les Franqueses del Vallès, Canovelles i l'Ametlla del Vallès, necessàries per tal de donar resposta a les condicions de formulació plantejades tot seguit/ més endavant.

Es tracta d'una àrea urbana molt interconnectada, però mancada encara d'elements estructurals de potència suficient per tal garantir un bon funcionament global del conjunt urbà existent i del possible desenvolupament estratègic a escala metropolitana.

Amb la doble finalitat d'establir una estructura urbana completa i coherent i de fer efectives les potencialitats de desenvolupament urbà de l'àrea, el pla director urbanístic tractarà les següents qüestions clau:

- La definició de l'àrea de desenvolupament nodal policèntrica a l'entorn de les polaritats de Granollers-Estació Central, la Roca-Torreta, Canovelles i els nuclis urbans de les Franqueses, per la qual cosa el pla director haurà de concretar la localització i extensió dels nous creixements, els elements estructurals de l'ordenació, les relacions amb les ciutats existents, els continguts pel que fa a usos i intensitats i el desenvolupament seqüencial pertinent.
- La nova centralitat metropolitana a l'entorn de l'estació central de Granollers, amb els aspectes d'ordenació i continguts, especialment pel que fa a la integració de tots els nivells de xarxa ferroviària incidents (Rodalia, Regionals i nova línia orbital), als usos terciaris i als equipaments d'interès general a implantar en el seu entorn i a la relació dels espais públics a generar amb els teixits urbans existents i a desenvolupar.
- Les noves centralitats a establir a l'entorn de les estacions del futur ferrocarril orbital.
- La reconsideració del sistema de rondes viàries actualment existent i la seva inclusió en el sistema de bulevards urbans amb un clar paper estructural de la futura realitat urbana.
- El desenvolupament de les estratègies sobre conjunts d'àrees especialitzades industrials previstes en aquest pla territorial.
- L'ordenació global del conjunt de parcs i jardins urbans al llarg del Congost establint-ne les continuïtats amb el sistema d'espais oberts de protecció especial.

PDU de reconversió de l'entorn urbà de l'eix viari de la C-17 entre la Llagosta i Lliçà d'Amunt

La finalitat del pla director és la reconversió d'aquest tram, de l'actual "Autovia de Vic" (C-17), en una via urbana estructurant de les diferents àrees urbanes que travessa i la reconversió dels usos lligats a les seves façanes com a elements qualificadors dels seus entorns urbans.

Per tant, el PDU ha d'abastar aquelles àrees dels municipis de la Llagosta, Mollet del Vallès, Montmeló, Lliçà de Vall i Lliçà d'Amunt que siguin suficients en extensió per tal de respondre a les condicions de formulació que es plantegen a continuació.

El pla ha de prestar especial atenció:

- Al disseny d'unes seccions viàries de caràcter clarament urbà.
- A l'ordenació dels teixits amb façana a la nova avinguda i les relacions d'aquests teixits amb la resta de trames urbanes.
- A la localització d'usos terciaris, d'oficines, comercials, d'equipaments i residencials, si s'escau, que complementin i diversifiquin els usos de caràcter marcadament industrial de l'àrea.

PDU de la plana agroforestal del Vallès

La finalitat del pla director és el tractament urbanístic homogeni i coordinat dels diversos espais que constitueixen el sistema d'espais oberts de la plana agroforestal del Vallès.

El PDU abastarà tots els sòls de protecció especial que el pla territorial identifica a la plana de les comarques del Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

El pla ha de prestar especial atenció a:

- La dotació d'unes normes quant a usos i implantacions físiques que possibilitin el desenvolupament dels espais agrícoles i el manteniment dels valors naturals que puguin ser presents a la plana. Les normes urbanístiques han de ser comunes per als diferents municipis en aquells territoris on es donen situacions homogènies.
- El tractament dels espais de transició, siguin urbans, urbanitzables o de protecció preventiva, entre aquests espais protegits i els sistemes urbans i les infraestructures, la qual cosa s'haurà de fer en coordinació amb els diversos PDU d'aquest àmbit territorial.
- El tractament dels connectors amenaçats o amb una més alta fragilitat per la seva relació amb els teixits urbans i les infraestructures.

Estudis de corredors d'infraestructures a les comarques del Vallès

Donat que al territori de les comarques del Vallès se superposen de diverses infraestructures de mobilitat, el Pla estableix estudis i avanços de planejament amb la finalitat de coordinar els components dels següents eixos:

A. Eix de la B-30:

- tractament de l'AP-7 i les calçades laterals i la relació d'aquestes amb la xarxa viària estructurant i capil·lar;
- tractament dels intercanviadors de transport públic;
- tractament de l'eix ferroviari paral·lel a la B-30, amb tres funcions diferenciades: rodalia, altes prestacions i mercaderies, i les connexions amb les xarxes perpendiculars (FGC i línia orbital ferroviària) i els corresponents intercanviadors.

B. Eix central de la plana del Vallès:

- millora de la C-155 / interpolar sud, entre Sabadell i Granollers, en trams urbans i suburbans;
- tractament del ferrocarril central del Vallès entre Sabadell i Granollers, amb especial atenció als trams de coincidència, sigui en recorreguts urbans o suburbans.

C. Eix del Congost entre la Garriga i la comarca d'Osona:

- compatibilització del desdoblament i millora de la línia C-3 de rodalia i la C-17 per tal que assumeixin la capacitat suficient alhora que millorin la integració en els medis urbà i natural;
- recuperació com a eix cívic dels trams a desafectar de l'antiga carretera de Vic.

Notes finals

Tal com es pot col·legir de la lectura de la documentació del Pla, les determinacions que s'hi recullen no exhaureixen totes les problemàtiques que tenen incidència sobre el territori de la regió, cosa que resultaria de molt difícil concreció, per la seva varietat i per la pròpia naturalesa competencial d'un pla territorial parcial. Però sí que configuren el canemàs estructural bàsic i necessari per ordenar aquest àmbit territorial: d'una banda, la mateixa forma i la funcionaliat del territori de suport representada de forma sistèmica pels propis espais oberts, naturals i agraris, i pels assentaments que configuren el sistema urbà; d'altra banda, les xarxes de mobilitat que possibiliten les relacions entre diferents unitats i realitats urbanes, però també la xarxa de connectivitat ecològica entre la varietat d'hàbitats que configuren aquest territori, sempre cercant la coexistència i la compatibilitat entre els diferents elements del sistema metropolità entès com un tot.

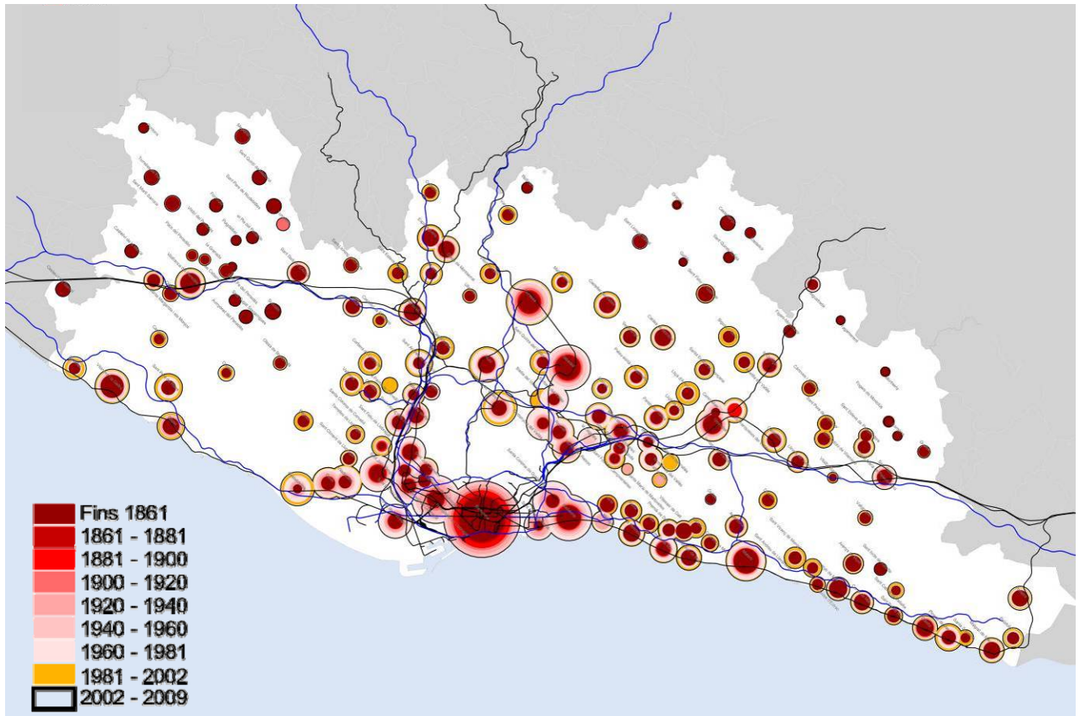
En aquest sentit el Pla ha de dotar la regió metropolitana d'una sèrie de regles que permetin el seu desenvolupament sostenible i eficaç. I això implica corregir determinades tendències, encara avui presents al territori, com ara el desproporcionat consum del sòl, la dispersió suburbana dels teixits segregats funcionalment i social i les baixes densitats que multipliquen les necessitats de mobilitat amb mitjans de transport privat, tendències totes elles amb evidents repercussions ambientals, socials i econòmiques com poden ser la pèrdua i simplificació dels ecosistemes naturals, l'alt consum energètic i, en definitiva, la crisi dels valors socials de la ciutat.

Amb tot, aquestes regles han de servir per fomentar i aprofundir en l'aplicació d'aquelles estratègies territorials que van en la línia d'afavorir les concentracions urbanes amb densitats raonablement altes, la bona estructuració dels usos del sòl amb misticitat i contigüitat i la utilització dels mitjans de transport públic més eficients. Aquestes estratègies han de permetre fer cada vegada més possible i efectiva la cohesió social en un marc d'eficiència econòmica que faciliti la implantació de les noves tecnologies lligades al coneixement, minimitzi el consum energètic, permeti la preservació i la recuperació dels ecosistemes naturals i, en definitiva, afavoreixi el desenvolupament dels valors propis de la "urbanitat".

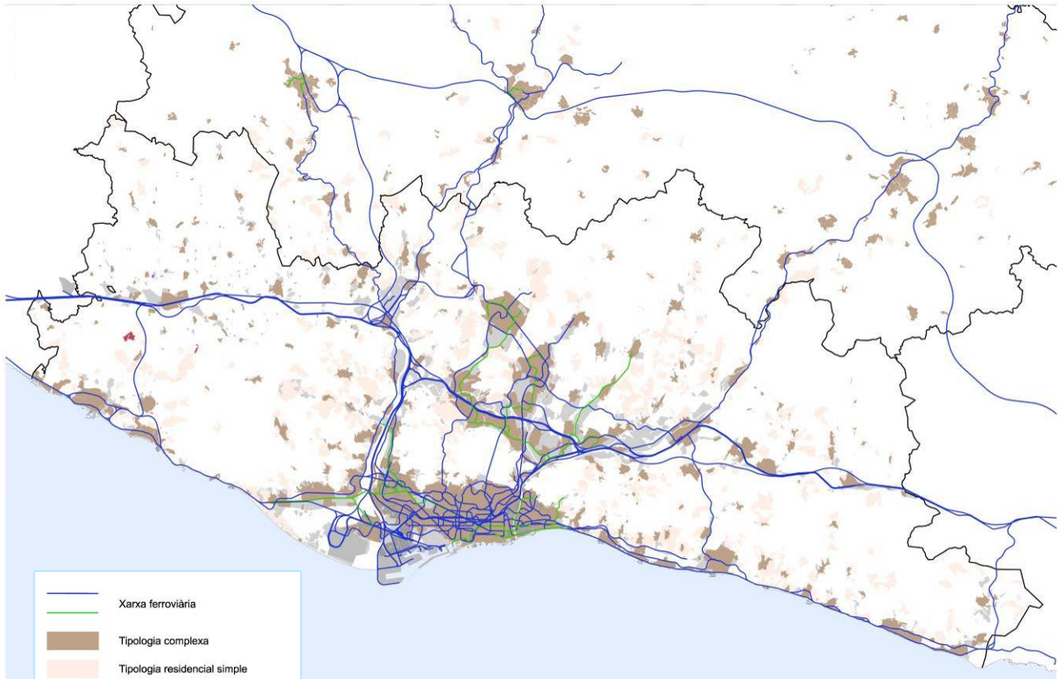
Es tracta, doncs, de corregir i fomentar per tal de poder seguir aprofitant els avantatges propis de la "ciutat metropolitana", com són la gran varietat d'opcions i oportunitats residencials, laborals i de serveis per als seus ciutadans i per a la resta del país que en aquesta "ciutat metropolitana" hi tenen cabuda, en un marc territorial a preservar i millorar.

El Pla ha de ser, per tant, un instrument a desplegar sobre aquest territori ric i variat quant a paisatges naturals i culturals, en el qual s'assenta un sistema urbà d'origen "plurinuclear", que cada vegada resulta ser més "policèntric" i que amb el pla es vol contribuir a que esdevingui un autèntic sistema "multinodal", on cada part del territori, tot mantenint la seva pròpia personalitat, tingui el seu lloc dins d'una xarxa metropolitana ben estructurada, on es facin realitat aquelles sinèrgies més positives quant a cohesió social, eficiència econòmica i sostenibilitat ambiental.

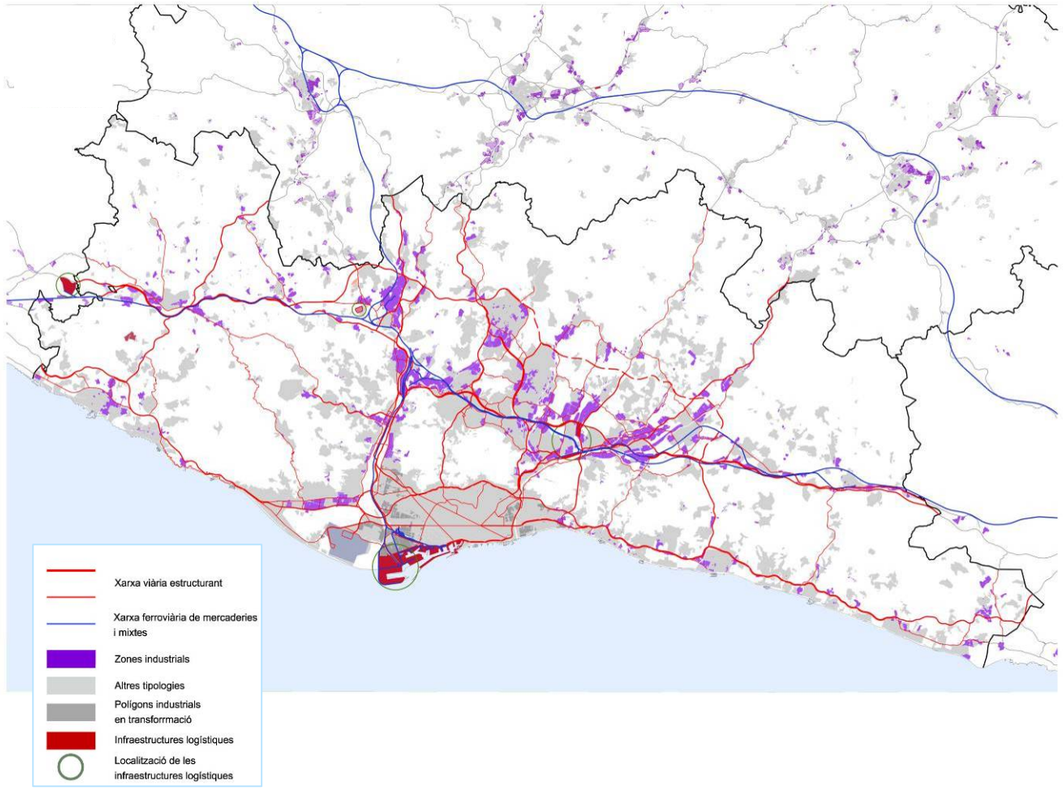
Evolució de la població dels municipis de la regió metropolitana de Barcelona



El futur sistema nodal: la ciutat compacta i complexa i la seva relació amb la xarxa ferroviària



El futur sistema nodal: els teixits industrials i la seva relació amb les infraestructures de transport



Notes a la Part III

[58] Vegeu Juli ESTEBAN a l'apartat quart de l'article "El Programa de Planejament Territorial: continguts i mètodes", publicat a Espais, núm. 52. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Barcelona, tardor de 2006.

[59] En aquest sentit, d'acord amb l'article 5.3 de la Llei 1/1995, de 16 de març, d'aprovació del Pla Territorial General de Catalunya, el planejament urbanístic ha de justificar expressament la seva coherència amb les determinacions i les propostes dels plans territorials parcials respectant l'autonomia dels municipis en matèria de planejament, en el marc de les competències d'aquests.

La Llei d'Urbanisme atribueix als òrgans urbanístics de la Generalitat l'aprovació definitiva dels Plans d'ordenació urbanística municipal i la participació en el procediment del planejament urbanístic derivat mitjançant l'emissió d'un informe. La intervenció de l'Administració de la Generalitat en el planejament urbanístic municipal va adreçada essencialment a garantir el compliment dels interessos supramunicipals, entre els quals, l'article 85.3 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, assenyala en primer terme la coherència amb la planificació territorial, pel que fa a la cohesió territorial i a l'organització correcta del desenvolupament urbà. A més, la Llei d'Urbanisme, dota a l'Administració de la Generalitat d'una figura de planejament urbanístic general pròpia, els plans directors urbanístics, amb la finalitat d'establir, de conformitat amb el planejament territorial, directrius i determinacions fonamentades amb motius d'interès supramunicipal que imposen la corresponent adaptació del planejament urbanístic.

Pel que fa a la legislació sobre política territorial, en la definició del contingut dels plans territorials parcials, que expressa l'article 13 de la Llei 23/1983, s'assenyalen específicament les "determinacions per a la planificació urbanística" i en l'article 3.2 de la Llei 1/1995, de 16 de març, per la qual s'aprova el Pla Territorial General de Catalunya es determina que han de quantificar per a cada sistema de proposta els paràmetres urbanístics bàsics necessaris per a donar acollida al creixement de població previst i definir l'esquema de cada un dels sistemes de proposta. Per tant, el planejament territorial, amb fonament amb els interessos supralocals que persegueix, pot incidir i condicionar el planejament urbanístic municipal. Això s'entén sense perjudici del necessari respecte a l'autonomia dels municipis per a la decisió sobre els aspectes estrictament locals.

[60] En aquest sentit, d'acord amb l'article 5.3 de la Llei 1/1995, de 16 de març, d'aprovació del Pla Territorial General de Catalunya, el planejament urbanístic ha de justificar expressament la seva coherència amb les determinacions i les propostes dels plans territorials parcials respectant l'autonomia dels municipis en matèria de planejament, en el marc de les competències d'aquests.

La Llei d'Urbanisme atribueix als òrgans urbanístics de la Generalitat l'aprovació definitiva dels Plans d'ordenació urbanística municipal i la participació en el procediment del planejament urbanístic derivat mitjançant l'emissió d'un informe. La intervenció de l'Administració de la Generalitat en el planejament urbanístic municipal va adreçada essencialment a garantir el compliment dels interessos supramunicipals, entre els quals, l'article 85.3 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, assenyala en primer terme la coherència amb la planificació territorial, pel que fa a la cohesió territorial i a l'organització correcta del desenvolupament urbà. A més, la Llei d'Urbanisme, dota a l'Administració de la Generalitat d'una figura de planejament urbanístic general pròpia, els plans directors urbanístics, amb la finalitat d'establir, de conformitat amb el planejament territorial, directrius i determinacions fonamentades amb motius d'interès supramunicipal que imposen la corresponent adaptació del planejament urbanístic.

Pel que fa a la legislació sobre política territorial, en la definició del contingut dels plans territorials parcials, que expressa l'article 13 de la Llei 23/1983, s'assenyalen específicament les "determinacions per a la planificació urbanística" i en l'article 3.2 de la Llei 1/1995, de 16 de març, per la qual s'aprova el Pla Territorial General de Catalunya es determina que han de quantificar per a cada sistema de proposta els paràmetres urbanístics bàsics necessaris per a donar acollida al creixement de població previst i definir l'esquema de cada un dels sistemes de proposta. Per tant, el planejament territorial, amb fonament amb els interessos supralocals que persegueix, pot incidir i condicionar el planejament urbanístic municipal. Això s'entén sense perjudici del necessari respecte a l'autonomia dels municipis per a la decisió sobre els aspectes estrictament locals.