

EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ  
DE BARCELONA. PROPOSTES PER  
TERRITORIS

SUMARI

1. Introducció
2. Territoris
3. Notes finals

# EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA. PROPOSTES PER TERRITORIS

## 1. Introducció

Com es pot veure a la documentació del Pla<sup>1</sup>, les característiques del territori metropolità actual, produïde de la combinació d'una estructura física intricada i un procés d'ocupació llarg i complex, junt amb els possibles escenaris d'evolució futura de les demandes d'espai per a residència i activitat econòmica han plantejat una sèrie de reptes que són els que primordialment ha d'afrontar el planejament territorial de la regió metropolitana de Barcelona.

Quant a l'ordenació global de la regió metropolitana es van analitzar 5 possibles opcions de desenvolupament territorial: la central, la paral·lela, l'ortogonal, la digital i la nodal. L'origen plurinuclear i el caràcter, cada vegada més policèntric, de la regió metropolitana, així com el procés d'avaluació ambiental decantaren el debat cap a l'opció nodal.

Aquesta alternativa permetria desenvolupar ciutats denses i compactes, eficientment connectades però amb la necessària distància entre elles per permetre la preservació d'espais oberts i corredors naturals. És a dir, combina el desenvolupament necessari per localitzar els creixements possibles amb el màxim respecte als espais oberts, en concentrar aquests creixements sobre nuclis urbans ja existents. A més, i per l'esmentada disposició d'aquests nuclis, reparteix de manera equilibrada els creixements, permetent l'extensió i articulació de la regió metropolitana amb la resta del territori català de base comarcal, a l'hora que els utilitza per dotar aquells nuclis amb una dimensió relativament reduïda d'aquelles infraestructures i equipaments que requereixen una massa crítica suficient per poder desenvolupar-se d'una manera eficient.

Quant als continguts generals del pla, que són l'objecte d'aquest article, els tres sistemes en els quals es desenvolupen les propostes d'espais oberts, sistema urbà i infraestructures de transport han de tenir, lògicament, una concreció territorial. Així, i a partir de la seva coherència global, el Pla es desplega de manera singularitzada per a cada un dels territoris de la regió atenent als seus trets característics particulars i diferenciadors, per tant cada territori concret té el seu discurs propi.

Finalment l'article conclou amb la consideració sobre el paper del Pla com a guia per a l'ordenació territorial de la regió metropolitana de Barcelona, entesa com un espai multinodal, on en un marc de sostenibilitat ambiental tinguin cabuda les polítiques territorials que facin possible la cohesió social i l'eficiència econòmica d'aquest territori regional i de Catalunya en el seu conjunt.

## 2. Territoris

La consideració dels territoris metropolitans que mostren una estructura interna de funcionament, pròpia o amb uns trets singulars, permet exposar amb major nivell de detall les característiques específiques d'aquests àmbits, tant respecte a les determinacions i estratègies plantejades per al sistema urbà com a les consideracions fetes pel Pla sobre els espais oberts o les infraestructures de transport.

A fi d'il·lustrar els continguts de la proposta per a cada territori, el text s'acompanya d'imatges que resumeixen les categories normatives dels tres sistemes en els quals es plasmen les propostes del Pla, tant respecte al model territorial de nodalitats urbanes objectiu com a les estratègies proposades a fi d'assolir-lo.

### L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

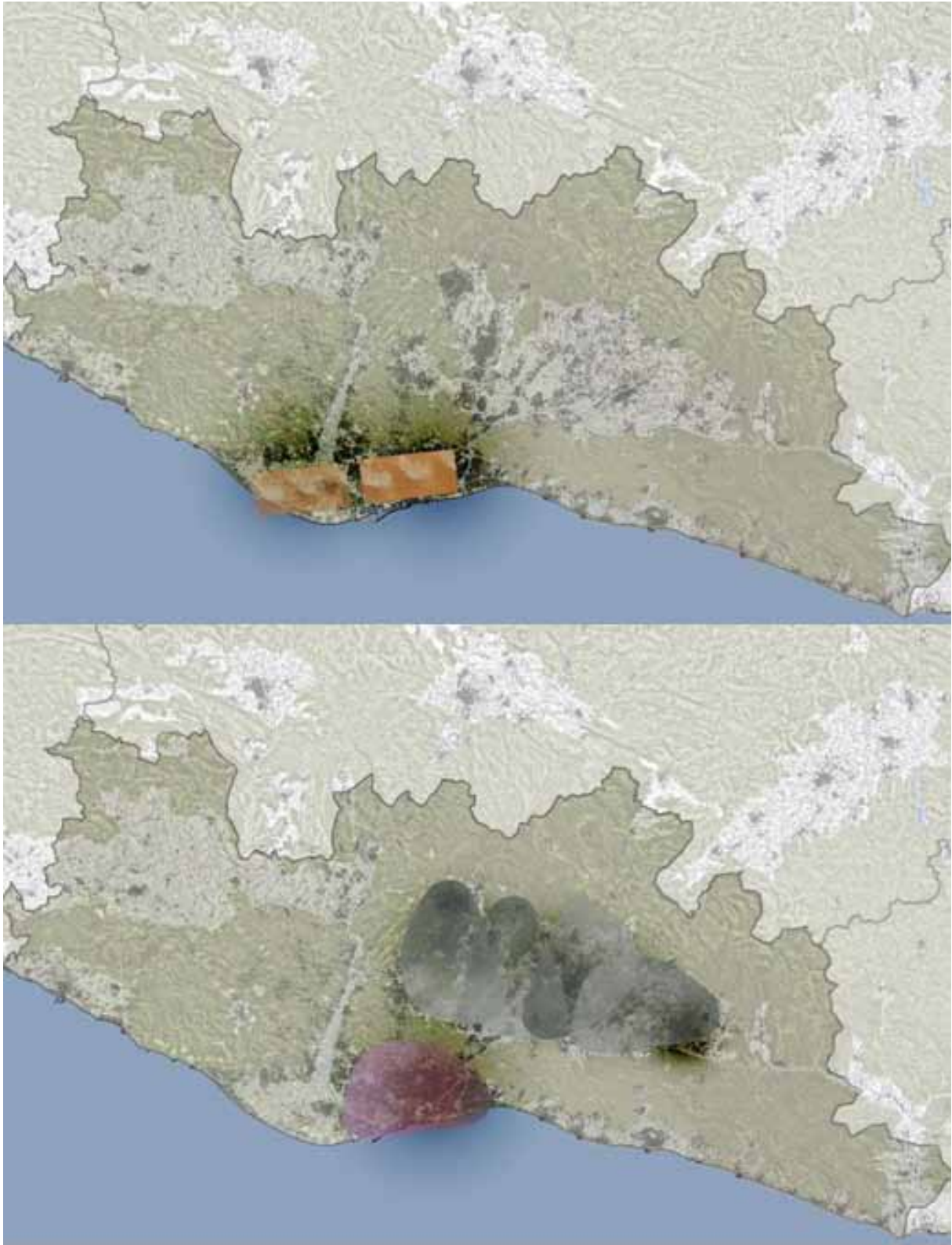
La formen els municipis de l'àmbit central de la regió, segons que estableix la Llei de l'AMB aprovada l'any 2010, molts d'ells compresos en un àmbit comú de planificació urbanística des dels anys 50 del segle passat, sobre el qual es van formular planejaments de tipus "general" que han regulat l'urbanisme de l'Àrea fins als nostres dies: el Pla comarcal de 1953 i el Pla general metropolità (PGM) de 1976.

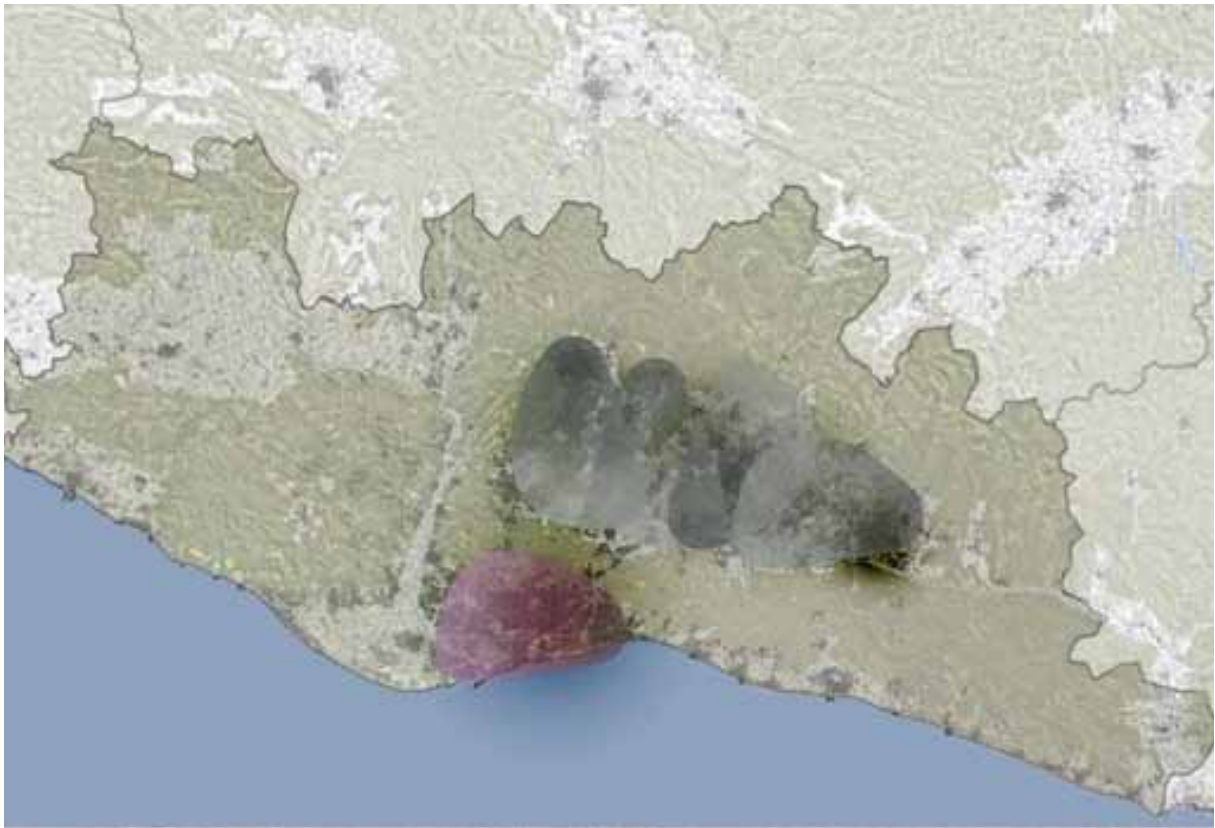
Es tracta d'un àmbit amb un alt nivell d'ocupació urbana, articulada històricament entorn de la centralitat exercida per la ciutat de Barcelona. La seva estructura física, caracteritzada per un pla costaner estret i lleugerament pendent que, situat entre la serralada Litoral i el mar, s'obre a la depressió Prelitoral a través de dos estrets territoris fluvials, ha condicionat el seu desenvolupament. D'aquesta manera, s'ha arribat a una ocupació intensiva dels espais més plans, amb l'excepció de les terres inundables del delta i la vall baixa del riu Llobregat.

### Propostes del Pla

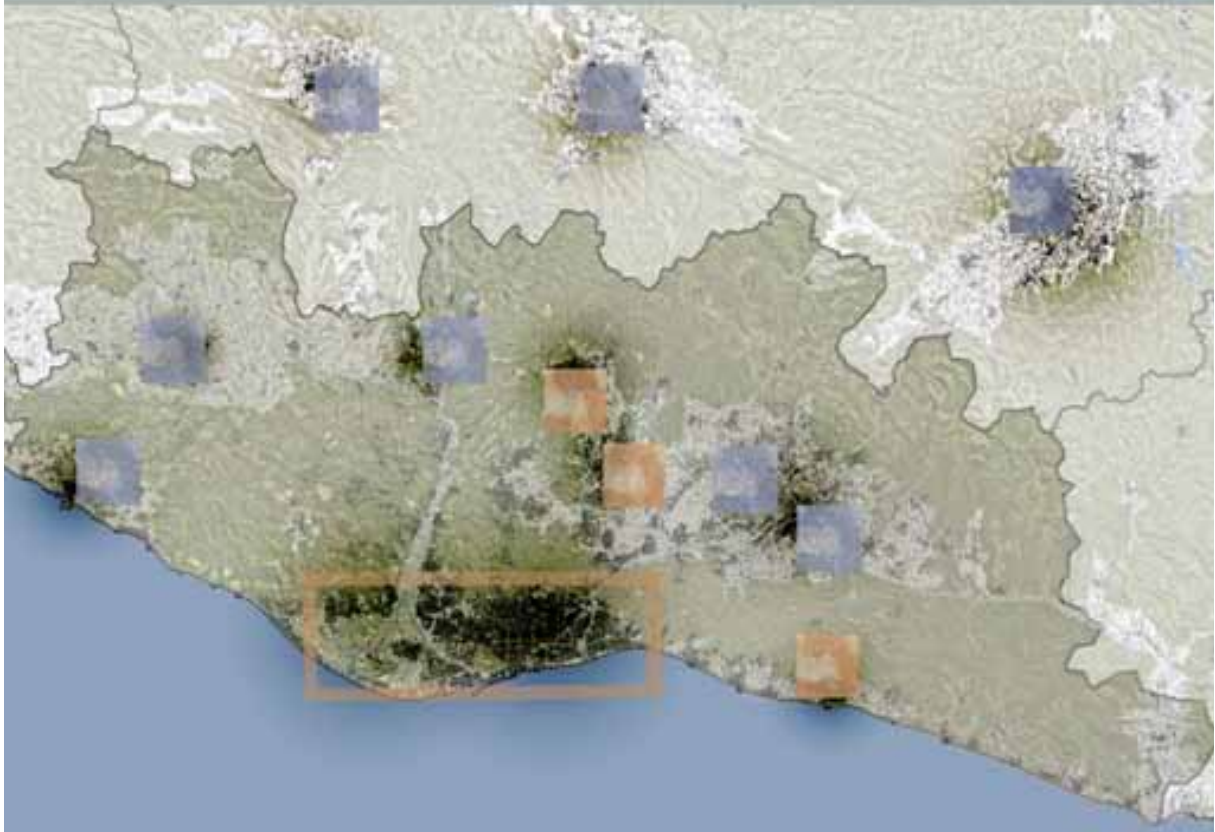
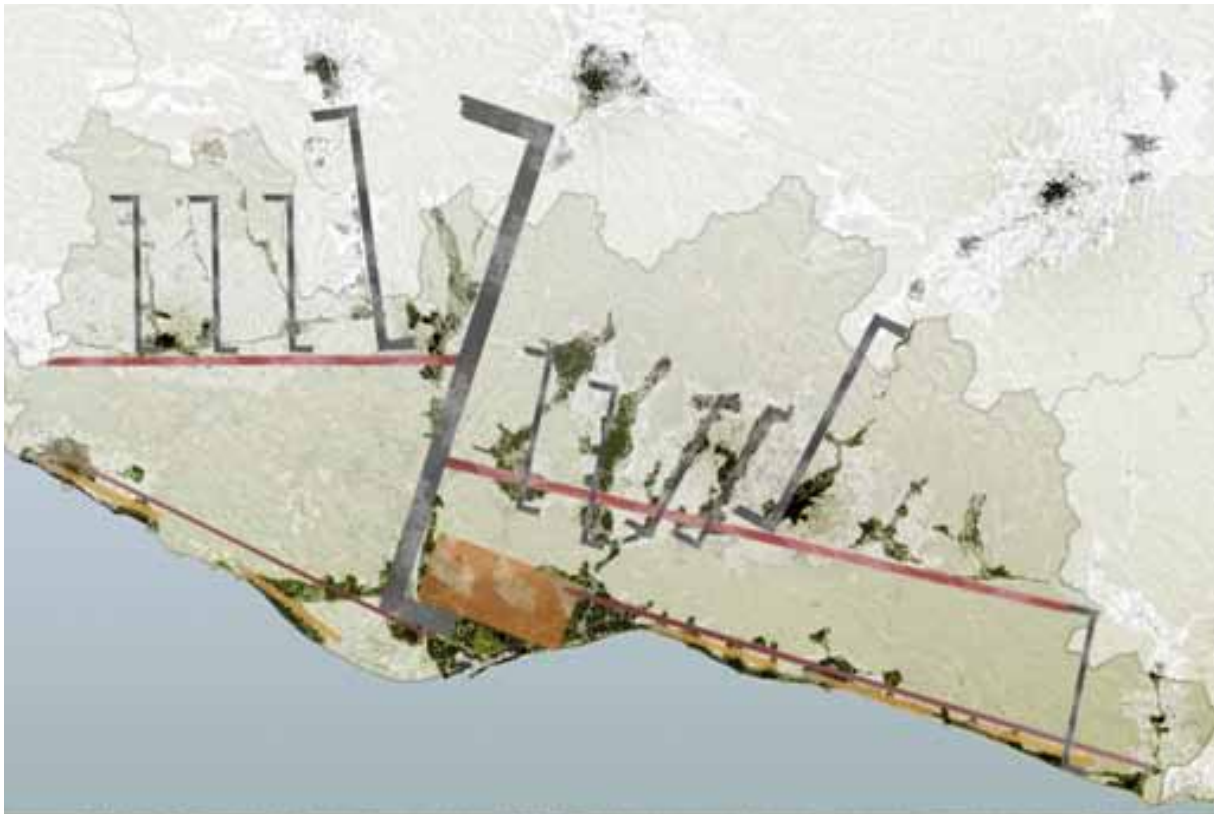
En aquest àmbit, el Pla considera com a peces clau del sistema d'espais oberts aquells espais protegits històri-

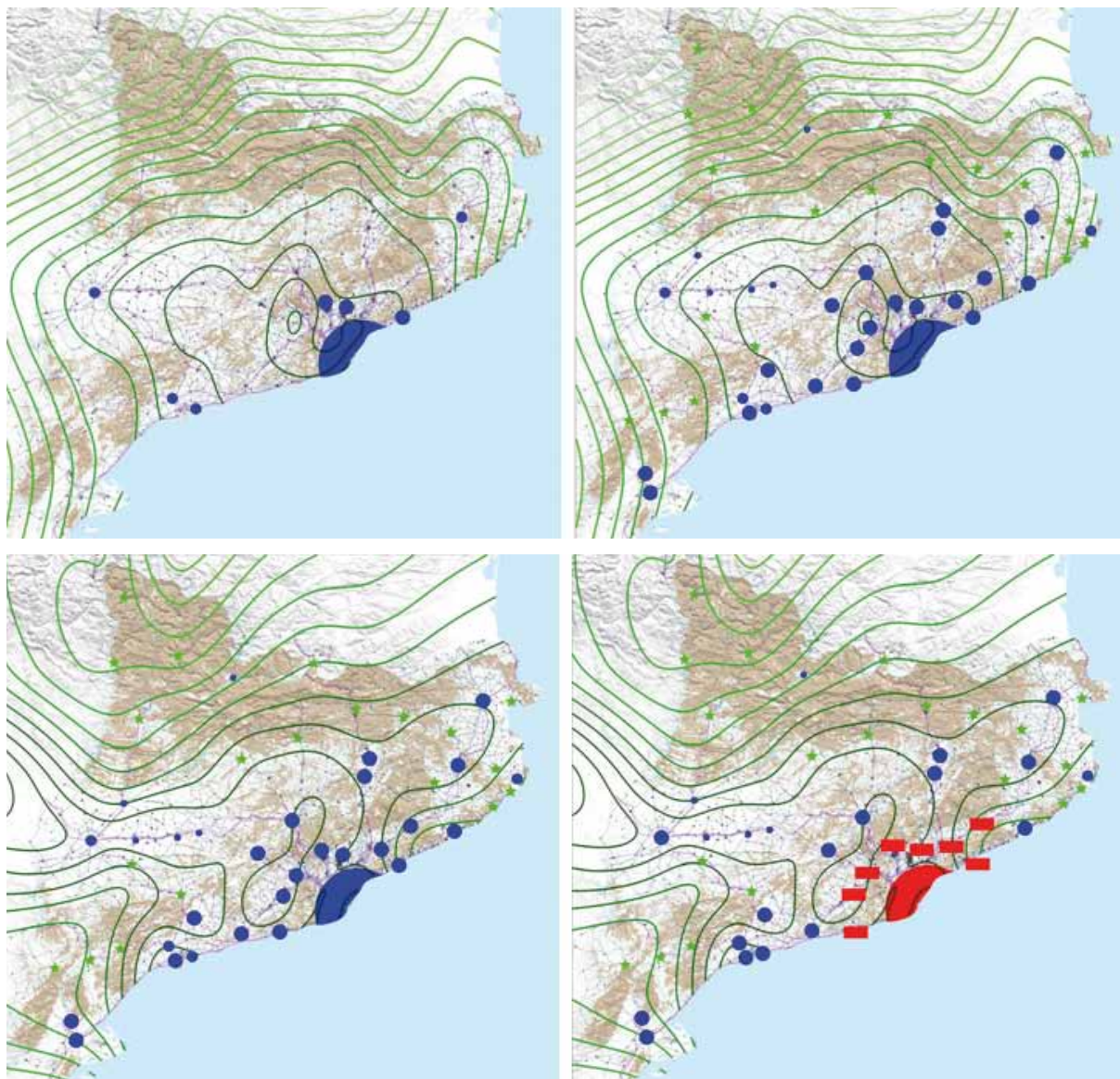
1. *Pla territorial metropolità de Barcelona* (volum I i II). Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Barcelona, octubre 2010 (1a edició).











cament (des del Pla comarcal de 1953 i el PGM de 1976) com són, bàsicament, la serra de Collserola i el delta del Llobregat i els amplia i els connecta a fi de garantir la seva funció com a sistema. Així, la protecció de les àrees del Garraf i l'Ordal incloses en l'àmbit, junt 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 discontinuïtats, arriba fins al mar.

Pel que fa al sistema urbà, i perquè es tracta d'un àmbit tan ocupat, ja que en un 2% del territori català es concentra un 40% de la població del país, el Pla no planteja noves operacions d'extensió urbana de gran dimensió. Per contra, sí que es reconeixen noves oportunitats sobre àrees urbanes en transformació, una part de les quals pot tenir un caràcter altament estratègic per al conjunt de la regió metropolitana.

Aquestes qüestions fan del tot necessari baixar a l'escala urbanística per tal d'ordenar els espais ur-

bans en transformació, aprofitant els avantatges de la centralitat metropolitana i facilitant els nivells de dotació necessaris per a la seva població i les activitats econòmiques que s'han de desenvolupar sobre aquests espais centrals força equilibrats i equilibradors a escala global.

I és per això que el PTMB planteja per al conjunt dels municipis de l'AMB la formulació d'una planificació urbanística intermunicipal, que mantindrà el caràcter unitari de la planificació metropolitana, segons el que disposa la Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

El PTMB postula, com a especialment interessant, el desenvolupament de les estratègies reguladores de processos, en la línia encetada pel PGM als anys 70 amb les "zones de transformació", aprofundint en l'estudi i els mecanismes de transformació dels territoris amb un important potencial de reciclatge urbà. Aquestes són estratègies urbanes clau per a la ciutat en constant transformació, quant a dotacions, implantació d'activitats i possibilitat d'equilibri entre residència i activitat,



per la qual cosa el Pla planteja el desenvolupament de diverses estratègies:

Les actuacions sobre centres urbans existents amb diferents nivells de desenvolupament o projecte, segons el municipi.

Les àrees de transformació urbana d'interès metropolità, moltes d'elles ja en desenvolupament, en estudi o fins i tot bastant determinades pels diferents ajuntaments.

Les àrees especialitzades industrials a transformar, assenyalades pel PTMB en funció de les característiques d'integració urbana i accessibilitat existents. Es tracta d'àmbits amb dificultats d'accessibilitat per a vehicles pesants i bona accessibilitat pel que fa al transport de viatgers d'alta capacitat, ja existent o que s'ha d'implantar.

Les noves centralitats. S'han d'establir sobre els punts de màxima "nodalitat" urbana i, en molts casos, s'han de localitzar sobre les àrees anteriors.

Les àrees d'extensió urbana d'interès metropolità que, en funció de les limitacions físiques per a la nova ocupació de sòl a l'AMB, presenten un notable interès pel potencial paper complementari que representen, quant a equilibri i coherència, respecte a les àrees anteriors ja consolidades o en transformació.

Les àrees funcionals estratègiques, com el port, l'aeroport i altres grans conjunts d'equipaments, amb unes condicions molt específiques de localització, amb importants possibilitats de desenvolupament i impactes molt notables sobre el seu entorn, de caràcter econòmic, ambiental i de servei.

Els grans conjunts d'àrees especialitzades, amb extensions d'urbanitzacions residencials i de polígons industrials, molt sovint d'àmbit supramunicipal i en molts casos mancats de planejament, dotacions i/o estructura de conjunt, especialment fora de l'àmbit PGM-76.

Finalment, i malgrat no ser una temàtica directament integrada en el PTMB, a diversos indrets de l'AMB es plantegen problemàtiques específiques de degradació i qualitat urbana, estat deficient i sobreocupació dels habitatges, manca de serveis, etc., en la línia de les problemàtiques plantejades al "Programa de barris" de la Generalitat de Catalunya, el que podrien ser les "àrees de regeneració urbana" que cal plantejar en el futur planejament urbanístic de l'AMB. Es tractarà, doncs, d'establir amb criteris objectius quines són aquestes àrees i, en aquest sentit, és interessant recollir l'experiència d'altres plans amb incidència sobre espais centrals de grans regions metropolitanas. Al mateix temps, es tractarà, també, d'establir els mecanismes de vinculació pel que fa al planejament urbanístic, específic per a aquests àmbits, en el context de la ciutat, de vinculació pel que fa a les polítiques de regeneració urbana d'escala estatal i regional, i del seguiment de l'evolució d'aquestes àrees.

Respecte a les infraestructures de transport, la major part de les actuacions corresponen a la xarxa ferroviària, ja que es troba menys desenvolupada que la viària i és la més avantatjosa per servir de forma eficient i sostenible una àrea urbana densa amb un alt nivell d'ocupació.

Entre les noves infraestructures ferroviàries, una part important de les actuacions va destinada a la millora de la comunicació interna de l'AMB, com seria el cas de les ampliacions de la xarxa de metro; les noves línies de rodalia i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) (nova línia de rodalia Barcelona-Castelldefels amb un tercer túnel a Barcelona, línia de FGC Glòries-Santa Coloma de Gramenet, prolongació de FGC entre Reina Elisenda i Esplugues), i millores sobre línies existents (trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró i noves estacions).

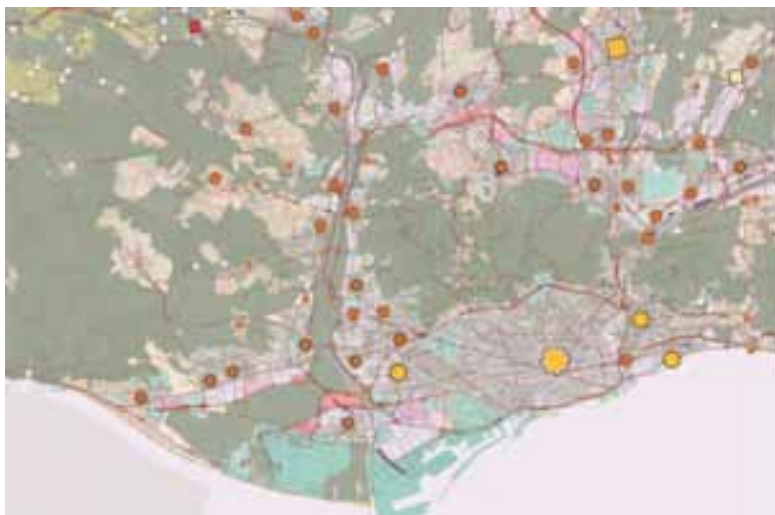
Un altre grup d'actuacions va destinat a la millora de les connexions amb la resta de la regió metropolitana, com és el cas de l'obertura del túnel ferroviari d'Horta, sota la serra de Collserola. D'aquesta manera es millora la connexió entre el Vallès i la ciutat de Barcelona. És també el cas de les relacionades amb l'accés a l'aeroport del Prat (ramal fins a la terminal de l'aeroport i els nous intercanviadors amb l'"alta velocitat") i el nou accés de rodalia a l'aeroport a fi d'adaptar-lo a la nova configuració de les terminals. Cal afegir que l'obertura del nou traçat d'alta velocitat a Barcelona absorirà una part dels actuals serveis regionals i permetrà igualment incrementar les freqüències de pas dels trens de rodalia per l'interior de la ciutat.

Finalment, les actuacions dirigides a millorar la connexió entre les xarxes de rodalia, metro comarcal i metro, com és la creació de nous intercanviadors i la nova connexió de FGC pel subsòl de la ciutat de Barcelona (Pl. Espanya - Glòries de la línia Llobregat-Anoia).

Respecte al sistema viari, es proposen tres tipus d'actuacions principals. En primer lloc, les destinades a millorar la connectivitat global de la xarxa, més que a ampliar-la, com són les connexions entre les autopistes A-2 i 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 connectaran el Barcelonès nord i el Maresme amb el Vallès Oriental.

En segon lloc, les vies especialitzades que permetin millorar l'eficiència global de la xarxa, com la via de camions sobre l'autopista A-2 entre Sant Feliu de Llobregat i el Port de Barcelona, que té com a finalitat 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 en les vies d'entrada a Barcelona.

Finalment, aquelles actuacions destinades a alliberar el trànsit viari de pas a les zones urbanes, com són les variants externes als centres urbans, on aquestes encara no han estat desenvolupades.



### El Maresme

L'àrea urbana del Maresme inclou 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. La disposició física d'aquest territori, entre la serralada Litoral i el mar, comporta una estructura allargada que li dóna una única dimensió principal.

#### *Propostes del Pla*

El sistema d'espais oberts s'estructura seguint els diversos massissos que formen la serralada Litoral, els espais protegits amplien i enllacen les àrees que ja disposaven de protecció jurídica de caràcter supramunicipal, des de la Conreria i Sant Mateu fins al Montnegre, passant pel Corredor. L'ampliació dóna més coherència a unes àrees de valor estratègic, però delimitades de manera bastant irregular, i entre les quals existien bastants discontinuïtats i estretors. El Pla protegeix també aquells corredors que connecten les esmentades àrees, bàsicament de muntanya, amb les situades a la costa, de manera que es garanteixi l'arribada dels espais protegits fins al mar i s'eviti l'ocupació del pla costaner sense

solució de continuïtat, tal com estableix el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDSUC).

El Pla distingeix dos tipus d'estratègies bàsiques respecte al sistema urbà. 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 que en la majoria de casos comportaran la creació de noves centralitats, a fi de respondre a la realitat urbana actual i a les noves oportunitats obertes pels traçats ferroviaris proposats en el Pla, aquest conjunt d'estratègies és anàleg al plantejat per l'AMB. 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.

Respecte a les infraestructures de transport, les propostes quant a la xarxa ferroviària es basen en quatre actuacions bàsiques. Per una part, 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 cap a l'interior, a fi d'incrementar la cobertura territorial d'aquesta línia sobre uns nuclis urbans que s'han anat estenent cap al peu de mont, fet que comportarà la mi-



llora de 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 a fi 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 d'abast més llarg amb canvis de localització de les estacions. I finalment el desdoblament de la línia de rodalia en 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 plantejament d'alternatives.

El traçat ferroviari costaner que figura en el PTMB respon a diferents 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 que cal 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 mitjà natural, agrícola i urbà i la situació de les noves estacions com llocs clau per a la localització de les àrees de nova centralitat referides.

Respecte a la xarxa viària, les actuacions proposades són bàsicament de millora interna i de connexió amb el Vallès: creació d'un nou sistema de distribució dels trànsits interiors de la comarca, en paral·lel amb l'autopista C-32 entre Montgat i Pineda amb diferents opcions alternatives per trams; túnel de la Conreria (B-500) a fi de connectar el sud del Maresme amb el pla del Vallès sense passar per Barcelona, i millora en els traçats de les carreteres que travessen la serralada Litoral.

Per als municipis de la comarca del Maresme es desplegaran els plans directors urbanístics en nombre i abast territorial suficients a fi de coordinar el planejament urbanístic municipal en aquells aspectes que tenen unes clares implicacions d'ordre supramunicipal.

### El Garraf

Els municipis de la comarca del Garraf, a ponent de l'àrea metropolitana central, presenten un comportament conjunt com a sistema urbà bastant unitari, malgrat les marcades diferències de forma, caràcter urbà i mida dels diferents nuclis urbans.

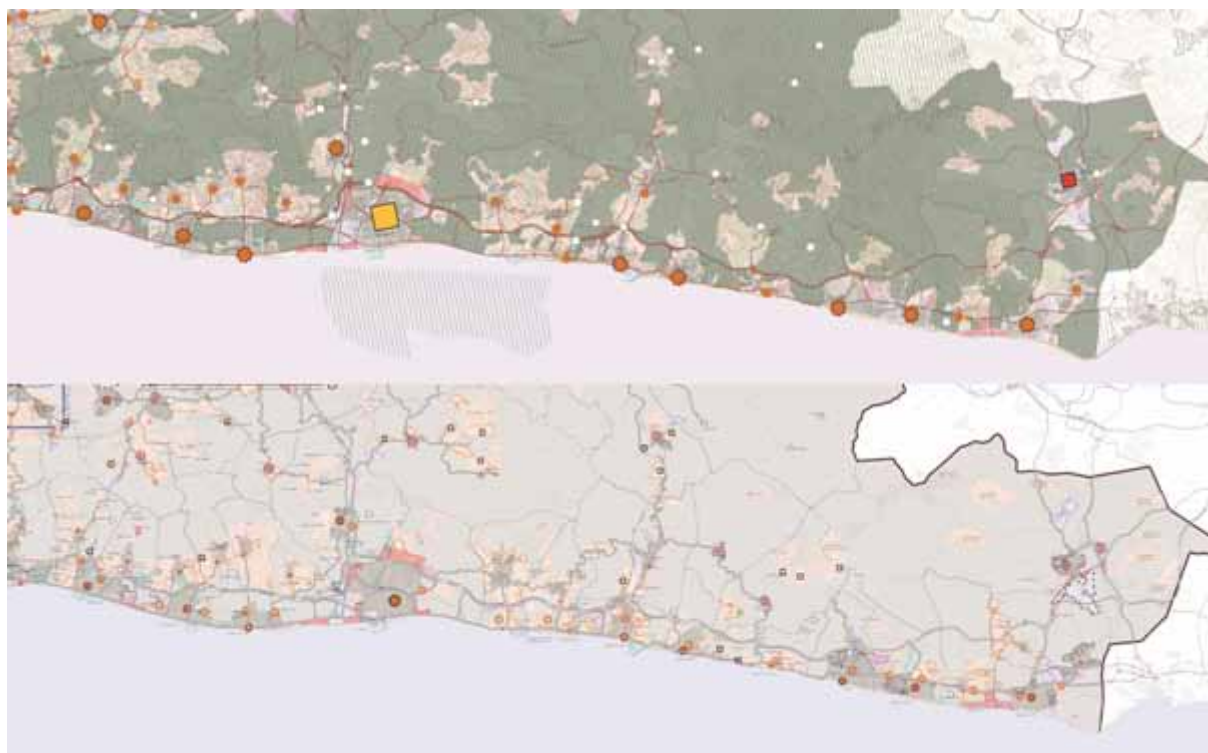
### Propostes del Pla

Respecte al sistema d'espais oberts, el Pla proposa completar i estructurar les àrees actualment protegides mitjançant una sèrie de nous espais de protecció especial, d'interès natural i agrícola, que possibilitin la connexió de les àrees anteriorment protegides entre si i amb la façana costanera d'aquest territori.

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 mitjà i llarg termini.

Aquesta important àrea urbana, en atenció a les seves possibilitats de desenvolupament, morfologia territorial i nivell de maduració, és inclosa dins la categoria de les àrees urbanes de desenvolupament nodal i 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

## IMATGE 2.4. Maresme, model territorial i estratègies





què es plantegen, les quals ja tenen un nivell considerable de capitalitat i centralitat territorial dins del sistema nodal Metropolità i català.

Respecte a les infraestructures de transport, el Pla posa èmfasi en el "mallat" de la xarxa ferroviària, amb noves connexions no "radials" i proposa el tram del ferrocarril orbital Vilanova-Vilafranca (a Vilanova inclou el trasllat de la línia ferroviària actual cap a una àrea més cèntrica de la ciutat, i té en compte futurs desenvolupaments urbans) i aprofita la nova línia per dotar de servei ferroviari els nuclis urbans actualment desatesos (Roquetes, Sant Pere de Ribes i Canyelles). D'altra banda, el Pla proposa la millora de la connexió viària del Garraf amb el Penedès (C-15) i la compleció i millora del sistema viari a escala comarcal a fi d'articular millor el sistema urbà existent.

El comportament del conjunt de la comarca com un sistema urbà molt unitari, que ha d'acabar d'estructurar-se, aconsella l'elaboració d'un Pla director urbanístic per al conjunt del seu territori.

### L'Alt Penedès

L'Alt Penedès, junt amb el territori central del Baix Penedès, ocupa un gran pla entre les serralades Litoral i Prelitoral caracteritzat per la presència massiva de l'agricultura de la vinya, tan sols interrompuda per la presència dels cursos fluvials que travessen aquest pla en el qual s'enclaven la major part dels nuclis urbans existents. A la plana del Penedès el sector primari té un caràcter estratègic, ja que és la base per a moltes de les activitats econòmiques, industrials i terciàries que tenen lloc en aquest territori.

### Propostes del Pla

Respecte al sistema d'espais oberts, el Pla proposa la compleció del sistema d'espais protegits d'interès natural i agrari en els territoris de muntanya i la connexió de les dues serralades a través del pla. 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 gran espai de la vinya se li aplica també un nivell de protecció especial específic a fi de garantir el desenvolupament de les activitats vitivinícoles, que són base econòmica i caracteritzen el paisatge de la comarca.

Malgrat l'homogeneïtat paisatgística dins de la comarca, amb multitud de nuclis de població organitzats de forma jerarquitzada, es poden distingir dos grans tipus de situacions territorials diferenciades respecte al sistema d'assentaments urbans i rurals.

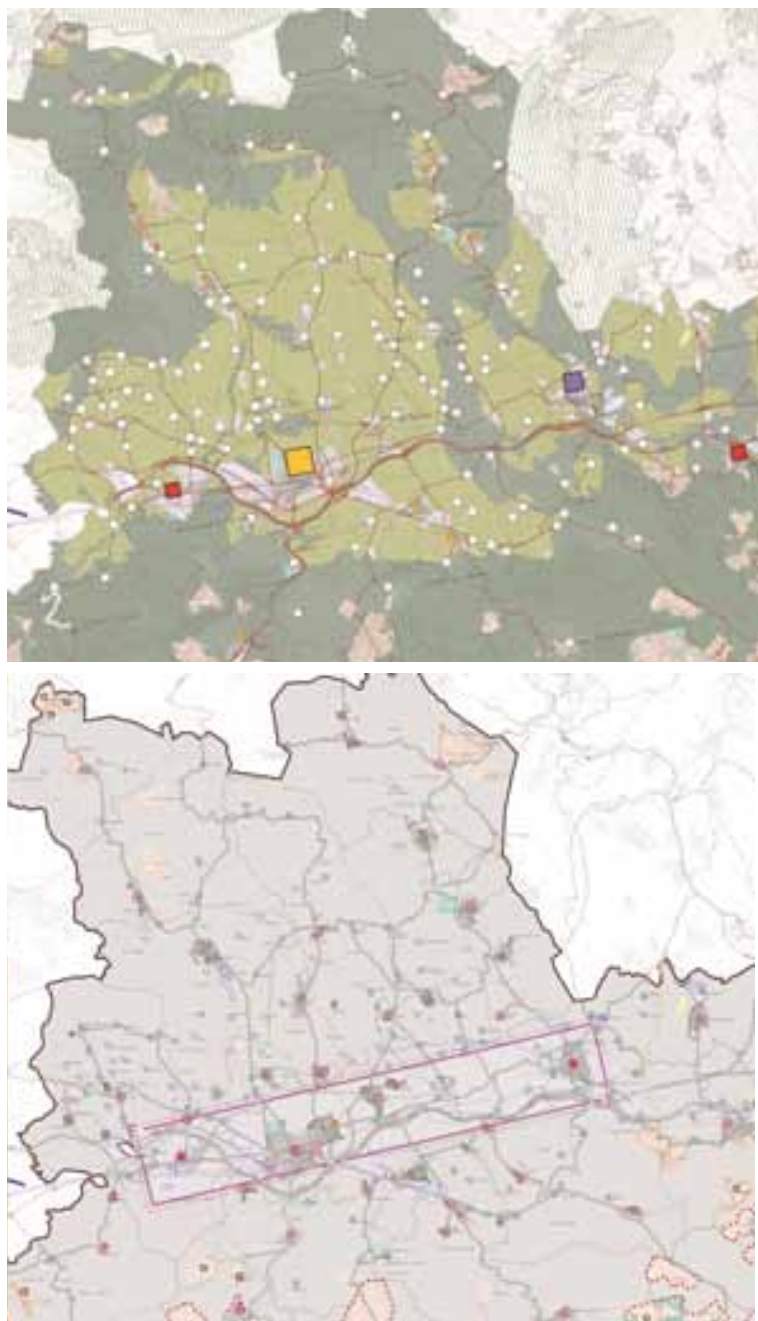
Per una part, l'eix central, on es concentren les grans infraestructures que travessen la comarca (autopista AP-7 i ferrocarrils), les ciutats de major dimensió i les principals àrees d'activitat econòmica del pla de l'Alt Penedès. És sobre aquest corredor on es troben les capçaleres dels dos sistemes urbans que articulen la comarca, Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, i és en el primer d'ells on es plantejen les principals estratègies de desenvolupament urbà (creixement mitjà). D'altra banda, en la resta de la plana i els seus límits muntanyosos el Pla propo-

sa estratègies de creixement molt més moderat a fi de mantenir i reforçar l'estructura urbana comarcal.

Respecte 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. Alhora, 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 a la capital comarcal, Vilafranca.

Respecte al viari, el Pla destaca la centralitat de Vilafranca, reforçant la importància dels dos principals eixos

**IMATGE 2.6.** Alt Penedès, model territorial i estratègies





que 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 a l'eix central de la comarca, entès com a via complementària de l'AP-7, per a trànsits comarcals i metropolitans, amb una major riquesa d'enllaços que l'AP-7, i la C-15, que connecta la capital comarcal amb altres nodes territorials de primer ordre com són: Vilanova i la Geltrú i Igualada. Es proposen també millores en altres connexions (com l'eix B-224 Capellades-Martorell), així com la creació de diverses variants a la xarxa secundària, suburbana i local.

Per al desplegament del Pla territorial es planteja el desenvolupament d'un Pla director urbanístic per a l'eix central de l'Alt Penedès i la formulació de plans de coordinació sobre diferents àmbits de la comarca.

### La 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 ambdós marges del riu. I és, alhora, la ròtula que articula, per una part, els territoris de l'Alt Penedès i el Vallès i, d'altra banda, el pla de Barcelona amb el pla del Bages i la Catalunya central, a través del congost de Montserrat. És en aquesta ròtula territorial on comença la gran concentració industrial de la regió metropolitana que s'estén per la comarca del Baix Llobregat i la plana del Vallès.

### Propostes del Pla

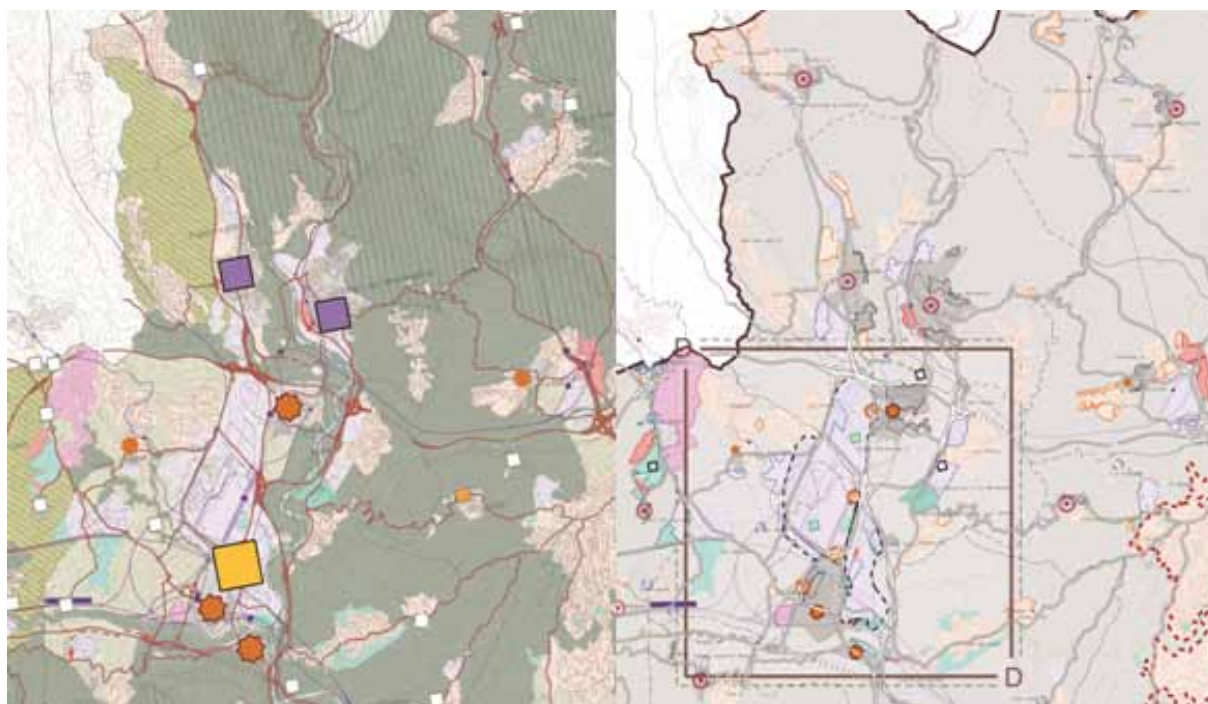
Respecte al sistema d'espais oberts, el Pla proposa el reforç del sistema de corredors naturals que tenen una funció ecològica i paisatgística molt important, amb especial atenció a l'entorn fluvial del

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 el qual, per tant, la protecció d'aquests espais representa un increment substancial de la superfície a preservar.

Respecte al sistema urbà, el Pla planteja el desenvolupament d'estratègies de nucli en els municipis on els centres urbans són peces clarament diferenciades, com és el cas d'Esparreguera, Olesa de Montserrat, Castellví de Rosanes i Collbató, per als quals proposa creixements moderats. Per la seva part, en l'àrea del continu urbà central de Martorell, Abrera i Sant Esteve de Sesrovires es planteja el desenvolupament de les estratègies urbanes proposades mitjançant un pla director urbanístic amb la finalitat d'ordenar el desenvolupament urbà d'un territori bastant tensionat per la seva condició de gran encreuament d'infraestructures. Es tracta igual que els casos de Vilanova i la Geltrú i Granollers d'una àrea urbana de desenvolupament nodal.

Respecte 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 en desenvolupament, 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 seva integració urbana. Així, en el cas del sistema ferroviari, destaquen, en primer lloc, la connexió amb l'Eix Transversal Ferroviari (que connecta amb la xarxa d'altres 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 de FGC Llobregat-Anoia. Es preveu, a

IMATGE 2.7. Ròtula de Martorell, model territorial i estratègies



més, la creació de noves estacions i intercanviadors en les línies existents.

Respecte a la xarxa viària, es proposen noves connexions de les autopistes A-2, A-7 i la ronda del Vallès. Les actuacions recollides suposen incrementar la complexitat de la confluència de vies i augmentar significativament la densitat d'infraestructures viàries que actualment fragmenten el sistema urbà que forma Martorell amb els municipis dels voltants. Per això es proposa, també, 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. Alhora, es proposen una sèrie d'actuacions per completar les connexions viàries internes d'aquest sistema urbà.

El PTMB proposa la redacció d'un pla director urbanístic que haurà de servir per potenciar les millorables 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 queden per implantar no tinguessin en compte les característiques urbanes i

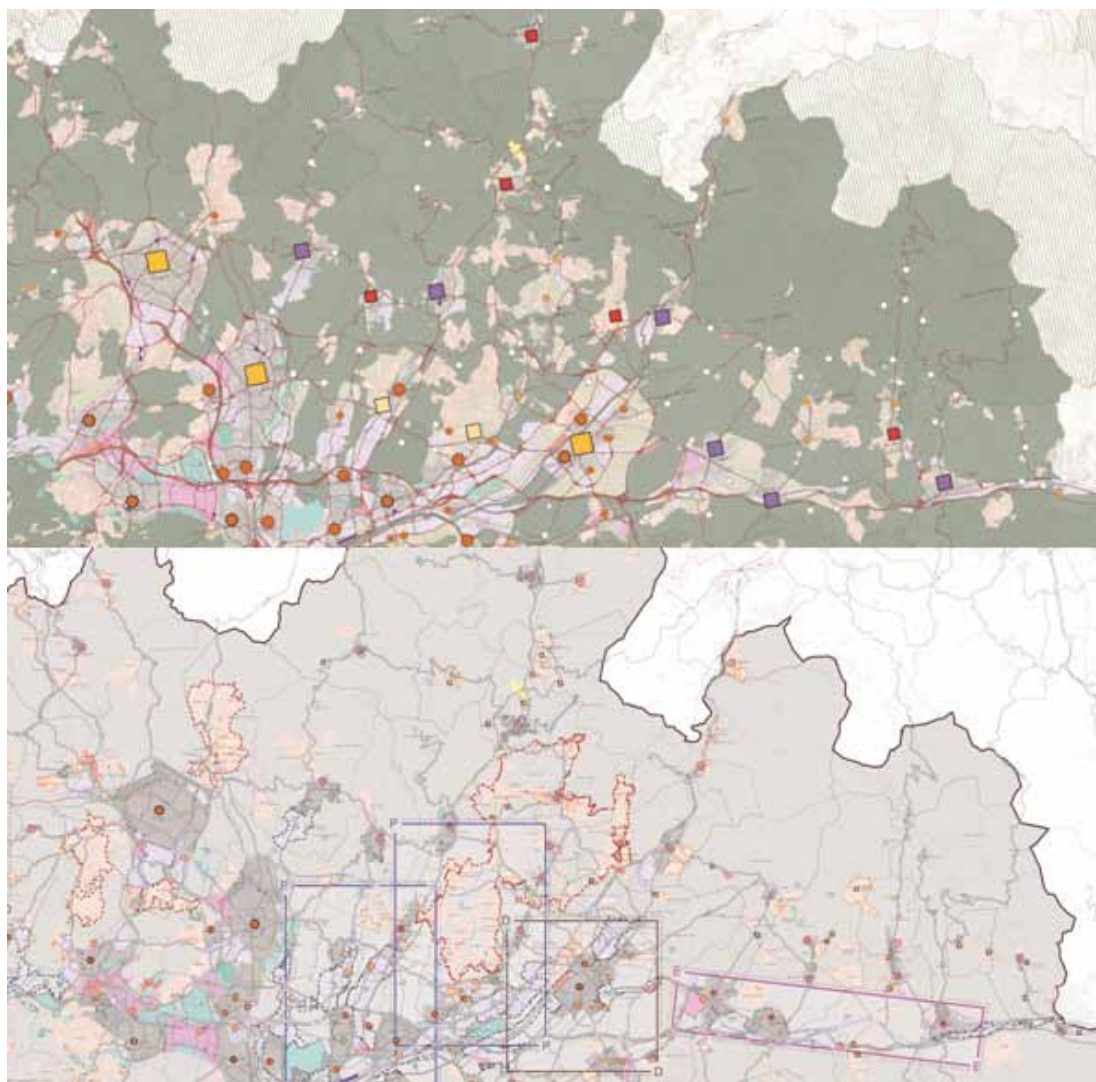
ambientals concretes del lloc que s'ha de desenvolupar i potenciar. Es tracta, doncs, de passar de la constatació de "lloc cruïlla" a la construcció d'una ròtula territorial que potencii el desenvolupament urbà i ambiental d'aquest territori.

### La plana del Vallès

La plana del Vallès se situa, com l'Alt Penedès, entre les serralades Litoral i Prelitoral i, de manera més marcada que aquella, es troba creuada per una sèrie de corredors fluvials 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 una sèrie de continus urbans més o menys desenvolupats en la part baixa dels cursos fluvials secundaris, unes poblacions de peu de mont en el límit entre el pla i la serralada Prelitoral i altres nuclis, normalment més petits, ja en la muntanya. Aquest esquema es repeteix en les àrees de Terrassa, Sabadell, Riera de Caldes, Tenes i Granollers, amb diferents nivells de maduració. Finalment, en la part més oriental, la plana s'estreny entre els massissos muntanyosos del Montseny i el Montnegre i, els nuclis urbans de major dimensió

IMATGE 2.8. Plana del Vallès, model territorial i estratègies



s'alineen al llarg del corredor que comunica el pla del Vallès amb la veïna comarca de la Selva, mentre que a les valls, bastant tancades, que penetren els dos sistemes muntanyosos se situen poblacions de mida més reduïda.

### *Propostes del Pla*

Respecte 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 agrícola que se situïn entre els eixos urbans abans esmentats, lligant la serralada Prelitoral amb la Litoral. A ponent, aquests espais connectors discorrien entre Sant Llorenç del Munt i Collserola, i a llevant entre el Montseny i el Montnegre. En la part central del pla vallesà aquest sistema continu enllaçaria 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 al pla amb el mateix nivell de protecció, a fi 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 pot veure's la principal aportació del Pla consisteix en la protecció dels espais agroforestals del pla vallesà, que s'han mantingut sense ocupacions urbanes contínues, aquests espais són bàsicament els espais interfluvials i els que fan de separació entre els continus urbans del pla 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 agroforestal de Gallecs gaudia d'aquest tipus de protecció, el qual podem considerar com a espai "nucli" respecte a la matriu d'espais oberts de la plana. Així doncs, amb aquest pla s'incorporen com a espais també "nucli" de la matriu els espais oberts entre Terrassa i Sabadell (Can Ullastrell - Torrebónica), entre Rubí, Sant Cugat i Cerdanyola (serra de Galliners), a llevant de Sabadell fins a la riera de Caldes (Santiga - Torre Marimon), la vall del Tenes, i al nord i llevant del sistema de Granollers (Llerona - Marata).

Respecte al sistema d'assentaments convé dir que l'opció esmentada per al sistema d'espais oberts està fortament imbricada amb l'ordenació i el desenvolupament dels sistemes urbans de la plana. D'aquesta manera, 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, com a àrea de desenvolupament nodal 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 consolidació i millora dels centres urbans existents, la regulació dels sectors de transformació i d'extensió urbana d'interès metropolità i la localització d'àrees de nova centralitat a cavall dels teixits urbans existents, però aprofitant les oportunitats que

presenten les millores d'accessibilitat, que ofereixen les xarxes de transport públic són les principals estratègies amb les quals el Pla actua sobre els teixits urbans més consolidats i complexos.

Però, és sobre el territori vallesà on els teixits especialitzats, en moltes ocasions escassament estructurats, tenen una major incidència, i és per això que el Pla planteja de forma sistemàtica el tractament de les problemàtiques generades pels teixits residencials de baixa densitat i pels conjunts de polígons industrials en molts casos d'extensió plurimunicipal, que són peces clau per a l'activitat econòmica a escala metropolitana i catalana.

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

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

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 del pla: 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 de rodalia Barcelona-Terrassa-Manresa i Barcelona-Granollers-Vic);

- les que generen noves connexions en els 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 o autobusos amb plataforma reservada;

- les que completen la vertebració dels eixos urbans esmentats portant aquest servei a les poblacions del peu de mont de major dimensió (línies FGC de Terrassa fins a Matadepera i de Sabadell fins a Castellar); i



- 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 del pla que organitzen l'accessibilitat directa a les grans àrees industrials. Pel nord de la plana, la Ronda del Vallès, el traçat de la qual s'ajusta al límit dels continus urbans existents a fi de minimitzar la fragmentació dels espais lliures, no té un caràcter de via de pas sinó primordialment de via de connexió de les ciutats de la plana. 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 la 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 transversals: C-17 entre Mollet i Centelles, desdoblament de la C-59 entre Mollet i Caldes de Montbui i el túnel de la Conreria.

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 necessiten planejament urbanístic de coordinació ha portat a l'establiment de tota una sèrie de plans directores urbanístics i estudis de corredors d'infraestructures a desenvolupar:

- PDU de les continuïtats urbanes i les infraestructures de mobilitat de l'eix de la riera de Rubí.
- PDU de les continuïtats urbanes i les infraestructures de mobilitat de l'eix del riu Ripoll.
- PDU d'estructuració de l'entorn urbà de la Riera de Caldes.
- Plans directores urbanístics de l'àrea urbana de Granollers: PDU d'estructuració urbana dels vessants de la vall del Tenes, PDU del Baix Congost, PDU de reconversió de l'entorn urbà de l'eix viari de la C-17.
- PDU de la plana agroforestal del Vallès, amb la finalitat de donar un tractament urbanístic homogeni i coordinat als diversos espais que constitueixen el sistema d'espais oberts de la plana.
- Estudis de corredors d'infraestructures a les comarques del Vallès: eix de la B-30, eix central de la plana del Vallès, eix del Congost entre la Garriga i la comarca d'Osona.

### 3. Notes finals

Les determinacions que es recullen en la documentació del Pla no esgoten totes les problemàtiques que tenen incidència sobre el territori de la regió, la qual cosa resultaria de concreció molt difícil, 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: per una part, la mateixa forma i la funcionalitat del territori de suport representada de forma sistèmica pels mateixos 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 realitats urbanes, però també la xarxa de

connectivitat ecològica, que estableix vincles funcionals, entre la varietat d'hàbitats que configuren aquest territori, sempre buscant 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 el desproporcionat consum del sòl, la dispersió suburbana dels teixits segregats funcionalment i socialment 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.

No obstant això, aquestes regles han de servir, també, 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 públics més eficients.

Aquestes regles van encaminades a 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 unes tendències i fomentar-ne d'altres, a fi de poder continuar 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" tenen cabuda, en un marc territorial a preservar i millorar.

El Pla ha de ser, per tant, un instrument que s'ha de 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 que evolucioni cap a un autèntic sistema "multinodal", on cada part del territori mantingui la seva pròpia identitat dins d'una xarxa metropolitana global i estructurada.

**IMATGE 2.9.** 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 i els teixits industrials i la seva relació amb les infraestructures de transport

