

Regió Metropolitana de Barcelona
TERRITORI - ESTRATÈGIES - PLANEJAMENT

Papers

14

**LA REGIÓ
METROPOLITANA
EN EL PLANEJAMENT
TERRITORIAL
DE CATALUNYA**



Regió Metropolitana
de Barcelona



Institut d'Estadística de Catalunya
Departament d'Estadística



Govern de Catalunya

LA REGIÓ METROPOLITANA EN EL PLANEJAMENT TERRITORIAL DE CATALUNYA

Informe elaborat pels serveis tècnics de la Direcció de Serveis d'Ordenació Urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb el suport de la Secretaria de la MMAMB, integrant-hi els informes tècnics realitzats per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics (EMSHTR). En l'elaboració de l'informe han participat els tècnics següents:

SANTIAGO JUAN, *arquitecte*
JOSEP M. ARDERIU, *arquitecte*
JOAN M. BIGAS, *enginyer*
JOAQUIM CLUSA, *economista*
SEBASTIÀ GRAU, *jurista*
FRANCESC LLISET, *jurista*
PELAYO MARTÍNEZ, *enginyer*
JOSEP SERRA, *geògraf*
MIQUEL SODUPE, *arquitecte*
ANTONIO TERRISSE, *arquitecte*
RAMON TORRA, *arquitecte*
EDUARD UNZUETA, *enginyer*
ROBERT VERGÉS, *enginyer*

1. Antecedents

- 1.1. La Llei de Política Territorial
- 1.2. El contingut del PTGC segons la llei
- 1.3. Directrius i esquema del Pla Territorial de Catalunya
- 1.4. Llei 23/1983, de 21 de novembre, de Política Territorial
- 1.5. Decret 397/1984, de 17 de desembre
- 1.6. Llei 7/1987, de 4 d'abril
- 1.7. Decret 177/1987, de 19 de maig

2. Documentació tramesa del PTGC

- 2.1. Estudis d'informació i interpretació territorial
- 2.2. Diagnosi. Memòria. Estudi econòmic i financer
- 2.3. Expressió gràfica del Pla

3. Anàlisi crítica del PTGC

- 3.1. Consideracions jurídiques i metodològiques prèvies
- 3.2. Observacions de caràcter general
- 3.3. Observacions a la «imatge-objectiu» de població
- 3.4. Observacions als sistemes de proposta
- 3.5. Observacions a les propostes d'infraestructures de transport
- 3.6. Observacions a les propostes sobre medi ambient
- 3.7. Observacions al Programa d'Inversions

LA REGIÓ METROPOLITANA EN EL PLANEJAMENT TERRITORIAL DE CATALUNYA

1. Antecedents

1.1. La Llei de Política Territorial

La Llei 23/1983 de Política Territorial va introduir les figures de Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), els Plans Territorials Parcial i els Plans Sectorials. Els tres objectius de la llei són «el foment d'una distribució equilibrada del creixement», «la promoció d'un creixement ordenat» i «l'afavoriment del creixement econòmic i la lluita contra l'atur». Fins a la presa en consideració, el mes de febrer passat, del Pla Territorial General pel Consell Executiu de la Generalitat, només s'han redactat i aprovat, amb aquella legislació, plans sectorials, el primer dels quals va ser el Pla de Carreteres del 1985.

El precedent a Catalunya del Pla Territorial General és el *Regional Planning* o *Pla de Distribució de zones del territori català* de 1932. Aquest nivell de planejament territorial, per sobre del planejament urbanístic, té normatives específiques a moltes comunitats regionals d'Itàlia i Alemanya, desenvolupades des de 1970.

La necessitat del Pla Territorial General de Catalunya es va establir en les *Directrius i esquema del Pla Territorial de Catalunya presentat pel Govern de la Generalitat en compliment de la resolució núm. 15 del debat general sobre acció política i de govern del dia 2 d'octubre de 1980*, publicat en el BPC de 2 de març de 1981.

1.2. El contingut del PTGC segons la llei

El contingut definit a l'article 5 de la Llei 23/1983 inclou les següents determinacions:

- a) «La definició de les zones del territori amb característiques homogènies per raó del potencial de desenvolupament i de la situació socio-econòmica», que seran com a mínim (article 6): «zones deprimides», «zones en desenvolupament» i «zones congestionades».
- b) «La indicació dels nuclis de població que per les seves característiques hauran d'exercir una funció impulsora i reequilibradora», que seran com a mínim (article 7): «nuclis amb capacitat de creixement en zones de desenvolupament», «nuclis de concentració situats en zones deprimides», «nuclis aptes per establir-hi equipaments d'àmbit supramunicipal» i «nuclis que poden tenir una funció de reequilibri i descentralització a l'àmbit de zones fortament congestionades».
- c) «La determinació dels espais i elements naturals que cal conservar per raó de l'interès general referida a tot el territori».
- d) «La definició de les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès que cal conservar o ampliar».
- e) «La previsió de l'emplaçament de les grans infraestructures, especialment de comunicacions, de sanejament i energètiques, i d'equipaments d'interès general».
- f) La indicació de les àrees del territori a les quals cal promoure «usos específics».
- g) La definició dels àmbits d'aplicació dels Plans Territorials Parcial, que s'hauran d'adequar als àmbits establerts en la divisió territorial de Catalunya; poden agrupar unitats comarcals, però en cap cas no es poden dividir».

Les determinacions del Pla Territorial s'han d'establir en els documents següents, segons l'article 5,2:

- a) Els estudis d'informació amb els plànols corresponents.
- b) La Memòria explicativa del Pla, amb l'enumeració de les mesures previstes així com dels objectius.
- c) L'expressió gràfica del Pla.
- d) L'estudi econòmic i financer.

Paral·lelament, la Llei 23/1983 obliga el Consell Executiu a redactar un «programa anual o plurianual per a la realització de les determinacions principals del Pla Territorial, el qual programa s'ha d'incorporar als Pressupostos de la Generalitat» (article 9,3).

El Decret 397/1984, de 17 de desembre, sobre «el procés d'elaboració del projecte del Pla Territorial General» (BOGC de 20 de febrer de 1985) va determinar la data límit del 20 de febrer del 1987 per a la presentació dels treballs, va especificar set «objectius generals» i onze «objectius territorials» i va establir les etapes de la redacció i la tramitació del Pla.

En relació amb el contingut del Pla Territorial de la Llei 23/1983, el Decret 397/1984 introdueix les següents precisions:

a) Afegeix a la determinació de la «tipologia de zones» establertes a la llei, la consideració de les «mesures a aplicar per tal d'assolir els objectius previstos».

b) Introdueix criteris d'idoneïtat i de preservació del medi, en referir-se al desenvolupament econòmic, quan fixa els objectius generals: «Promoure el creixement de les activitats econòmiques tenint present l'eficàcia territorial de les diferents localitzacions, tot atenent l'impacte sobre el medi» (article 2,1 c) i «Procurar un millor aprofitament dels recursos naturals, i una millor coordinació de les diferents actuacions sectorials en aquest àmbit» (article 2,1 e).

c) Com a objectius territorials, introdueix el concepte de «sistema de ciutats» com a extensió dels conceptes de «zones» i «nuclis» en els objectius d'aconseguir unes agrupacions racionals de població, activitat i equipaments», «dirigir el creixement cap a les ciutats intermèdies» i «estructurar un sistema de ciutat que vertebrï tot el territori», i també el concepte d'«àrea metropolitana» en l'objectiu de «definir l'abast i l'extensió dels serveis comuns en àrees metropolitanes per raons de racionalitat» (article 2,2 a,b,c,d).

d) Per al Programa d'Inversions a quatre anys especifica que «inclourà una relació detallada dels projectes valorats fornits pels Departaments» i «una previsió dels agents que hauran de finançar i portar a terme les inversions i els terminis temporals necessaris» (article 3,6), al costat de mantenir l'estudi econòmic i financer en la documentació del Pla (article 3,1 d).

e) Precisa que l'expressió gràfica del Pla es farà mitjançant un mapa a escala 1:500.000 i «amb mapes més detallats que es considerin necessaris per definir determinacions polítiques específiques» (article 3,4).

El PTG proposat instrumenta la seva proposta per aconseguir una imatge-objectiu respecte a la distribució de la població (que implica l'activitat) a partir d'uns sistemes de proposta, unes directrius i l'establiment de les determinacions dels Plans Territorials sectorials.

El PTG no és un pla-projecte o un pla-programa, és un pla d'imatge-objectiu o pla-model (per assolir uns objectius) que es formula a partir de:

- Uns sistemes territorials organitzats en dos nivells: sistemes de proposta (sistemes de ciutats) i àrees funcionals territorials.
- Una imatge-objectiu de distribució de la població.
- Un esquema d'infraestructures de comunicació.
- Unes normes de protecció dels espais oberts i dels equipaments.
- Un programa d'inversions a quatre anys.
- Unes directrius per als Plans Territorials parcials i sectorials.

La funció principal del Pla Territorial General que té «com àmbit d'aplicació tot el territori de Catalunya», d'acord amb l'article 4 de la Llei 23/1983, és la de «definir els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya i ha de ser el marc orientador de les accions que s'emprendran per a crear les condicions adequades per atreure l'activitat econòmica als espais territorials idonis»

(article 4). També «defineix el marc de coherència de tots els plans, programes o accions amb incidència territorial, els quals n'han de tenir en compte les orientacions» (article 11,1).

El PTGC no dóna lloc directament a actuacions físiques sobre el territori; totes les seves propostes han de ser desenvolupades per altres plans territorials o urbanístics.

1.3. Directrius i esquema del Pla Territorial de Catalunya

Foren presentats pel Govern de la Generalitat i aprovats pel ple del Parlament de Catalunya el 2 d'octubre de 1980 com a resultat del debat general sobre acció política i de govern.

1.4. Llei 23/1983, de 21 de novembre, de Política Territorial

Regula el PTGC com a instrument adreçat a definir els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya i a ser el marc orientador de les accions per atreure l'activitat econòmica als espais territorials.

D'acord amb la llei, les determinacions del Pla s'adrecen a afavorir la política equilibradora del territori, sense prefigurar ni condicionar el futur desenvolupament de la divisió territorial de Catalunya.

1.5. Decret 397/1984, de 17 de desembre

Sobre el procés d'elaboració del projecte de PTGC, concreta les finalitats i els objectius polítics a què es refereix l'article 8 de la Llei 23/1983.

Aquest decret va establir el termini de dos anys per a la realització de l'esmentat PTGC, concretant-ne els objectius generals (reequilibri, descentralització), els objectius territorials (dirigir el creixement cap a les ciutats intermèdies, estructurar un sistema equilibrat de ciutats, millorar l'accessibilitat, mantenir l'equilibri al medi), així com les seves determinacions (documentació, contingut, previsions).

1.6. Llei 7/1987, de 4 d'abril

Per aquesta llei s'estableixen i regulen actuacions públiques especials a la conurbació de Barcelona i a les comarques compreses dins de la seva zona d'influència directa, estableix la necessitat d'actualitzar els àmbits territorials, en requerir aquest una ordenació especial integrada.

Als efectes de la planificació i la coordinació a l'àmbit regional, es delimita l'àmbit comprès per les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, sobre el qual la Generalitat elaborarà el Pla Territorial Parcial (PTP) (article 6 de la Llei 7/1987).

1.7. Decret 177/1987, de 19 de maig

Desplega la planificació i la coordinació d'àmbit regional previstes a la Llei 7/1987, concretant els objectius i determinacions del PTP així com del Pla Intermodal de Transports (PIT) també establert en l'esmentada llei.

Aquest decret crea la Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona, encarregada entre altres aspectes de formular el Pla Territorial Parcial.

2. Documentació tramesa del PTGC

El projecte del PTGC consta de tres volums:

- Estudis d'informació i interpretació territorial.
- Diagnosi. Memòria. Estudi econòmic i financer.
- Plànols d'informació, diagnosi i proposta.

A continuació hom presenta una sinopsi d'aquesta documentació, tot fent especial referència al territori metropolità de Barcelona.

2.1. Estudis d'informació i interpretació territorial

Els estudis d'informació i interpretació territorial estan integrats per les sinopsis dels aspectes i

variables territorials més significatius i descriptius de l'estructura física del territori, la demografia i la distribució territorial de la població (evolució dels components vegetatiu i migratori del creixement, fecunditat, envelliment de la població), el sistema de ciutats catalanes (jerarquia, estructura, evolució, dinàmica), els usos del sòl urbà, les infraestructures, els equipaments, serveis, etc.

Els sistemes urbans actuals es delimiten per «àrees de cohesió» (municipi capçalera i la seva àrea de cohesió en un llinar del 15%) que reuneixen més del 90% de la població catalana. Complement de l'anàlisi anterior són els capítols dedicats als àmbits funcionals i la seva caracterització. En les conclusions de l'anàlisi es fonamenta la interpretació de la funcionalitat territorial de Catalunya.

L'estudi té en compte la mobilitat laboral obligada (nexa entre les dues components bàsiques de territorialitat: residència i activitat) a partir de les dades del cens de 1991 i segueix el concepte de «mercat de treball» (algorisme de Smart) per definir les àrees autosuficients amb independència de la grandària demogràfica.

Així, el llinar del 75% delimita els «sistemes urbans» reals, perquè només són agrupables municipis amb proporcions d'entrades o sortides superiors al 25% de la població ocupada o dels llocs de treball.

El llinar del 50% delimita els «municipis obvis» perquè agrupa aquells que tenen més entrades o sortides que població ocupada que treballa en el propi municipi fins a produir les agrupacions mínimes que tenen entrades o sortides inferiors al 50%.

El llinar del 90% delimita les «regions urbanes o metropolitanes» que estan en el límit de l'autosuficiència o l'autocontenció total.

En les conclusions s'observa com es va ampliant el concepte de ciutat real més enllà de qualsevol divi-

sió administrativa, que dona caràcter urbà a tot el territori de Catalunya (però que només és potent a l'entorn de Barcelona) palesant que l'estructura territorial de sistemes urbans és la més generalitzada a Catalunya (evolució cap a una Catalunya més urbana, menys concentrada a la regió de Barcelona per efecte de l'atracció i el potencial dels sistemes urbans i regions més grans exteriors a Barcelona, que tenen la dinàmica demogràfica i productiva més forta en termes relatius).

A l'últim, les «àrees de centralitat» (que mesuren l'abast màxim de la capacitat d'atracció d'un centre) indiquen la relació tendencial que deriva de la mobilitat laboral obligada.

Més enllà de la cohesió i la centralitat primàries, les anàlisis de cohesió sobre cohesió i de centralitat sobre cohesió complementen l'estudi evidenciant la capacitat d'atracció de la unitat territorial de Barcelona i el contrapès de tres espais complementaris: Girona, Lleida i Reus-Tarragona-Valls, així com el paper de les ciutats mitjanes de Catalunya allà on l'atracció de les quatre grans unitats anteriors és més feble (contrapunt a la Catalunya interior amb mancança de ciutats aglutinadores: la «Catalunya del buit»).

L'estructura urbana del país, que segueix en bona part la dinàmica territorial, es configura en cinc grans conjunts o «àmbits territorials»: la Regió Metropolitana a Barcelona (l'estructurador de tot el país); al nord, Girona i el seu entorn; al sud, el triangle Tarragona-Reus-Valls; a ponent, Lleida, i a l'últim l'àmbit central de transició entre les comarques metropolitanes i la resta.

La Regió Metropolitana de Barcelona inclou les cinc comarques de la Regió I més l'Alt Penedès i el Garraf ateses les dinàmiques actuals, configurant un àmbit metropolità que representa el 70,4% de la població catalana (4.264.422 habitants), el 71,5% del valor afegit industrial i el 72,5% de la població ocupada en serveis, que dona la magnitud entre la descompensació de la metròpoli barcelonina i la resta del país.

2.2. Diagnosi. Memòria. Estudi econòmic i financer

2.2.1. Diagnosi

La diagnosi destaca el paper de cruïlla del territori català entre tres grans àrees: Europa, Espanya i la Mediterrània, els condicionants del territori i les tendències de transformació en el marc internacional i de la unió europea, així com altres aspectes relatius a l'evolució de la industrialització catalana, els canvis tecnològics i la mundialització de l'economia. Els aspectes essencials de la diagnosi són els que a continuació s'exposen:

- **Demografia**

Se significa l'envelliment accentuat de la població catalana, el fort descens del creixement natural de la població (0,8 per 1.000 el 1990); s'estima, però, que aquest pot créixer fins al 2 per 1.000 anual en els propers anys, i arribar al 5,5 per 1.000 en el trencant del segle, hipòtesi màxima que situaria en 7.500.000 habitants (any 2026) la població de Catalunya.

- **Competitivitat**

Pel que fa al reequilibri territorial de Catalunya es considera que la macrocefàlia barcelonina pot ser una disfunció important per a la població i les activitats, així com també per les comarques de base agrària, que han patit un fort desdoblament en contrast amb les comarques costaneres i orientals. És important el turisme com a sector amb poder d'atracció. Catalunya se situa en el sector de regions mitjanes-grans de la CEE, a l'àrea de major creixement, amb pocs recursos naturals i un teixit econòmic de mitjanes i petites empreses.

- **Reequilibri territorial**

El document identifica els territoris (comarques) congestionats, en vies de congestió, en desenvolupament, en transformació i reconversió, així com els deprimits. Igualment identifica els diferents nuclis urbans (equiparant-los a «sistemes urbans») i els caracteritza en funció de les seves capacitats de creixement econòmic i social.

Es remarca que si bé la concentració metropolitana de Barcelona centra el desenvolupament de les activitats més dinàmiques dels darrers anys, simultàniament es dona una descentralització industrial en altres parts del país, que desplaça el creixement demogràfic a la perifèria metropolitana. Així, el Barcelonès ha disminuït en 152.000 habitants (1981-1991), mentre que la Regió Metropolitana (sense el Barcelonès) ha guanyat 177.900 habitants en aquest període. En conjunt, la Regió Metropolitana guanya 34.895 habitants (creixement del 0,9%), mentre que Catalunya creix el 2,5% en aquest període, la qual cosa indica un transvasament de la regió cap a la resta de Catalunya, especialment entre 1986-1991.

- **Estructura urbana**

Tot i l'aglomeració a l'entorn de Barcelona, l'estructura urbana de Catalunya, reposa encara avui dia sobre ciutats i viles amb una llarga trajectòria com a centres regionals i comarcals. El procés industrialitzador, en general, ha confirmat les centralitats històriques derivades d'avantatges demogràfics i de localització. El litoral constitueix l'eix amb la trama urbana més espesa i travada del país, amb l'àrea metropolitana de Barcelona al mig concentrant funcions i serveis que estenen el seu àmbit d'influència per tot Catalunya i més enllà; a més, les activitats i la població pròpies de la ciutat central s'escampen per la Regió Metropolitana.

- **Infraestructures. Desenvolupament**

S'identifiquen dos eixos: el mediterrani i l'interior o peninsular. L'eix mediterrani, seguint el corredor prellitoral i eventualment el litoral, abocat puntualment a la saturació en sumar els trànsits interns de l'àrea més habitada amb els trànsits Europa-Magreb. L'eix interior o peninsular (Lleida) transmet les relacions interiors amb Europa i conflueix a la costa (Tarragona-Barcelona) amb l'eix mediterrani.

El viari. Presenta dos problemes: la saturació de vies bàsiques creant congestió a l'àrea metropolitana i la insuficient extensió qualitativa de la xarxa. D'això en resulta la necessitat de desviar el trànsit de pas de la Regió Metropolitana (Quart Cinturó, autopista Malgrat-Mataró i Mataró-Granollers) i de

millorar els recorreguts alternatius (l'Eix Transversal, l'Eix Occidental, així com la permeabilització de la Catalunya interior –eix pirinenc, accessos al Pallars, etc., a més de l'actualització del Pla de Carreteres– que són encara qüestions pendents).

El ferroviari. La xarxa ferroviària com a mitjà de transport no metropolitana està en crisi. Els corredors ferroviaris consolidats segueixen l'estructura territorial dels grans eixos de comunicació i configuren tres àmbits: llarg recorregut (eixos mediterrani i interior), regional i rodalia a la Regió Metropolitana. La previsió d'adequar el llarg recorregut a l'amplada europea i el TGV, la renovació de la xarxa regional, l'optimització i la renovació de la rodalia s'apunten com a mesures de recuperació del ferrocarril en quant transport alternatiu al viari.

El plantejament integrat del transport. Es refereix sobretot al transport de mercaderies. La diferència d'ample ferroviari i el descens continuat del ferrocarril no han incentivat la multimodalitat, per la qual cosa en resulten centrals de mercaderies petites i de poc servei. Tampoc no s'han desenvolupat centres d'intercanvi. El trànsit de cabotatge ha anat disminuint i el transport aeri té una incidència escassa en les comunicacions interiors.

Telecomunicacions. Se subratlla la necessitat d'ampliar la xarxa de fibra òptica i de telefonia automàtica, que avui només cobreix els centres urbans i els corredors principals.

Política territorial i recursos limitats. L'Estat cobreix el 20% (1990) de la inversió pública a Catalunya, la Generalitat el 36%, mentre que els ajuntaments i les diputacions suporten el 44% de la inversió. Catalunya és fora de l'objectiu 1 de la CEE, que recull el 80% dels fons FEDER; només es beneficia d'alguns aspectes dels objectius 2 (declivi industrial) i 5b (zones rurals desfavorides).

- Millora de la qualitat de vida

L'excessiva densificació (la ciutat central: 17.365 hab./km²) ha comportat l'encariment del sòl i l'habitatge, que indueix la fuga del centre de Barcelona;

això suposa un increment del sector terciari al centre i la saturació d'alguns serveis, així com problemes per al trànsit rodat. D'aquí se'n desprèn la necessitat de millorar el transport col·lectiu a la ciutat com alternativa (línia II, metro regional, millora d'infraestructures de Renfe).

Al medi rural manquen expectatives econòmiques i socials (la renda per càpita davalla del 75% de la mitjana catalana), la qual cosa origina emigració i pèrdua de població que fan insostenibles el manteniment de serveis i activitats elementals. Cal conservar les activitats agràries i complementàries mantenint serveis al marge de la demanda.

L'esponjament dels centres i la suburbanització de la perifèria i l'espai rural derivats de la congestió són tendències de desconcentració metropolitana que comporten la dificultat d'assimilar models anglosaxons.

El 62% dels habitatges de residència municipal de Catalunya presenta deficiències importants. Els 371.000 nous habitatges (1981-1991) i les polítiques de rehabilitació han suposat una important renovació contrapesada per nous problemes: l'aluminosi afecta uns 400.000 habitatges en diversa mesura. En aquest camp cal redefinir i donar nou impuls als habitatges de Protecció Oficial.

Catalunya pateix encara mancances en els serveis socials i educatius. El nou sistema educatiu primari i secundari crea disfuncionalitats en les actuals instal·lacions, que haurà d'adaptar; aquest objectiu és generalitzable a l'ensenyament no universitari.

El 89,4% dels llits hospitalaris públics es concentra a la Regió Metropolitana, amb fortes insuficiències als serveis d'urgència i malalts crònics.

Finalment, la diagnosi indica que cal disposar d'una xarxa suficient per a una política cultural coherent i eficaç.

- Protecció del medi ambient

A l'àrea central de Barcelona la contaminació ve provocada sobretot pel trànsit rodat, mentre que la

contaminació industrial afecta bàsicament altres indrets: Tarragona, Vallès Oriental, etc. La congestió i la contaminació del litoral són determinants en l'estancament i la crisi turística consegüent. Cal anotar la instal·lació de nous ports esportius en una zona litoral on ja s'acumulen més de 45. L'agricultura química és una altra font de contaminació. Cal invertir el procés i reconvertir conreus de baixa qualitat en forestals.

Residus. Només el 18% dels residus s'incinera i el 17% es recicla o es tracta en plantes de compostatge. Calen abocadors comarcals controlats i centralitzats juntament amb l'adopció de pràctiques per reduir, reciclar i reutilitzar els residus.

L'aigua. L'escassetat de l'aigua com a recurs es veu agreujada per problemes de contaminació que, a més, s'estenen pel litoral.

Els ambients naturals. La protecció del medi i la conservació de la natura requereixen una utilització natural dels recursos que n'asseguri la renovació, a més de corregir, defensar i restaurar el medi, amb una protecció-formació mitjançant l'educació ambiental. En aquest sentit es destaca que el PEIN estableix una protecció especial per al 19% del territori.

2.2.2. Memòria

Els continguts de la Memòria del Pla s'articulen d'acord amb el següent esquema:

2.2.2.1. Objectius

- Fomentar la distribució equilibradora del creixement.
- Promoure el creixement ordenat.
- Afavorir el creixement econòmic.

Funcions

- Definir els objectius de l'equilibri territorial.
- Marc orientador per atreure activitats.

Objectius generals

Marc de discussió i referència per resoldre els desequilibris per mitjà de la previsió i la coordinació de les diverses actuacions públiques.

Continguts i articulació de les propostes

- Estratègiques. Segons tres eixos: territorial, mediambiental i econòmic.
- Delimitació indicativa d'àrees territorials. Assignació de determinades funcions i paràmetres
- Directrius per a la formulació dels plans territorials parcials, plans sectorials o plans urbanístics.
- Instruccions per a la delimitació d'espais.
- Estàndards mínims per dotacions.

2.2.2.2. Estratègia global del Pla

L'estratègia global del Pla és fer del conjunt de Catalunya una unitat funcional, tot utilitzant integralment el territori.

L'objectiu bàsic del PTGC, la «imatge-objectiu» (2026), és la *desconcentració de població i d'activitats* des de la Regió Metropolitana de Barcelona a la resta de Catalunya.

El Pla no quantifica l'evolució previsible ni efectua cap proposta pel que fa a la distribució territorial de l'activitat econòmica. Sí que ho fa, en canvi, en referència a la població, mitjançant la *imatge-objectiu de redistribució de la població l'any 2026*.

El Pla preveu que Catalunya tindrà 7,5 milions d'habitants l'any 2026, és a dir, prop d'1,5 milions més que l'any 1991, amb un creixement –que qualifica de «moderat»– del 24% en 35 anys, equivalent al 0,6% anual acumulatiu.

El Pla desglossa aquesta previsió global de «creixement inercial o tendencial» en grans àmbits territorials de Catalunya. La proposta o «imatge-objectiu» parteix de la mateixa previsió per al conjunt i materialitza i concreta la voluntat reequilibradora en la fixació del pes relatiu a cada àmbit respecte

del total diferent del que tindria per simple evolució inercial: més baix a l'entorn de Barcelona i més alt a la resta d'àmbits de Catalunya (PTGC, taula M. 33 i mapa M. 31).

El resum numèric de les quantificacions demogràfiques del PTGC és el que descriu la taula 1.

Cal advertir que les delimitacions d'àmbits «regionals» adoptades per a les estimacions i les propostes demogràfiques són diferents de les que el mateix Pla estableix com a àmbits d'aplicació dels Plans Territorials Parcials (PTP). En el cas de l'entorn de Barcelona, les quantificacions que s'ofereixen corresponen a la Regió I i, per tant, exclouen les comarques de l'Alt Penedès i el Garraf que, en canvi, són incloses a l'àmbit de planificació.

Aquestes xifres suposen la següent proposta de desconcentració demogràfica:

- La Regió Metropolitana de Barcelona, malgrat que continui creixent en termes absoluts, haurà de tenir l'any 2026 un pes relatiu 8 punts inferior a l'actual i 6 punts inferior al que tindria segons «l'evolució inercial».
- Això representa retenir com a creixement propi uns 330.000 habitants del total de 850.000 que augmentaria «espontàniament», de manera que els 525.000 restants passin a augmentar el creixement propi de la resta de Catalunya.

- L'escreix de 525.000 nous habitants es proposa que resulti distribuït de la següent manera: 230.000 a la resta d'àmbits costaners (Girona, Tarragona i Ebre) i 295.000 als interiors (Lleida, Pirineu i Planes Intermèdies).

- D'aquesta manera, el conjunt dels àmbits costaners (inclòs el de Barcelona) passaria del 87,1% actual respecte el total de Catalunya al 84,9% l'any 2026, mentre que el conjunt dels àmbits interiors augmentaria del 12,9% al 15,1%.

Tot i basar-se en una estimació de creixement única, el Pla especifica que «cal deixar molt clar que el que es considera com a fet rellevant és el pes relatiu poblacional respecte al total de Catalunya que en la proposta assoleixen els diferents àmbits de manera que la xifra d'increment previst en valors absoluts pot variar sense que per això s'hagi d'alterar el plantejament que realitza el PTGC.

2.2.2.3. Línies estratègiques del Pla

Les línies estratègiques es defineixen a partir de tres eixos bàsics:

a) Territori

Promoure el creixement de Catalunya com a regió relligada i integrada a Europa: Cal reforçar les infraestructures de transport, d'informació i telecomunicació. Equilibrar Catalunya reforçant el caràcter d'unitat funcional. Cal la millora de l'accessibilitat global, polítiques especí-

Taula 1. Quantificacions demogràfiques del PTGC

	1991		Tendència 2026		Proposta	
	Milers d'habitants	Percentatge	Milers d'habitants	Percentatge	Milers d'habitants	Percentatge
Regió I	4.118	68	4.973	66	4.450	60
Reste de Catalunya	1.943	32	2.527	34	3.050	40
Total Catalunya	6.060	100	7.500	100	7.500	100

fiques per àrees deprimides i la descentralització de les congestionades (potenciant el sistema de ciutats intermèdies).

b) Qualitat de vida

Millorar i preservar el medi ambient: Cal preservar zones d'interès, disminuir la contaminació, reduir i tractar els residus, sanejar les aigües.

Assegurar bones condicions de vida: Cal habitatge digne per a tothom, entorn adequat a les zones urbanes, mitjans de vida suficients a les rurals, nivell assistencial.

Assegurar equipaments i dotacions: Cal assegurar la formació, garantir l'assistència sanitària, el lleure, la cultura.

c) Economia (foment del desenvolupament)

Integrar l'economia catalana a la internacional: Cal noves tecnologies, millorar la producció, distribució i comercialització (terciari, ZAL i CIM, fires).

Augmentar les interrelacions econòmiques: Cal fomentar els sectors amb major potencial, reconversions dels llocs de treball, polítiques estructurals, especialització i complementarietat productiva, diversificació, preparar sòl adequat a la demanda.

Potenciar Catalunya com a centre financer.

Estratègia per al reequilibri de Catalunya

Enfortiment de les tendències naturals mantenint la competitivitat del conjunt i corregint les diseconomies de la congestió en el litoral i el pre-litoral. El reequilibri ha de recolzar en sistemes urbans de certa entitat que actuïn alhora com a centres territorials d'altres sistemes urbans: Girona, Tarragona-Reus-Valls i Lleida, i en menor mesura, Bages-Anoia-Osona, Tortosa-Amposta, Figueres, Olot, Vilafranca.

Estratègia per al reequilibri de l'AMB

La morfologia ha condicionat l'articulació i l'estructuració de l'entorn metropolità, que ha suportat a més un creixement en taca d'oli, imatge de continu edificat i model anàrquic d'extensió pel territori. Les ciutats intermèdies han estat capaces de con-

servar la centralitat respecte el creixement de l'àrea central tot mantenint cohesionat el seu propi sistema urbà i complint les funcions que en altres països han realitzat les *villes nouvelles* i les *new towns*. En resum, actuen com a correctors del desequilibri, funció afavorida a partir del PGM de 1976. La potenciació de les ciutats intermèdies, dels seus sistemes urbans i dels seus llocs centrals de desenvolupament és la premisa bàsica de cara a l'articulació correcta de l'àrea metropolitana, a més de la potenciació dels sistemes urbans incipients, extrems del vuit català, a la Tordera i el Baix Penedès.

2.2.2.4. Els sistemes de proposta

Estan basats en sistemes urbans existents (uns 100), amb àrees formades a partir de la força de cohesió i d'influència que tot nucli o polaritat d'una certa entitat genera al seu entorn territorial (delimitades en ordre al nivell de fluxos que genera). El seu nivell d'importància el determinen la força d'atracció del centre de sistema i el territori lligat a ell, i el potencial poblacional i econòmic.

Així, els sistemes de proposta (aproximadament 60) estan formats per un o més sistemes urbans existents o nuclis, centres d'un sistema urbà incipient o feble.

Es pretén que aquests sistemes reforcin els seus lligams i estructures fins arribar a formar un sistema urbà més potent o complex, segons les funcions que se'ls assignen en la proposta. Uns són d'escala metropolitana amb la voluntat de compensar desequilibris interns; d'altres, d'escala nacional amb funció reequilibradora.

Tipus de sistemes:

Tipus a) Sistemes congestionats.
Continu edificat de Barcelona.

Tipus b) Sistemes en vies de congestió.
Delta i Vall Baixa del Llobregat.

Vallès Occidental, Vallès Oriental (sistema Mollet), Maresme Sud.

Tipus c) Sistemes de reequilibri del sistema congestionat.

Existents: Martorell, Mataró, Vilanova i la Geltrú, Sitges, Granollers, Sant Celoni.

De nova creació: Vall de la Tordera, el Vendrell.

Tipus d) Sistemes per al reequilibri territorial de Catalunya. D'aquests, n'hi ha de quatre nivells:

Nivell 1: Potencial demogràfic i de reequilibri i activitat elevats; poden competir amb el sistema metropolità central: Girona-Cassà, Tarragona-Reus-Valls, Lleida.

Nivell 2: Basats en sistemes urbans intermedis, potencial intermedi de reequilibri, centralitzen àmbits territorials amplis: Tortosa-Amposta-Sant Carles de la Ràpita-Alcanar, Figueres, Vilafranca del Penedès, Igualada, Manresa, Vic-Manlleu-Torrelló, Olot.

Nivell 3: Polaritats febles del territori, amb capacitat reequilibradora global reduïda, però rellevant en el seu àmbit: Falset-Gandesa-Móra-Flix, Tàrrrega-Cervera-Guissona-Agramunt, la Seu d'Urgell, Ripoll, Solsona, Puigcerdà, Tremp-la Pobla de Segur, Berga-Gironella.

Nivell 4: Polaritats febles del territori i pes demogràfic menor i rellevància territorial similar als de Nivell 3: el Pont de Suert, Vielha, Sort, Cardona, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies, Calaf, Santa Coloma de Queralt, Besalú, Sant Quirze de Besora, Sant Llorenç de Morunys, Artesa de Segre-Ponts, Oliana-Organyà, Moià-Castellterçol, les Planes d'Hostoles-Sant Feliu de Pallerols, Sistema Lluçanès, Sant Pere de Riudebitlles-Sant Quintí de Mediona-Torrelavit.

Tipus e) Sistemes de suport dels sistemes de reequilibri territorial.

Nivell 1: Basats en sistemes urbans d'una certa entitat: Banyoles (Girona-Cassà), Mollerussa-Balaguer (Lleida), Montblanc-l'Espluga de Francolí (Tarragona-Reus-Valls).

Nivell 2: Basats en sistemes urbans de pes reduït: Borges Blanques (Lleida), Amer-Anglès-la Celleria (Girona), Santa Coloma de Farners-Vidreres-Sils (Girona).

Tipus f) Sistemes costaners.

Llançà, Castelló d'Empúries, l'Escaló, Torroella, Palamós, Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols, Tossa, Blanes-Lloret, Arenys, Calella, Coma-ruga, Torredembarra, Vila-seca, Salou, Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla, el Perelló, l'Ampolla.

Tipus g) Sistemes de suport dels sistemes costaners.

La Bisbal d'Empordà, Llagostera, Vidreres.

Propostes per tipus de sistemes de proposta

Tipus a) Desenvolupament qualitatiu.

Reordenar, reequipar, reurbanitzar i rehabilitar.

Tipus b) Absorbir la major part del creixement del sistema congestionat.

Preservar espais seminaturals, parcs urbans. Determinació de llocs centrals.

Tipus c) Polítiques de sòl residencial, industrial, terciari.

Polítiques que permetin dependència mínima del lloc central.

Tipus d) i e) Polítiques que enforteixin la seva consideració com a polaritat.

Tipus f) Protegir espais lliures a la faixa litoral. Desenvolupar municipis de segona línia. Diversificació productiva dels sistemes.

Tipus g) Desenvolupament ordenat com alternativa a f).

No inclosos en cap dels altres:
Protecció ecològica.
Protecció de l'ús racional dels recursos naturals.

Els sistemes de proposta són l'àmbit territorial de planificació i concreció d'actuacions. En absència del PTP seran marc de referència de la planificació general urbanística. Dins del seu àmbit es cobriran les necessitats d'equipament i de serveis, i es coordinaran les polítiques de transport i d'infraestructures.

El PTP fixarà els paràmetres urbanístics referits a aquests àmbits, en funció del paper que se'ls assigna en el context del model territorial global. Haurà de localitzar indicativament reserves de sòl, així com el seu sostre.

Les propostes d'infraestructures

El PTGC considera les infraestructures com a peces bàsiques per aconseguir els seus objectius: refermar, mantenir i ordenar el creixement, equilibrar el territori redistribuint els beneficis d'una economia competitiva, etc.

Infraestructures de transport

Canalitzen fluxos entre els centres d'activitat i els sistemes urbans. Reforcen la unitat global.

Equilibren el país.

Augmenten la competitivitat entre els centres productors-distribuidors-consumidors.

La proposta general és integrar i interrelacionar els diferents mitjans. Necessitat d'un PIT (a més del PIT metropolità).

a) Carreteres

Defineix els tipus de xarxa: bàsica (estructurant, generant internuclis), comarcal, local, rural i forestal. Aconsella revisar i actualitzar el Pla de Carreteres 1985.

Projectes concrets:

Millorar els eixos intercomarcals deficients (Occidental, Pirinenc, Subpirinenc i Segre).

Itineraris intercomarcals (Pallars-Vall d'Aran, O-

sona-Garrotxa, Bages-Alt Urgell, Maresme-Vallès, Igualada-Valls).

Eixos nous de reequilibri (Eix Transversal, Eix Pre-litoral de Sils a Mont-roig, doblar l'A-7).

Potenciar els eixos de penetració (Tarragona-Tremp, Vilanova-Manresa, Palamós-Olot, Mataró-Ripoll, l'Hospitalet de l'Infant-Móra, accessos a la Costa Brava).

b) Ferrocarrils

Distingeix els següents nivells: alta velocitat, llarg recorregut, regional, metro exprés-regional.

Propostes:

Fer compatible la xarxa de passatgers i mercaderies amb l'ample europeu.

Augmentar la qualitat i l'eficiència dels serveis.

Compatibilitzar els interessos urbanístics (dificultats d'establir a la costa un tren de rodalia que funcioni com a metro).

Projectes concrets:

Metro exprés-regional relligant el sistema urbà metropolità seguint el vuit català.

Doblar la línia a Vic.

Quatre vies des de Barcelona fins a les ciutats intermèdies.

Línia d'alta velocitat seguint l'A-7 i l'A-2.

Les previstes en els Plans Sectorials i el PIT.

c) Grans centres de transport

Llocs concrets en el territori on es produeixen intercanvis de fluxos de persones i mercaderies. Actuen com a pols d'atracció i distribució de fluxos.

Sistema portuari

Propostes:

Elaborar un PTS del front portuari.

El port de Barcelona com a gran centre del sud d'Europa.

Planificar conjuntament els ports de Barcelona i Tarragona.

Especialitzar el port de Barcelona per a mercaderia general i tràfic de contenidors.

Ampliar el port de Barcelona i la Nova ZAL.
Potenciar el port de Tarragona.
Els altres ports dels respectius àmbits funcionals:
Palamós, Vilanova, Sant Carles.
Unir els ports amb les xarxes de transports i CIM
amb ferrocarril d'ample europeu.

Sistema portuari esportiu i pesquer

Es formulen directrius per al PTS corresponent.

Sistema aeroportuari

Es classifica la xarxa aeroportuària: primària (Barcelona, Girona i Reus), de suport i heliportuària.

Cal un PTS que dimensioni el sistema aeroportuari per 40 milions de pessetes l'any, i integri els de Girona i Reus-Tarragona reequilibrant el territori i potenciant la xarxa de suport.

CIM i ZAL

Propostes:

Que cada àmbit funcional territorial (AFT) tingui, com a mínim, una CIM. La localització de CIM i ZAL l'efectuarà indicativament el PTP garantint l'arribada del màxim nombre de sistemes de transport.

Infraestructures hidràuliques

Propostes:

Aplicació dels plans aprovats.
Estalviar aigua i millora de la qualitat.
Abastament a zones deficitàries.
Pla hidrològic nacional que afronti l'ordenació de recursos d'acord amb la imatge-objectiu del PTG.
Nous regadius.

Infraestructures energètiques

Propostes:

Es remet al Llibre Blanc de l'Energia.

Infraestructures de telecomunicacions

Propostes:

Modernització i ampliació d'infraestructures.
Reserva de sòl per a la xarxa digital.

Previsió de la futura xarxa de comunicacions integrada de banda ampla.

Infraestructures mediambientals

Propostes:

Minimitzar residus en origen.
Tractament i reciclatge.
Dipòsits adients per als no reciclables.

Infraestructures de sanejament

Propostes:

Tractament i depuració per comarques.
Gestió supracomarcal per a residus industrials amb instal·lacions de tractament preferent en polígons industrials.

2.2.2.5. Propostes de millora de la qualitat de vida

Equipaments:

S'estableixen unes directrius per al PTS corresponent.
Es delimiten 288 àrees bàsiques territorials amb un llindar mínim de població que permeti tenir el tipus mínim d'equipament de cada sector.
Es fixen estàndars «provisionals» mínims per al planejament general, orientatius fins a la realització dels diferents PTS.
Es fixen uns objectius mínims de cobertura territorial dels diferents tipus d'equipaments sempre que sigui possible en funció de la seva població.

Protecció mediambiental

Els tipus d'espais objecte de protecció es classifiquen segons:
Valor intrínsec: de protecció especial, altres previstos al PEIN, d'unió amb el PEIN.
Valor agrícola o forestal.
En funció de la seva capacitat equilibradora.
Identificació morfològica.
Valor cultural.
Els protegits per legislacions sectorials.

S'estableixen directrius genèriques i específiques de protecció.

2.2.2.6. Àmbits funcionals. Estratègies i actuacions

Els àmbits funcionals o territorials (AFT) són els formats per un sistema urbà central (a vegades per més d'un) i uns sistemes urbans que s'hi relacionen amb un cert grau de dependència. El conjunt constitueix una unitat funcional definida i composta per sistemes urbans de diferents comarques.

L'AFT de l'àrea metropolitana té un sistema central molt ampli, el barceloní, i uns sistemes urbans basats en les ciutats intermèdies que s'hi relacionen. Aquest AFT centralitza el següent nivell de relació i funcionalitat entre els AFT que permet entendre Catalunya com a unitat funcional.

Àmbit funcional territorial central (àrea metropolitana)

El sistema de proposta està integrat pels sistemes urbans següents: (14 sistemes urbans)

- Un sistema congestionat (continu edificat).
- Tres sistemes en vies de congestió.
Subdividint el Sistema de Barcelona: part al Baix Llobregat, part al Maresme i part al Sistema de Sabadell-Terrassa-Cerdanyola-Sant Cugat-Mollet.
- Dos sistemes de nova creació de reequilibri del sistema congestionat.
Hostalric, Breda, Malgrat, Tordera (Blanes).
El Vendrell, l'Arboç.
- Un sistema de reequilibri territorial de nivell 2.
Vilafranca, Sant Sadurní.
- Un sistema de reequilibri de nivell 4.
Sant Pere, Sant Quintí de Mediona i Torrelavit.
- Dos sistemes costaners.
Pineda, Calella, Arenys-Canet-Sant Pol.
Calafell-Cunit.

Estratègies globals per a l'AFT central

- a) En el sistema congestionat
- Polítiques de desenvolupament qualitatiu: refor-

ma interior, rehabilitació, disminució de la densificació, reequipament.

- Localitzar i potenciar noves centralitats.
- Potenciar la imatge representativa.

- b) En els dos sistemes en vies de congestió
- Potenciar el desenvolupament qualitatiu preservant espais lliures no edificables, reequilibri home-natura.
 - Planificació i urbanització dels nous desenvolupaments urbans.
 - Nous equipaments i serveis d'escala nacional com alternativa al lloc central.

- c) En els quatre sistemes de reequilibri del sistema congestionat
- Potenciar el creixement quantitatiu i qualitatiu dels llocs centrals alternatius (polaritats ja existents: ciutats intermèdies amb capacitat suficient per absorbir el vessament) del sistema central barceloní congestionat.

- d) En els dos sistemes (de nova creació) de reequilibri del sistema congestionat
- «Estirar» la regió, descongestionar el sistema central i millorar el conjunt regional amb noves residències-indústria-terciari.

- e) En el sistema de reequilibri de nivell 2
- Potenciar el seu potencial territorial (bona accessibilitat).

- f) En els sistemes costaners
- Desenvolupament residencial qualitatiu.
 - Recuperar el turisme de qualitat.
 - Protegir els valors paisatgístics.

- g) Comunicacions
- Potenciar la interrelació en tot l'àmbit.
 - Potenciar el transport col·lectiu.
 - Potenciar relacions de la regió amb l'àmbit estatal i internacional (port, aeroport, TGV, autopistes).
 - Recuperar vies obsoletes com annexos de relació i estructura dels sistemes urbans densos.

Actuacions concretes

Carreteres

- Construcció de l'eix litoral.
- Doblament de l'A-7 per la serralada Pre-litoral-corredor mediterrani.
- Connexions entre la serralada Litoral i Pre-litoral: autopista Mataró-Granollers-Osona, Arenys-Sant Celoni, 2n. túnel del Tibidabo, eix Vilafranca-Vilanova.

Ferrocarrils

- Desenvolupar la xarxa de metro en el continu.
- Exprés-regional seguint el vuit català i les connexions Mataró-Granollers-Vilafranca-Vilanova.
- Ample europeu progressiu que arribi als punts neuràlgics (CIM, solució de l'intercanvi modal).
- TAV al sistema central (la Sagrera) i estació intermèdia al Vallès.

Ports

- Potenciar el de Barcelona (cal desviar el riu Llobregat i instal·lar la nova ZAL amb accés ferroviari internacional).

Aeroport

- Reforçar els enllaços amb el lloc central.
- CIM aeroportuària.

(En aquest informe no es fa sinopsi de les altres 5 AFT)

2.2.2.7. Directrius per als Plans Territorials i els Plans Urbanístics

Els PTP han de desplegar les determinacions del PTG precisant-ne l'abast, però sense alternar les prescripcions del PTG.

Els Plans d'Ordenació Urbanística han de ser coherents amb les determinacions del PTG i dels PTP i facilitar-ne l'acompliment.

Àmbit dels PTP

El PTGC determina l'àmbit dels Plans Territorials

parcials a partir de les relacions funcionals en el territori dels sistemes urbans i les relacions funcionals entre ells. No s'han de confondre amb els àmbits administratius a establir en la divisió territorial de Catalunya.

Àmbit central: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental.

Àmbit nord: Alt Empordà, Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany, Ripollès i Selva.

Àmbit del Camp de Tarragona: Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i Tarragonès.

Àmbit de les Terres de l'Ebre: Baix Ebre, Montsià, Ribera d'Ebre i Terra Alta.

Àmbit de Ponent: Alta Ribagorça, Alt Urgell, Garrigues, Noguera, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Pla d'Urgell, Segarra, Segrià, Urgell i Vall d'Aran.

Àmbit de les Planes Intermèdies: Anoia, Bages, Berguedà, Cerdanya, Osona i Solsonès.

Es manté la integritat de les comarques. Algunes poden pertànyer a dos àmbits de planificació o poden adscriure's a un àmbit diferent de l'assenyalat.

Directrius per als PTP

L'àmbit dels PTP és l'idoni per a la participació dels ens i organismes de l'Administració local. Les determinacions hauran de ser:

- Paràmetres urbanístics: nombre d'habitatges, sostre industrial, sostre terciari, sòl per a equips, parcs i zones verdes.

- Definició de l'esquema de cadascun dels sistemes de proposta: delimitació indicativa dels sòls per a infraestructures bàsiques i altres usos del territori.

- Equipaments: localitzar indicativament els sòls

d'equipament comarcal i supra-comarcal.

Directrius per al planejament general

– Espais protegits: delimitació indicativa.

S'ajustaran a la refosa de textos legals en matèria urbanística (Decret legislatiu 1/1990).

Directrius per als PT sectorials

S'hi relacionen un seguit de PTS prevenint-ne nou d'infraestructures, vuit d'equipaments i tres de protecció de medi ambient.

Quan no hi hagi PTP, els plans urbanístics aplicaran directrius, determinacions i propostes del PTG i els PTS, i tendiran a prendre com a àmbit del Pla el territori dels municipis que componen els diferents sistemes de proposta.

Taula 2. Determinacions del programa quadriennal d'inversions 1993-1996 (en milions de pesetes)

Nom	1993	1994	1995	1996	Total
Accessos viaris al Pirineu	7.150	8.200	4.700	4.550	24.600
Enllaços amb les capitals intermèdies	8.900	19.400	14.100	5.100	47.500
Eixos Transversal i Occidental	10.700	22.000	29.700	14.000	76.400
Extensió del transport metropolità	7.900	8.900	12.500	10.400	39.700
Regadius i millores rurals a les terres de l'Ebre	2.100	2.150	2.100	1.650	8.000
Extensió del regadiu a les comarques de Ponent	600	800	1.000	1.200	3.600
Desenvolupament rural	2.900	3.100	3.250	3.450	12.700
Millora de les infraestructures i els equipaments locals:					
pla únic d'obres i serveis de Catalunya	5.500	5.600	6.050	6.450	23.600
Abastament d'aigua a les àrees deficitàries	7.750	9.600	8.950	9.000	35.300
Descentralització universitària	1.600	5.100	5.600	6.100	18.400
Nous centres hospitalaris	2.100	2.400	4.800	5.200	14.500
Sòl industrial a les grans ciutats	1.050	1.800	1.700	2.100	6.650
Sòl industrial a les ciutats mitjanes	3.200	3.100	4.200	4.300	13.800
Sòl industrial a l'entorn de Barcelona	1.400	1.150	1.200	2.100	5.850
Centres d'intercanvi de mercaderies	1.450	4.200	2.300	300	8.250
Centres i indústries de tecnologia avançada	2.200	2.350	2.500	2.650	9.700
Sòl residencial i construcció d'habitatges en ciutats grans i mitjanes	5.100	7.300	7.600	7.300	27.300
Sòl residencial i construcció d'habitatges en ciutats grans i mitjanes a l'entorn de Barcelona	14.900	12.800	12.400	12.600	52.700
Residus sòlids	3.950	5.900	6.800	6.800	23.450
Pla de sanejament	27.300	25.900	26.600	25.700	105.500
Grans equipaments culturals	2.600	3.500	3.600	3.500	13.200
Equipaments per a la qualitat de vida	43.900	56.000	50.300	53.000	201.300
TOTAL	164.250	211.250	211.950	187.450	773.000

2.2.3. Estudi econòmic i financer

Es tracta només d'un Programa d'Inversions per al quadrienni 1993-1996 amb «els projectes dels Departaments de la Generalitat que (...) incideixen directament en els objectius del Pla». No és, per tant, «una relació exhaustiva de les inversions que pensen fer els Departaments».

Els organismes executors «es comprometen en la realització dels projectes d'acord amb les seves previsions anuals i els recursos de què disposen (...) Les modificacions importants (...) hauran de ser degudament justificades en el projecte de Pressupost que es presenti al Parlament».

El Programa d'Inversions, que es materialitzarà en els capítols pressupostaris 6 i 7 d'Inversions Reals i Transferències de Capital, està desglossat en 22 «determinacions» o «programes». Cada programa sectorial es presenta detallat en la taula 2 i amb el contingut que tot seguit es relaciona:

- Descripció i objectius.
- Incidència territorial.
- Organisme executor.
- Actuacions o projectes.
- Inversions anuals i totals del conjunt del programa.
- Observacions sobre el finançament compartit amb l'Administració central o els fons FEDER en quatre programes.

2.2.3.1. Objectius

Els objectius del Programa d'Inversions que resumeixen els objectius generals del Pla Territorial són els següents:

- Redistribució del creixement i reequilibri del sistema de ciutats (promoció de les grans ciutats exteriors a la metròpoli i a les ciutats mitjanes, eixos viaris, sòl industrial).
- Descongestió i superació de dèficit estructurals dins de la Regió Metropolitana (equipaments, sòl residencial).

- Desenvolupament de les àrees deprimides (transformacions en regadiu i desenvolupament rural).

- Millora de la qualitat de vida (equipaments i infraestructures).

- Desenvolupament i competitivitat en general (centres d'intercanvi de mercaderies, programa de recerca).

2.2.3.2. Característiques quantitatives del Programa d'Inversió 1993-1996

- Inversió total del Pla Territorial (o «inversió d'interès territorial»): 773.000 milions de pessetes (en valors de 1992), equivalents a 32.000 pessetes per habitant i any.

- Pes de les inversions del Pla Territorial en les inversions totals previstes per la Generalitat: 56% respecte de 1.381.316 milions de pessetes (57.000 pessetes per habitant i any).

- Programes que no incorporen el detall i la localització dels projectes: 366.550 milions de pessetes i 47% de la inversió del PTC.

- Projectes més importants (programes amb inver-

	Milions de pessetes
Pla de Sanejament	105.500
Residus sòlids	23.450
Equipaments per a la qualitat de vida/cultura	15.200
Equipaments/agricultura	5.300
Equipaments/sanitat	40.500
Equipaments-rehabilitació d'habitatges/política territorial	52.200
Equipaments/benestar social	34.300
Equipaments/ensenyament	53.800
Subvencions del Pla Únic d'Obres i Serveis (equivalent a 1.000 pessetes per habitant i any)	23.600
Desenvolupament rural	12.700

Milions de pessetes

Accessos viaris al Pirineu	24.600
Autopista lliure Vilafranca-Igualada i autovia Martorell-Capellades del Pla de Carreteres	47.500
Tram Girona-Vic de l'Eix Transversal i trams de l'Eix Occidental Amposta-Pont de Rei	76.400
Línia 2 del metro/penetració dels FGC al centre de Barcelona/desdoblament dels FGC Sabadell-Sant Quirze	39.700
Sistema Cardedeu-Abrera d'abastament d'aigua i xarxes regionals	35.300
Ampliació del Campus Universitari del Baix Llobregat i tres més	18.400
Grans equipaments culturals de Barcelona (museus, biblioteca, arxiu, Teatre Nacional)	13.200
Sòl industrial a l'entorn de Barcelona (Abrera, Viladecans, Montcada, l'Hospitalet i Santa Perpètua)	5.850
Sòl industrial exterior a la Regió Metropolitana de Barcelona (30 actuacions)	21.450
Sòl residencial i habitatges a l'entorn de Barcelona (actuacions en quatre comarques)	52.700
Sòl residencial i habitatges exterior a la Regió Metropolitana de Barcelona (actuacions en 21 comarques)	27.300
Centres d'Intercanvi de Mercaderies de Gavà i Santa Perpètua	4.125
Centres i Indústries de Tecnologia Avançada a Cerdanyola, Sant Cugat i el Vendrell	9.700

sió agregada i projectes detallats: 53% de les inversions del PTGC) (Annex 3.2).

2.3. Expressió gràfica del Pla

El Pla té un desenvolupament gràfic integrat per 11 plànols d'informació, 7 de diagnosi i 4 de proposta, tots ells a escala 1/500.000.

Els plànols de proposta són:

- Els sistemes urbans com a base dels sistemes de proposta.
- Infraestructures de proposta.
- Sistemes de proposta.
- Estructura territorial de la proposta.

3. Anàlisi crítica del PTGC

Les observacions que es formulen a continuació són el resultat de l'anàlisi dels documents del PTGC durant el període que ha estat sotmès a la consideració institucional.

La complexitat d'un document que ha tingut un període de realització d'uns 10 anys posa en relleu, entre altres aspectes, la complexitat dels fenò-

mens territorials, així com les dificultats òbvies en la formulació d'una figura de planejament territorial inèdita a Catalunya i Espanya, però amb importants referents a molts altres països, especialment europeus, si bé amb realitats territorials i organitzacions administratives ben diverses.

3.1. Consideracions jurídiques i metodològiques prèvies

3.1.1. Consideracions jurídiques a l'empar de la Llei 23/1983

a) El PTGC com a marc de coherència de tots els plans territorials i urbanístics.

La Llei 23/1983 té per objecte definir el marc de les diverses figures i instruments d'ordenació del territori, i es fonamenta en els principis de jerarquització dels instruments, globalització de les accions, i adequació de les accions globals a les legislacions sectorials.

El primer d'aquests principis es manifesta mitjançant la definició d'una «escala» de les figures d'ordenació del territori, en la qual els instruments superiors s'imposen als de desplegament inferior,

en raó de la necessària «coherència» entre tots els plans. Aquesta «coherència» és aplicable tant als instruments d'ordenació territorial com als d'ordenació urbanística.

En aquest sentit, la llei lliga adequadament la figura del Pla Territorial General amb els altres instruments subordinats, segons el següent esquema:

- El PTGC ha de formular les determinacions i les prescripcions mínimes i indispensables (article 11,2).
- Aquestes determinacions i prescripcions tenen la forma de definicions de zones, determinacions d'espais, definició d'àmbits, indicació de nuclis o d'àrees per a usos específics, previsió d'emplaçaments, etc. (article 5,1).
- Aquest contingut ha de permetre, bàsicament, analitzar i determinar el grau de coherència de cada instrument subordinat —sigui d'ordenació territorial o d'ordenació urbanística— entre ells i amb els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya.

Pel que fa a la funció d'ordenació urbanística de les entitats locals, sigui a nivell comarcal o municipal, cal entendre que resta subordinada a la funció directiva de l'ordenació del territori. En aquest sentit, també cal recalcar l'enorme transcendència pràctica de l'orientació de l'exercici de la potestat de planejament municipal que han de desenvolupar les figures de l'ordenació territorial, especialment davant la manca actual de criteris explícits de coherència territorial per exercir adequadament la potestat d'aprovació definitiva dels plans urbanístics municipals per part de l'Administració autonòmica.

b) Aspectes organitzatius

El PTGC ha de ser un marc coherent (article 11) no solament pel que fa a les determinacions materials, sinó també quant a l'estructura organitzativa que ha d'implementar aquestes determinacions.

El PTP no té el rang jurídic suficient per establir els

criteris d'organització dels subjectes administratius locals que hauran d'executar-lo (articles 20,2 i 22 de la Llei 23/1983).

Així com les determinacions del PTG hauran de ser executades fonamentalment per l'Administració autonòmica, en l'aplicació dels PTP les corporacions locals han de concurre amb l'Administració de la Generalitat, no individualment, atès el caràcter supramunicipal de les obres i serveis, inversions i actuacions, sinó agrupades en determinades fórmules associatives (article 22).

El PTGC és, per tant, l'instrument adequat per establir els criteris generals que permetin als Plans Territorials Parcial determinats les fórmules associatives concretes per a la seva execució.

Després de la Llei 23/1983 s'ha establert l'organització comarcal de Catalunya, sense que el PTGC aprofiti en forma congruent la seva existència per a facilitar-ne, en definitiva, l'execució, malgrat que l'article 25,1 a) de la Llei 6/1987, de 4 d'abril, obliga el legislador a atribuir als consells comarcals competències en matèria d'ordenació del territori.

La previsió d'unes àrees bàsiques territorials en el PTGC posa en crisi, fins i tot, la pròpia divisió comarcal, sense una solució organitzativa de recanvi. Encara menys desenvolupa, com seria desitjable, l'article 22 de la Llei 23/1983 en forma de bases o criteris per facilitar la realització dels PTP.

Els sistemes urbans de proposta referits a nuclis situats en zones de desenvolupament del màxim nivell (Tarragona-Reus-Valls, Lleida i Girona) precisen d'una organització local unitària i eficaç per a la seva execució, sense que aquesta organització local pugui ser regulada, en els seus aspectes essencials, pels PTP. Aquesta és una funció del PTGC imposada pel seu rang normatiu i per la seva funció de marc de coherència de tots els plans, programes i accions amb incidència territorial (article 11 Llei 23/1983).

En el cas de la conurbació de Barcelona, caldria,

amb molt més fonament, que el PTGC fixés unes bases o criteris perquè el PTP de la Regió Metropolitana pugui concretar l'organització local unitària que permeti portar a terme les inversions i actuacions de competència local. En aquest àmbit, més que en cap altre, es dóna una pluralitat d'entitats locals supramunicipals, el territori de les quals no és coincident entre sí i tampoc no ho és amb l'àmbit previst per formular un pla territorial parcial.

El PTGC no sols no dóna resposta a aquesta diversitat organitzativa, inadequada per l'execució de les competències locals derivades del PTP, sinó que fragmenta un sistema urbà real en diversos sistemes urbans de proposta.

La previsió d'aquests sistemes urbans desagregats sense suport suficient en la realitat ni en els fets determinats de la dinàmica metropolitana infringeix, a més, el principi constitucional (article 9 CE) de la interdicció de l'arbitrarietat dels poders públics.

c) Consideracions finals

1. No apareixen en el PTGC elements suficients per garantir el marc de coherència de tots els instruments derivats de l'ordenació del territori en els diferents sectors materials de determinació d'actuacions amb incidència territorial.

2. De la Llei 23/1983 es desprenen dos nivells diferents d'interessos en els sectors materials d'ordenació del territori: el dels interessos globals de Catalunya, objecte del PTGC, i el dels interessos específics de cada regió com a àmbit del planejament territorial parcial. Per això, el contingut del PTGC s'ha de limitar a l'assenyalament d'orientacions, directrius o criteris en cada bloc de determinacions, referits, però, a tots i cadascun dels blocs a què es refereix l'article 5 de la Llei 23/1993.

La manca d'alguna d'aquestes determinacions afecta el marc de coherència del PTGC com a vèrtex dels instruments de planificació de l'ordenació del territori.

3. La funció del PTGC com a marc de coherència de les actuacions amb incidència territorial i el seu rang jurídic de llei formal obliguen a establir els criteris d'organització administrativa local, conforme a l'article 22 de la Llei 23/1993, que permetin l'execució dels PTP.

La manca d'aquests criteris no permetrà als PTP instrumentar les fórmules organitzatives supramunicipals necessàries per a la seva execució.

4. En relació amb la conurbació de Barcelona, ateses les seves característiques excepcionals, es fa més necessària l'adopció d'uns criteris essencials perquè el PTP de la Regió Metropolitana pugui articular la pluralitat d'entitats locals supramunicipals en una organització unitària, capaç de portar a terme les inversions i actuacions corresponents a l'àmbit de les competències locals (article 20,2 de la Llei 23/1993).

5. Se suggereix que la llei d'aprovació del PTG no es limiti a aquest últim fet, sinó que inclogui un text articulat de les normes que sintetitzin els seus aspectes vinculants, tant per als planificadors territorials parcials i sectorials com per als planificadors urbanístics.

3.1.2. Consideracions metodològiques

La metodologia per a l'anàlisi crítica del PTGC obliga a plantejar-se si el PTGC compleix amb els continguts i requeriments de la pròpia Llei de Política Territorial per tal que pugui ser útil per establir els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya, tant des del propi Pla i els Plans directament subordinats com del planejament urbanístic municipal.

L'argumentació de l'anàlisi crítica també es planteja des de la perspectiva de la pràctica real de l'ordenació del territori, de les determinacions de la planificació territorial, la qual segons l'experiència comparada s'acostuma a articular en quatre grans sistemes propositius:

– Sistema de ciutats: les ciutats com a element

clau en l'organització del territori a partir dels nivells de jerarquies i funcions que se'ls hi assigni.

– Sistema relacional o infraestructures de transport i comunicacions: elements que milloren i potencien els nivells de relació, integració i potenciació de les zones del territori.

– Sistema productiu: és a dir, les funcions i usos preferents que configuren els eixos de les polítiques de desenvolupament regional.

– Sistema físico-ambiental: l'ús i la protecció dels recursos, especialment els de major incidència territorial (aigua, sòl, defensa del litoral, natura, residus).

3.1.2.1. Consideracions positives respecte al PTGC

Amb independència de les insuficiències documentals i de contingut, d'argumentació, etc., constata des en el Pla i que es detallen més endavant, pot ser considerada positiva una sèrie d'aspectes metodològics i conceptuals en relació amb els problemes territorials de Catalunya i la normativa que pretén abordar-los:

– El treball analític i descriptiu sobre la complexa estructura territorial catalana (delimitació de les Àrees Bàsiques Territorials, els sistemes urbans, etc.) a partir de la mobilitat obligada i dels mercats de treball, aspectes especialment rellevants per identificar el fenomen metropolità.

– La identificació del segon nivell d'àrees d'influència de les grans polaritats, que estructuraran o hauran d'estructurar el territori, així com la formulació d'un nombre reduït d'Àrees Funcionals Territorials.

– L'esforç del diagnòstic per interpretar i valorar la realitat territorial.

– La definició d'uns sistemes de proposta en

tant que pas endavant respecte a la tradicional interpretació del territori des de la limitació territorial de les comarques així com pel seu valor de coordinar i referenciar les iniciatives urbanístiques dels municipis de Catalunya.

– L'establiment d'un cert nivell o quantificació (poblacional) del reequilibri pretès.

– L'establiment d'uns estàndards indicatius per a equipaments.

– El Programa Quadriennal d'Inversions, que compromet un volum significatiu de recursos amb criteris territorials.

3.2. Observacions de caràcter general

S'assenyalen a continuació unes consideracions crítiques de caràcter general que, al marge del major aprofundiment que figura més endavant, així com de les alternatives que en alguns aspectes es formulen, posen en relleu unes mancances notables que hauran de ser compensades si es vol assolir un eficient marc d'ordenació territorial.

• *L'insuficient àmbit d'anàlisi i de referents al context estatal i internacional*

És un contrasentit no tenir en compte les exigències europees a l'hora de planificar el territori; almenys, que es tingui clara una política integral inversora per reequilibrar-ne les conseqüències.

La internacionalització de l'economia, els nous espais econòmics territorials, les grans xarxes de comunicacions, el caràcter transnacional dels temes de medi ambient, etc., fan que avui tingui poc sentit limitar artificialment la planificació territorial a les fronteres regionals i inclús estatals. Els processos d'anàlisi sobre tendències econòmiques, demogràfiques i de coherència espacial vénen marcats per les tendències europees que configuren zones o xarxes transregionals per sobre de les polítiques de reequilibri d'àmbits estrictament estatals o regionals. Les referències al context nacional i internacional han de ser plenament explícites.

- És exigible una major sensibilitat envers la planificació estratègica a l'hora d'intervenir en el territori

La unió econòmica europea, els fons estructurals, els fons de cohesió, i la seva incidència en el territori espanyol i català, així com la competència creixent entre els territoris per atreure i mantenir activitats obliguen que la planificació territorial tingui forts components d'estratègia d'oportunitat, de planificació estratègica.

En aquest sentit, les línies estratègiques que el pla defineix són tan generals, i en d'altres tan òbvies, que difícilment poden jugar en alguns casos el paper de consens intencionat d'un pla estratègic. Aquest podria ser entès com unes línies mestres d'intervenció per a un interval de temps inferior (10 anys).

- És discutible una metodologia omnicomprensiva i jeràrquica en l'ordenació del territori

Avui en dia no sembla ja massa creïble la definició de models finalistes a llarg termini, amb caràcter comprensiu de les màximes variables territorials i amb un desenvolupament jeràrquic que trameti als PTS i als PTP la presa de decisions rellevants i que finalment s'articulen i concreten en els plans urbanístics. Això és especialment qüestionable quan des de la lògica general no s'instrumenten i objectiven plenament els mecanismes de garantia i coherència entre aquests nivells de planificació derivada.

La pròpia naturalesa dels problemes, la manifesta insuficiència dels models de planificació tradicional basats en la identificació del sistema urbà amb sistema productiu, població amb activitat, etc., aconsellen una planificació més selectiva en les operacions, amb major nivell de definició i consens, amb més alt valor estratègic.

- Cal superar el tòpic de la congestió i del reequilibri o almenys explicitar amb més variables els seus umbrals o estadis i les seves conseqüències

No és rigorós parlar només en termes de població

sense parlar d'activitats ni tampoc sense explicitar les condicions territorials dels escenaris alternatius per al reequilibri, de manera que quedi garantida l'eficiència territorial de les inversions.

Cal explicitar els umbrals representatius de la congestió (entesa com a generadora de disèconomies) superant la simplificació interpretativa de la dialèctica entre l'àrea metropolitana de Barcelona i la resta de Catalunya. Avui la dinàmica de les regions passa per les ciutats; és bàsic definir les condicions d'eficiència econòmica d'aquestes dins del territori i els seus límits d'activitat, altrament s'introduiran desequilibris funcionals en el territori.

No hi ha cap planejament territorial a Europa que trameti un missatge negatiu del seu lloc central, del motor del sistema, sinó que es formula un seguit d'estratègies territorials positives, amb escenaris canviants i nivells de compatibilitat successius.

Cal reconèixer explícitament que la competitivitat dels territoris en el context europeu ve donada per la competitivitat de les ciutats. Cal explicitar les mesures per fer efectiva la competitivitat del país, potenciant-lo com a centre de decisions econòmiques i com a centre financer.

- La població no pot ser l'únic objectiu en què es fonamentin les decisions del planejament territorial

Avui no és possible garantir nivells demogràfics en el territori només amb polítiques infraestructurals sense establir polítiques específiques associades de creació de sòl, de generació d'ocupació, d'equipaments, de qualitat de vida, més segures i efectives en la creació del model territorial que no una simple imatge de població.

- Cal superar la debilitat instrumental del PTGC

Un document que s'autorelega a la condició de ser «marc orientador», «que les seves determinacions no tinguin mai una aplicació física del territori», que se situa distant dels compromisos en el territori,

no gens compromès amb l'activitat i els aspectes socials, que remet la materialització de les determinacions als PTP, que identifica uns 20 PTS, sembla estar més a prop de convertir-se en un document formal que realment operatiu, de ser un document inercial que segueix les tendències espontànies que consoliden els desequilibris entre el litoral i l'interior.

- *Cal estructurar el document distingint els aspectes normatius dels merament indicatius*

Malgrat que la Llei d'Ordenació Territorial i el decret que la desenvolupa no imposen una forma determinada per a l'expressió del contingut normatiu del Pla, és del tot recomanable que aquesta es faci evident i s'especifiquin els continguts vinculants tant per als diferents nivells de les administracions que operen en el territori com per als particulars, tot definint els àmbits i mecanismes administratius d'aplicació del Pla en coherència amb el principi bàsic de subsidiarietat.

Fóra aconsellable un articulat normatiu que clarifiqués les vinculacions de les ABT, els sistemes de proposta, les AFT, les determinacions sobre infraestructures i les previsions de població amb la planificació urbanística, desllindant clarament les tasques d'ordenació del territori de les específicament urbanístiques.

- *Cal establir els criteris d'organització administrativa local que permetin l'execució dels Plans Territorials Parcial*

La pròpia Llei de Política Territorial estableix en el seu article 22 que de no existir cap entitat local amb competència sobre tota la zona afectada per dur a terme els plans territorials parcials, es promourà, si s'escau, la constitució d'una mancomunitat o una agrupació de municipis o de comarques.

Aquesta qüestió és especialment rellevant quan el propi PTGC delega en els Plans Territorials Parcial la definició de gran part de l'ordenació territorial i que, sens dubte, difícilment podia desenvolupar-se, atès el caràcter supramunicipal de les

obres i serveis, inversions, actuacions, de no existir una fórmula associativa establerta.

De manera encara més significativa es manifesta aquesta qüestió en el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, on cal adoptar criteris essencials perquè el PTP de la Regió Metropolitana pugui articular la pluralitat d'entitats locals supramunicipals.

- *Cal garantir efectivament que el PTGC, a través dels seus continguts, sigui un eficaç marc de coherència de tots els instruments derivats de l'ordenació del territori*

El contingut del PTGC ha d'assenyalar, com a mínim, el conjunt d'orientacions, directrius i criteris per a cadascuna de les determinacions a què ve obligat per Llei (article 5) com a garantia que efectivament operarà com el marc de coherència en què aquest document es constitueix.

En conseqüència, cal completar el Pla amb els documents que, com a mínim, la pròpia llei exigeix, entre d'altres:

– La definició d'àrees deprimides, que no és explícita en els sistemes de proposta. No és suficient la referència que s'hi fa en els «sistemes de reequilibri territorial de nivell 3» (PTGC, pàg. M. 58), on apareixen amb els sistemes de la Seu d'Urgell i Puigcerdà (PTGC, pàg. M. 59), o en els de nivell 4 amb els sistemes de Vielha o Besalú. Tampoc no hi són presents de forma explícita (PTGC, pàg. M. 65) les «mesures a aplicar per tal d'assolir els objectius pretesos» d'acord amb l'especificació de l'article 3,3 a. del Decret 397/1984 en relació amb la determinació de zones.

– La determinació dels espais i elements naturals que cal conservar i de les terres de valor agrícola o forestal, que no apareix referida en el Pla Territorial perquè el «sòl no útil» no es pot considerar estrictament assimilable. El PTGC remet a les determinacions del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) recentment aprovat, però de rang inferior, i el complementa en

altres principis generals de protecció. Reflexionem aquesta indefinició gràfica el fet que alguns sistemes d'espais oberts apareixin com a «sòl no útil» (Collserola) i d'altres de protecció especial (Delta de l'Ebre) quedin integrats dins els àmbits dels sistemes de proposta.

– La previsió d'emplaçament de les grans infraestructures, que només està expressada per les Infraestructures de Comunicacions i Transports (xarxa viària, ferrocarrils, ports, aeroports i centres integrats de mercaderies). En canvi no hi són localitzades les infraestructures de sanejament ni les infraestructures energètiques requerides a l'article núm. 1 e. de la Llei 23/1983. Respecte dels grans equipaments d'interès general (Quadre d'estàndards d'Equipament de la Memòria, pàg. 103), no s'hi refereixen els equipaments del Departament de Justícia (presons, tutela de menors), bombers i escorxadors.

– La indicació de les àrees del territori amb usos específics (article 1 f. de la Llei 23/1983), que és molt limitada perquè hi manca la localització d'alguns usos de gran impacte, com són les centrals nuclears, els grans centres turísticorecreatius o les zones de mineria.

– El Programa d'Inversions de la Generalitat 1993-1996, que no es pot considerar l'estudi econòmic i financer del Pla (article 5,2) en el sentit de valoració de la «totalitat de les actuacions principals del Pla», i la indicació de l'agent o instrument finançador, especialment per a les grans infraestructures.

– Al Programa d'Inversions 1993-1996 de la Generalitat manca «la previsió dels agents que hauran de finançar i dur a terme les inversions i els terminis temporals necessaris», que demana l'article 3,6 del Decret 397/1984. Sense aquestes prescripcions referides tant al Programa com a la totalitat de l'Estudi Econòmic i Financer, es limitarà l'acompliment de l'objectiu general «a» del mateix decret, que assenyala que el Pla serveixi de «marc de referència de

caire vertical i horitzontal respecte dels diferents nivells d'Administració».

– No està definida l'«extensió i l'abast dels serveis metropolitans» a què fa referència l'objectiu «d» de l'article 2,2 del mateix decret. La prescripció és especialment necessària per a les previsions, en relació amb els sistemes de proposta, del futur per les Entitats Metropolitanaes del Transport i del Medi Ambient.

– Les determinacions del Pla a la Regió Metropolitana o «àrea funcional territorial central (àrea metropolitana)» s'haurien de presentar a una escala més detallada que la general 1:500.000, en funció de la urbanització compacta i contínua, d'acord amb la possibilitat prevista en l'article 3,5 del Decret 397/1984.

És a partir d'aquest conjunt de referències que la documentació del PTGC ha estat analitzada i es formulen les observacions que s'esmenten als apartats 3.3. a 3.7.

3.3. Observacions a la «imatge-objectiu» de població

3.3.1. Formals i metodològiques

- Els àmbits utilitzats per a les quantificacions demogràfiques són diferents dels que el Pla adopta per a les propostes territorials (àmbits de planificació del PTP), fet que introdueix una innecessària confusió i manca de precisió en tractar d'establir les correspondències entre uns i altres i li pren al PTGC el caràcter de directriu bàsica per al desenvolupament dels PTP.

- Tant per a les previsions com per a les propostes, no es plantegen diferents escenaris alternatius, sinó hipòtesis úniques.

- Les úniques divisions que es presenten són les corresponents a la situació actual, previsió i proposta per als àmbits indicats. Manquen els desglossaments per components del creixement (natu-

ral i migratori), àmbits i períodes intermedis entre 1991 i l'horitzó 2026.

- L'explicitació de les hipòtesis i paràmetres utilitzats per al càlcul de la previsió tendencial és mínima, poc concreta, poc argumentada i sense desagregació territorial. D'altra banda, alguns d'aquests paràmetres i de les hipòtesis contradiuen ostensiblement altres dades o consideracions incloses en l'apartat demogràfic dels Estudis d'Informació i Interpretació Territorial del mateix Pla.

- La proposta «d'imatge-objectiu» es presenta sense cap referència a anàlisis prèvies, criteris o objectius concrets tinguts en compte en la seva fixació.

3.3.2. De contingut

- El període 1975-1986 no és prou adequat per fonamentar les previsions: no és prou actual (ja hi ha dades del cens de 1991) i a més té unes característiques molt especials (comença amb un índex de natalitat inferior al migratori i acaba amb una natalitat molt baixa).

- El creixement adoptat pel PTGC com a «evolució tendencial» més probable pot considerar-se massa alt pels motius que s'exposen de manera detallada a l'annex 1 i que fan referència, sobretot, a un augment futur de la natalitat inferior al que preveu el Pla.

- Tot i que futures revisions puguin ajustar, si convé, la hipòtesi de població adoptada pel Pla, això no excusa la necessitat d'establir, ja d'entrada, diversos escenaris. Per tant, els 7,5 milions d'habitants previstos a l'horitzó 2026 són acceptables, si de cas, com a hipòtesi màxima, però cal considerar-ne altres xifres inferiors. Una primera aproximació indicativa, tenint en compte els grans marges de variació inherents a les previsions demogràfiques a tant llarg termini, podria ser la següent (vegeu justificació a l'annex 2):

- hipòtesi alta: 7.500.000 habitants
- hipòtesi mitjana: 6.850.000 habitants

- hipòtesi baixa: 6.000.000 d'habitants

Malgrat la seva aparença excessivament baixa, aquestes hipòtesis alternatives no són en absolut descartables en una perspectiva a 35 anys. L'experiència del quasi estancament demogràfic produït a Catalunya entre 1981-1986 és prou recent com per no preveure l'eventualitat que es donin situacions similars en el futur, en un context d'escàs creixement poblacional com són l'espanyol i l'uropeu.

- De la documentació del Pla no és possible deduir els criteris que han portat a la definició de la distribució de la «imatge-objectiu» de la població. Sembla tan sols deduir-se l'interès del reequilibri poblacional de Catalunya en front a la Regió de Barcelona. En l'anàlisi de la bondat del model no apareixen conceptes com:

- Eficàcia econòmica i competitivitat del país.
- Complementarietat d'activitats en els territoris que el formen.
- Idoneïtat social del model.
- Redistribució de nivells de renda.
- Capacitat dels sistemes urbans per acollir els creixements.
- Impacte ambiental de la redistribució.

El fet de no tenir en compte aquests aspectes pot portar cap a diseconomies i, el que pot ser més important, socials, i no aconseguir l'objectiu que semblaria desitjable, que és el de la distribució i difusió del benestar a tot el territori català.

- Cal pensar que hi ha diverses distribucions poblacionals compatibles amb aquest objectiu. Per això, semblaria lògic definir diversos escenaris poblacionals que introduïssin els conceptes de ritmes de creixement com un factor que pot produir desenvolupament inadequat. Es podria pensar en un creixement de l'1% anual acumulatiu en 35 anys com a paràmetre raonable de referència, a l'entorn del qual poden situar-se màxims i mínims de l'1,5% i el 0,5%.

Cal assenyalar que l'àmbit territorial gironí ha cres-

cut l'1,5% anual acumulatiu entre 1950 i 1986, sense que s'hagi lliurat de processos d'ocupació del territori poc desitjables. L'àmbit tarragoní ha crescut l'1,8% amb resultats incipients de congestió, i el barceloní el 2,2% amb els resultats de creixement inadequat que coneixem.

En aquesta línia semblaria lògic, si no hi ha arguments que reclamin una desurbanització del territori de la Regió Metropolitana de Barcelona, situar els paràmetres de creixement en un percentatge més proper al del creixement vegetatiu estimat, per evitar d'aquesta forma moviments de població que, a partir de certa dimensió, poden no ser desitjats o desitjables.

- Introduir una imatge-objectiu a 35 anys, que pot ser útil com a fita llunyana, fa córrer el risc que hi hagi una pèrdua d'operativitat atesa la llunyania. Semblaria lògic disposar d'objectius més abastables (10-15 anys) que permetessin avaluar les tendències que es donen, i corregir aquells processos que ultrapassin en qualsevol sentit els entorns considerats com a desitjables.

- Introduir una «imatge-objectiu» de població a partir d'uns àmbits tan grans que abasten comarques en regressió poblacional i d'altres en creixement accelerat, pot produir desequilibris profunds. Semblaria més lògic fer una definició d'escenaris poblacionals per a àmbits funcionals més precisos i reduïts, coherents amb polítiques de desenvolupament futur.

- La consideració d'una única hipòtesi d'evolució tendencial i també d'una sola proposta o «imatge-objectiu» que formula el Pla corre el risc de resultar totalment estèril si es produeixen desviacions significatives respecte d'aquelles previsions. Malgrat la insistència del Pla considerant com a fet rellevant el pes relatiu respecte al total de Catalunya amb independència de quin sigui l'increment en valors absoluts (PTGC, pàg. M. 29), no és gens segur que, de produir-se una evolució real més propera a les hipòtesis mitjana o baixa que s'esmentaven, els propòsits redistributius del Pla poguessin mantenir-se inalterats.

En aquest supòsit, la redistribució hauria de venir no només d'una «desviació» dels nous creixements cap a zones exteriors a l'àmbit metropolità, sinó també d'un «buidat» efectiu d'aquest àmbit en favor de les zones exteriors esmentades. En concret, qualsevol evolució del conjunt de Catalunya per sota de la hipòtesi mitjana apuntada implicaria que la Regió Metropolitana de Barcelona hauria de perdre població en termes absoluts per mantenir l'objectiu redistributiu establert (pèrdua de 6,66 punts de pes percentual respecte del total català).

- La no consideració d'àmbits inferiors als «regionals», especialment a la gran aglomeració de Barcelona i el seu entorn, és una altra deficiència greu i que deixa massa qüestions sense resposta. El Pla no fa cap referència a l'evolució previsible i les propostes demogràfiques per a àmbits tan rellevants en aquest sentit com són Barcelona-ciutat, la comarca del Barcelonès i l'àrea metropolitana (equiparable a l'àmbit de l'EMSHTR), els quals són en canvi –i continuaran sent indefugiblement, sobretot si el creixement general no és gaire elevat– els motors fonamentals de tota la redistribució demogràfica.

Així, només s'estableix la proposta de reducció del pes relatiu del conjunt de la Regió sense analitzar prèviament les capacitats futures d'aquests àmbits menors per seguir generant fluxos cap al seu exterior ni, sobretot, les implicacions de tot tipus que això representa directament per a les zones centrals i, indirectament, per al conjunt de Catalunya; és a dir, el cost-benefici de la redistribució. El Pla suposa, implícitament, que només hi ha beneficis.

Entre els possibles impactes negatius a considerar en relació amb els àmbits centrals podrien esmentar-se:

- Les eventuais disfuncionalitats derivades d'una desproporció excessiva entre els llocs de treball localitzats i la població resident (si es mantingués l'activitat tot baixant la població).

- Una especialització excessivament decantada al sector terciari.
- La pèrdua de base fiscal (si a més de població es perdés activitat).
- L'expulsió selectiva de determinats sectors socials.

3.4. Observacions als sistemes de proposta

3.4.1. En el context europeu i espanyol

Caldria, com en d'altres apartats, que el Pla fes una referència d'escales superiors, a nivell d'Estat i europeu, per establir les jerarquies de les ciutats capitals del sistema català de ciutats en aquests dos àmbits. El reconeixement dels territoris reals que polaritzen i el seu paper, especialment Barcelona, de capitals d'una regió europea que supera el territori històric de Catalunya hauria de permetre entendre i definir millor el sistema català de ciutats i les seves necessitats, potencialitats i funcionalitat en el territori a partir del seu àmbit real d'influència i capacitat d'atracció.

3.4.2. En la definició del sistema català de ciutats

D'altra banda, el PTGC no objectiva la metodologia per definir els sistemes de proposta o almenys no ho especifica. No queden clares les variables sobre les quals es fonamenta la seva definició sistemàtica. Identifica sistemes urbans capçalera i els que estan al seu voltant, però les hipòtesis que justifiquen els sistemes de proposta no es fan explícites.

En aquest sentit, la manca d'instrumentació per aconseguir que els diferents sistemes urbans d'un sistema de proposta reforcin els seus lligams i estructures fins a arribar a formar un sistema urbà més potent o complex, exemplifica els dubtes que es plantegen en la seva definició. Sense explicitar déficit, potencialitats i complementarietats no és possible saber si les propostes del Pla són coherents i coordinades, i per tant si serviran per complir els objectius i funcions que els assigna el PTGC.

La manca de criteris uniformes en la definició dels sistemes de proposta fa que aquests no siguin homogenis ni homologables entre ells.

3.4.3. En la delimitació dels sistemes urbans de proposta a l'àmbit funcional territorial central (àrea metropolitana)

A l'entorn immediat de Barcelona, que coincideix sensiblement amb el de les Entitats Metropolitanas i la Mancomunitat de Municipis, s'aprecien criteris heterogenis als emprats, tant a la Regió Metropolitana com a la resta de Catalunya, pel que fa a la delimitació dels sistemes de proposta (que en cap cas es justifica ni s'objectiva).

Així, a l'actual continu urbà, en sentit ampli, on actuen les esmentades institucions, es delimiten diversos sistemes urbans de proposta, mentre que en altres àmbits de similar dimensió (Tarragona-Reus-Valls, per exemple) on els fluxos i les relacions tenen, o poden tenir (ateses les propostes del PTGC), característiques metropolitanas, se'n configura un de sol.

Aquest «trencament» del «continu funcional» és especialment qüestionable si, a més, es té present que en absència dels PTP els sistemes de proposta seran marc d'aplicació indicativa de polítiques espacials globals i sectorials, i en el seu si s'han de cobrir les necessitats d'equipament i de serveis i s'han de coordinar les polítiques de transport i d'infraestructures de tot tipus, així com la planificació urbanística general.

És per això que un territori d'aquestes característiques i complexitats necessita àmbits d'intervenció i prestació de serveis que no estan considerats en el projecte de PTGC. En aquest sentit cal significar que s'ignora l'existència de les dues Entitats Metropolitanas creades per a la prestació de serveis i infraestructures.

Com anècdota, en els plànols, el Parc de Collserola no apareix dins de cap sistema de proposta, mentre que el Delta de l'Ebre, espai natural, apareix

inclòs en el sistema de proposta de Tortosa-Amposta. El paper de Collserola com a Parc Central de l'Àrea Metropolitana només es pot entendre des del reconeixement específic del fet metropolità.

El propi Pla (pàgs. M. 119, M. 44-45, D. 79-81) reconeix el «sistema urbà de Barcelona» compost per:

- El continu edificat.
- Part de la comarca del Baix Llobregat (Vall Baixa i Delta).
- Part de la comarca del Maresme (Baix Maresme).
- Part de les dues comarques del Vallès (Cerdanyola-Sant Cugat, la Llagosta-Santa Perpètua, Palau de Plegamans-Caldes de Montbui).

D'altra banda, en la delimitació dels sistemes urbans de proposta aquest sistema reconegut es fragmenta en quatre sistemes de proposta:

- El continu edificat des de Badalona fins al Llobregat, incloent Sant Feliu (el qual defineix com a congestionat).
- El Delta i el curs del Llobregat fins a Martorell.
- Els municipis del sud del Maresme entre Montgat i Vilassar.
- El conjunt Rubí-Sant Cugat-Ripollet-Montcada i l'entorn de Mollet s'integra al sistema proposta Sabadell-Terrassa.

Aquest «trencament» del sistema urbà de Barcelona, expressament reconegut, en cap moment s'argumenta ni es justifica. És especialment incoherent que s'atorgui una consideració autònoma al Baix Maresme, unitat de poc pes demogràfic sense centralitat clara i molt lligada a Barcelona, mentre que alhora s'agrupen els sistemes de Sabadell i Terrassa i s'ajunten amb part del de Barcelona.

Aquesta agregació, creant un sistema tan potent, també resulta contradictòria amb l'objectiu general d'aconseguir el màxim equilibri intern de l'àrea metropolitana al voltant de polaritats clares existents (Sabadell, Terrassa) o potencials (Mollet, Eix B-30).

En conseqüència, caldria que el Pla fos reconsiderat en els següents aspectes:

– Modificar la delimitació dels sistemes de proposta d'acord amb els criteris següents: No fragmentar l'actual «continu funcional», i mantenir la individualitat de les polaritats actuals.

– Substituir el concepte de «sistema congestionat» pel de «sistema central» o «sistema de Barcelona» atès que la seva singularitat territorial actual i futura prové no només del seu estat físic de congestió, sinó també de la rellevància i especificitat de les funcions de capitalitat de Catalunya que exerceix.

– Suprimir la categorització establerta a la resta de sistemes de proposta de l'àmbit territorial funcional central i assignar a tots ells la categoria única de «sistemes de reequilibri metropolitans», ja que aquesta és la funció bàsica que han de desenvolupar. La intensitat i les condicions específiques amb què haurà de fer-ho cadascuna seran establertes al PTP.

– Satisfer la prescripció que estableix l'article 2.2 del Decret 397/1984 mitjançant la definició de dos nivells d'abast i extensió dels serveis comuns a l'àrea metropolitana: Serveis comuns d'abast metropolità i serveis comuns d'abast intermunicipal o urbà.

La Generalitat i els ajuntaments establiran la relació detallada de serveis que corresponen a cada nivell, i com a àmbits per a la prestació dels esmentats serveis s'adoptaran les següents delimitacions:

– Serveis comuns d'abast metropolità: el que resulti en cada moment i servei, en la seva tendència a l'àmbit regional o ciutat real.

– Serveis comuns d'abast intermunicipal o urbà: sistemes de proposta o subsistemes districtes metropolitans.

A l'últim, als sistemes de proposta en general, cal-

dria definir quins són els paràmetres de referència que fixa el PTGC, en absència dels PTP, per la redacció dels PG urbanístics, atès que el projecte només en determina la funció.

3.4.4. Proposta de delimitació dels sistemes de proposta de l'àmbit funcional territorial central (àrea metropolitana)

Crítiques als criteris delimitadors dels sistemes de proposta

1. La delimitació dels sistemes de proposta a la Regió Metropolitana segueix dos models segons s'ajustin, o no, a les comarques (un o més sistemes a cada comarca). Segueixen el model comarcal les comarques del Barcelonès, el Vallès Occidental i el Garraf. Queden subdividides en dos sistemes les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès i el Baix Llobregat, i en tres la comarca del Maresme. La comarca de la Selva, que absorbeix la Tordera, se subdivideix en cinc sistemes, al Vallès Oriental es defineix un sistema de proposta i Mollet s'integra en el sistema del Vallès Occidental.

2. La subdivisió de les comarques del Maresme, el Baix Llobregat, l'Alt Penedès i el Baix Penedès pot justificar la subdivisió de les comarques del Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

3. Alternativament, la individualització d'algunes comarques metropolitanes podria justificar el model comarcal a tot Catalunya amb 41 sistemes de proposta, en funció de criteris d'extensió i dels centres de més dimensió a cada comarca.

4. El sistema de Mataró justificaria per dimensions residencials, d'ocupació i per identitat territorial uns sistemes a Sabadell i Terrassa i, eventualment, Badalona.

5. El sistema de Martorell pot justificar la subdivisió del sistema del Delta i un sistema a Mollet, per extensió i capacitat actual de centralitat.

6. Els sistemes del Baix Maresme i de Mediona jus-

tificarien uns sistemes a Sant Celoni i Sant Sadurní d'Anoia, per dimensió de població resident.

7. No són explícits ni intuïbles els criteris d'ajuntar comarques exteriors a la Regió Metropolitana per delimitar sistemes de proposta en situacions d'estructures urbanes febles (Baix Ebre-Montsià/Urgell-Segarra) per extrapolació dels criteris de delimitació del sistema Tarragona-Reus-Valls.

Sense una justificació detallada de cada delimitació, que hauria d'incloure algunes hipòtesis sobre previsions i actuacions públiques específiques, els criteris de delimitació dels sistemes de proposta haurien de ser semblants, i la referència als sistemes urbans actuals és el criteri més homogeni.

Requeriments funcionals-territorials de la planificació i la gestió de serveis públics

La planificació i la gestió dels serveis públics té requeriments d'ordre funcional i territorial per garantir l'eficàcia en la prestació d'aquests serveis.

El solapament d'àmbits territorials i administratius diversos dificulta aquesta eficàcia amb una diseconomia de medis.

Per tant és necessari:

1. Simplificar els mapes de referència de la gestió pública perquè poden produir disfuncionalitats. Quatre nivells de la cobertura d'equipaments (municipis-àrees bàsiques territorials-comarques-àrees funcionals territorials), els sistemes de proposta per al planejament urbanístic i la política urbana i els mapes no comarcals d'alguns departaments de la Generalitat segurament són excessius, sense que hi hagi una coherència entre ells.

2. Mantenir els sistemes urbans actuals per tal de minimitzar el risc de perdre la singularitat dels processos que es generen i es difonen majoritàriament en el seu si. La unió de sistemes urbans en un únic sistema de proposta només

és recomanable a l'escala de planejament dels Plans Territorials Parcial, excepte en els casos que hi hagi projectes o actuacions conjuntes.

3. Definir àmbits flexibles en el temps i l'espai, especialment a Barcelona. És el resultat del procés de canvi d'escala del fenomen urbà que produeix el creixement econòmic, els canvis de residència i l'augment de la mobilitat («ciutat difusa», «xarxa de xarxes», «de ciutat a metròpolis», «Barcelona esdevé concepte»). La complexitat de la gestió pública, el procés d'extensió de les ciutats i les dificultats d'avaluar la relació territori-eficàcia així ho demanen en casos específics.

4. Que mentre la totalitat de l'Àmbit Territorial Funcional de Barcelona no tingui les característiques territorials d'àrea metropolitana, sistema urbà o mercat de treball, els nivells de serveis comuns o decisions rellevants en aquest àmbit siguin:

–Serveis/decisions d'abast intermunicipal, urbà o de sistema de proposta.

–Serveis/decisions d'abast metropolità o regional.

La ciutat, i més en el futur, tendeix a la regió. Així ho confirmen les dades de mobilitat i mercats de treball, tendència que s'accentuarà amb la creació de les noves infraestructures i serveis.

Però també podem afirmar que la ciutat no és la regió; aquesta xarxa, més extensa i complexa que la d'una conurbació física expandida, aporta àmbits territorials de característiques individualitzades que defineixen la realitat urbana més destacada de Catalunya: una regió metropolitana policèfala, una ciutat de ciutats. La jerarquia urbana s'expressa en aquesta diversitat de centres, externs a la ciutat central.

La delimitació dels sistemes de proposta

Les dificultats de definició d'àmbits territorials

intermedis aconsellen evitar la rigidesa dels referents territorials, ajustant els sistemes de proposta als criteris, variables segons dos graus d'intensitat, de les relacions urbanes a diferents distàncies de Barcelona i a l'existència de centralitats històriques consolidades o potencials. Només on no arribi la influència directa de la ciutat central es poden definir sistemes de proposta.

D'altra banda, la definició que fa el PTGC dels sistemes de proposta com a referents territorials del planejament urbanístic general, les polítiques territorials en funció del tipus de sistema, la dotació d'equipaments i l'abast i extensió dels serveis comuns en àrees metropolitanes –juntament amb la complexitat de la gestió pública i el procés d'extensió de la ciutat, especialment Barcelona, que demana en casos específics àmbits flexibles en el temps i l'espai–, planteja definir els subsistemes del sistema central o districtes metropolitans com a àmbits territorials on es poden complir algunes de les finalitats exposades pels sistemes de proposta.

Per la delimitació dels sistemes de proposta a partir dels criteris abans expressats prenem les següents referències:

1. Mercats de treball, mobilitat laboral obligada en el llinar del 50% (1986-1991).

2. Àrees de cohesió en el llinar del 15% (1986-1991).

3. Distància al centre del sistema. Un dels elements analitzats per conèixer els territoris que són capaços de polaritzar els centres dels sistemes és la distància que els separa. Per al sistema central o de Barcelona es fixa un radi de 15 km. Per a la resta, el radi s'estableix en 10 km. Els casos dels nuclis de municipis que queden adscrits a dos sistemes o queden fora de l'àmbit de qualsevol sistema, s'agreguen a la polaritat propera més potent sempre que no hi hagi un element separador (natural o no) que incrementi la distància en temps.

4. Separadors naturals o infraestructurals. En determinats casos, elements naturals o infraestructurals actuen de separadors de sistemes en trencar o dificultar la continuïtat urbana. En aquests casos actuen com a límits del sistema.

5. Les portes urbanes, a partir de la xarxa viària. La consideració dels punts d'entrada i intercanvi de la xarxa viària, tant a nivell de regió com de sistema o ciutat central, ens permet introduir delimitacions que aproximen les diferents escales del fenomen metropolità. El Segon, Tercer i Quart Cinturó delimiten àmbits de límits imprecisos, però prou clars per entendre un fet d'aquestes característiques.

6. Més viatges interns que externs.

De l'aplicació d'aquests criteris a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona en resulta el plànol núm. 1 d'avanç de proposta que s'hi adjunta com annex.

Sistema Granollers

A partir del sistema urbà actual, clarament delimitat per una situació de continu urbà format per Granollers, Canovelles, les Franqueses del Vallès i la Roca del Vallès, es planteja el sistema de proposta incorporant-hi l'Ametlla del Vallès-la Garriga i Cardedeu-Llinàs; en el cas d'aquests últims, cal considerar que el major potencial de Granollers els decantarà en aquest sentit, malgrat la seva situació equidistant de Sant Celoni.

Sistema Sant Celoni

S'articula a l'entorn de Sant Celoni, Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera, basat en la capacitat d'estructuració del sistema sobre els potencials de creixement de Santa Maria de Palautordera. Es considera que Sant Celoni és capaç d'estructurar el territori del Baix Montseny juntament amb el sistema Hostalric-Massanes, recolzats en el sistema Tordera.

D'altra banda, l'excessiva distància a Granollers

(20 km) dificulta l'existència d'un únic sistema, en quedar una part important d'aquest en una situació de feblesa respecte al centre. La força de Granollers fa difícil pensar en un sistema bipolar, sobretot atenent a les capacitats d'acollida dels dos territoris.

Sistema Mataró

Els mercats de treball en el llinar del 50% i les àrees de cohesió defineixen clarament quin és el sistema urbà actual de Mataró, amb dificultats per posar-hi el límit sud. Amb un criteri de distància al centre es remarca el límit sud definit en el mercat de treball del 1991 (llinar del 50%) i el que podria ser el límit nord.

La proposta incorpora els següents municipis: Mataró, Argentona, Cabrera de Mar, Cabriels, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt i Premià de Mar, Caldetes, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt, Arenys de Mar, Arenys de Munt, Canet de Mar, Orrius i Dosrius.

Sistema Mollet

Establert sobre la base de l'incipient sistema urbà de Mollet, estructurat a partir del triangle Mollet-la Llagosta-Santa Perpètua, i que els gràfics dels mercats de treball (llinar 50%) i les àrees de cohesió (1991) ja confirmen la creixent centralitat de Mollet. Així mateix és una zona que cau a l'àrea d'influència de Granollers, Sabadell i Barcelona, amb una forta i recent ocupació del sòl, que necessita estructurar-se per tal d'equilibrar-se internament, sobretot a partir de l'eix de la riera de Caldes.

En aquest sentit es proposa agregar el sistema Mollet i l'eix riera de Caldes, incorporant a més dels municipis esmentats, Sant Fost de Campsentelles, Santa Maria de Martorelles, Martorelles, Montornès, Montmeló, Parets, Lliçà de Vall, Caldes de Montbui, Palau de Plegamans i Polinyà. El sistema s'estructura sobre dues polaritats: Mollet i Caldes de Montbui.

Sistema Sabadell

El sistema de Sabadell es defineix de manera clara integrant els municipis de Sabadell, Barberà del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Castellar del Vallès i Sentmenat.

Sistema Terrassa

La polaritat clara de Terrassa defineix un sistema integrat pels municipis de Terrassa, Matadepera, Viladecavalls, Ullastrell, Vacarisses i Rellinars.

Sistema Martorell

Observant els gràfics dels mercats de treball (lindar del 50%) i les àrees de cohesió es pot definir el sistema de proposta de Martorell, si a més li afegim les distàncies al centre. Definirem el sistema integrat per Martorell, Abrera, Sant Esteve Sesevires, Gelida, Castellví de Rosanes, Olesa de Montserrat, Esparreguera i Collbató.

Sistema Vilanova i la Geltrú

La continuïtat urbana existent i la contundent definició física del Garraf assenyalen amb claredat el sistema urbà de Vilanova i la Geltrú, Sitges, Cubelles, Cunit, Sant Pere de Ribes, Canyelles i Castellet i la Gornal.

Sistema Vilafranca del Penedès

Els mercats de treball (1991) en el lindar del 50% i les àrees de cohesió defineixen el sistema urbà de Vilafranca del Penedès, que, malgrat el seu poc pes demogràfic, es pot considerar pels seus importants potencials com un dels de més creixement previsible.

Integrarien el sistema Vilafranca del Penedès i la part de l'Alt Penedès recolzat sobre l'autopista fins a Sant Sadurní d'Anoia.

Sistema Barcelona

Aquest sistema es podria definir a partir de diverses subàrees que no tenen una centralitat consoli-

dada capaç de competir amb el centre, atesa la seva proximitat a aquest. La tradició d'una planificació urbanística conjunta en gran part de l'àmbit confirmaria el seu funcionament conjunt.

Formarien el sistema les subàrees Barcelona-Besòs (amb la incorporació de part del Baix Maresme), Barcelona, Llobregat (l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Just, Sant Feliu, Molins de Rei, el Prat), Delta Vall Baixa i Vallès-Collserola (Rubí-Sant Cugat, Cerdanyola, Ripollet, Montcada).

3.5. Observacions a les propostes d'infraestructures de transport

Les observacions que es formulen a continuació recolzen en els informes tècnics emesos al respecte per l'Entitat Metropolitana de Transports.

3.5.1. De caràcter general

1. Es constata una dispersió en la presentació d'estratègies, propostes i actuacions en infraestructures. Així, al llarg de la diagnosi ja s'endevina tot un seguit de propostes que més endavant, al llarg de la memòria, es van desgranant de forma fragmentada: en la definició d'estratègies, els sistemes de proposta, el capítol de propostes d'infraestructures, la definició d'estratègies i actuacions als àmbits funcionals territorials, i les directius per als plans territorials i urbanístics. En definitiva, cal fer un recull de tots aquests capítols per arribar a elaborar el que se suposa que són les propostes finals del PTGC, perquè tots ells van sumant nous elements al conjunt. Com a conseqüència d'aquesta dispersió es produeixen les lògiques incoherències i àdhuc contradiccions entre algunes propostes.

2. L'estudi econòmic i financer, que és un requeriment de la Llei de Política Territorial, en realitat s'ha substituït per un recull d'actuacions de la Generalitat, escollides en relació amb algunes propostes del PTGC. Per exemple, es recullen algunes de les propostes inicials del Pla Intermodal de Transports, però no totes ni de bon tros. No s'ana-

litzen ni es valoren totes les propostes del propi Pla Territorial ni s'estableix un programa de prioritats, de manera que no es pot conèixer l'impacte econòmic que genera el PTGC ni els seus terminis. Així doncs, creiem que amb el programa que es presenta no s'acompleix l'esperit del requeriment formulat a la llei. El PTGC hauria de contenir dins de les seves determinacions un marc temporal de prioritats per tal d'assumir progressivament i amb capacitat de correcció els objectius globals que s'hi proposen.

3. El Pla no defineix els organismes competents per a les actuacions proposades, tal i como ho fixa el Decret 397/1984 de 17 de desembre.

4. En la diagnosi només es desenvolupa la integració dels sistemes de mercaderies (PTGC, pàg. D. 94), sense avaluar l'estat del plantejament integrat del transport de viatgers, del qual n'és un aspecte fonamental la intermodalitat. Igualment, s'hi tracten les centrals integrades de mercaderies i no els centres intermodals de viatgers. S'hauria de plantejar també com a objectiu la coordinació entre els diversos sistemes de transport.

5. En general, el PTGC es centra en el desenvolupament d'infraestructures viàries i ferroviàries i oblidada el transport col·lectiu de superfície. En les estratègies de potenciació de les ciutats intermèdies i dels sistemes urbans de reequilibri territorial, el PTGC no es planteja en cap moment el sistema de transport col·lectiu com un instrument fonamental a utilitzar amb aquesta finalitat, mentre que sí planteja altres instruments clàssics en aquest camp. Llavors, la millora de l'accessibilitat que es desitja s'instrumenta solament a través del viari, oblidant el sistema de transport col·lectiu com a eina de reequilibri territorial. I no obstant això, creiem que la seva promoció és una eina molt potent de cara a la creació de noves centralitats territorials.

És important proposar la millora de la dotació de serveis de transport col·lectiu de superfície en àrees on el ferrocarril no arriba.

3.5.2. Xarxa viària

El PTGC defineix un esquema de la xarxa bàsica estructurant de Catalunya sense concretar la seva jerarquia (autopistes, carreteres) i sense establir cap criteri sobre quines s'han d'explotar mitjançant peatge. Aquest esquema de xarxa viària es considera correcte ja que en gran mesura respecta el planejament vigent.

Pel que fa a les propostes de xarxa viària bàsica per a l'àmbit funcional territorial central (àrea metropolitana), es manté l'esquema del Pla de Carreteres de Catalunya i del planejament urbanístic vigent, incorporant-hi dos nous elements viaris: l'Eix Pre-litoral i l'autopista Igualada-Vilafranca. Aquest darrer eix, malgrat que s'ha identificat gràficament i es preveu la seva execució dins de les actuacions programades, no es considera dins la relació escrita de les propostes d'actuació que es formulen per a l'àmbit central.

Per a una anàlisi més aprofundida a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona s'ha elaborat l'exercici, que s'adjunta com a annex en el plànol núm. 2, de situar l'esquema de xarxa viària previst en el PTGC sobre una cartografia a escala 1:100.000 per comprovar la seva adequació al planejament vigent.

Se'n dedueixen les següents observacions i propostes:

1. La proposta del nou Eix Pre-litoral, des de Sils fins a Mont-roig del Camp, per a la base de la serralada Pre-litoral (una part pertany a l'anomenat Quart Cinturó o B-40), és una via no prevista en el Pla de Carreteres i es considera una aportació positiva del PTGC. Però el fet de suposar que «els sistemes amb potencial de reequilibri territorial», als quals també es refereix el PTGC, són, d'una banda, el que té com a base els sistemes urbans de Girona i Cassà i d'una altra, el que té com a base els sistemes urbans de Tarragona-Reus-Valls, porta al plantejament de la proposta que es descriu a continuació.

L'Eix Pre-litoral s'ha d'estendre des de Mont-roig del Camp fins a Fornells de la Selva, passant per Vilobí d'Onyar pels següents motius:

– El sistema urbà de Girona es troba més al nord de Sils; per tant, la perllongació de l'eix cap al nord s'ajusta més als objectius del PTGC.

– Per Vilobí d'Onyar hi passa l'Eix Transversal de Catalunya. L'Eix Pre-litoral hauria d'arribar fins a l'Eix Transversal.

– Un dels objectius del PTGC és portar a terme el sistema aeroportuari primari, format pels aeroports principals: Barcelona, Girona i Reus-Tarragona. L'Eix Pre-litoral passa al costat de l'aeroport de Reus, però no arriba fins a l'aeroport de Girona, que es troba també a Vilobí d'Onyar.

– El projecte de línia de ferrocarril d'alta velocitat Barcelona-frontera francesa redactat per la Generalitat de Catalunya planteja una estació d'alta velocitat al costat de l'aeroport de Girona. Aquest fet reforça la necessitat que l'Eix Pre-litoral arribi fins aquest punt.

– Segons el PTGC, a Sils hi confluirien l'autopista A-19 (de la costa), l'autopista A-7 i el futur Eix Pre-litoral. Concentrar tres autopistes en un mateix punt és una mala solució des del punt de vista de trànsit.

2. Una altra aportació del PTGC respecte al Pla de Carreteres és la Ronda Oest de Sabadell entre l'autopista A-18 i el Quart Cinturó. Se suposa que aquest eix coincideix amb el túnel d'Horta a Cerdanyola. Sembla convenient que a més de l'expressió gràfica, caldria recollir-la en el text escrit.

Per tant, l'informe proposa modificar la redacció en el sentit següent:

– Itineraris per reforçar les relacions costa-

interior, potenciant els eixos de penetració següents: Eix Barcelona-Quart Cinturó per l'oest de Sabadell, a través del túnel d'Horta a Cerdanyola, sota la serra de Collserola; una part d'aquest eix pertany a l'autopista A-18.

3. Cal incloure en els plànols de proposta P. 02 i P. 04 l'autopista A-18, entre Sabadell i Terrassa, que no està dibuixada.

4. S'hauria de donar una màxima prioritat, a l'àmbit de la Regió Metropolitana, a les següents vies:

– Quart Cinturó entre Granollers i Martorell (el tram Mataró-Granollers està en construcció).

– Eix Barcelona-Sabadell a través del túnel d'Horta, sota la serra de Collserola.

Aquestes dues vies estaven previstes en el Pla de Carreteres de Catalunya per a l'any 2000 i només resten set anys per poder complir aquest termini.

3.5.3. Xarxa ferroviària

En el model de xarxa ferroviària que preveu el PTGC es distingeixen els següents nivells:

a) Xarxa d'alta velocitat (TAV), que permeti la connexió ràpida amb les grans metròpolis europees i la resta de la Península Ibèrica.

b) Xarxa de llarg recorregut, que ha de permetre la connexió amb d'altres regions d'Europa o de la resta del món.

c) Xarxa bàsica regional, que estableix la connexió entre el sistema de ciutats català i les regions veïnes.

d) Xarxa de metro exprés-regional per comunicar i unir les diferents polaritats dintre els territoris metropolitans existents o proposats.

El plantejament del PTGC pel que fa a la xarxa ferroviària està força desenfocat ja que s'aprecia un desconeixement del que està succeint actualment i també es detecta una confusió entre el que són xarxes i el que són serveis.

Els serveis que es presten actualment es poden classificar en els següents grups:

I) Rodalia

A Barcelona, Renfe explota quatre línies:

Maçanet/Mataró-l'Hospitalet/aeroport.
Maçanet/Granollers-Vilanova/Sant Vicenç de Calders.
Vic/Granollers-l'Hospitalet.
Sant Vicenç/Vilafranca/Martorell-Sabadell/Terrassa/Manresa.

Per la seva banda, Ferrocarrils de la Generalitat té dues línies que també són de rodalia:

Barcelona-Terrassa/Sabadell.
Barcelona-Martorell/Igualada/Manresa.

II) Regional

És un servei de més llarg recorregut. Les línies de Renfe són:

Barcelona-Tarragona-Tortosa-Castelló-València.
Barcelona-Girona-Figueres-Portbou.
Barcelona-Manresa/Lleida-Tarragona/Reus/Valls/Lleida.
Barcelona-Puigcerdà.
Barcelona-Casp-Saragossa.

Aquest tipus de servei s'ha anat reduint en aquests darrers anys ja que no pot competir amb el vehicle privat. Dins d'aquest grup, Renfe va iniciar el 18 d'octubre de 1992 el servei Catalunya exprés, que enllaça les principals ciutats catalanes sense parades intermèdies. Aquest servei ha tingut un gran èxit, amb una ocupació mitjana del 88% i la línia Barcelona-Sant Celoni-Caldes de Malavella-Girona-

Flaçà-Figueres té una ocupació, segons la companyia, del 100%. Com a conseqüència de l'èxit d'aquest servei, s'ampliarà en un 30%.

III) Llarg recorregut

Són trens que tenen la seva destinació a partir de Saragossa i València o més enllà de la frontera francesa.

Un comentari a part mereix el que està succeint actualment amb la línia AVE Madrid-Sevilla, que està fent canviar el concepte expressat en el PTGC, xarxa d'alta velocitat (TAV) com la que permet la connexió ràpida amb les grans metròpolis europees i la resta de la Península ibèrica.

La línia AVE uneix dos grans metròpolis europees com són Madrid i Sevilla, però succeeix que només el 50% dels viatges que es fan per aquesta línia van de Madrid a Sevilla. És a dir, avui ja podem afirmar amb rotunditat que les línies d'alta velocitat serveixen per més coses que per unir grans metròpolis. Ens ho fa evident l'evolució de la línia AVE.

L'abril de 1992 es va inaugurar la línia AVE entre Madrid i Sevilla (470,5 km) amb sis trens diaris que anaven de Madrid a Sevilla i viceversa. La xifra de viatgers transportats va ser de 34.000. Al juliol es va passar a vuit trens diaris, l'agost ja eren nou trens diaris i el setembre deu. El mes de setembre de 1992 van anar 190.000 viatgers per la línia Madrid-Sevilla.

L'octubre de 1992, coincidint amb la clausura de l'Expo, el nombre de viatgers va baixar i Renfe, a fi de captar més clients i també per no tenir parat el material mòbil, va iniciar un nou servei que anomena *lanzaderas*, que van de Madrid fins a Ciudad Real (a 170,7 km de Madrid) i Puertollano (a 209,8 km). L'èxit d'aquest nou servei va sorprendre la companyia. A Ciudad Real s'instal·len empreses que aprofiten la proximitat de Madrid i també s'ha anat a viure gent que treballa a Madrid per aprofitar que el preu de l'habitatge és la meitat que a Madrid. L'Ajuntament preveu que en deu anys, Ciudad Real

passi dels 65.000 habitants actuals a 125.000. Una altra utilització de la línia AVE és la que fan els estudiants de Puertollano que es desplacen diàriament a la universitat de Castilla-La Mancha, situada a Ciudad Real. Renfe ha fixat uns abonaments mensuals sense limitació de viatges entre Puertollano i Ciudad Real per 8.000 pessetes. Les estacions de Puertollano i Ciudad Real estan separades per 39,1 km, que els trens recorren en 12 minuts.

Com diu un directiu de Renfe: «El AVE se acerca de esta forma al concepto de los trenes japoneses de alta velocidad; son prácticamente trenes de cercanías que unen cada día el puesto de trabajo con el lugar de residencia».

Com ja hem dit, l'èxit de les *lanzaderas* ha estat espectacular i ha compensat amb escreix la pèrdua de trànsit en el trajecte Madrid-Sevilla.

Un altre servei que es dona a la línia AVE i que és pràcticament desconegut és la circulació de trens Talgo entre ciutats que no són Madrid o Sevilla. Així, actualment, per la línia AVE hi circulen els Talgo Barcelona-Sevilla i Madrid-Màlaga. Abans de l'estiu Renfe hi vol fer passar els Talgo Madrid-Cadis i Madrid-Huelva.

Resumint, actualment, de Madrid a Sevilla circulen diàriament 22 trens amb la següent distribució:

Madrid-Sevilla	10
<i>Lanzaderas</i>	8
Talgo	4
TOTAL	22

Pel que fa al trànsit diari durant el mes de març de 1993, les xifres aproximades són les següents:

Viatges/dia en trens Madrid-Sevilla	7.500
Viatges/dia en <i>lanzaderas</i>	3.000
Viatges/dia en trens Talgo	2.000
TOTAL viatges/dia	12.500

Cal tenir en compte que en els 7.500 viatgers dia-

ris de la línia Madrid-Sevilla s'inclouen tots els orígens i destinacions; és a dir, totes les combinacions entre les cinc estacions de la línia (Madrid, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba i Sevilla).

Durant el mes de febrer de 1993, per la línia AVE hi van circular 215.754 viatgers, 136.068 (63%) a l'AVE, 53.215 (25%) en *lanzaderas* i 26.471 en trens Talgo (12%).

Xarxes i serveis

L'anterior digressió ens permet plantejar la següent proposta de nivells alternatius als del PTGC dins la xarxa ferroviària:

a) Xarxa d'alta velocitat sobre la qual es produiran dos serveis:

– Connexió ràpida entre les grans metròpolis europees. Els serveis de llarg recorregut es produiran sobre aquesta xarxa mitjançant trens d'alta velocitat o bé mitjançant trens Talgo.

– Connexió ràpida entre els sistemes metropolitans de Catalunya. Es tractaria d'establir uns serveis tipus llançadora que haurien de connectar l'àrea metropolitana de Barcelona amb els sistemes per al reequilibri territorial del nivell 1 (Girona-Cassà, Tarragona-Reus-Valls i Lleida).

Aquestes llançadores han de connectar també els aeroports del sistema aeroportuari primari de Catalunya (Barcelona, Girona i Reus-Tarragona). Per aconseguir això, cal que se situïn estacions d'alta velocitat al costat d'aquests aeroports. En aquest sentit, d'acord amb el projecte redactat per la Generalitat de Catalunya, l'aeroport de Girona disposa d'estació d'alta velocitat i, d'altra banda, el ramal cap a València, previst en el PTGC, passa al costat de l'aeroport de Reus, per la qual cosa s'hi pot situar una estació. Finalment, l'aeroport de Barcelona ha de disposar d'estació d'alta velocitat a fi d'integrar el sistema aeroportuari tal i com demana el PTGC.

b) Xarxa convencional (FGC i Renfe), sobre la qual es produiran dos serveis:

– Servei metropolità de rodalia. A partir de la infraestructura existent cal preveure unes xarxes de rodalia que serveixin els sistemes metropolitans (Barcelona, Tarragona-Reus-Valls, Girona-Cassà i Lleida) i els sistemes de suport. Els límits d'aquestes xarxes de rodalia són:

Xarxa de Barcelona: Vilanova i la Geltrú, Vilafranca, Igualada, Manresa, Vic, Sant Celoni i Mataró. Les línies de Barcelona s'estendran també fins als sistemes de la Tordera i del Vendrell.

Xarxa de Tarragona: Tortosa-Amposta, les Borges del Camp, Montblanc, Valls i el Vendrell.

Xarxa de Lleida: Almacelles, Balaguer, Cervera, les Borges Blanques.

Xarxa de Girona: Sils, Figueres, Banyoles i Cassà. La xarxa de Girona s'estendrà fins al sistema de la Tordera, en el cas que es desenvolupi aquest sistema.

Perquè aquest sistema de rodalia metropolitana sigui eficient cal que estigui connectat amb la xarxa de connexió ràpida dels sistemes metropolitans de Catalunya (llançadores). Per això, cal que existeixin estacions d'intercanvi amb les xarxes de rodalia metropolitana. En el cas de Barcelona, les estacions de Sant Cugat-Cerdanyola, la Sagrera i l'aeroport actuen com a ròtules entre les dues xarxes. A Girona cal que un ramal de la línia TAV entri fins a l'estació central. A Lleida es plantegen dues possibilitats (que la línia TAV passi pel centre de la ciutat o que passi per fora i es construeixi un ramal fins al centre). En definitiva, els sistemes urbans metropolitans de Catalunya han de disposar d'estacions que permetin l'intercanvi entre les llançadores catalanes i les xarxes metropolitanas de rodalia.

– Servei de Catalunya exprés. Sobre la xarxa

convencional es matindrien els serveis Catalunya exprés que unirien els principals sistemes urbans de Catalunya. Aquests trens enllaçarien Barcelona amb els principals sistemes urbans de Catalunya. De fet, aquests serveis actuarien com a complement dels dos serveis principals per a la mobilitat interna de Catalunya que són les xarxes de rodalia metropolitana i les llançadores.

Projectes concrets

Les propostes de projectes concrets que fa el PTGC són:

a) Potenciació de la xarxa de metro exprés regional, que uneixi el sistema urbà metropolità amb els itineraris orientatius basats en els ja existents, seguint el vuit català i amb les penetracions cap a les tres planes intermèdies d'Osona, Bages i Anoia. Aquesta potenciació implica doblar la via ferroviària fins a Vic i disposar de quatre vies en els traçats des del lloc central barceloní fins a les ciutats intermèdies de Mataró, Granollers, Sabadell-Terrassa, Martorell i Vilanova i la Geltrú.

b) Reserva de sòls i construcció de la línia de tren d'alta velocitat de connexió amb les grans metròpolis europees; amb un traçat molt similar a les autopistes A-7 i A-2, seguint el corredor Pre-litoral i obrint-se cap a Lleida i Saragossa a partir del triangle de Tarragona-Reus-Valls.

c) Les que fan els plans sectorials i el Pla Intermodal de Transport (PIT).

Per tant, respecte a aquests projectes concrets del PTGC se'n formula la següent proposta de modificació:

a) Potenciació de la xarxa de rodalia i del servei Catalunya exprés, que uneixi el sistema urbà metropolità seguint els itineraris existents i amb les tres planes intermèdies d'Osona, Bages i Anoia. Aquesta potenciació implica:

– Millorar el traçat i doblar la via ferroviària fins a Vic.

- Millorar el traçat fins a Manresa.
- Millorar el traçat i doblar la via ferroviària fins a Igualada.
- Doblar la via ferroviària d'Arenys de Mar fins a Tordera.

Es tracta, en definitiva, d'aconseguir els següents objectius:

- Els sistemes existents per al reequilibri del sistema congestionat (Martorell, Mataró, Vilanova i la Geltrú-Sitges i Granollers-Sant Celoni) han d'estar connectats per ferrocarril amb el lloc central barceloní en menys de 45 minuts.
- Les planes intermèdies (Vic-Manlleu-Torelló, Manresa i Igualada i Vilafranca del Penedès), que són sistemes urbans per al reequilibri territorial de nivell 2, han d'estar a menys de 60 minuts del lloc central barceloní.
- Els sistemes de nova creació per al reequilibri del sistema congestionat (el Vendrell i Tordera), en cas que es desenvolupin, s'han de connectar per ferrocarril amb el lloc central barceloní en menys de 60 minuts.
- Pel que fa a les xarxes metropolitananes de Girona, Tarragona-Reus-Valls i Lleida cal que els

extrems de la xarxa estiguin a menys de 45 minuts del lloc central. S'haurà de millorar el traçat per tal d'aconseguir aquest objectiu.

Creiem que s'ha d'eliminar la referència que es fa de disposar de quatre vies en els traçats des del lloc central barceloní fins a les ciutats intermèdies de Mataró, Granollers, Sabadell-Terrassa, Martorell i Vilanova i la Geltrú. La proposta de disposar traçats ferroviaris amb quatre vies presenta els següents aspectes discutibles:

- Disposar de quatre vies no es justifica des del punt de vista de la capacitat de la infraestructura. Amb la mateixa infraestructura, només augmentant el material mòbil, millorant la senyalització i augmentant la capacitat d'algunes estacions es podria transportar deu vegades més viatgers dels que es transporten actualment.
- En l'actualitat, els temps de recorregut mitjans en la xarxa de rodalia i Catalunya exprés (o regional) de Renfe són els que figuren al quadre.

Per aconseguir temps raonables entre els diferents sistemes urbans no cal construir quatre vies, sinó que són suficients actuacions de millora del traçat i del material mòbil.

	Rodalia	Catalunya exprés
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Mataró	40 m	40 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Tordera	1 h 32 m	1 h 27 m
Barcelona (Passeig de Gràcia) - Granollers centre	34 m	28 m
Barcelona (Passeig de Gràcia) - Sant Celoni	50 m	39 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Granollers/Canovelles	40 m	31 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Vic	1 h 35 m	1 h 9 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Sabadell centre	37 m	31 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Terrassa	53 m	44 m
Barcelona (Plaça de Catalunya) - Manresa	1 h 24 m	1 h 14 m
Barcelona (Sants) - Martorell	31 m	-
Barcelona (Sants) - Vilafranca del Penedès	55 m	-
Barcelona (Sants) - el Vendrell	1 h 10 m	-
Barcelona (Sants) - Vilanova i la Geltrú	37 m	29 m

– La despesa que representa quadruplicar la xarxa es podria destinar de forma molt més eficient al soterrament d'alguns punts i a la construcció de nous traçats que servissin altres territoris.

b) Reserva de sòls i construcció de la línia de tren d'alta velocitat; amb un traçat molt similar a les autopistes A-7 i A-2, seguint el corredor Pre-litoral i obrint-se cap a Lleida i Saragossa a partir del triangle Tarragona-Reus-Valls.

Aquesta xarxa haurà de connectar els aeroports del sistema primari i es preveuran estacions d'intercanvi entre la línia d'alta velocitat i les xarxes metropolitanas de rodalia dels sistemes per al reequilibri territorial del nivell 1.

L'àrea metropolitana de Barcelona disposarà de dos itineraris, un pel corredor Pre-litoral i un altre per la costa. En l'itinerari Pre-litoral se situarà una estació que servirà els trens sense origen-destinació Barcelona.

L'itinerari costaner disposarà de dues estacions per a viatgers, una a l'aeroport i una segona al lloc central barceloní (la Sagrera).

És necessari establir uns criteris des del Pla Territorial de Catalunya pel que fa al Pla Intermodal de Transport (PIT). Lògicament, aquests criteris s'han de basar en les polaritats establertes en aquest Pla, que es recorda que són les següents: Barcelona, Martorell, Mataró, Vilanova i la Geltrú-Sitges, Granollers-Sant Celoni, Sabadell i Terrassa.

A més d'aquestes polaritats urbanes, en el PTGC també es defineixen com a polaritats l'aeroport de Barcelona i les estacions de la línia de ferrocarril d'amplada internacional i alta velocitat.

Els criteris que es proposen són els següents:

– Des de qualsevol polaritat del sistema metropolitana de Barcelona s'ha de poder anar a qualsevol altra amb un únic intercanvi de línia i amb

un temps màxim de 75 minuts. Per aconseguir això cal definir quines són les polaritats de referència, que són les següents: aeroport de Barcelona (estació de la línia d'alta velocitat), Sants, Sagrera (estació de la línia d'alta velocitat), plaça de Catalunya, estació de Sant Cugat-Cerdanyola de la línia d'alta velocitat, Vilanova i la Geltrú, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.

Aquest plantejament porta implícita la necessitat de concebre la xarxa no com la creació de corredors de transport privilegiat, sinó com un element de cohesió metropolitana. Per aconseguir això, cal establir una jerarquia d'estacions sobre les quals es produiran els intercanvis entre les diferents línies de Renfe, FGC i d'amplada internacional. La proposta és la següent:

Estacions de primer nivell

- Estació de l'aeroport (alta velocitat i Renfe)
- Estació de Sants (Renfe)
- Estació de plaça de Catalunya (FGC i Renfe)
- Estació de la Sagrera (alta velocitat i Renfe)
- Estació de Sant Cugat-Cerdanyola (alta velocitat i FGC)
- Estació de Martorell (Renfe)
- Estació central de Terrassa (Renfe)
- Estació central de Sabadell (Renfe)
- Estació central de Granollers (Renfe)

Estacions d'intercanvi

- Estació de Bellvitge-Gornal (FGC i Renfe)
- Estació de Sant Cugat (FGC)
- Estació de Montcada Bifurcació (Renfe)
- Estació d'Arc de Triomf (Renfe)

– Cal que totes les actuacions en matèria ferroviària vagin dirigides a reforçar les estacions de primer nivell i, per tant, qualsevol nova línia o perllongació de la xarxa de rodalia haurà de passar preferentment per alguna d'elles.

Aquest plantejament d'estacions de primer ordre ha estat adoptat en el Pla 2000 Ferrocarril + Autobús, redactat per la companyia SBB

(Schweizerischen Bundesbahnen), ferrocarrils suïssos. Aquest Pla s'ha realitzat tenint en compte la realitat de Suïssa i per tant no és extrapolable; tanmateix, creiem que el plantejament és interessant i reforça molts dels aspectes d'aquest escrit. Aquest Pla es basa en el següent:

– La clau de volta del Pla 2000 és el sistema de correspondències ideals i els temps de recorregut entre els nusos ferroviaris del país.

– La xarxa de tot el país s'ha de basar en un sistema d'estacions principals repartides per tot el territori (separades per distàncies de mitja hora, una hora o dues hores). En aquestes estacions es realitza la correspondència entre les diferents línies de ferrocarril i amb l'autobús.

– Optimització de les correspondències, de forma que tots els trens intercity i de rodalia es trobin a les estacions principals a les hores en punt. A les hores i cinc minuts surten els trens intercity cap a altres estacions per arribar en mitja hora, una hora o dues hores a la següent estació principal. Els trens de rodalia surten també al cap de cinc minuts de les estacions d'intercanvi.

A partir d'aquests principis, la SBB defineix les actuacions necessàries sobre la xarxa de ferrocarrils de forma que les distàncies en temps entre les diferents estacions siguin lleugerament inferiors a mitja hora, una hora o dues hores. Per exemple, una actuació que aconseguixi disminuir un recorregut d'1 h 25 m a 1 h 5 m no es considera interessant; cal millorar el traçat i/o el material mòbil fins que el recorregut sigui de menys d'una hora o no es fa el projecte.

Tot i que els principis proposats per a la xarxa de rodalia de Barcelona semblen difícils d'aconseguir, es pot comprovar que les següents actuacions seran suficients:

– Connectar l'estació de Bellvitge de Renfe amb la de Gornal de FGC, que estan molt pròximes.

– Construir una estació de rodalia a la Sagrera juntament amb la d'alta velocitat.

– Construir un enllaç a diferent nivell a l'Hospitalet que permeti les següents connexions de les línies de Renfe:

Línia de Mataró amb la de Vilanova
Línia de Granollers amb la de Vilafranca
Línia de Sabadell i Terrassa i Vic amb la de l'aeroport

– Construir una doble via entre Sants i l'aeroport.

– Connectar les línies dels Ferrocarrils Catalans i els de Catalunya de FGC a Barcelona.

– Perllongar les línies dels Ferrocarrils de la Generalitat a Terrassa i Sabadell fins a les estacions de Renfe.

– Crear un corredor ferroviari entre Martorell i Granollers, passant per Terrassa i Sabadell. Aquest corredor es pot crear aprofitant trams existents.

Moltes d'aquestes actuacions estan previstes en el Projecte de Pla Intermodal de Transport (PIT).

A la taula 3, s'indica en forma de matriu el nombre de correspondències que caldria fer des de qualsevol polaritat fins a qualsevol altra si es fessin aquestes actuacions. Com es pot comprovar, es pot anar de qualsevol estació de primer ordre a qualsevol altra amb una única correspondència. Aquesta comprovació que s'ha fet a nivell de polaritats també es compleix per a qualsevol punt intermedi.

De la taula 3 es dedueix que les estacions amb millor accessibilitat serien les de plaça de Catalunya, Sants, la Sagrera i l'aeroport de Barcelona. Les que tenen pitjor accessibilitat metropolitana són les situades en la línia dels Ferrocarrils Catalans de FGC.

Aquestes actuacions compleixen els principis

esmentats anteriorment. És important destacar que hi ha altres actuacions que aconseguen el mateix objectiu, millorant fins i tot els resultats, però que requereixen un estudi aprofundit, com per exemple:

- Perllongar la línia dels Ferrocarrils Catalans de FGC des de la plaça d'Espanya fins a l'estació de Sants i desviar la línia de Terrassa i Sabadell des de l'estació de Sarrià fins a l'estació de Sants pel carrer de Numància. La línia plaça de Catalunya-Maria Cristina s'integraria a la xarxa de metro. Amb aquesta actuació totes les línies de rodalia es trobarien a l'estació de Sants.
- Construir un enllaç a diferent nivell al nord de la Trinitat entre la línia de Granollers i el ramal aigües. Amb aquesta actuació totes les línies de Renfe podrien passar per l'estació de la Sagrera.
- Construir un enllaç a diferent nivell entre les línies de Sant Celoni i Vic al nord de Granollers; d'aquesta forma, tant els trens procedents de Vic com els procedents de Sant Celoni passarien per l'estació central de Granollers.

El que es vol posar de manifest és que els principis esmentats anteriorment es poden assolir; per tant, és bo que el Pla Territorial General orienti l'actuació en matèria de transports per reforçar les propostes de sistemes urbans.

Volem destacar, també, l'interès dels sistemes de capacitat intermèdia (metros lleugers), que poden ser els més indicats en determinats sistemes urbans. L'establiment de noves línies de ferrocarril o de metro suposa un cost extraordinàriament elevat i només es justifica allà on la densitat de població és molt elevada, per realitzar la xarxa d'alta velocitat o per completar i millorar les xarxes de rodalia (Renfe i FGC). Els metros lleugers són una solució que s'ha adoptat a molts països europeus per tal d'optimitzar les inversions. Aquests sistemes requereixen espai en superfície i una bona inserció urbanística per aconseguir velocitats comercials similars a les del metro convencional. També és necessària la seva connexió amb les xarxes ferroviàries. Per aconseguir tot això, cal que el planejament urbanístic realitzi les reserves de sòl necessàries per poder construir aquestes línies i, per tant, és bo que el PTG faci una recomanació en aquest sentit.

Taula 3. Correspondències entre les polaritats

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1 Aeroport	X	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1
2 Sants	0	X	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
3 Plaça de Catalunya	0	0	X	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
4 Sagrera	0	0	0	X	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
5 Sant Cugat-Cerdanyola	1	1	0	1	X	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1
6 Vilanova	1	0	0	0	1	X	1	1	1	1	1	1	1	1	0
7 Martorell (Renfe)	1	0	1	0	1	1	X	1	1	1	1	1	1	0	1
8 Martorell (FGC)	1	1	1	1	1	1	1	X	1	1	1	1	1	1	1
9 Terrassa (Renfe)	0	0	0	1	1	1	1	1	X	1	0	1	1	0	1
10 Terrassa (FGC)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	X	1	1	1	1	1
11 Sabadell (Renfe)	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	X	1	1	0	1
12 Sabadell (FGC)	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	X	1	1	1
13 Granollers (Vic)	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	X	1	1
14 Granollers (Maçanet)	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	X	1
15 Mataró	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	X
TOTAL	8	4	3	7	12	10	11	14	9	13	9	12	11	9	10

Les anteriors consideracions ens porten a plantejar la següent proposta de modificació del PTGC:

c) Les que fan els plans sectorials i el Pla Intermodal de Transport (PIT). Els projectes concrets s'hauran d'ajustar als següents principis:

– Des de qualsevol polaritat del sistema metropolità de Barcelona s'ha de poder anar a qualsevol altra amb un únic intercanvi. Les polaritats de referència són les següents: aeroport de Barcelona i estació de la línia d'alta velocitat, estació de Sants, estació de la Sagrera de la línia d'alta velocitat, plaça de Catalunya, estació de Sant Cugat-Cerdanyola de la línia d'alta velocitat, Vilanova i la Geltrú, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.

– Cal que totes les actuacions en matèria ferroviària sobre la xarxa de rodalia vagin dirigides a reforçar les estacions de primer nivell: estació de l'aeroport (alta velocitat i Renfe), estació de Sants (Renfe), estació de plaça de Catalunya (FGC i Renfe), estació de la Sagrera (alta velocitat i Renfe), estació de Sant Cugat-Cerdanyola (alta velocitat i FGC), estació de Martorell (Renfe), estació central de Terrassa (Renfe), estació central de Sabadell (Renfe), estació central de Granollers (Renfe); per tant, qualsevol nova línia o perllongació de la xarxa de rodalia haurà de passar preferentment per alguna d'elles.

– Les actuacions sobre les xarxes locals de transport (metro, metro lleuger, línies i estacions d'autobusos) hauran de recolzar en la xarxa de rodalia i, en conseqüència, els projectes concrets que es realitzin hauran de preveure estacions d'intercanvi amb la xarxa de rodalia. Es tendirà, per tant, a preveure el màxim de punts d'intercanvi entre les diferents xarxes.

– Els sistemes de capacitat intermèdia (metros lleugers) són una alternativa eficaç a considerar en aquells indrets on la creació de línies ferroviàries «pesants» no és la més adequada per condicionants urbanístics o demanda excessi-

vament dispersa. Serà necessari efectuar la reserva pertinent al viari per permetre el pas d'aquests sistemes lleugers.

– El PIT i els plans urbanístics preveuran la millora de la permeabilitat de les línies de ferrocarril per tal d'adaptar aquestes infraestructures a la nova realitat urbana de les nostres ciutats. Per aconseguir això és necessari el soterrament d'alguns trams.

Plànols

En les plànols de proposta del PTGC està indicat un ramal de la línia Ferrocarrils Catalans de FGC que uneix els municipis de Sant Boi, Viladecans i Gavà. Curiosament, aquesta actuació no s'esmenta en la part escrita ni en l'apartat de propostes ni en l'estudi econòmic i financer. És clara la necessitat de transport públic dels ciutadans d'aquests municipis; tanmateix, creiem que aquesta línia no s'ha d'assenyalar en el Pla Territorial General, ja que existeixen altres alternatives i per tant és preferible que sigui el PIT el document que defineixi les seves característiques. Així, es proposa d'eliminar dels plànols de proposta del PTGC P. 02 i P. 04 el ramal de FGC entre Sant Boi i Gavà.

En el plànol núm. 3 que s'adjunta com annex s'han exposat de forma indicativa unes actuacions que compleixen els principis esmentats anteriorment. Aquestes actuacions són les següents.

1. Traçat de l'alta velocitat ferroviària bàsicament paral·lel a l'autopista A-7, amb penetracions a la conurbació de Barcelona pels canals naturals del Besòs i el Llobregat. L'actual variant ferroviària el Papiol-Mollet es canviarà d'amplada i se situarà una estació a la zona de Sant Cugat del Vallès, ben connectada amb la xarxa de FGC i les xarxes locals. La penetració pel Besòs tindria una terminal a la Sagrera. La penetració pel Llobregat tindria una terminal al Port (àrea ZAL, mercaderies) i a l'aeroport (viatgers). Com a proposta del futur, es preveuria la connexió d'ambdues penetracions.

2. Variant de Badalona. Es proposa traslladar la línia ferroviària litoral del Barcelonès Nord cap a l'interior de Badalona, servint directament un major nombre de població i creant un centre d'intercanvi amb el metro i els autobusos. L'actuació ha de permetre alliberar els terrenys ferroviaris costaners i impulsar la transformació urbanística de zones industrials obsoletes, obrint les ciutats de Badalona i Sant Adrià.

3. Ronda ferroviària. La proposta pretén ser una alternativa a l'actual connexió el Papiol-Mollet, que seria reconvertida a l'amplada internacional. És una actuació bàsica per permetre l'objectiu que es pugui anar d'una polaritat a l'altra del sistema metropolità amb un únic intercanvi. Es compon de les noves connexions Martorell-Terrassa i Sabadell-Mollet (a través de Polinyà i Santa Perpètua de Mogoda). La ronda ferroviària passaria doncs, a diferència de la del Papiol-Mollet, per àrees densament urbanitzades.

4. Prolongacions de Ferrocarrils de la Generalitat al Vallès. La línia de Terrassa es prolongarà fins a l'estació de Renfe de Terrassa i més enllà fins a Matadepera. La línia de Sabadell tendirà a travessar tot el nucli urbà i eventualment s'estendrà al llarg de la riera de Caldes (Polinyà, Palau de Plegamans, Caldes de Montbui). Entenem que aquesta darrera prolongació pot venir condicionada per la insuficient capacitat de l'entrada de la línia a Barcelona, i que en tal cas caldria plantejar una nova penetració a través d'un segon túnel ferroviari sota Collserola, com a previsió a llarg termini.

5. Xarxa de metro lleuger de la Diagonal. Incorpora el traçat del metro lleuger previst entre el Baix Llobregat i la Diagonal, amb l'extensió cap a Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. També comprèn les extensions al Barcelonès Nord, pel marge esquerre del Besòs i pel litoral fins a Montgat (suposant construïda la variant ferroviària de Renfe per l'interior).

6. Xarxa de metro lleuger del Vallès. Comprèn la

proposta de traçat entre Rubí, Sant Cugat, Parc Tecnològic i Cerdanyola, estesa fins a Ripollet i Montcada i Reixac. El sistema es completa amb la línia entre Sabadell i Barberà formant una T invertida que serveix aquest continu urbà del Vallès amb un sistema de capacitat intermèdia adaptat a la demanda existent i futura.

7. Xarxa de metro lleuger del Maresme. Es tracta de crear un transport amb infraestructura fixa alternatiu a la línia de la costa. El traçat serviria els pobles de l'interior, amb connexions amb la línia de la costa a Montgat, a Mataró i eventualment algun altre punt. Aquests punts d'intercanvi són imprescindibles atès que s'ha demostrat la inviabilitat d'una línia d'aquest tipus arribant fins al centre de Barcelona.

8. Xarxa de metro lleuger del Delta del Llobregat. Es tracta de connectar el nucli de Castelldefels amb la zona litoral (la Pineda), l'aeroport, el Prat, la Zona Franca, l'Hospitalet (polígon Pedrosa), i arribar eventualment fins a la plaça d'Espanya o un punt d'intercanvi similar.

9. Connexió ferroviària Mataró-Granollers i Vilafranca-Vilanova. Aquestes noves línies han de servir una potencial demanda entre aquests nuclis urbans de reequilibri, però també es proposen tancar el vuit català en una zona de major demanda de rodalia (nucli dur), per permetre una explotació flexible. Es tracta d'una previsió a mig o llarg termini.

10. Centres d'intercanvi. Es plantegen diversos centres d'intercanvi on caldrà facilitar al màxim els transbordaments, amb les actuacions en infraestructura que exigeixi aquest objectiu. Els centres d'intercanvi d'abast metropolità són de diversos tipus:

- De la ciutat central (plaça de Catalunya, Sants, Sagrera).
- De ròtula o nodals (Gornal-Bellvitge, Castelldefels, Montgat, Sant Cugat).
- De polaritats territorials (Granollers, Terrassa, Sabadell).

Estudi econòmic i financer

Sembla raonable que el programa d'inversions previst al PTGC, pel que fa al capítol «Extensió del transport metropolità (EEF.9)» consideri les previsions del PIT que està redactant la Comissió Coordinadora del Transport Metropolità. Aquestes previsions estableixen una inversió de 34.300 milions de pessetes l'any 1995 i de 33.600 milions de pessetes l'any 1996, quatre vegades superiors a les previstes pel programa d'inversions del PTGC.

3.5.4. Sistema aeroportuari

Com ja s'ha comentat en l'apartat sobre xarxa ferroviària, creiem que és encertada la proposta d'establir un sistema aeroportuari primari integrat pels aeroports principals, Barcelona, Girona, Reus-Tarragona. No obstant això, entenem que no es fa referència a la forma d'integrar-los. En aquest sentit proposem el següent:

- El sistema aeroportuari primari s'haurà d'integrar mitjançant la xarxa d'autopistes i mitjançant el servei de llançadores que circularan per la xarxa ferroviària d'alta velocitat. Aquesta integració implica que el traçat de l'Eix Pre-litoral enllaci amb els aeroports de Girona i Reus i també que tots els aeroports del sistema primari disposin d'estació sobre la xarxa d'alta velocitat.

Creiem també que el PTGC ha de recollir el paper principal de l'aeroport de Barcelona en el sistema aeroportuari primari, ja que té unes condicions d'operació, d'accessibilitat i de proximitat al centre excepcionals i per tant cal preveure les oportunes ampliacions. A la diagnosi del Pla es menciona la importància de l'aeroport de Barcelona, que suporta el 100% del trànsit aeri regular de Catalunya i el 96 % de tot el trànsit aeri. D'altra banda, pel que fa al trànsit aeri regular, la tendència actual és la jerarquització dels aeroports. Catalunya només pot disposar d'un gran aeroport, on es concentrin les grans companyies, que pugui competir a nivell europeu. Creiem, per tant, que tot i considerar

com a positiu l'establiment d'un sistema aeroportuari primari que permeti un funcionament complementari dels diferents aeroports, cal que el PTGC reforci la necessitat que té Catalunya de disposar d'un gran aeroport a escala europea i per tant, proposem que el PTGC inclogui la frase següent: «El principal aeroport de Catalunya és el de Barcelona i cal preveure l'ampliació de la seva capacitat».

3.6. Observacions a les propostes sobre medi ambient

Les observacions que es formulen a continuació integren els informes tècnics emesos al respecte per l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus.

3.6.1. De caràcter general

La qualitat mediambiental d'un país ve definida per la salut i la qualitat dels diferents paisatges o espais (naturals, forestals, agrícoles, costaners, urbans) que configuren el seu territori. Aquesta qualitat, però, depèn de molts aspectes, dels que cal subratllar els següents:

3.6.1.1. La localització de l'activitat humana

En la qualitat ambiental del territori hi incideixen, no tan sols els factors poblacionals, sinó també, i de forma determinant, els lligats a les activitats productives per la seva incidència directa en el medi físic. Determinada distribució de població i activitats porta implícita unes demandes de recursos, sòl, aigua, i uns impactes mediambientals com atmòsfera i residus que cal contrastar amb les capacitats reals del territori per mantenir una raonable qualitat ambiental amb aquests requeriments.

El PTGC hauria d'efectuar, i no ho fa, aquest contrast entre les capacitats del territori i les demandes que provenen del desenvolupament econòmic i social. Per aquest motiu, es fa difícil avaluar la idoneïtat del model de desenvolupament territorial proposat o, si més no, la seva millor adequació en

front a d'altres, pel que fa a la consecució d'un medi ambient de qualitat.

3.6.1.2. Els criteris d'implantació en el territori de la població i les activitats

És evident que la compatibilitat de població i activitats amb el territori depèn de la incidència que aquestes tinguin en termes de contaminació atmosfèrica, demanda i contaminació de l'aigua, demandes energètiques, consum de sòl per a infraestructures i urbanització, contaminació i pèrdua del sòl no urbanitzat, i d'altres.

Ara bé, la seva major o menor incidència en aquests àmbits depèn dels criteris de desenvolupament que adopti la societat, tant pel que fa al tipus i quantitat de les demandes que formula (consum d'aigua, d'energia, de sòl, de rendiment agrícola) com respecte a les tècniques que emprà en la reducció dels impactes que provoquen aquestes activitats (contaminació atmosfèrica, d'aigües, de sòl).

Seria necessari doncs, que el PTGC establís els criteris de desenvolupament que tenen incidència mediambiental. Malgrat això, el PTGC tan sols formula, a l'apartat d'infraestructures, un conjunt de recomanacions molt generals. És notable la manca d'avaluació quantitativa dels problemes i l'establiment de criteris clars per a la seva solució que puguin orientar la realització dels plans sectorials.

3.6.1.3. La qualitat dels espais lliures del territori

La qualitat ambiental dels diferents paisatges d'un país depèn, a més de les incidències esmentades en els apartats anteriors, del desenvolupament i la gestió que se'n faci. Dins d'aquests paisatges, els espais naturals o seminaturals –els espais lleures en definitiva– tenen una especial rellevància en la qualitat ambiental del conjunt del territori. Aquests espais han disposat tradicionalment d'una cultura de gestió dels seus recursos (silvicultura, agricultura) que ha configurat uns paisatges coherents, i en general de bona qualitat ambiental i paisatgística.

La situació actual de desenvolupament de la nostra societat ha modificat substancialment els paràmetres que incideixen en la configuració d'aquests paisatges i s'hi ha anat produint l'abandó, la sobre-explotació de recursos o la transformació urbana. En conjunt s'ha produït un canvi en el paisatge que, a grans trets, ha derivat en una evolució lenta cap a situacions de major naturalitat en determinats casos, pocs; i en una disminució de la seva qualitat i pèrdua de coherència en la majoria.

Seria necessari doncs que el PTGC establís els criteris de desenvolupament i gestió d'aquest sistema d'espais lliures per aconseguir nivells mínims de qualitat ambiental. El PTGC centra les seves determinacions en la introducció de determinats àmbits de protecció, per als que formula criteris de tractament. Ho fa, però, d'una manera restrictiva (espais a conservar, PEIN), derivada (sempre a través del planejament posterior) i amb uns criteris tan generals (impulsar, tendir, considerar) que, malgrat la bondat general de les propostes, aquestes poden ser ben poc operatives, i finalment insuficients.

Es constata doncs una absència important de consideracions mediambientals en els plantejaments efectuats a les propostes del PTGC. Aquest desinterès queda reflectit també en l'apartat d'informació, on hi manca una documentació de base referida als sistemes naturals i seminaturals de qualitat equivalent a la que s'empra en l'anàlisi dels sistemes urbans i que permeti avaluar la problemàtica mediambiental del país. Si es fés així, el PTGC podria definir el futur desitjable del sistema d'espais lliures, coherent amb les propostes de desenvolupament dels sistemes urbans.

3.6.2. La localització d'activitats i models d'implantació

Totes les propostes a fer en un Pla Territorial General haurien de tenir implicacions específiques sobre el medi ambient d'una forma directa o bé induïda. Propostes de població, distribució d'aquesta, grans infraestructures de comunicació, han de

venir sostingudes per uns criteris mediambientals que són actualment criteris estructuradors del territori per si mateixos. Desgraciadament, el Pla que ens ocupa ha obviat la qüestió mediambiental com a guia permanent. Així, la preocupació ambiental es manifesta gairebé únicament en els apartats corresponents a espais naturals, sense tenir en compte que també aquesta qüestió ha d'actuar sobre la totalitat del territori influint en totes les determinacions de distribució i localització dels diferents serveis i poblacions que s'hi han de resoldre.

El PTGC només planteja el mediambient d'una forma sectorial per a cada tema en concret, tot deslligant les diverses matèries que componen el mediambient en el seu conjunt.

El PTGC no té present en la seva concepció les recomanacions de la CEE —5^e Programa i altres documents que es resumeixen esquemàticament en el concepte de desenvolupament sostenible.

En el Pla que ens ocupa es defineixen els àmbits funcionals territorials i es donen unes directrius per a la redacció dels Plans Inferiors, però aquestes directrius són més de caràcter metodològic que de contingut ja que renuncien en la pràctica a orientar els continguts dels plans sectorials futurs en funció de la reflexió global sobre el territori que planteja el Pla Territorial General. És decebedor contemplar com les propostes del PTGC no vinculen les qüestions mediambientals i basen aquestes propostes en anàlisis de mobilitat obligada deixant de banda tota altra mena de consideracions, com poden ser els recursos naturals, hidràulics i energètics. Sembla que en l'estudi de sistemes no s'hi ha tingut en compte ni tan sols els plans existents en matèria mediambiental; així, per exemple, l'actual Pla de Sanejament de Catalunya, basat en àmbits de conques, difícilment pot vincular-se a les diferents propostes del PTGC.

Si una de les funcions encomenades a un Pla Territorial és el d'establir directrius i criteris generals que resolguin i orientin la localització d'activitats i fixin models d'implantació, és necessari tenir en

compte tots els temes que poden influir en aquesta decisió amb una forta interrelació entre ells. Si bé existeixen plans sectorials d'alguna de les matèries que componen el mediambient, el PTGC hauria de ser el seu aglutinador de tal forma que establís unes directrius que fossin no sols estructuradores del territori, sinó que marquessin les pautes dels diferents plans sectorials.

No es poden remetre les qüestions fonamentals d'un Pla Territorial General a l'existència i les definicions que els plans sectorials facin de les matèries sense haver establert unes orientacions generals que relacionin els plans entre ells i amb el document general. Desgraciadament, en aquest Pla, el PEIN, el Pla de Sanejament i les lleis sobre residus i contaminació atmosfèrica actuals són acceptats sense més comentaris com les propostes d'actuació en aquests àmbits; en cap moment no s'ha analitzat la idoneïtat d'aquests plans ni la seva correcta relació amb les propostes de localització que el Pla defineix.

3.6.2.1. La contaminació atmosfèrica

En la memòria general del PTGC no es considera la contaminació atmosfèrica. Aquesta només apareix en el document d'estudis d'informació i en el diagnòstic. El fet es deu que com el PTGC redueix la planificació en matèria mediambiental a un problema d'infraestructures i com no hi ha ni depuradores atmosfèriques, ni col·lectors d'aire a ubicar territorialment, el PTGC no estableix cap directriu sobre el problema de la contaminació atmosfèrica.

Estudis d'informació

El document es refereix principalment al fet que l'actual xarxa de vigilància de la contaminació, juntament amb la localització dels focus emissors i les condicions climàtiques, ha de nodrir l'elaboració, en curs actualment, dels mapes de vulnerabilitat i capacitat del territori, que han de ser un instrument bàsic en la ubicació dels espais més idonis de les noves activitats potencialment contaminadores. Mètode al nostre parer correcte i susten-

tat en la legislació sobre la matèria: la Llei de Protecció del Medi Ambient atmosfèric i decret de desplegament de la llei.

Cal dir, però, que els mapes ja realitzats, el del Baix Llobregat i el del Tarragonès, no s'han traduït fins ara en cap actuació ni legal ni administrativa en el sentit indicat per la llei i pel mateix PTGC, malgrat que la Xarxa de Vigilància de l'Àrea Metropolitana de Barcelona té actualment prou volum de dades i fiabilitat perquè els mapes de vulnerabilitat que se'n derivin siguin creïbles. S'hauria d'incloure, doncs, als Programes d'Inversió les actuacions necessàries en relació amb la contaminació atmosfèrica en general, i prioritzar les actuacions en aquesta àrea, que aplega el 50% de la població de Catalunya.

El diagnòstic

El diagnòstic que es fa sobre l'estat de la contaminació atmosfèrica a Catalunya és insuficient, inconcret i conté errors.

Limitar la contaminació urbana deguda al trànsit als centres urbans i «en particular a l'àrea central de Barcelona» i «als principals eixos de comunicació» i afegir que aquesta és principalment d'«òxids sulfúrics i ploms» o afirmar que la contaminació al Vallès Oriental és d'«òxids nítrics» i d'origen industrial és un bon exemple de la ignorància i el desinterès amb que s'aborda aquest pretès diagnòstic.

Els instruments de planificació

Els mapes de vulnerabilitat i capacitat. Aquest desinterès es confirma absolutament en el document de la Memòria, el més substantiu del Pla en tant que marca els objectius i les propostes per a cada sector, i en el qual la contaminació atmosfèrica és simplement ignorada. No mereix ni un apartat on es digui com es fa en altres sectors, que recolzen en les lleis i els plans sectorials vigents.

I això és especialment greu, quan és en el vector ambiental on es disposa de la millor eina legal per

interferir la planificació i la protecció del medi, els ja anomenats *mapes de vulnerabilitat i capacitat*. Eina si es vol nova, però imprescindible per concretar i lligar jurídicament i administrativament els objectius de protecció ambiental que tant es proclamen en el PTGC.

És exigible que en el PTGC es doni via en les propostes al que es diu en el decret de desplegament de la Llei 22/1983, article 8,2: «Les determinacions de planejament respectaran les orientacions sobre assignacions d'emissions al territori pel que fa a les previsions de desenvolupament i a les regularitzacions d'usos».

Els Plans de Protecció Atmosfèrica

Entre els plans sectorials que s'hauran d'elaborar a indicacions del PTGC, no s'esmenta ni es dona cap indicació per als plans de protecció atmosfèrica. El PTGC hauria d'incloure, després d'efectuar un diagnòstic adequat, els plans d'actuació que cal endegar, l'àmbit territorial dels quals no ha de coincidir necessàriament amb els sistemes de proposta, ni amb l'àmbit comarcal, sinó que ha de respondre a les pròpies condicions del problema. Les administracions actuants haurien de respondre a aquests criteris i en concret a l'àmbit metropolità de Barcelona hauria de ser, ara per ara, l'EMSHTR.

3.6.2.2. La contaminació agrícola

En l'actual PTGC aquesta contaminació només apareix citada en un apartat de la diagnosi del pla. Aquesta aparició es limita a una divagació sobre el potencial contaminador de l'agricultura intensiva i sobre els possibles efectes de la contaminació atmosfèrica en la massa forestal. Aquesta visió excessivament genèrica i insuficient de contingut deixa el tema sense abordar. Sorpren més que aquest tema no sigui ni tan sols un punt a estudiar en els propostes que determina aquest Pla.

3.6.2.3. Infraestructures hidràuliques

El PTGC en matèria d'infraestructures hidràuliques

fa menció d'una sèrie d'objectius diversos amb una desconexió total entre ells; per exemple, parla de la reutilització de les aigües residuals de depuradora, però en cap moment no menciona el tipus de depuració ni la qualitat mínima necessària per aquesta reutilització. Si bé això pot ser objecte del pla més específic, sí que és cert que, com a mínim, el PTGC hauria d'establir les línies generals i els paràmetres que es volen aconseguir en les diferents matèries i com es poden relacionar entre elles. Caldria que aquestes declaracions d'intencions del PTGC vinguessin suportades per actuacions específiques previstes al programa d'inversions.

Recursos hidràulics. Abastaments

El PTGC planteja com a objectius principals en matèria d'abastament cobrir les necessitats actuals i futures de les demandes d'aigua (domèstica, industrial, agrícola), la reutilització de les aigües residuals tractades i el manteniment dels cabals ecològics. La formulació d'aquests objectius es fa d'una forma tan general, sense aprofundir-hi, i les propostes que es plantegen són tan indefinides («l'aplicació dels plans aprovats en aquesta matèria i en la redacció dels nous plans que permetin assolir els objectius esmentats») que el paper director del PTGC gairebé desapareix.

Sense arribar al detall específic de cada objectiu, seria bo que un Pla Territorial General considerés una certa especificació dels seus objectius i les directrius necessàries per portar a bon terme les intencions que de bon principi es vulguin assolir; dir que s'ha de «procurar l'estalvi d'aigua» sense especificar la forma o les mesures necessàries a adoptar per aconseguir-ho és francament no dir res.

És bo que es tinguin en compte tots els recursos hidràulics per solucionar els problemes d'abastament en zones deficitàries amb una bona reordenació dels recursos com pot ser una bona explotació d'aqüífers subterranis. Però la proposta hauria de preveure com es vol aquesta reordenació concretant les necessitats del territori i no només es-

mentant que el Pla Hidrològic Nacional faci front a aquesta reordenació, sense establir amb precisió les quantitats mínimes per aconseguir l'estructuració que es proposa. Cal afirmar amb més contundència la necessitat o no del transvasament d'aigües entre conques així com determinar un únic criteri relacionat amb tots els plans que incideixen en aquest aspecte.

Pel que fa a l'explotació dels aquífers subterranis s'ha de definir mitjançant el principi que les extraccions s'han d'equilibrar amb els recàrrecs d'aquells. Actualment, la sobreexplotació dels aquífers costaners ha provocat la seva contaminació per una important intrusió marina.

Tal com s'ha tractat en la introducció d'aquest tema, parlar de la necessitat de la reutilització de les aigües residuals així com de l'augment de la seva qualitat ha de venir amb el suport d'una aposta concreta dels objectius a aconseguir, sense que això pugui buidar de contingut el possible i necessari Pla Sectorial de Sanejament. La reutilització de les aigües és una bona proposta sempre que siguin necessàries en el territori i que per la seva qualitat puguin ser utilitzades per a les activitats properes; si no és així pot ser una inversió perduda.

En el tema de prevenció d'inundacions, el PTGC fa referència al «Pla d'obres i connexions a fer a la xarxa hidrològica de Catalunya», document incomplet que es va redactar ara fa deu anys i a conseqüència de les inundacions de l'any 1982. És evident la poca connexió que pot tenir aquest document amb les noves propostes que ara es preveuen.

La proposta sobre aquest tema hauria d'apuntar les directrius necessàries per resoldre-la, no només en l'aspecte purament hidràulic, sinó establint també mesures correctores indirectes que poden afectar l'urbanisme o els espais naturals, com poden ser directrius basades en repoblació forestal, nivell de cobertura de les capes vegetals, etc., que rebaixin considerablement l'escorriment i redueixin els cabals d'avingudes.

Infraestructures de sanejament

En aquest apartat el PTGC no va més enllà de sotmetre les seves consideracions i objectius al Pla de Sanejament de Catalunya sense fer esment ni tan sols de les zones sensibles del territori que s'han de protegir. Una bona proposta d'un pla territorial no pot tenir com a únic objectiu aconseguir «unes aigües fluvials i litorals netes». La racionalització dels recursos hidràulics així com els paràmetres de qualitat necessaris per a una correcta conservació del medi ambient haurien de ser objectius més elaborats i definits.

3.6.2.4. Infraestructures mediambientals. La gestió dels residus sòlids

En línies generals és decebedor que hi hagi poques referències sobre aquest tema en el document que analitzem tant pel que fa als residus sòlids urbans com als industrials en general. A més, aquestes referències tenen una falta de rigor i una superficialitat excessiva que fan palès un desconeixement del tema; no es fa ni menció de l'estructura actual de gestió del residu a l'àrea metropolitana, estructura que d'altra banda va ser creada per Llei del Parlament de Catalunya.

Les propostes que fa són de caràcter molt general i en alguns casos el contingut pateix d'una falta d'aproximació a la realitat. Per exemple, el pla estableix unes polítiques de reducció, reciclatge i reutilització positives, amb la finalitat de «minimitzar costos de tractament i preveure la quantitat i dimensió de les estructures que això requereix». Les experiències actuals i el contacte amb la realitat demostren que un tractament adequat comporta uns sobrecostos importants en relació amb els sistemes convencionals i només amb un bon programa de finançament que tingui en compte tots els agents econòmics que hi intervenen podria portar-se a bon terme la proposta del PTGC.

Pel que fa a l'estructuració del territori, una vegada més no existeix cap relació amb els àmbits administratius que es consideren i els que de veritat

foren necessaris per dur a bon terme una gestió de residus que tingués en compte una minimització dels seus costos.

Tota proposta en aquest àmbit ha de preveure uns objectius raonables, compatibles amb la conservació del medi ambient i amb les estructures actuals d'eliminació que existeixen al territori. Els àmbits d'actuació no poden ser conseqüència d'una estructuració del territori de caire polític o fruit d'una mobilitat obligada. Tant les tècniques com les instal·lacions necessàries per a l'eliminació dels residus són suficientment importants com per tenir en compte una sèrie d'aspectes relacionats amb els costos i la capacitat idònia, a més de fer una planificació raonable en funció de l'optimització dels costos de transport i tractament de residus.

3.6.3. Les propostes per a la protecció mediambiental

1. El PTGC no incorpora un sistema o conjunt de sistemes d'espais lliures, naturals i seminaturals (a la manera com ho fa per als sistemes urbans) on prenguin coherència les propostes del PEIN (que el Pla assumeix), es facin palesos quins són «els espais de relació que estructuraran una xarxa contínua», s'hi articulin els sistemes urbans i pugui contrastar-se l'existència o no de contradiccions entre ambdós sistemes.

Aquesta inexistència de determinació gràfica del PEIN i dels àmbits de protecció impedeix avaluar adequadament el paper del sistema d'espais lliures en relació amb el conjunt de les propostes del PTGC.

Una definició territorial d'aquests sistemes naturals i seminaturals que comptés amb una assignació d'una «imatge-objectiu» permetria la definició d'estratègies que endeguessin compromisos d'intervenció al territori i la fixació de criteris per al desenvolupament dels plans sectorials, territorials parcials o específics pel tractament de determinats àmbits.

Cal subratllar que en pràcticament la meitat del territori català, els sistemes rurals (naturals i seminaturals) tenen un pes econòmic (agrícola o turístic) crucial per al futur dels sistemes urbans; i en un altre 15% cal considerar-los com a sistemes amenaçats que cal conservar, atesa la gran pressió urbana que suporten.

2. El PTGC aborda el sistema d'espais lliures del territori exclusivament en termes de protecció dels valors existents, fent una lectura literal i restrictiva de la Llei de Política Territorial. Aquest plantejament, que és positiu, esdevé, però, atesa la problemàtica actual de territori, excessivament restrictiu.

Fóra necessari incorporar de forma explícita –implícitament ja està suggerit– el concepte de regeneració o restauració de paisatges aplicat als espais estratègics des del punt de vista de la xarxa dels sistemes d'espais lliures. Els espais fluvials són el millor exemple d'aquests espais estratègics que necessiten un tractament específic que abasti un àmbit més ampli que l'ocupat per les àrees arbrades, o la protecció derivada de la legislació específica que defineix el PTGC.

3. Per aconseguir els objectius de qualitat ambiental al territori, que el PTGC fa seus, i a falta d'anàlisis més profundes sobre els sistemes naturals i seminaturals, que el PTGC no fa, fóra positiu ampliar els supòsits dels àmbits subjecte de protecció-regeneració als:

- terrenys forestals, entenent aquests com els que es troben en zones on la topografia té un pendent superior al 20% i on hi ha arbrats; així com aquells on es donen processos d'abandó de l'agricultura tradicional i es produeix la regeneració del bosc, amb les característiques derivades de la peculiar situació de cada àmbit. Aquesta frontera es troba definida al PTGC com a paràmetre de referència de la delimitació posterior dels espais.

A causa del seu pendent, aquests terrenys són

especialment inadequats per al desenvolupament urbà i per al d'una agricultura moderna extensiva amb introducció de maquinària. Són també especialment sensibles a l'impacte produït per la implantació d'infraestructures, especialment les viàries.

Una protecció d'aquest tipus ampliaria el concepte de terreny forestal a protegir que proposa el PTGC (terrenys forestals situats a les capçaleres de les xarxes hidrogràfiques i amb masses forestals arbrades, situats a les ribes de rius, rieres i torrents, i els pròxims a poblacions). D'aquesta forma serien subjecte de protecció formacions vegetals que sense ser arbrades compleixen un paper paisatgístic i de protecció del sòl de primer ordre.

Aquesta incorporació no introduiria rigideses inadmissibles al desenvolupament urbà i territorial ja que tanmateix les directrius per als sols objecte de protecció admeten el desenvolupament urbà –i caldria afegir infraestructural– amb la condició d'assegurar per aquests sòls un desenvolupament coherent amb el nucli existent i l'entorn. Tan sols es reclama una racionalitat en els desenvolupaments urbans o d'infraestructures en relació amb la ciutat existent i el territori.

La seva protecció hauria de permetre el manteniment de l'agricultura i les edificacions rurals quan es produïssin amb criteris tradicionals i hauria d'impedir implantacions desavinents d'activitats agrícoles insensibles a les condicions de pendent del terreny. Alhora, hauria de reclamar una gestió forestal, amb ajuts institucionals, que garantis l'aprofitament sostenible dels terrenys forestals:

- cursos de rius i torrents, en una franja a definir (200, 100, 50 metres) a ambdós costats de les vores estiguin arbrats o no, per tal que puguin jugar el paper de corredors biològics, és a dir, de conducció de natura, que el PTGC els hi assigna.

La referència als espais definits per les legisla-

cions sectorials que fa el PTGC pot ser plenament insuficient, atenent que la lògica de protecció que s'hi aplica (la de facilitar el curs de l'aigua) és completament diferent a la de l'establiment de canals de naturalitat. De fet, amb els criteris vigents es pot autoritzar la construcció d'edificacions a les vores dels rius, sempre i quan es garanteixi la canalització de l'aigua.

Una protecció com a corredor de naturalitat garantiria la preservació d'aquests canals en el conjunt del territori, reclamaria una implantació de les infraestructures compatible amb aquestes característiques de corredors naturals i un desenvolupament del sòl urbanitzable que permetés aquestes continuïtats.

Per veure la rellevància territorial que, pel que fa a la qualitat ambiental, podrien prendre aquestes determinacions, només cal veure el plànol annex, referit al sistema d'espais lliures de la Regió Metropolitana de Barcelona, on és evident l'ocupació generalitzada dels espais forestals per sòls urbans i urbanitzables, que arriben a comprometre les seves característiques i la seva qualitat paisatgística, i les limitacions actuals dels espais fluvials per poder jugar un paper de conductors naturals a causa de l'ocupació intensa d'aquests espais per les infraestructures de transport.

4. El PTGC inclou dins dels àmbits objecte de protecció els sòls d'especial interès agrícola, definits com els ocupats per conreu o prats de regadiu, o que puguin ser-ho en un futur, o amb denominació d'origen, per als qui fixa limitacions al desenvolupament urbanístic.

Semblaria lògic, però, que el PTGC tingués en compte no tan sols l'espai agrícola de protecció, sinó el conjunt de l'espai agrícola, atenent no tan sols al seu paper productiu, que en alguns casos està avui molt compromès, sinó al paper cultural i ecològic que té dins del territori com a espai buit i paisatge obert entre les ciutats, i com a reserva de sòl rústic.

Aquesta consideració del conjunt de l'espai agrícola permetria establir directrius per al seu desenvolupament, de tal forma que, a partir de la problemàtica de transformació del sector, integrés els aspectes productius amb els de conservació de l'espai, tant pel que fa a l'elaboració del pla sectorial agrícola com al tractament que li donin els respectius planejaments urbanístics. D'altra forma, el pla sectorial pot prendre en consideració tan sols els aspectes productius, amb oblit del paper mediambiental que aquest espai juga en el conjunt del territori. Fóra el moment d'establir criteris limitadors a la utilització de productes contaminants.

5. Tanmateix, caldria que el PTGC establís directrius que integressin els aspectes productius i de conservació mediambiental per als espais forestals, que orientessin l'elaboració del corresponent pla sectorial.

6. Per dotar d'operativitat el PTGC en l'aspecte de la protecció mediambiental del territori sense esperar la realització dels plans sectorials o urbanístics que delimitessin els àmbits de protecció (d'imprevisible realització a curt termini), fóra positiu assignar-li el caràcter de «norma subsidiària», d'aplicació inclús en absència d'aquesta delimitació precisa dels sòls objecte de protecció.

En concret, caldria fixar la necessitat d'avaluació ambiental per al desenvolupament urbanístic dels sòls urbanitzables no programats en sòls definits pel PTGC com de protecció. Una mesura d'aquest tipus no impediria el desenvolupament urbanístic del sector, però el supeditaria a una anàlisi de viabilitat i a una consideració paisatgística i ambiental que definís la qualitat de la proposta, i en el seu cas les mesures que caldria aplicar per corregir-ne els impactes. Caldria reclamar la mateixa avaluació per al planejament general o sectorial que incidís en aquests àmbits.

7. Pel que fa a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, les propostes que són desitjables a l'àmbit de tot el país esdevenen gairebé inexcusa-

bles, atesa la incidència que ha tingut i té el desenvolupament urbà en aquest territori.

Al plànol annex referit al sistema d'espais lliures de la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha efectuat, per falta d'unes anàlisis més profundes, una primera delimitació general dels terrenys atenent els criteris d'idoneïtat per al desenvolupament forestal o agrícola.

Aquesta delimitació defineix el domini dels terrenys forestals, és a dir, dels grans àmbits amb predomini de la natura on és desitjable que no es produeixin desenvolupaments urbanístics i on la implantació de l'agricultura ha de ser adequada a les condicions del pendent.

També defineix els espais lliures corresponents al paisatge agrícola, entenent com a tal aquell que es troba en les planes i l'ús del qual és primordialment agrícola, malgrat que al seu interior hi trobarem bosquines i altres paisatges naturals. És adequat per al desenvolupament urbà, si bé és necessari la seva conservació com a espai lliure en unes proporcions apreciables als efectes ecològics i paisatgístics.

Unes primeres propostes per a la gestió d'aquests àmbits són les que s'esmenten a continuació.

3.6.3.1. Espais lliures forestals. Conservació i continuïtat

La situació actual permet constatar la incidència que ha tingut i pot tenir el desenvolupament urbà a l'interior d'aquests àmbits, que arriba en alguns casos a comprometre la seva naturalitat i coherència paisatgística. Sembla necessari la introducció dels criteris protectors proposats en els apartats anteriors.

Ahora es palesen les dificultats per aconseguir la continuïtat entre aquests grans espais de major naturalitat a causa de l'ocupació, tot sovint inadequada des del punt de vista mediambiental, dels espais planers. El plànol subratlla els punts de continuïtat desitjable d'aquests espais naturals. Corresponen als espais on aquesta continuïtat és encara possible, amb intervencions adequades,

atesa la proximitat dels àmbits forestals o la pervivència d'espais lliures agrícoles amb suficient coherència paisatgística i ambiental.

3.6.3.2. Continuïtat natural. Espais i parcs fluvials

Aquesta situació subratlla encara més la importància dels espais fluvials com a corredors biològics, és a dir, de conducció de naturalitat. Els que tenen major rellevància i juguen un paper estructurador s'han delimitat de forma indicativa. La tria s'ha efectuat a partir de la situació actual de les infraestructures, dels nuclis urbans, del planejament previst i de les peculiaritats del territori.

El tractament d'aquests espais fluvials estructuradors requerirà presumiblement, a l'àmbit metropolità, la seva definició com a parcs fluvials, com a via de garantir la seva conservació i aquest paper estructurador que tenen en el territori. Aquests parcs fluvials han de poder conservar àrees agrícoles, al seu interior, compatibles amb el seu paper de conductors de naturalitat. Per a la resta dels espais fluvials, serà probablement suficient la protecció general proposada als apartats anteriors.

3.6.3.3. Continuïtat natural. Vorejat de nuclis urbans i vies de comunicació

De l'anàlisi dels espais fluvials a l'àmbit de la Regió Metropolitana se'n dedueix la impossibilitat que puguin efectuar aquest paper de conducció de naturalitat en molts indrets del territori, atesa la intensa ocupació urbana que han sofert. En alguns indrets, caldrà preservar en condicions de naturalitat, determinats àmbits que voregin els nuclis urbans i garanteixin la continuïtat que l'espai fluvial ja no pot oferir. En d'altres, els únics conductors de naturalitat i paisatge, malgrat que pugui semblar un contrasentit, són la xarxa viària estructurant i especialment les autopistes. S'han reflectit els punts on aquest paper pren especial rellevància, si bé el criteri caldria estendre'l a totes aquestes infraestructures, amb les repercussions de projecte que puguin tenir.

3.6.3.4. Parcs metropolitans

El document incorpora una hipòtesi de parcs metro-

politans destinats al lleure ciutadà d'escala metropolitana, associats als parcs fluvials o als espais naturals situats al domini forestal. S'han subratllat alguns casos en què el seu paper ha de ser fonamentalment el d'educació ambiental atesa la qualitat i singularitat del seu paisatge.

3.6.3.5. Espais agrícoles. Gestió i desenvolupament

La incidència de les transformacions urbanes al territori ha incidit profundament en aquest espai que ha perdut coherència paisatgística i pes específic en front a la ciutat.

Es fa necessari establir directius de gestió i protecció, que ultrapassin els criteris productius i incorporin els de conservació com a espai lliure a l'interior de la ciutat metropolitana. La definició d'àmbits estratègics a conservar, la introducció d'usos culturals o de lleure associats al món rural, condicionats al manteniment del paisatge i la qualitat ambiental, poden ser unes vies específiques per a la revitalització i conservació d'un paisatge rural coherent i de qualitat.

Per a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona s'adjunta com a annex el plànol número 4 de l'aplicació gràfica dels criteris mediambientals expressats en aquest informe.

3.7. Observacions al Programa d'Inversions

Del Programa d'Inversions previst en el PTGC per a

quatre anys se'n pot deduir l'estimació de la distribució territorial del Programa d'Inversions 1993-1996 (amb hipòtesis de distribució proporcional a la població resident per al 47% de les inversions en els programes que no presenten el detall de projectes).

El Programa d'Inversions 1993-1996 (taula 4), amb 773.000 milions de pessetes en valors actuals, és el primer document oficial de la Generalitat que compromet programes plurianuals perquè el Programa de Desenvolupament Econòmic 1992-1995 amb inversions de 1.135.756 milions de pessetes només presentava inversions per objectius i eixos d'actuació. Conseqüentment, el PTGC detalla programes sectorials per una quantia equivalent al 56% de la inversió total de la Generalitat per al període quadriennal. Si el programa exclou les inversions de reposició, que poden ser de l'ordre del 20-30% de la inversió total, es tracta d'una cobertura que només deixa un 10-20% de la inversió total per a prioritats sectorials no coincidents amb les territorials.

Amb hipòtesis de distribució territorial proporcional a la població resident per als programes que no especifiquen projectes (47% de la quantia total) i imputació a cada projecte de la quantia mitjana en funció del nombre de projectes especificats en cada programa, la Regió Metropolitana localitzarà el 55% de les inversions del programa 1993-1996 del PTGC (33% a l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient). La distribució de població resident el 1991 era del 70% i 50% respectivament, i la distribució

Taula 4. Distribució territorial del Programa d'Inversions 1993-1996

Corones	Milions de pessetes (1992)	Percentatge d'inversions	Pta/Hab/any	Percentatge de població
1ª Corona ¹	254.670	33	21.200	50
2ª Corona ²	169.446	22	32.600	20
Resta de Catalunya ³	348.884	45	51.300	30
Total Catalunya	773.000	100	32.200	100

1. Entitat Metropolitana del Medi Ambient.

2. Regió Metropolitana sense l'Entitat del Medi Ambient.

3. Catalunya sense la Regió Metropolitana de Barcelona.

proposada pel Pla a la Regió Metropolitana de Barcelona és del 63% per a l'any 2026. Els objectius reequilibradors del Pla representen, per tant, una diferència de 15 punts percentuals entre localització d'inversions i pes demogràfic per a la Regió Metropolitana i de 17 punts a l'àmbit de l'Entitat del Medi Ambient.

Aquesta tendència de distribució de la inversió de la Generalitat no proporcional a la població és tres punts percentuals més baixa que l'efectivament realitzada en el període 1983-1990, segons es detalla en la taula 5.

Observacions al Programa d'Inversions i estudi econòmic-financer

A partir de les consideracions anteriors s'estima necessari que s'incorporin els següents apartats:

- L'ampliació del programa 1993-1996 del Pla Territorial a la totalitat d'inversions en infraestructures i dotacions bàsiques de finançament previsible d'altres administracions, tal com es determina a l'article 3,6 del Decret 397/1984, i especialment les referides a les següents actuacions no incloses en el programa:

Taula 5. Inversió real de la Generalitat de Catalunya en el període 1983-1990 per habitant i comarca segons el «programa de desenvolupament econòmic 1992-1995»

Inversió territorialitzada en milions de pessetes constants de 1990

Comarca	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Població 1986
Barcelonès	6.269	3.817	5.088	6.021	6.427	7.045	8.179	12.636	2.376.600
Baix Llobregat	7.050	4.765	7.480	7.575	8.281	9.318	16.362	17.822	583.354
AMB	6.423	4.004	5.559	6.327	6.792	7.493	9.792	13.658	2.959.954
Vallès Occidental	8.184	6.138	6.718	9.294	9.422	10.145	10.422	15.239	649.699
Vallès Oriental	5.265	8.784	14.823	15.144	20.477	21.547	22.042	24.312	262.513
Maresme	3.062	2.673	2.926	3.826	5.765	7.819	6.953	5.814	293.103
Garraf	10.545	9.404	19.417	10.957	9.830	12.921	12.379	10.797	76.915
Alt Penedès	11.745	11.804	6.091	4.796	3.561	13.771	16.522	9.087	69.863
2ª Corona	6.824	6.378	8.159	9.106	10.496	12.198	12.350	14.386	1.352.093
Regió Metropolitana	6.549	4.748	6.374	7.199	7.954	8.968	10.594	13.886	4.312.047
Catalunya	8.452	6.559	8.281	8.855	10.400	11.128	12.852	16.500	5.978.638

Inversió total

Comarca	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Població 1983-1990
Barcelonès	14.899	9.071	12.092	14.310	15.274	16.743	19.438	30.031	131.859
Baix Llobregat	4.113	2.780	4.363	4.419	4.831	5.436	9.545	10.397	45.883
AMB	19.012	11.851	16.456	18.728	20.105	22.179	28.983	40.427	177.741
Vallès Occidental	5.317	3.988	4.365	6.038	6.121	6.591	6.771	9.901	49.093
Vallès Oriental	1.382	2.306	3.891	3.975	5.375	5.656	5.786	6.382	34.755
Maresme	897	783	858	1.121	1.690	2.292	2.038	1.704	11.384
Garraf	811	723	1.493	843	756	994	952	830	7.403
Alt Penedès	818	823	424	334	248	960	1.151	633	5.392
2ª Corona	9.226	8.623	11.031	12.312	14.191	16.493	16.699	19.451	108.026
Regió Metropolitana	28.238	20.474	27.487	31.041	34.296	38.672	45.682	59.878	285.767
Catalunya	50.531	39.214	49.509	52.941	62.178	66.530	76.837	98.648	496.388

Taula 5. (Continuació)

Percentatge AMB/Catalunya	38	30	33	35	32	33	38	41	36
Percentatge 2ª Corona/Catalunya	18	22	22	23	23	25	22	20	22
Percentatge Regió Metropolitana/ Catalunya	56	52	56	59	55	58	59	61	58
Percentatge Inversió no territorialitzada	18	20	16	12	17	10	14	13	14
Inversió total	61.831	49.025	58.912	60.098	75.078	74.297	88.878	113.935	582.055

Quart Cinturó viari metropolità/tram Granollers-Martorell.

Ampliació del port de Barcelona i la zona aeroportuària. Desviament del Llobregat.

Transvasament d'aigua del riu Ebre a Barcelona.

Eix viari Martorell-Port.

Autovia de Mataró-Maresme.

Actuacions a l'Exprés regional de FFCC.

També cal incloure altres inversions que no apareixen en el programa, com l'autopista Mataró-Granollers.

– La relació dels projectes específics i quanties a localitzar durant la vigència del programa 1993-1996 a la Regió Metropolitana de Barcelona dels programes agregats, que representen el 47% de les inversions totals de 773.000 milions de pessetes del PTGC, i especialment les de Sanejament (105.500 milions de pessetes) i de Residus Sòlids (23.450 milions de pessetes).

– Compromís que les comarques del Barcelonès i el Baix Llobregat rebran l'equivalent al seu pes demogràfic a Catalunya de les inversions agregades del programa 1993-1996 en equipaments per a la qualitat de vida, que no estan detallades per

projectes i que assoleixen una quantia de 201.300 milions de pessetes (26% de les inversions totals) i del Pla Únic d'Obres i Serveis (23.600 milions de pessetes), si no és que el Pla justifica altre criteri. Sense aquesta precisió, l'aportació de la Regió Metropolitana a finalitats reequilibradores que pretenen el Pla i la Llei de Política Territorial podria ser superior al 15% de la inversió total programada, que és la diferència entre el pes demogràfic actual i la inversió programada en el període 1993-1996.

– El Programa d'Inversions del Pla Territorial s'ha de completar amb l'estudi econòmic-financer. Es tracta de l'avaluació econòmica de la inversió futura necessària en la totalitat de les infraestructures i actuacions territorials del PTGC, amb indicació de l'Administració o agent finançador, per conèixer l'horitzó temporal en el qual Catalunya assolirà els actuals estàndards centro-europeus. Justifiquen aquesta «documentació incompleta del Pla» el contingut de la Llei 23/1983 de Política Territorial, el Decret 397/84 del Pla Territorial i les «Directrius i Esquema del Pla Territorial» de 1981, la documentació del Pla de Carreteres de 1983 i el recent Pla Director d'Infraestructures a 15 anys del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.

- Incorporació de criteris de prioritat en les actuacions del Pla, tot afegint-hi les del Pla Estratègic Barcelona 2000 i especialment les següents:

Segon túnel de Collserola.
Aparcaments metropolitans de dissuasió.
120 km de metro.
Xarxa digital de serveis i TV per cable.
10.560 Ha. de parcs forestals.
Centres direccionals a la Regió.

Alternativa a l'abocador de residus del Garraf.
Sòl urbanitzat per 7.000/8.000 habitatges anuals.

Ferrocarril Exprés-regional (ampliació a quatre línies de la xarxa actual).

TAV Frontera-Barcelona-Madrid.

- Reobertura del Programa Quadriennal d'Inversions en el període de vigència previsible del Pla que començarà el 1994.

Taula 6. Distribució territorial de les inversions del PTGC segons els objectius.

Programa (21+6)	Pessetes 1992 (en milions)	Objectiu	Localització territorial			Sense detall de projectes
			Regió Metropolitana-Exterior			
			AMB	2ª Corona	Exterior	
Enllaços viaris al Pirineu	24.600	1			24.600	
Enllaços capitals intermèdies	47.500	1	0	23.750	23.750	
Quart Cinturó/no mencionat	0	1	0	0	0	
Eixos Transversal-Occidental/ carreteres	76.400	1	0	0	76.400	
Sòl industrial-tres grans ciutats	6.650	1	0	0	6.650	
Sòl industrial-ciutats mitjanes	14.800	1	0	1.184	13.616	
Sòl residencial/ habitatges ciutats grans i mitjanes	27.300	1	0	0	27.300	
Descentralització universitària	18.400	1	6.133	0	12.267	
Redistribució i reequilibri	215.650	1	6.133	24.934	184.583	0
Percentatges	28		3	12	86	
Transvasament de l'aigua de l'Ebre/no mencionat						
Extensió transport metropolitana	39.700	2	31.760	7.940	0	
Sòl residencial-habitatges/ entorn Barcelona	52.700	2	13.175	39.525	0	
RMB/Descongestió i dèficit	92.400	2	44.935	47.465	0	0
Percentatges	12		49	51	0	
Regadius-millores rurals/T. Ebre	8.000	3	0	0	8.000	
Extensió regadius/terres de ponent	3.600	3	0	0	3.600	
Desenvolupament rural	12.700	3	0	0	12.700	12.700
Àrees deprimides/desenvolupament	24.300	3	0	0	24.300	12.700
Percentatges	3		0	0	100	

Taula 6. (Continuació)

Programa (21+6)	Pessetes 1992 (en milions)	Objectiu	Localització territorial			Sense detall de projectes
			Regió Metropolitana exterior			
			AMB	2ª Corona	Exterior	
Infraestructures equipament local/PUOS	23.600	4	11.824	4.767	7.009	23.600
Pla de sanejament	105.500	4	52.856	21.310	31.334	105.500
Residus sòlids	23.450	4	11.748	4.737	6.965	23.450
Abastament aigua/àrees deficitàries	35.300	4	0	11.767	23.533	
Nous centres hospitalaris	14.500	4	2.900	4.350	7.250	
Grans equipaments culturals	13.200	4	11.550	1.650	0	
Equipaments/Dpt. de Cultura	15.200	4	7.615	3.070	4.514	15.200
Equipaments/Dpt. d'Agricultura	5.300	4	2.655	1.071	1.574	5.300
Equipaments/Dpt. de Sanitat i S.S.	40.500	4	20.291	8.181	12.029	40.500
Equipaments rehabilitació d'habitatges/DPTOP	52.200	4	26.152	10.544	15.503	52.200
Equipaments/Dpt. de Benestar Social	34.300	4	17.184	6.929	10.187	34.300
Equipaments/Dpt. d'Ensenyament	53.800	4	26.954	10.868	15.979	53.800
Qualitat de vida	416.850	4	191.729	89.244	135.877	353.850
Percentatges	54		46	21	33	
Ampliació del port/no mencionat						
Ampliació de l'aeroport/no mencionat						
Desviament del riu Llobregat/no mencionat						
Centres d'intercanvi de mercaderies	8.250	5	2.063	2.063	4.124	
Centres i indústries/tecnologia avançada	9.700	5	6.467	3.233	0	
Sòl industrial/entorn de Barcelona	5.850	5	3.343	2.507	0	
Desenvolupament i competitivitat	23.800	5	11.873	7.803	4.124	0
Percentatges	3		50	33	17	
Inversió total del PTGC	773.000		254.670	169.446	348.884	366.550
Percentatges	100		33	22	45	47

Inversió a la Regió Metropolitana de Barcelona: 55%.

Inversió total de la Generalitat 1993-1996: 1.381.316 milions de pessetes 1992.

Percentatge d'inversió del PTGC: 56 (exclou la inversió de reposició: 25-30%).

████████████████████
AL·LEGACIONS AL PLA TERRITORIAL GENERAL DE
CATALUNYA (PTGC)

1. Aspectes generals: metodològics, normatius i de contingut

Al·legació núm. 1
Al·legació núm. 2
Al·legació núm. 3
Al·legació núm. 4

2. Aspectes territorials

Al·legació núm. 5
Al·legació núm. 6
Al·legació núm. 7
Al·legació núm. 8
Al·legació núm. 9
Al·legació núm. 10
Al·legació núm. 11
Al·legació núm. 12

3. Aspectes de la xarxa viària

Al·legació núm. 13
Al·legació núm. 14
Al·legació núm. 15
Al·legació núm. 16
Al·legació núm. 17

4. Aspectes de la xarxa ferroviària

Al·legació núm. 18

Al·legació núm. 19
Al·legació núm. 20
Al·legació núm. 21
Al·legació núm. 22

5. Aspectes del sistema aeroportuari

Al·legació núm. 23
Al·legació núm. 24

6. Aspectes relatius al medi ambient

Al·legació núm. 25
Al·legació núm. 26
Al·legació núm. 27

7. Aspectes econòmics i de programació d'inversions

Al·legació núm. 28
Al·legació núm. 29
Al·legació núm. 30

8. Aspectes administratius i de representació institucional

Al·legació núm. 31
Al·legació núm. 32
Al·legació núm. 33

AL·LEGACIONS

AL PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA (PTGC)

El DOGC publica amb data 12 de febrer de 1993 l'acord pel qual es pren en consideració, per part del Govern de la Generalitat, el projecte de Pla Territorial General de Catalunya i és sotmès a consulta institucional durant un període de temps que, després d'una pròrroga, acaba el 15 de juliol d'enguany.

El present escrit d'al·legacions es fonamenta en l'anàlisi de la documentació que integra l'esmentat PTGC i com es detalla en l'informe tècnic elaborat al respecte que s'adjunta com annex. També hi figuren, com annexos 1, 2, 3, i 4, uns plànols en els quals es reflecteixen aspectes al·legats i referits a sistemes de proposta, infraestructures viàries i ferroviàries així com relatives al medi ambient de l'àmbit corresponent de la Regió Metropolitana de Barcelona o Àmbit Funcional Central.

1. Aspectes generals: metodològics, normatius i de contingut

Al·legació núm. 1

En el PTGC no apareixen elements suficients per garantir que el document sigui un eficient marc de coherència de les actuacions amb incidència territorial d'interès global per a Catalunya.

Caldrà completar la documentació del PTGC amb les orientacions, directrius i criteris per a cadascun dels blocs de determinacions amb incidència territorial, tot corregint com a mancances de caràcter general més notables:

- La definició d'àrees deprimides no es fa explícita en els sistemes de proposta, ni tampoc les mesures a aplicar per tal d'assolir els objectius pretesos en la determinació de zones.
- La determinació dels espais i elements naturals que cal conservar i de les terres de valor agrícola o forestal a protegir que no està expressada gràficament.
- La previsió d'emplaçament de les grans infraestructures de sanejament i energètiques que és inexistent.

- La indicació de les àrees del territori amb usos específics que és molt limitada.
- El Programa d'Inversions no pot ser considerat com a l'estudi econòmic i financer del Pla, ja que no es preveu la totalitat de les actuacions principals previstes.
- Falta la previsió dels agents que hauran de finançar i dur a terme les inversions i els terminis temporals necessaris.
- No es defineix l'extensió i l'abast dels serveis metropolitans, prescripció especialment necessària per al futur de les Entitats Metropolitanes del Transport i del Medi Ambient.
- Les determinacions del PTGC es presenten a una escala gràfica d'1:500.000, que resulta inadequada per a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona atesa la seva complexitat territorial.

Al·legació núm. 2

Superar i corregir la metodologia del PTGC, que és afectada negativament per:

- El desfasament temporal i les limitacions derivades d'una llei territorial de fa més de 10 anys.
- L'insuficient àmbit d'anàlisi i referents al context estatal i internacional.
- L'adopció d'un model d'imatge objectiu de la població amb un únic escenari exagerat i injustificat.
- La simplificació interpretativa del tòpic dialèctic entre congestió-reequilibri, entre lloc central (conurbació de Barcelona)-resta del territori.
- L'opció de reduir el pes demogràfic de l'àrea metropolitana de Barcelona (AFC) del 68% al 60% de Catalunya sense avaluar-ne les conseqüències en termes de competitivitat i eficiència territorial.
- La desconsideració de la dimensió estratègica en la concepció més actual de la planificació territorial.
- Una malentesa ortodòxia planificadora que defuig de prendre opcions físiques sobre el territori.
- La concepció de la planificació territorial en termes omnicomprendius.

- La indefinició d'escenaris i estratègies alternatius.
- L'ambigüitat i la inconcreció en el tractament de les qüestions mediambientals.
- Defugir qualsevol compromís en les qüestions organitzatives i administratives del territori, claus per garantir el desenvolupament del Pla.
- L'insuficient nivell de coherència en la definició dels criteris de desenvolupament dels tres sistemes bàsics en l'ordenació territorial:

- El sistema urbà-relacional, que ha de garantir l'esquema d'articulació territorial.
- El sistema socio-productiu, que ha de garantir el desenvolupament socio-econòmic del territori.
- El sistema físico-ambiental, que ha de garantir l'ús i l'aprofitament dels recursos bàsics.

Al·legació núm. 3

Cal explicitar el sistema normatiu del PTGC, malgrat que pugui ser-ho amb caràcter flexible, tot distingint-lo de les simples orientacions, tant pel que fa a la seva incidència en la planificació parcial i sectorial com en la urbanística.

Al·legació núm. 4

Atès el rang de llei formal del PTGC, s'hauria d'aprofitar l'avinentsa per modificar la Llei de Planificació Territorial i la legislació urbanística:

- En tot allò que fa referència a la competència municipal en l'aprovació definitiva dels plans parcials i especials.
- Explicitant que la comunitat autònoma només podrà introduir modificacions en els plans d'urbanisme en funció dels interessos generals manifestats en el PTGC o en els PTP i els PTS.

2. Aspectes territorials

Al·legació núm. 5

Substituir el concepte de «sistema congestionat»,

referit al continu urbà de Barcelona, pel de «sistema central» o «sistema de Barcelona».

La singularitat territorial del sistema urbà de Barcelona, actual i futura, no prové només del seu estat físic de congestió, sinó fonamentalment de la rellevància i especificitat de les seves funcions de capitalitat de Catalunya.

No és admissible trametre un missatge negatiu del lloc central, del motor del sistema; no hi ha cap planejament territorial europeu que ho faci, sinó que, al contrari, cal presentar la planificació territorial com un conjunt d'estratègies territorials positives.

Al·legació núm. 6

Explicitar les mesures específiques i implicacions territorials que el PTGC ha de promoure en l'àmbit territorial central i en cadascun dels seus sistemes per tal de dur a terme els següents objectius:

- Els econòmics enunciats (competitivitat del país, centre financer i de decisions econòmiques).
- Els derivats de les funcions de capitalitat.

Es fixaran els criteris, determinacions concretes i prioritats, tenint en compte les establertes pel Pla Estratègic de Barcelona i d'altres de similars.

Al·legació núm. 7

Suprimir la categorització dels «sistemes de proposta» establerta per l'Àmbit Funcional Central (Àrea Metropolitana) i assignar-hi, llevat del sistema de Barcelona, la categoria única de «sistemes de reequilibri metropolitans».

A partir del reconeixement de l'actual identitat del sistema urbà de Barcelona, la resta de sistemes urbans reconeguts o proposats dins de l'Àmbit Funcional Central (Àrea Metropolitana) ha de desenvolupar una funció bàsica: el reequilibri metropolità.

Les intensitats i condicions específiques amb què

haurà de fer-ho cadascun seran les establertes pel Pla Territorial Parcial d'acord amb els criteris i directrius determinats en el PTGC.

Al·legació núm. 8

Tenir en compte els sistemes de proposta Igualada, Manresa i Vic en l'elaboració del Pla Territorial Parcial de l'Àmbit Central.

De la mateixa manera que el PTGC ja estableix que caldrà fer-ho amb els sistemes urbans del Vendrell i de la Tordera, les millores de comunicacions recents i properes decantaran, encara més que avui, les relacions d'aquests sistemes cap a l'Àmbit Central.

Al·legació núm. 9

Modificar la delimitació dels «sistemes de proposta» d'acord amb dos criteris bàsics:

- No fragmentar l'actual sistema urbà de Barcelona.
- Delimitar la resta de sistemes urbans mantenint la individualitat de les polaritats actuals.

Aquesta delimitació s'adaptarà a la proposta del plànol que es presenta com Annex núm. 1.

El sistema urbà de Barcelona queda expressament reconegut en els diversos estudis funcionals que integren els documents d'anàlisi del PTGC. Aquesta unitat territorial, perfectament cohesionada i diferenciada d'altres, haurà de ser respectada en la seva delimitació tal com es descriu en diferents apartats del PTGC (D. pàgs. 79-81 i M. pàgs. 44-45 entre altres).

Caldrà, per tant, suprimir el trencament del sistema urbà de Barcelona que proposa el PTGC quan estableix els sistemes de proposta, ajustant-lo a l'àmbit que es proposa en l'annex gràfic núm. 1.

Paral·lelament, caldrà respectar la delimitació de la resta de «sistemes urbans que figura en els docu-

ments del PTGC esmentats mantenint la individualitat de les polaritats actuals, coherentment amb el reconeixement que el propi Pla fa del paper que han acomplert històricament i del que hauran de jugar en el futur: «aquestes ciutats intermèdies han estat capaces de mantenir cohesionats els sistemes urbans propis, que justament són els sistemes on caldrà recolzar les propostes de reequilibri i descongestió de l'Àrea Metropolitana» (M. pàg. 45).

Al·legació núm. 10

Definir, dins de l'actual sistema de proposta de Barcelona, uns subsistemes o districtes metropolitans.

Aquests subsistemes o districtes metropolitans es defineixen a partir de:

- Distància mínima entre centres de 10 km.
- Capacitat de superar els dèficit de centralitat urbana.
- Població mínima resident de 50.000 habitants.
- Més viatges interns que externs.

Al·legació núm. 11

Satisfer la prescripció que estableix el Decret 397/1984 (art. 2.2) referent a «l'abast i extensió dels serveis comuns en àrees metropolitanes per raons de racionalitat» mitjançant la definició de dos nivells, flexibles en el temps i l'espai, que seran:

- Serveis comuns d'abast metropolità.
- Serveis comuns d'abast intermunicipal i urbà.

Al·legació núm. 12

Adoptar com a àmbits per a la prestació dels esmentats serveis les següents delimitacions:

- L'àmbit de la Regió Metropolitana (ciutat real futura) per als serveis comuns d'abast metropolità.
- Els sistemes de proposta en general i els dis-

trictes metropolitans o subsistemes per als serveis comuns d'abast urbà o intermunicipal.

La Generalitat i els ajuntaments establiran conjuntament la relació detallada dels serveis de cada nivell.

3. Aspectes de la xarxa viària

Si bé s'accepta bàsicament el model proposat pel PTGC, que és de fet el vigent Pla de Carreteres amb algunes adaptacions, es formulen un sèrie d'al·legacions concretes que es detallen a continuació i que es reflecteixen gràficament en l'Annex núm. 2.

Al·legació núm. 13

Esmenar la relació de projectes concrets del PTGC amb extensió de l'abast territorial del nou eix viari prelitoral (una part d'aquest eix pertany a l'anomenat Quart Cinturó o B-40) perllongant el seu extrem nord, previst a Sils, fins a Fornells de la Selva.

Al·legació núm. 14

Esmenar la memòria del PTGC (M. pàg. 76) en el sentit de clarificar els itineraris per reforçar les relacions costa-interior potenciant l'eix de penetració Barcelona-Sabadell nord, a través del túnel d'Horta a Cerdanyola, sota la serra de Collserola (una part d'aquest eix pertany a l'autopista A-18).

Al·legació núm. 15

Esmenar els plànols de proposta P. 02 i P. 04 incorporant-hi, com a integrant del model de xarxa viària, l'autopista A-18 entre Sabadell i Terrassa.

Al·legació núm. 16

Cal reconèixer expressament en la memòria i el programa d'inversions com actuacions prioritàries bàsiques per a la xarxa metropolitana:

– El tram del Quart Cinturó (B-40) entre Martorell i Granollers.

– L'eix Barcelona-Sabadell a través del túnel d'Horta.

Al·legació núm. 17

Concretar l'expressió gràfica de la xarxa viària del PTGC pel que fa a l'àmbit de la Regió Metropolitana d'acord amb el plànol que s'adjunta com a Annex núm. 2.

4. Aspectes de la xarxa ferroviària

Al·legació núm. 18

Substituir el plantejament del PTGC pel que fa a la jerarquia de xarxes ferroviàries i prestacions de serveis.

La documentació del PTGC posa en relleu la necessitat de distingir clarament entre els conceptes de xarxa ferroviària i de servei; en aquest sentit es fa necessari reconduir el plantejament ferroviari del PTGC i es proposa que sigui substituït per la proposta que s'esquemmatitza a nivell de criteris territorials en el plànol que s'adjunta com a Annex núm. 3 i amb els següents nivells dins la xarxa ferroviària:

a) Xarxa d'alta velocitat sobre la qual es produiran dos serveis:

1. Connexió ràpida entre les grans metròpolis europees. Els serveis de llarg recorregut es produiran sobre aquesta xarxa mitjançant trens d'alta velocitat o bé amb trens Talgo (o tecnologia similar capaç de circular també per vies d'amplada no europea).

2. Connexió ràpida entre els sistemes metropolitans de Catalunya. Es tractaria d'establir uns serveis tipus «llançadora» que haurien de connectar l'àrea metropolitana de Barcelona amb els «sistemes per al reequilibri territorial del nivell 1» (Girona-Cassà, Tarragona-Reus-Valls i Lleida).

Aquestes llançadores han de connectar tam-

bé els aeroports del sistema aeroportuari primari de Catalunya (Barcelona, Girona i Reus-Tarragona). Per aconseguir-ho cal que se situïn estacions d'alta velocitat al costat d'aquests aeroports. En aquest sentit, d'acord amb el projecte redactat per la Generalitat de Catalunya, l'aeroport de Girona disposa d'estació d'alta velocitat i, d'altra banda, el ramal cap a València, previst en el PTGC, passa al costat de l'aeroport de Reus, per la qual cosa s'hi pot situar una estació. Finalment, l'aeroport de Barcelona ha de disposar d'estació d'alta velocitat per tal d'integrar el sistema aeroportuari, segons les previsions d'aquest mateix Pla Territorial General.

b) Xarxa convencional (FGC i RENFE) sobre la qual es produiran dos serveis:

1. Serveis metropolitans de rodalia. A partir de la infraestructura existent, cal preveure unes xarxes de rodalia que serveixin els sistemes metropolitans (Barcelona, Tarragona-Reus-Valls, Girona-Cassà i Lleida) i els sistemes de suport. Els límits d'aquestes xarxes de rodalia es detallen en l'informe tècnic annex.

Xarxa de Barcelona: Vilanova i la Geltrú, Vilafranca, Igualada, Manresa, Vic, Sant Celoni i Mataró. Les línies de Barcelona s'estendran també fins als sistemes del Tordera i el Vendrell.

Xarxa de Tarragona: Tortosa-Amposta, les Borges del Camp, Montblanc, Valls i el Vendrell.

Xarxa de Lleida: Almacelles, Balaguer, Cervera, les Borges Blanques.

Xarxa de Girona: Sils, Figueres, Banyoles i Cassà. La xarxa de Girona s'estendrà fins al sistema del Tordera, en el cas que es desenvolupi aquest sistema.

Per tal que aquest sistema metropolità de

rodalia sigui eficient cal que estigui unit amb la xarxa de connexió ràpida dels sistemes metropolitans de Catalunya (llançadores). Per això, cal que existeixin estacions d'intercanvi amb les xarxes metropolitanas de rodalia. En el cas de Barcelona, tant les estacions de Sant Cugat-Cerdanyola com les de la Sagrera i l'aeroport actuen com a ròtules entre les dues xarxes. A Girona, cal que un ramal de la línia TAV entri fins a l'estació central. A Lleida es plantegen dues possibilitats (que la línia TAV passi pel centre de la ciutat o que passi per fora i es construeixi un ramal fins al centre). En definitiva, els sistemes urbans metropolitans de Catalunya han de disposar d'estacions que permetin l'intercanvi entre les llançadores catalanes i les xarxes metropolitanas de rodalia.

2. Serveis Catalunya exprés sobre la xarxa convencional, que unirien els principals sistemes urbans de Catalunya. Aquests trens connecten Barcelona amb els principals sistemes de Catalunya. De fet, aquests serveis actuaran com a complement dels dos serveis principals per la mobilitat interna de Catalunya que són les xarxes metropolitanas de rodalia i les llançadores.

Al·legació núm. 19

Completar les propostes de projectes específics referits als traçats de la xarxa ferroviària d'acord amb el plantejament de xarxa que es formula.

Les propostes de projecte del PTGC hauran de ser substituïdes i/o complementades amb els següents aspectes:

a) Potenciació de la xarxa de rodalia i dels serveis Catalunya exprés (que relligui el sistema urbà metropolità seguint els itineraris existents i amb les tres Planes Intermèdies d'Osona, Bages i Anoia). Aquesta potenciació implica:

– millorar el traçat i doblar la via fèrria fins a Vic,

- millorar el traçat fins a Manresa,
- millorar el traçat i doblar la via fèrria fins a Igualada,
- doblar la via fèrria d'Arenys de Mar fins a Tordera.

b) Reserva de sòls i construcció de la línia de tren d'alta velocitat: amb un traçat molt similar a les autopistes A-17 i A-2, seguint el corredor pre-litoral i obrint-se cap a Lleida i Saragossa a partir del triangle de Tarragona-Reus-Valls.

Aquesta xarxa haurà de connectar els aeroports del sistema primari i es preveuran estacions d'intercanvi entre la línia d'alta velocitat i les xarxes metropolitanas de rodalia dels sistemes per al reequilibri territorial del nivell 1.

L'àrea metropolitana de Barcelona disposarà de dos itineraris, un pel corredor pre-litoral i un altre per la costa. En l'itinerari pre-litoral se situarà una estació que servirà els trens sense origen-destinació Barcelona.

L'itinerari costaner disposarà de dues estacions per a viatgers, una a l'aeroport i una segona al lloc central barceloní (la Sagrera).

c) Les propostes que fan els plans sectorials i el Pla Intermodal de Transport (PIT). Els projectes concrets s'hauran d'ajustar als següents principis:

- Des de qualsevol polaritat del sistema metropolità de Barcelona s'ha de poder anar a qualsevol altre amb un únic intercanvi. Les polaritats de referència són les següents: aeroport de Barcelona (i la seva estació de la línia d'alta velocitat), estació de Sants, estació de Sagrera de la línia d'alta velocitat, plaça de Catalunya de Barcelona, estació de Sant Cugat-Cerdanyola de la línia d'alta velocitat, Vilanova i la Geltrú, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.
- Per aconseguir l'objectiu anterior és necessari potenciar diversos punts d'intercanvi de la

xarxa i crear una connexió entre Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers.

- Cal que totes les actuacions en matèria ferroviària sobre la xarxa de rodalia vagin dirigides a reforçar les estacions de primer nivell: aeroport, Sants, plaça de Catalunya, la Sagrera, Sant Cugat-Cerdanyola, Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers. Qualsevol nova línia o perllongació de la xarxa de rodalia haurà de passar-ne preferentment per alguna.

- Es tendirà a possibilitar el màxim de punts d'intercanvi entre les diferents xarxes.

- Les actuacions sobre les xarxes locals de transport (metro, metro lleuger, xarxes i estacions d'autobusos, aparcaments d'intercanvi) s'hauran de recolzar en la xarxa de rodalia i, en conseqüència, els projectes concrets que es realitzin hauran de preveure punts d'intercanvi amb aquesta xarxa.

- La creació de línies ferroviàries noves ha de tenir especialment en compte els condicionants urbanístics, l'impacte ambiental i l'òptima assignació de recursos.

- Els sistemes de capacitat intermèdia (metros lleugers) són una alternativa eficaç a considerar en aquells indrets on la creació de línies ferroviàries «pesants» no és la més adequada per condicionants urbanístics, demanda excessivament dispersa. Serà necessari efectuar la reserva pertinent al viari per permetre el pas d'aquests sistemes lleugers.

d) Caldrà elaborar un Pla Intermodal de Transport (PIT) per a cadascun dels sistemes de reequilibri territorial de nivell 1.

e) Els PIT elaboraran un programa de millora de la permeabilitat i soterraments de troncals de línies de ferrocarril per tal d'adaptar aquestes infraestructures a la nova realitat urbana de les nostres ciutats.

Al·legació núm. 20

El programa d'inversions haurà d'establir per a l'extensió del transport metropolità (EEF. 9) les previ-

sions del PIT, previstes en principi amb un import quatre vegades superior a les considerades en el PTGC.

Al·legació núm. 21

Eliminar dels plànols P. 02 i P. 04 el ramal de FGC de Sant Boi a Gavà ja que no uneix polaritats definides en el PTGC i el seu àmbit d'estudi correspon al PIT.

Al·legació núm. 22

Considerar com a model alternatiu de xarxa ferroviària en l'àmbit de la Regió Metropolitana el que es desenvolupa en el plànol Annex núm. 3 d'acord amb els principis continguts en l'al·legació i l'informe tècnic annex.

Aquest model alternatiu cal entendre'l constituït pels següents elements:

- Traçat indicatiu de la línia d'ample internacional i alta velocitat.
- Connexió ferroviària Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers (ronda ferroviària del Vallès).
- Prolongacions dels FGC al Vallès.
- Variant ferroviària de Badalona.
- Connexions de tancament del vuit català: Vilafranca-Vilanova i Mataró-Granollers.
- Sistema de metro lleuger de la Diagonal.
- Sistema de metro lleuger del Vallès.
- Sistema de metro lleuger del Maresme i el Delta del Llobregat.
- Centres d'intercanvi metropolità de viatgers.

5. Aspectes del sistema aeroportuari

Al·legació núm. 23

Reconèixer la jerarquia del model aeroportuari proposat (Barcelona-Reus-Girona) fent explícita la previsió d'ampliació per al de Barcelona.

Al·legació núm. 24

Integrar el model aeroportuari amb la xarxa d'auto-

pistes i amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat mitjançant el servei de «llançadores».

6. Aspectes relatius al medi ambient

Al·legació núm. 25

Cal contrastar les capacitats del territori i les demandes del desenvolupament social derivades del model d'ordenació proposat.

El PTGC hauria de contenir una documentació més completa amb una avaluació detallada de la problemàtica mediambiental i, en especial, dels sistemes d'espais lliures, així com el seu contrast amb les propostes referides a altres aspectes de l'ordenació territorial, especialment amb les demandes derivades del model proposat, explicitant les repercussions mediambientals que li comporta, i per tant avaluar la seva idoneïtat. Les determinacions del PTGC sobre el medi ambient haurien de tenir transcripció gràfica.

Al·legació núm. 26

Explicitar els criteris aplicables al desenvolupament econòmic i social en termes de demanda de recursos naturals i els criteris tècnics de minimització d'impactes.

El PTGC ha de garantir la compatibilitat del model proposat amb un medi ambient de qualitat com un dels seus objectius bàsics explicitant els criteris aplicables en el seu desenvolupament. En concret es proposen els següents:

1. Incorporar la problemàtica de la contaminació atmosfèrica a les propostes del PTGC amb indicació de criteris i nivells de qualitat necessaris; reforçant la utilització dels instruments legals existents i reclamant l'elaboració del Pla de Protecció Atmosfèric.

2. Introduir a les determinacions del PTGC prescripcions que abordin el problema de la contaminació agrícola.

3. Definir amb més precisió els criteris de gestió de l'aigua, de tal forma que es tinguin en compte tots els recursos hidràulics (inclosos els aqüífers subterranis), s'avaluin de forma precisa les necessitats territorials i es defineixin amb més precisió les mesures necessàries per donar-hi solució (transvasament de conques), sense perjudicis mediambientals.

4. Definir els criteris per a la reutilització de les aigües residuals pel que fa al nivell de qualitat, usos i àrees d'aplicació.

5. Incorporar la problemàtica de les avingudes a les propostes del PTGC.

6. Definir els criteris que permetin la reformulació del Pla de Sanejament, d'acord amb les propostes de desenvolupament que finalment adopti el PTGC.

7. Incorporar realment la problemàtica de gestió dels residus sòlids a les prescripcions del PTGC amb la definició de criteris de gestió més precisos i àmbits de gestió adequats a l'especificitat del tema, que parteixin de les administracions que avui gestionen aquests serveis (EMSHTR).

Al·legació núm. 27

Precisar en la documentació normativa del pla els criteris d'aplicació per a una gestió coherent del sistema d'espais lliures.

Es proposa que siguin com a mínim els següents:

1. Definir una imatge objectiu per al sistema d'espais lliures que permeti la formulació d'estratègies i l'assumpció de compromisos d'intervenció.

2. Definir els criteris de desenvolupament i gestió per als sistemes d'espais lliures que integrin criteris productius i de conservació, amb l'objectiu de fixar directrius als Plans Sectorials i Urba-

nístics que regularan el desenvolupament d'aquests sòls.

3. Introduir en les propostes del PTGC a més del concepte de conservació de valors naturals, el concepte de regeneració dels espais estratègics del territori i, d'entre ells, els fluvials.

4. Ampliar els supòsits de protecció-regeneració a:

– Terrenys forestals en pendents superiors al 20%.

– Establint criteris de gestió forestal i integració de l'agricultura tradicional.

– Evitant l'edificació i l'agricultura inadequada al pendent.

– Exigint l'estudi d'impacte ambiental en el desenvolupament dels sòls urbanitzables no programats, infraestructures i activitats agrícoles no tradicionals.

– Espais fluvials, incloent-hi els que es troben a determinades distàncies de les lleres (200-100-50 m).

– Garantint el paper de corredors biològics.

– Evitant l'edificació i la instal·lació d'infraestructures.

– Integrant l'agricultura.

– Exigint l'estudi d'impacte ambiental per a intervencions excepcionals motivades per les dificultats del territori.

5. Establir l'obligatorietat de l'aplicació de les determinacions del PTGC inclús sense haver efectuat les delimitacions precises que han d'efectuar els planejaments successius.

6. Definir per a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, d'acord amb les hipòtesis reflectides al plànol núm. 4 que s'adjunta com a annex, els elements següents:

– Els espais estratègics per aconseguir les continuïtats naturals desitjables.

- Els espais fluvials com a conductors de naturalitat, amb criteris de gestió específics per aquells que tenen un paper estructurador (parcs fluvials).
- Els espais annexos a les infraestructures bàsiques de transport com a conductors de naturalitat.

7. Aspectes econòmics i de programació d'inversions

AI-legació núm. 28

Incorporar al Programa Quadriennal d'Inversions la totalitat d'inversions en infraestructures i dotacions bàsiques que es preveu realitzar en el període 1994-1997 amb finançament íntegre o parcial d'administracions diferents de la Generalitat de Catalunya (incloses les definides recentment al "Plan Director de Infraestructuras" del MOPT), d'acord amb el que determina l'article 3.6 del Decret 397/1984.

AI-legació núm. 29

Fixar criteris i determinacions concretes de prioritats en el conjunt de les actuacions previstes, tenint en compte pel que fa a l'Àmbit Central, les establertes pel Pla Estratègic de Barcelona i altres plans locals de naturalesa similar.

AI-legació núm. 30

Concretar i garantir les assignacions econòmiques que, respecte de la globalitat del programa quadriennal, corresponen a l'Àmbit Funcional Central i als seus «sistemes de proposta», si més no al sistema de Barcelona, atesa la seva importància quantitativa i qualitativa en el conjunt, amb les següents precisions:

- Relació de projectes específics i imports corresponents dels programes que el pla presenta de forma agregada, especialment els de sanejament i de residus sòlids, que interessin competències de les entitats metropolitanas.
- Garantia que les intervencions incloses en el programa agregat «equipaments per a la quali-

tat de vida» es distribuïran de forma sensiblement proporcional al pes demogràfic dels àmbits previstos.

8. Aspectes administratius i de representació institucional

AI-legació núm. 31

La Llei del Pla Territorial General haurà de regular els aspectes organitzatius del territori; partint dels esquemes de la Llei 23/1983, com a forma de garantir el desplegament de les seves determinacions a través dels plans territorials parcials i de garantir també la participació de les entitats locals en la seva elaboració i execució.

AI-legació núm. 32

Caldrà fixar en el PTGC en el cas de la conurbació de Barcelona, les bases o criteris perquè el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana pugui concretar l'organització local unitària que permeti dur a terme les inversions i actuacions de competència local (art. 20.2 de la Llei 23/1983), atesa l'actual pluralitat d'entitats locals i supramunicipals, el territori de les quals no és coincident entre sí i tampoc amb l'àmbit previst per a formular el PTP.

AI-legació núm. 33

Reconèixer les vigents entitats metropolitanas (EMSHTR, EMT i Mancomunitat de Municipis de l'AMB) com a «entitats locals afectades» en tot allò que correspongui en relació amb el PTGC i el seu desenvolupament. En conseqüència:

- Garantir la seva participació efectiva en els treballs de redacció del PTP de l'Àmbit Central (Pla Territorial Metropolità de Barcelona, en curs d'elaboració), d'acord amb el que preveu l'article 14.2 de la Llei 23/1983 de Política Territorial.
- Establir canals per a la seva participació, en la forma que resulti adient, en les agrupacions d'entitats locals que puguin constituir-se per dur a terme el PTMB, d'acord amb el que estableix l'article 22 de la mateixa Llei.

[REDACTED]
ANNEX 1. GRÀFICS D'AVANÇ DE PROPOSTA

SUMARI

- 1. Sistemes de proposta**
- 2. Xarxa viària bàsica**
- 3. Xarxa ferroviària**
- 4. Sistemes d'espais lliures**

SISTEMES DE PROPOSTA
 --- DISTRICTES METROPOLITANS / SUBSISTEMES DE PROPOSTA

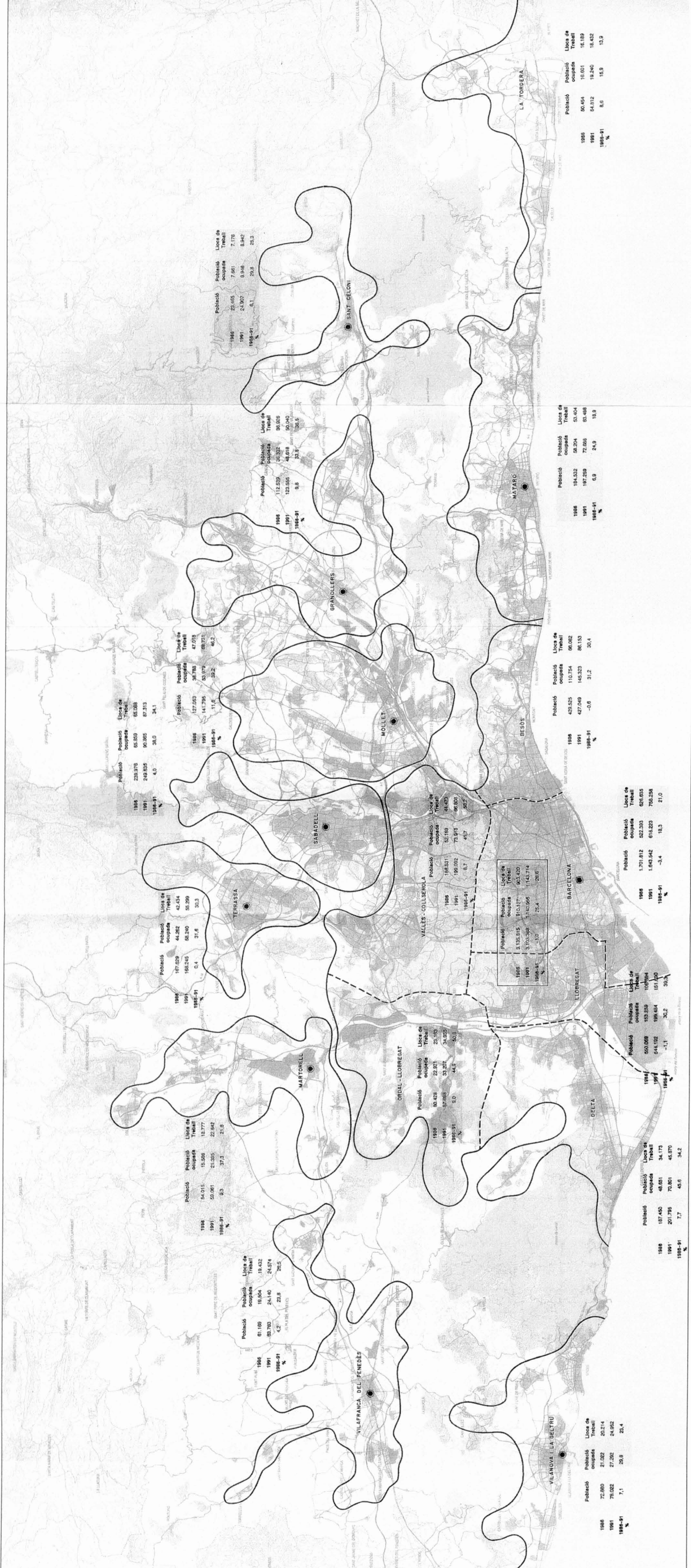
REGIO METROPOLITANA

Tipus	1986	1991	1991-91
RESIDENCIAL URBANA	4.278.527	4.284.422	0,6
RESIDENCIAL URBANA DE BAMA DENSITAT	1.233.340	1.507.309	27,3
INDUSTRIAL URBANA	1.507.309	1.507.309	0,0
RESIDENCIAL URBANITZABLE	1.507.309	1.507.309	0,0
INDUSTRIAL URBANITZABLE	1.507.309	1.507.309	0,0
AREES TÈCNICQUES	1.507.309	1.507.309	0,0

París I.E.C. 1995 (dades municipals en milers)

EQUIPMENTS

- PARKS URBANS
- SERVIS TÈCNICS INFRAESTRUCTURES
- NO URBANITZABLE
- ÀREA MARÍTIMA
- ÀREA FERROVIÀRIA



Regio Metropolitana de Barcelona

PLANEJAMENT 1990
 (PIRÀMIDES DE POBLACIÓ I OBRERS)



ELS GRANS EIXOS VIARIS

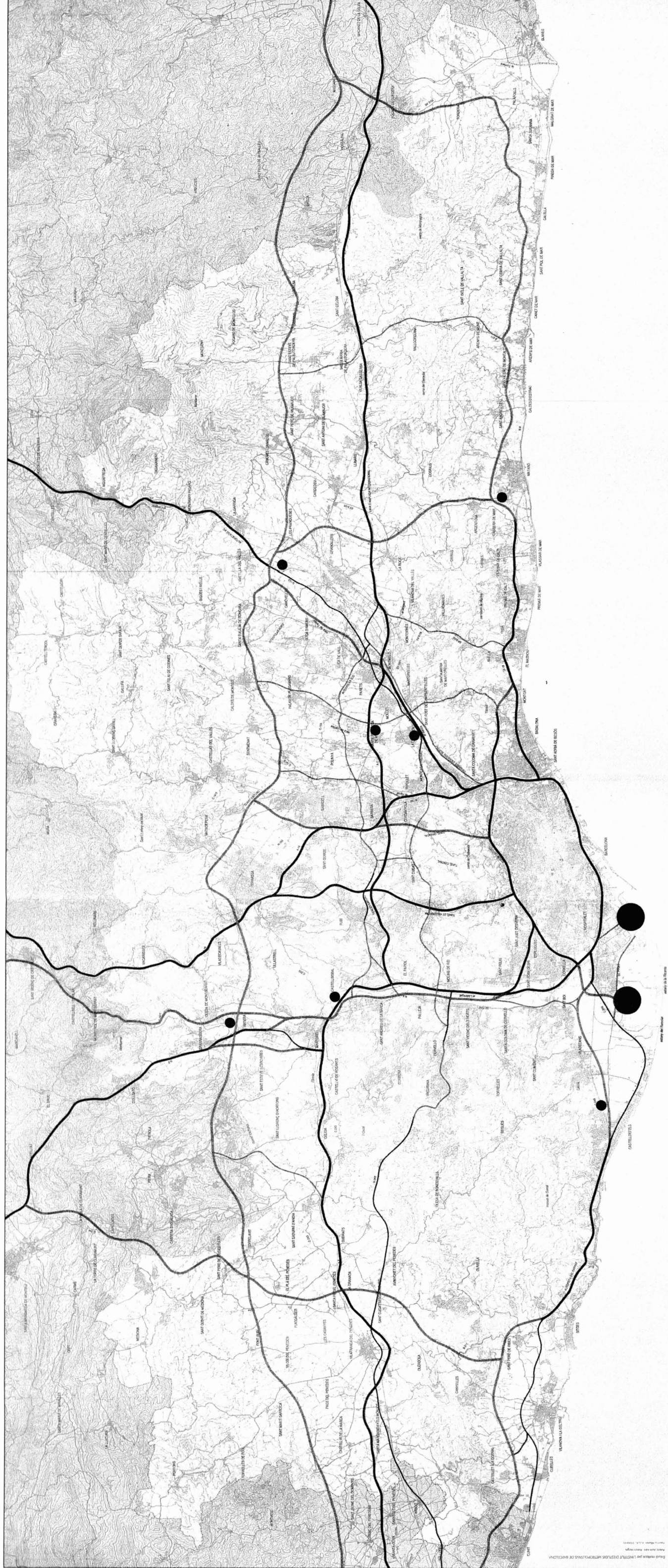
- LES EXISTENTS ESPECIALITATS DE TRANST DE BICICLET
- LES PROPOSSES ESPECIALITATS DE TRANST DE BICICLET

ALTRES VIES D'INTERÉS METROPOLITÀ

- ALTRES VIES EXISTENTS D'INTERÉS METROPOLITÀ
- ALTRES VIES PROPOSSES D'INTERÉS METROPOLITÀ

ÀREES ESTRATÈGIQUES DEL TRANSPORT DE MERCADERIES

- PRIMER ORDE
- SEGON ORDE

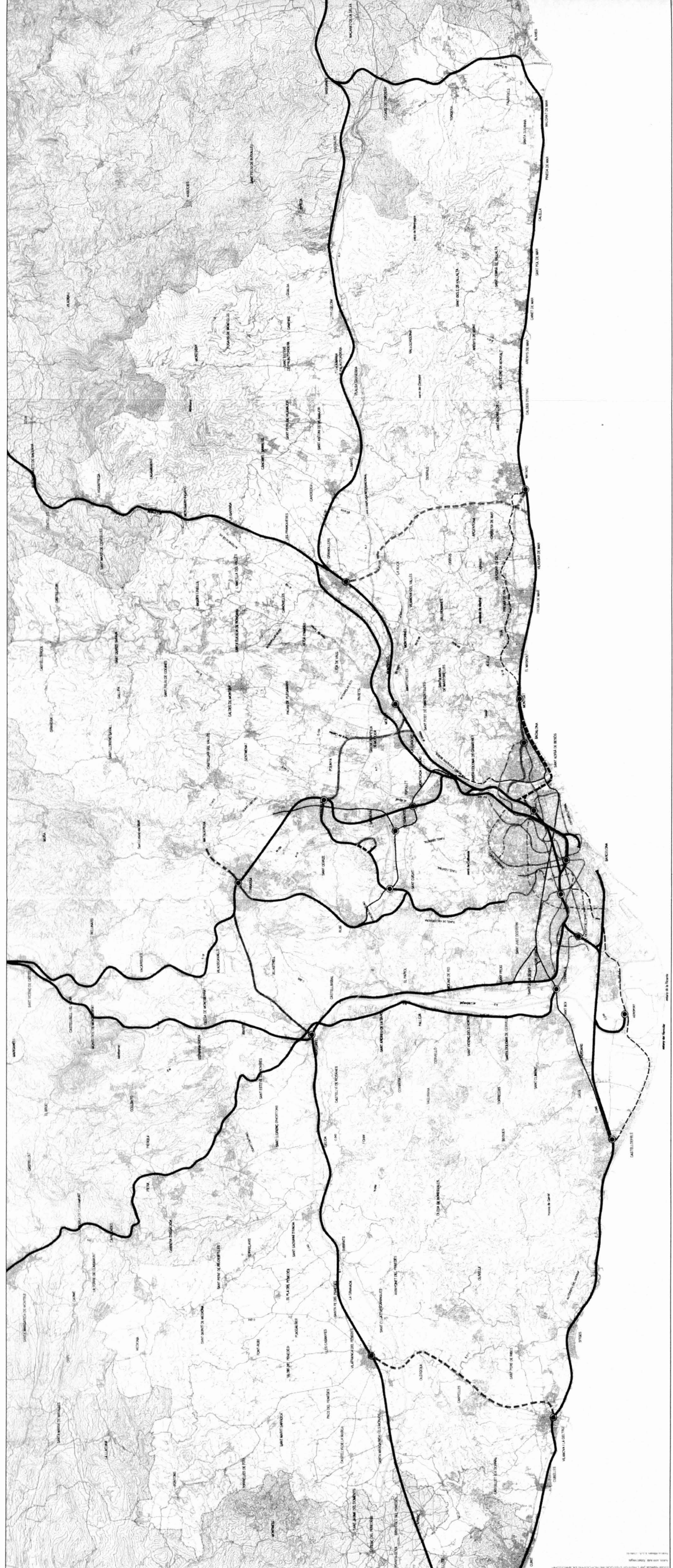


Regió Metropolitana de Barcelona

Fundada pel Departament d'Urbanisme i Habitatge de Catalunya

LEGENDA

- LINES EXISTENTS
- PROPOSTA DE NOVES LINES
- PROPOSICIONS A MÉS LLARG TERMINI
- LINA D'IMPULSAIÓ INTERNACIONAL I ALTA VELOCITAT
- SISTEMES DE METRO/LLIGER
- PROPOSICIONS DE METRO/LLIGER A MÉS LLARG TERMINI
- XARXA DE METRO EXISTENT
- PROPOSICIONS A MÉS LLARG DE METRO
- CENTRES D'INTERCANVI
- TRAMVAI SUPRIMIT



Regió Metropolitana de Barcelona



ESPAIS LLIBRES

- ESPAIS AGRÍCOLES
- CONTINUITAT NATURAL / PASADÍSTICA
- ESPAIS FORESTALS
- DE PROTECCIÓ ESPECÍFICA
- CONTINUITAT NATURAL / PASADÍSTICA
- DE ÚS DE NATURALITAT

CONTINUITAT DE NATURALITAT

- PARCS FLUVIALS / ÀMBIT DE PROTECCIÓ
- ÀRIA ÀMBIT DE PROTECCIÓ
- PARCS METROPOLITANS
- ACTIVITATS DE LLEURE
- D'INTERÉS NATURALÍSTIC

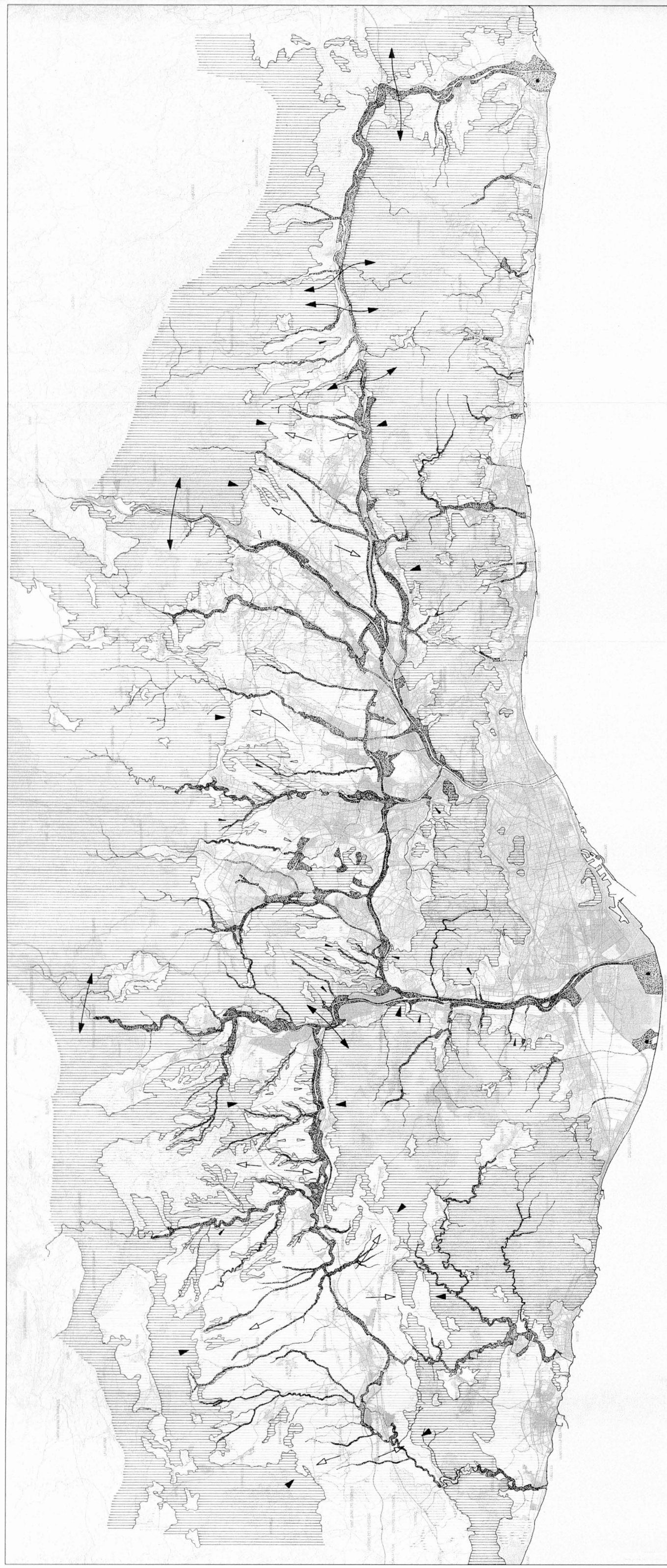
RESIDENCIAL URBÀ

- RESIDENCIAL URBÀ DE BAMA DENSTAT
- INDUSTRIAL URBÀ
- RESIDENCIAL URBANTZIBLE
- INDUSTRIAL URBANTZIBLE
- ÀREES TERCIÀRIES

EQUIPMENTS

- PARCS URBANS
- SERVIS TÈCNICS / INFRASTRUCTURES
- NO URBANTZIBLE
- ÀRIA URBÀ
- ÀRIA FERROVIÀRIA

MAI 1993



Regió Metropolitana de Barcelona

PLANEJAMENT 1990
PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL





ANNEX 2. DEMOGRAFIA

1. Consideracions a la previsió de població del PTGC

- 1.1. Creixement total
- 1.2. Creixement natural
- 1.3. Creixement migratori

ANNEX 2. DEMOGRAFIA

1. Consideracions a la previsió de població del PTGC

1.1. Creixement total

El creixement previst per al conjunt de Catalunya, 1,5 milions d'habitants en 35 anys arribant als 7,5 milions, tot i ser qualificable de «moderat» –com fa el Pla– pot considerar-se superior al que s'espera.

- El conjunt d'Espanya creixerà entre 1990-2025 el 9% (de 39 a 42,5 milions), segons es desprèn de la informació del gràfic D.7, mentre que el PTGC estima per a idèntic període un creixement del 24% a Catalunya. Tot i acceptant la hipòtesi d'un major dinamisme català, la diferència sembla massa gran, amb un increment equivalent a quatre vegades el d'Espanya sense Catalunya (6%) i que suposaria un augment de dos punts (del 15,6% al 17,6%) pel que fa al pes de Catalunya en el conjunt estatal.

També és significatiu comprovar al gràfic esmentat que altres països de l'arc mediterrani nord-occidental (més semblants demogràficament i sociològicament a Catalunya que a la resta d'Espanya, i igualment candidats a la recepció d'immigració del nord d'Àfrica) tenen creixements previstos a l'horitzó 2025 encara més baixos: 8% a França i –8,4% a Itàlia.

- La comparació entre les taxes de creixement experimentades els darrers anys i les que preveu el PTGC semblen confirmar que les previsions podrien considerar-se massa elevades: la hipòtesi de creixement total (a partir de l'any 2001, una vegada recuperada la natalitat) equival a quatre vegades l'increment observat el decenni 1981-1991 i a 2,5 vegades el del darrer quinquenni 1986-1991 (vegeu taules 1 i 2 d'aquest annex).

1.2. Creixement natural

La hipòtesi de creixement natural (0,55% anual a

partir del 2001) pot considerar-se massa alta pels següents motius:

- Catalunya entrarà, dins l'actual quinquenni 1991-1996, en creixement natural negatiu, tal com assenyala l'estudi del Pla (INFO 3.11-12). Atès que la mortalitat seguirà pujant de manera lleu però constant per l'envelliment de la població, el canvi de tendència haurà de basar-se en una notable recuperació de natalitat.

- Aquesta recuperació, possibilitada bàsicament per l'augment del contingent en edat reproductiva, es produirà, ben segur, però podria ser menor de l'esperada (el Pla assenyala que «el nombre de naixements ha d'augmentar de manera immediata entre el 15 i el 20%», INFO 3.12):

- L'augment de la natalitat pel motiu indicat, encara que sigui numèricament considerable, durarà només aproximadament la primera meitat del període previst mentre que a la segona la situació s'invertirà radicalment en entrar en l'edat procreadora els reduïts contingents provinents de la feble natalitat del període final dels anys setanta-principis dels noranta.

- A curt termini no és totalment descartable que la fecunditat (nombre mitjà de fills per dona), tot i ser ja extraordinàriament baixa, no aturi encara la davallada i després trigui a recuperar-se. L'eventual perllongació de l'actual context de crisi econòmica podria incidir en aquest sentit.

- Una hipotètica recuperació de la fecunditat «a l'escandinava» probablement només es produiria, com ha passat en aquells països, després de períodes molt llargs de baixa fecunditat i en el context de societats més evolucionades i socialment consolidades que la Catalunya d'avui o dels propers anys. De fet, el propi PTGC la descarta com a fenomen significatiu (pàg. D. 32).

Taula 1. PTGC. Previsions de població i «imatge-objectiu» l'any 2026. Adaptació de les dades de la taula M. 33 a la delimitació d'àmbits d'aplicació dels PTP (M. 180)

Població	Evolució			Previsions 2026 PTGC		
	1981	1986	1991	Tendència	Proposta	Diferència proposta-tendència
Centre/Regió Metropolitana de Barcelona	4.238.876	4.229.527	4.264.422	5.187.228	4.687.953	-499.275
Nord/Girona	456.888	477.995	499.114	729.497	831.901	102.404
Camp de Tarragona	358.809	368.305	387.052	589.109	627.041	37.932
Terres de l'Ebre	154.241	155.578	154.952	163.786	245.006	81.220
Ponent/Lleida-Pirineu	339.160	338.287	339.732	355.689	515.116	159.427
Planes intermèdies	408.440	408.946	414.222	474.691	592.983	118.292
Total Catalunya	5.956.414	5.978.638	6.059.494	7.500.000	7.500.000	0
Catalunya sense la RMB	1.717.538	1.749.111	1.795.072	2.312.772	2.812.047	499.275

Creixement absolut	Evolució			Previsions 2026 PTGC		
	1981-1986	1986-1991	1981-1991	Tendència 1991-2026	Proposta 1991-2026	Diferència proposta-tendència
Centre/Regió Metropolitana de Barcelona	-9.349	34.895	25.546	922.806	423.531	-499.275
Nord/Girona	21.107	21.119	42.226	230.383	332.787	102.404
Camp de Tarragona	9.496	18.747	28.243	202.057	239.989	37.932
Terres de l'Ebre	1.337	-626	711	8.834	90.054	81.220
Ponent/Lleida-Pirineu	-873	1.445	572	15.957	175.384	159.427
Planes intermèdies	506	5.276	5.782	60.469	178.761	118.292
Total Catalunya	22.224	80.856	103.080	1.440.506	1.440.506	0
Catalunya sense la RMB	31.573	45.961	77.534	517.700	1.016.975	499.275

Taula 1. (Continuació)

Creixement relatiu (percentatge an.ac.)	Evolució			Previsions 2026 PTGC		
	1981-1986	1986-1991	1981-1991	Tendència 1991-2026	Proposta 1991-2026	Diferència proposta-tendència
Centre/Regió Metropolitana de Barcelona	-0,04	0,16	0,06	0,56	0,27	-0,29
Nord/Girona	0,91	0,87	0,89	1,09	1,47	0,38
Camp de Tarragona	0,52	1,00	0,76	1,21	1,39	0,18
Terres de l'Ebre	0,17	-0,08	0,05	0,16	1,32	1,16
Ponent/Lleida-Pirineu	-0,05	0,09	0,02	0,13	1,20	1,07
Planes intermèdies	0,02	0,26	0,14	0,39	1,03	0,64
Total Catalunya	0,07	0,27	0,17	0,61	0,61	0,00
Catalunya sense la RMB	0,36	0,52	0,44	0,73	1,29	0,56

Distribució Territorial (percentatge)	Evolució			Previsions 2026 PTGC		
	1981	1986	1991	Tendència	Proposta	Diferència proposta-tendència
Centre/Regió Metropolitana de Barcelona	71,16	70,74	70,38	69,16	62,51	-6,66
Nord/Girona	7,67	8,00	8,24	9,73	11,09	1,37
Camp de Tarragona	6,02	6,16	6,39	7,85	8,36	0,51
Terres de l'Ebre	2,59	2,60	2,56	2,18	3,27	1,08
Ponent/Lleida-Pirineu	5,69	5,66	5,61	4,74	6,87	2,13
Planes intermèdies	6,86	6,84	6,84	6,33	7,91	1,58
Total Catalunya	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	0,00
Catalunya sense la RMB	28,84	29,26	29,62	30,84	37,49	6,66

1.3. Creixement migratori

- La hipòtesi del creixement migratori que fa el PTGC és relativament moderada: manteniment al llarg de tot el període del 0,15% anual, és a dir, el 25% més que en el darrer quinquenni 1986-1991. Es tracta d'una previsió força verosímil si bé, com totes les que poden fer-se a llarg termini i especialment les referides a migracions, subjecta a uns marges d'error altíssims.

- Tot i ser moderada, la previsió migratòria del Pla podria resultar encara massa alta. Pel que fa a la procedent de la resta d'Espanya, sembla molt menys justificada la hipòtesi que finalment s'adopta (immigració des d'àrees rurals peninsulars estimulada pel diferencial de renda, segons la pàg. D. 35), que no pas les conclusions de l'estudi (INFO 3.16), que contradiuen totalment aquella suposició basant-se en l'envelliment i la recessió demogràfica de les zones d'origen, així com en els subsidis i les polítiques regionals aplicades pels governs central o autonòmics.

Pel que fa a la immigració procedent de l'estranger, sobretot del Tercer Món i especialment del nord d'Àfrica, l'estudi l'estima «completament imprevisible» (INFO 3.17) i la hipòtesi adoptada (pàg. D. 35) no la considera.

1.3.1. Creixement natural

La corba de creixement de la taxa bruta de mortalitat es troba tendencialment amb la de la natalitat en el primer quinquenni dels anys noranta, moment en el qual el creixement natural de la població catalana esdevé nul per passar tot seguit a xifres negatives (INFO 3.12).

1990=0,8 per 1.000. Els anys vinents, en un primer moment, el creixement natural pot assolir una mitjana del 2 per 1.000 anual per passar en començar el segle al 5,5 per 1.000 (pàg. D. 35).

Interpretació quantitativa:

1991-1996: mitjana aritmètica entre 0 per 1.000 anual i 2 per 1.000 anual = 0,1% anual

1996-2001: mitjana aritmètica entre 2 per 1.000 anual i 5,5 per 1.000 anual = 0,375 anual

2001-2006 i quinquennis següents: 5,5 per 1.000 anual = 0,55 anual

1.3.2. Creixement migratori

Tots els quinquennis: 1,5 per 1.000 anual (pàg. D. 35) = 0,15 anual.

Taula 2. Comparació de taxes de creixement (demografia)

	Creixement natural		Creixement migratori		Creixement total	
	Real	Hipòtesi	Real	Hipòtesi	Real	Hipòtesi
1981-1986	0,36		-0,28		0,07	
1986-1991	0,15		0,12		0,27	
1981-1991	0,25		-0,08		0,17	
1991-1996		0,1		0,15		0,25
1996-2001		0,375		0,15		0,525
2001-2026		0,55		0,15		0,70

Les taxes expressen percentatges anuals.

Les hipòtesis s'han deduït a partir de les escasses referències concretes que el pla explicita.

**ANNEX 3. SISTEMES DE PROPOSTA.
TENDÈNCIES DE CREIXEMENT**

SUMARI

1. Tendències de creixement i extensió de l'àrea metropolitana de Barcelona. Cap a una ciutat real de 40-50 Km de radi des de Barcelona

ANNEX 3.
SISTEMES DE PROPOSTA. TENDÈNCIES DE CREIXEMENT

**1. Tendències de creixement i extensió de l'àrea metropolitana de Barcelona.
Cap a una ciutat real de 40-50 km de radi des de Barcelona**

La situació i evolució dels diferents indicadors territorials aporten les següents conclusions:

1. Hi ha característiques territorials per densitat i intensitat de les interrelacions de tota mena (treball, estudi, comerç, oci) i per dèficit de centralitat, que individualitzen el continu urbà de Barcelona i una vintena més de municipis, i que es coneix com l'àrea metropolitana de Barcelona, en un radi aproximat de 15 km des de la ciutat central.

2. L'àrea metropolitana de Barcelona té límits variables segons el tipus de relacions que s'hi considerin i la finalitat de la delimitació. Són l'expressió del procés tendencial d'extensió territorial de les característiques metropolitanes cap al conjunt de la regió, el qual es va accentuar en el període 1985-1992, de creixement econòmic intens.

3. Les àrees on es produeixen les principals tensions de creixement i extensió de l'àrea metropolitana de Barcelona són als municipis del Baix Maresme, per nous habitatges, i les de Mollet i Martorell, per noves indústries. En el període recent de més creixement, les diferències entre el creixement d'activitat econòmica, més concentrat a l'entorn de Barcelona, i el residencial, amb saldos positius a la segona corona de municipis, han accentuat les tendències d'integració metropolitana. Queden individualitzats com a sistemes urbans, Sabadell, Terrassa, Mataró, Vilafranca, Vilanova, Granollers i, parcialment, Sant Celoni, que aporten potencialitat urbana a la competitivitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.

4. La urbanització de polígons industrials, la

implantació de nous centres comercials i les actuacions de reequilibri territorial metropolitana (rondes, parcs, espais oberts, nova urbanització de polígons industrials i per habitatge) limitaran els dèficits de centralitat als municipis del Delta del Llobregat, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Montgat, Cerdanyola o Ripollet, que es poden transformar en noves centralitats dins de l'àrea metropolitana.

Els principals canvis territorials entre l'any 1986 i 1991 que il·lustren l'extensió de Barcelona i l'àrea metropolitana han estat, d'acord amb les dades provisionals del Cens del 1991, els següents:

– Creixement de llocs de treball més intens a l'àrea metropolitana, amb uns 237.000 llocs de treball, que ha superat la resta de la regió considerada com un conjunt (73.000 nous llocs de treball), i les altres 34 comarques de Catalunya (72.000 nous llocs de treball), amb creixements respectius del 26,7%, 21,0% i 12,5%.

– Transvasament de residència des de Barcelona i el continu urbà cap a la segona corona d'unes 61.000 persones, que augmenta significativament la tendència anterior amb saldos de 23.000–27.000 persones per quinquenni.

– Augment de la mobilitat residència-treball d'abast intercomarcal a la Regió Metropolitana en un 65% respecte a les 177.062 persones que, el 1986, treballaven fora de la comarca de residència.

– Augment de la intensitat de tràfic el 37% als accessos a Barcelona i el 58% a accessos als límits de l'Entitat Metropolitana de Transport.

La conclusió que les característiques metropolitanes més intenses no són avui generalitzables a tot l'àmbit de la Regió Metropolitana s'il·lustra aplicant als fluxos intercomarcals de la mobilitat obligada, els criteris de delimitació de les anomenades «àrees de cohesió» i «mercats de treball» del Pla Territorial General de Catalunya. Són els criteris següents, aplicats a la mobilitat obligada residència-treball de 1981, 1986 i 1991:

- Flux mínim del 15% entre dues àrees (municipis o comarques).
- Volum d'emissions o atraccions superior al 25% dels llocs de treball localitzats o de la població ocupada resident.

Les comarques són àmbits territorials suficientment grans perquè tinguin molta probabilitat d'internalitzar un gran nombre de viatges. Alternativament, els fluxos extracomarcals totals són definidors dels fluxos dins de la regió perquè engloben tant els més intensos prop de Barcelona i el continu urbà, com els més extrems. Les taules i mapes adjunts presenten els resultats.

Amb el criteri de les «àrees de cohesió», formarien «sistema urbà» amb el Barcelonès, les següents comarques:

- El Baix Llobregat, per atraccions i emissions, des d'abans de l'any 1981.
- El Maresme i el Vallès Occidental, per emissions, a partir de les dades del Cens de Població de 1991.

Amb el criteri dels mercats de treball, en relació amb l'obertura total, formarien sistema urbà

amb la comarca del Barcelonès, només la del Baix Llobregat. Els resultats palesen que la resta de comarques de la regió són autocontingudes en un 75%, al menys, de les dimensions dels mercats de treball.

La tendència a l'augment de la mobilitat es va incrementar tant en el període de recessió (1975-1984) com en el període recent de màxim creixement. L'autosuficiència o l'autocontenció d'abast extracomarcals va augmentar dos punts percentuals respecte de la població ocupada total de la Regió Metropolitana entre l'any 1981 i 1986, i en quatre punts percentuals des del 1986 al 1991, situant-se a l'any censal en el 19% de les dimensions de l'ocupació.

L'aplicació l'any 1991 de la mateixa tendència 1986-1991 d'augment dels viatges extracomarcals per obtenir una previsió tendencial per al 1996 aportaria, d'acord amb els resultats de les taules adjuntes, els següents resultats:

- Per aplicació dels criteris de les «àrees de cohesió» (15% dels fluxos de cada comarca amb la del Barcelonès). L'àrea metropolitana s'ampliaria amb les comarques del Vallès Oriental, per atraccions, i del Garraf, per emissions.
- Per aplicació dels criteris definitoris dels mercats de treball, s'ampliaria al Maresme, per emissions a Barcelona, i al Vallès Occidental i Oriental, per atraccions.

El procés d'extensió del sistema urbà de Barcelona presenta una tendència important des del 1975 d'integrar-se amb els centres urbans amb creixements endògens propis de la Regió Metropolitana, amb diferents dinàmiques territorials de difícil previsió i d'abast variable.

Figura 1. Àrees de cohesió



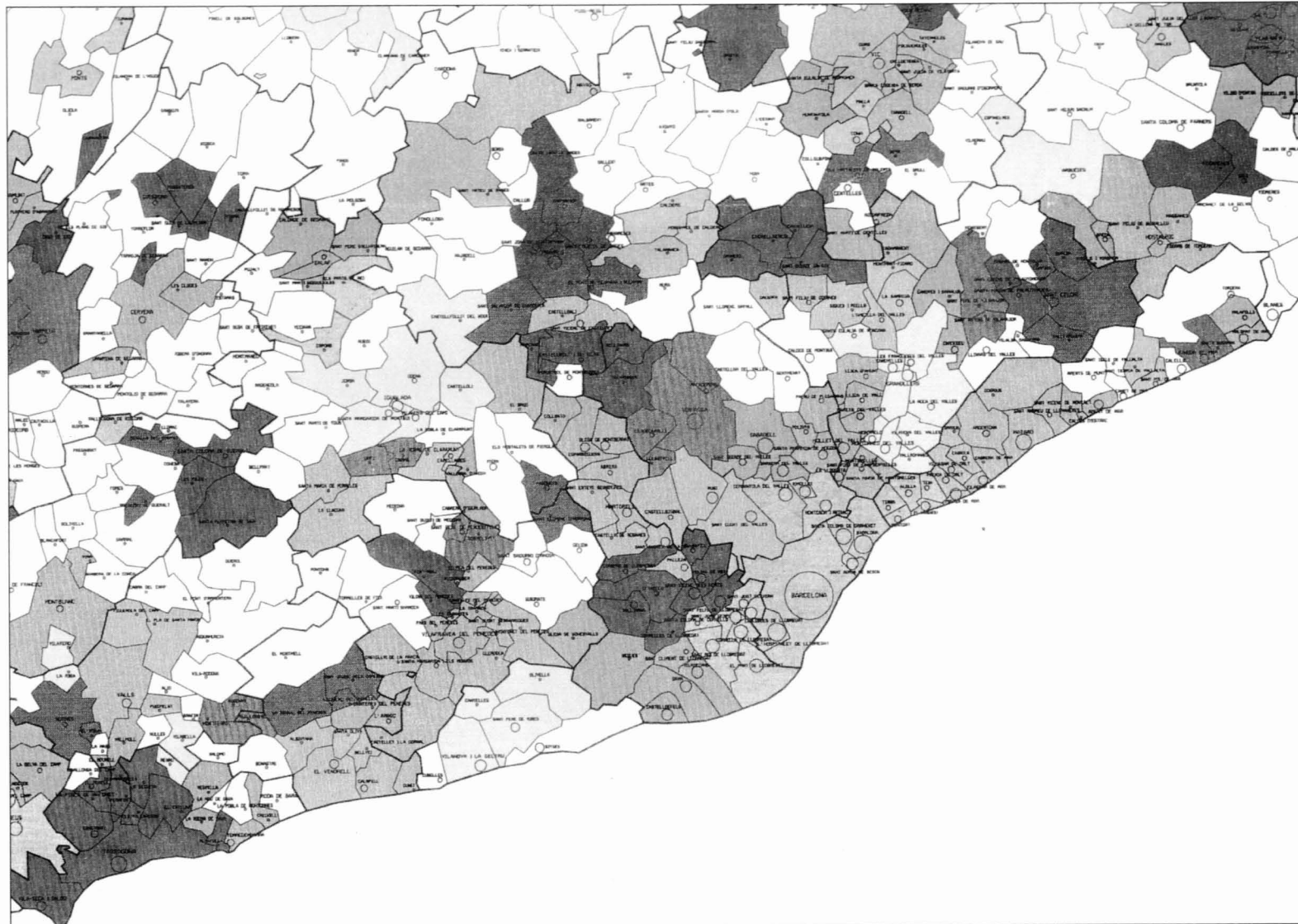
Font: Pla Territorial General de Catalunya. Expressió Gràfica. Plànol D.03

Taula 1. Mobilitat per motiu de treball-viatges intercomarcals, 1981-1986-1991 i previsions 1996

	Valors absoluts			Valors relatius			Percentatge Previsió 1996	Valors relatius			Percentatge Previsió 1996
	1981	1986	1991	1981	1986	1991		1981	1986	1991	
				Percentatge població ocupada resident (POR) origen			Percentatge llocs de treball localitzats (LLTL) destinació				
Fluxos											
Barcelonès-Baix Llobregat	30.427	28.214	40.734	4	4	5	6	21	21	22	24
Barcelonès-Vallès Occidental	16.838	18.271	28.214	2	3	3	4	10	11	12	13
Barcelonès-Vallès Oriental	10.350	10.475	14.997	1	2	2	2	14	13	14	15
Barcelonès-Maresme	3.564	4.355	5.857	0	1	1	1	5	6	7	7
Barcelonès-Alt Penedès	548	511	943	0	0	0	0	3	3	4	5
Barcelonès-Garraf	615	691	842	0	0	0	0	3	3	3	3
(Regió Metropolitana)(Barcelonès)	62.342	62.517	91.587	8	9	10	12	13	12	14	15
Barcelonès-Bages	374	391	632	0	0	0	0	1	1	1	2
Barcelonès-Osona	331	348	615	0	0	0	0	1	1	1	2
Baix Llobregat-Barcelonès	45.637	49.077	73.973	28	31	34	37	6	7	8	10
Vallès Occidental-Barcelonès	22.352	23.351	35.683	13	14	15	17	3	3	4	5
Vallès Oriental-Barcelonès	4.847	6.606	10.379	7	9	10	12	1	1	1	1
Maresme-Barcelonès	9.012	11.456	19.043	12	13	18	22	1	2	2	3
Alt Penedès-Barcelonès	647	600	1.302	3	3	5	7	0	0	0	0
Garraf-Barcelonès	1.124	1.292	2.906	5	6	11	16	0	0	0	0
(Regió Metropolitana)(Barcelonès)	83.619	92.382	143.286	16	17	20	23	11	13	16	20
Bages-Barcelonès	873	961	2.015	2	2	4	5	0	0	0	0
Osona-Barcelonès	551	714	1.266	1	2	3	4	0	0	0	0
Baix Llobregat-Vallès Occidental	2.495	3.439	6.541	2	2	3	4	2	2	3	4
Vallès Occidental-Baix Llobregat	1.318	1.998	3.838	1	1	2	2	0	1	1	1
Vallès Occidental-Vallès Oriental	2.283	2.949	5.311	1	2	2	3	3	4	5	6
Vallès Oriental-Vallès Occidental	2.997	3.058	5.970	4	4	6	7	2	2	3	3
Maresme-Vallès Oriental	526	756	1.505	1	1	1	2	1	1	1	2
Vallès Oriental-Maresme	158	354	394	0	0	0	0	0	0	0	0
Bages-Baix Llobregat	305	304	552	1	1	1	1	0	0	0	0
Baix Llobregat-Bages	241	351	291	0	0	0	0	1	1	1	0
Bages-Vallès Occidental	237	386	781	1	1	1	2	0	0	0	0
Vallès Occidental-Bages	163	308	463	0	0	0	0	0	1	1	1
Osona-Vallès Oriental	399	593	818	1	1	2	2	1	1	1	1
Vallès Oriental-Osona	252	328	483	0	0	0	1	1	1	1	1

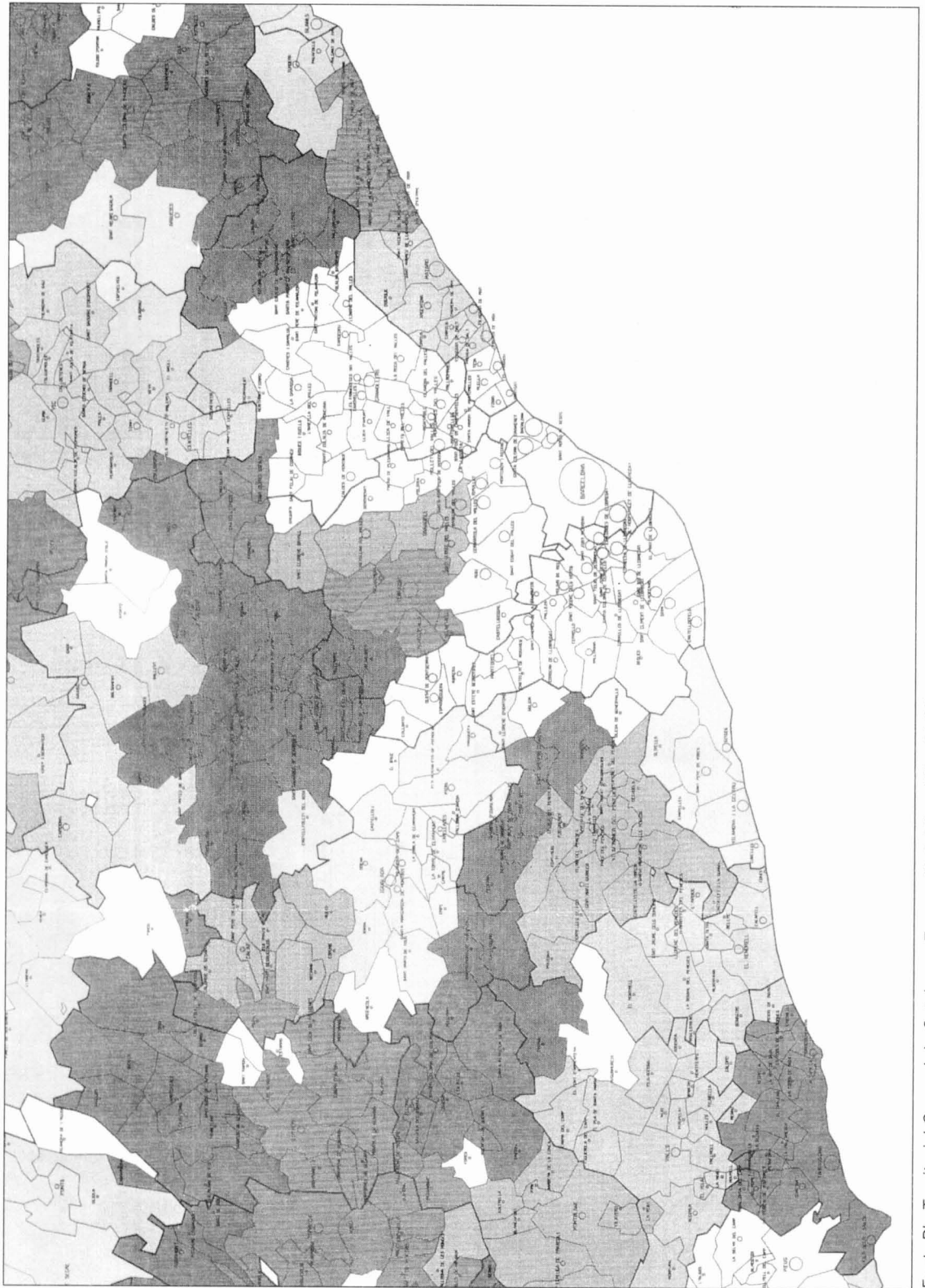
Font: IEC, 1993 (informació provisional del Cens 1991).

Figura 2. Mercats de treball amb autosuficiència mínima del 50%



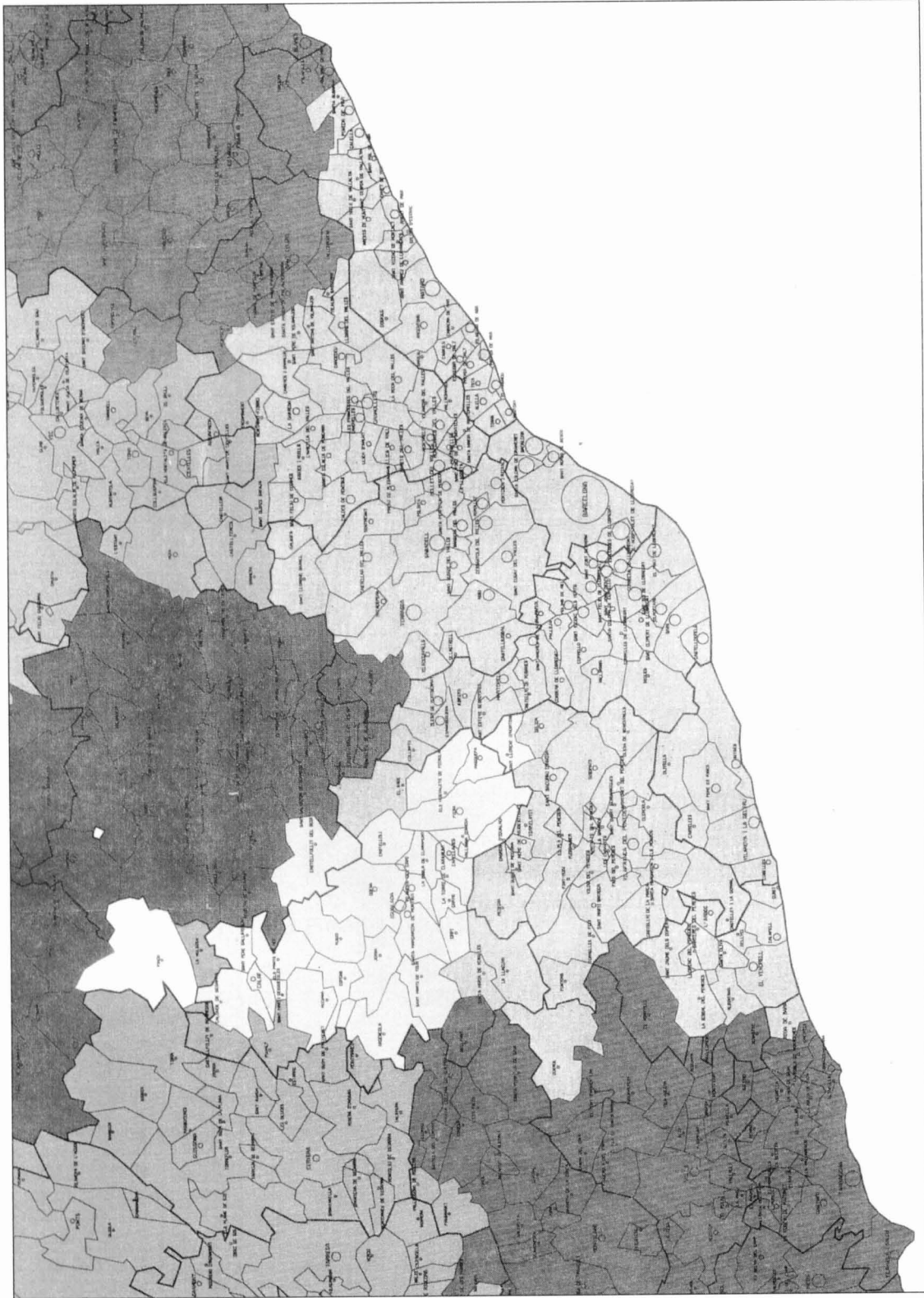
Font: Pla Territorial General de Catalunya. Expressió Gràfica. Plànol I.05

Figura 3. Mercats de treball amb autosuficiència mínima del 75%



Font: Pla Territorial General de Catalunya. Expressió Gràfica. Plànol I.06

Figura 4. Mercats de treball amb autosuficiència mínima del 90%



Font: Pla Territorial General de Catalunya. Expressió Gràfica. Plànol I.07

Taula 2. Mobilitat per motiu de treball. Viatges intracomarcals, 1981-1986-1991 i previsions 1996

Comarques	Població ocupada resident			Viatges intracomarcals		
	1981	1986	1991	1981	1986	1991
Barcelonès	758.967	698.133	835.019	695.281	630.913	729.210
Baix Llobregat	160.426	159.514	219.091	110.431	103.333	133.044
Vallès Occidental	167.862	169.824	234.110	140.797	139.911	185.932
Vallès Oriental	70.505	75.844	100.700	61.675	64.331	81.477
Maresme	77.619	85.584	106.168	66.010	70.784	81.070
Alt Penedès	20.808	20.661	26.690	19.295	19.078	23.025
Garraf	20.788	21.151	26.192	18.774	18.147	21.604
Regió Metropolitana	1.276.975	1.230.711	1.547.970	1.112.263	1.046.497	1.255.362
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	518.008	532.578	712.951	416.982	415.584	526.152
Bages	47.294	47.185	54.656	44.878	44.411	49.392
Osona	39.084	43.405	48.182	37.584	41.292	44.879

Comarques	Percentatge sobre POR (autosuficiència POR)				Llocs de treball localitzats			Percentatge llocs de treball localitzats (autosuficiència LLTL)			
	1981	1986	1991	Previsió 1996	1981	1986	1991	1981	1986	1991	Previsió 1996
Barcelonès	92	90	87	84	783.803	729.716	887.934	89	86	82	78
Baix Llobregat	69	65	61	57	143.438	135.824	182.216	77	76	73	70
Vallès Occidental	84	82	79	76	163.855	166.121	232.878	86	84	80	75
Vallès Oriental	87	85	81	77	76.167	80.545	106.725	81	80	76	73
Maresme	85	83	76	70	70.693	77.224	89.497	93	92	91	90
Alt Penedès	93	92	86	80	19.942	19.773	23.908	97	96	96	96
Garraf	90	86	82	79	20.962	20.870	26.513	90	87	81	76
Regió Metropolitana	87	85	81	77	1.278.860	1.230.073	1.549.671	87	85	81	77
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	80	78	74	70	495.057	500.357	661.737	84	83	80	76
Bages	95	94	90	87	46.116	46.181	51.964	97	96	95	94
Osona	96	95	93	91	38.812	42.632	47.197	97	97	95	93

Font: IEC, 1993 (informació provisional del Cens 1991).

Taula 3. Fluxos de mobilitat obligada residència-treball entre les comarques de la Regió Metropolitana, 1981-1991

Comarques	Població ocupada resident 1986-1991				POR a exterior comarca 1986-1991			
	1986	1991	Absolut	Percentage	1986	1991	Absolut	Percentatge
Barcelonès	698.133	835.019	136.886	19,6	67.220	105.809	38.589	57,4
Baix Llobregat	159.514	219.191	59.677	37,4	56.181	86.147	29.966	53,3
Vallès Occidental	169.824	234.110	64.286	37,9	29.913	48.178	18.265	61,1
Vallès Oriental	75.844	100.700	24.856	32,8	14.169	19.223	5.054	35,7
Maresme	85.584	106.168	20.584	24,1	19.574	25.098	5.524	28,2
Garraf	20.661	26.690	6.029	29,2	1.887	5.086	3.199	169,5
Alt Penedès	21.151	26.192	5.041	23,8	1.856	3.167	1.311	70,6
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	532.578	713.051	180.473	33,9	123.580	186.899	63.319	51,2
Regió Metropolitana	1.230.711	1.548.070	317.359	25,8	190.800	292.708	101.908	53,4

Comarques	Percentatge POR-Exterior s/POR			Llocs de treball localitzats 1986-1991			
	1986	1991	1986-1991	1986	1991	Absolut	Percentatge
Barcelonès	9,6	12,7	3,0	729.716	887.934	158.218	21,7
Baix Llobregat	35,2	39,3	4,1	135.824	182.216	46.392	34,2
Vallès Occidental	17,6	20,6	3,0	166.121	232.878	66.757	40,2
Vallès Oriental	18,7	19,1	0,4	80.545	106.725	26.180	32,5
Maresme	22,9	23,6	0,8	77.224	89.497	12.273	15,9
Garraf	9,1	19,1	9,9	19.773	23.908	4.135	20,9
Alt Penedès	8,8	12,1	3,3	20.870	26.513	5.643	27,0
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	23,2	26,2	3,0	500.357	661.737	161.380	32,3
Regió Metropolitana	15,5	18,9	3,4	1.230.073	1.549.671	319.598	26,0

Comarques	LLTL d'exterior comarca 1986-1991				Percentatge LLTL-Exterior s/LLTL		
	1986	1991	Absolut	Percentatge	1986	1991	1986-1991
Barcelonès	98.803	158.724	59.921	60,6	13,5	17,9	4,3
Baix Llobregat	25.393	49.172	23.779	93,6	18,7	27,0	8,3
Vallès Occidental	26.210	46.946	20.736	79,1	15,8	20,2	4,4
Vallès Oriental	18.870	25.248	6.378	33,8	23,4	23,7	0,2
Maresme	6.440	8.427	1.987	30,9	8,3	9,4	1,1
Garraf	1.626	2.304	678	41,7	8,2	9,6	1,4
Alt Penedès	1.792	3.488	1.696	94,6	8,6	13,2	4,6
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	80.331	135.585	55.254	68,8	16,1	20,5	4,4
Regió Metropolitana	179.134	294.309	115.175	64,3	14,6	19,0	4,4

Font: IEC. Dades provisionals del Cens del 1991 i matrius 1981 i 1986.

Taula 4. Mobilitat per motiu de treball. Viatges intercomarcals, 1981-1986-1991

Fluxos	1981	1986	1991	Percentatges		
				1981-1986	1986-1991	1981-1991
Barcelonès-Baix Llobregat	30.427	28.214	40.734	-7	44	34
Barcelonès-Vallès Occidental	16.838	18.271	28.214	9	54	68
Barcelonès-Vallès Oriental	10.350	10.475	14.997	1	43	45
Barcelonès-Maresme	3.564	4.355	5.857	22	34	64
Barcelonès-Alt Penedès	548	511	943	-7	85	72
Barcelonès-Garraf	615	691	842	12	22	37
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	62.342	62.517	91.587	0	46	47
Barcelonès (interns)	695.281	630.913	729.210	-9	16	5
Baix Llobregat (interns)	110.431	103.333	133.044	-6	29	20
Vallès Occidental (interns)	140.797	139.911	185.932	-1	33	32
Vallès Oriental (interns)	61.675	64.331	81.477	4	27	32
Maresme (interns)	66.010	70.784	81.070	7	15	23
Alt Penedès (interns)	19.295	19.078	23.025	-1	21	19
Garraf (interns)	18.774	18.147	21.604	-3	19	15
Regió Metropolitana	1.112.263	1.046.497	1.255.362	-6	20	13
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	416.982	415.584	526.152	0	27	26
Baix Llobregat-Barcelonès	45.637	49.077	73.973	8	51	62
Vallès Occidental-Barcelonès	22.352	23.351	35.683	4	53	60
Vallès Oriental-Barcelonès	4.847	6.606	10.379	36	57	114
Maresme-Barcelonès	9.012	11.456	19.043	27	66	111
Alt Penedès-Barcelonès	647	600	1.302	-7	117	101
Garraf-Barcelonès	1.124	1.292	2.906	15	125	159
(Regió Metropolitana)- (Barcelonès)	83.619	92.382	143.286	10	55	71
Baix Llobregat-Vallès Occidental	2.495	3.439	6.541	38	90	162
Vallès Occidental-Baix Llobregat	1.318	1.998	3.838	52	92	191
Vallès Occidental-Vallès Oriental	2.283	2.949	5.311	29	80	133
Vallès Oriental-Vallès Occidental	2.997	3.058	5.970	2	95	99
Maresme-Vallès Oriental	526	756	1.505	44	99	186
Vallès Oriental-Maresme	158	354	394	124	11	149
Bages-Baix Llobregat	305	304	552	0	82	81
Baix Llobregat-Bages	241	351	291	46	-17	21
Bages-Vallès Occidental	237	386	781	63	102	230
Vallès Occidental-Bages	163	308	463	89	50	184
Osona-Vallès Oriental	399	593	818	49	38	105
Vallès Oriental-Osona	252	328	483	30	47	92

Font: IEC, 1993 (informació provisional del Cens de 1991).

████████████████████
ANNEX 4. SISTEMA DE PROPOSTA.
ÀMBIT DE TRANSPORT

1. Delimitació territorial d'un àmbit de transport amb intensitat de mobilitat diferenciada

2. Procés d'agregació de municipis

ANNEX 4.
SISTEMA DE PROPOSTA. ÀMBIT DE TRANSPORT

1. Delimitació territorial d'un àmbit de transport amb intensitat de mobilitat diferenciada

Les àrees de tensió a la Regió Metropolitana i el caràcter variable dels límits es poden il·lustrar també amb la delimitació territorial d'un àmbit de transport amb intensitat de mobilitat diferenciada, la metodologia i principals resultats de la qual es presenta següent.

Procés

- Anàlisi de la matriu EMO'91 per motiu de treball i modes mecànics, corresponent a l'àmbit de la Regió I més les comarques del Baix Penedès i el Garraf.
- Àmbit inicial: Barcelona.
- Agregació successiva de municipis a l'àmbit inicial, i fins que no es pot agregar cap municipi més, quan es compleix alguna de les condicions que es detallen a continuació.

Condicions

Un municipi s'agrega a un àmbit si la primera destinació de viatges generats del municipi és l'àmbit (inclús per sobre de la destinació interna) i la primera destinació dels viatges externs generats al municipi és l'àmbit, en una proporció > 50%, o bé si el primer origen dels viatges atrets pel municipi és l'àmbit (inclús per sobre dels orígens interns) i el primer origen dels viatges externs atrets pel municipi és l'àmbit, en una proporció > 50%.

Resultats

Després de la sisena iteració ja no és possible

agregar cap nou municipi. El resultat és el del plànol adjunt, que comprèn 77 municipis de 7 comarques diferents.

Cal destacar que a la segona iteració ja s'assoleix un àmbit de 40 municipis que inclou el Barcelonès, la part sud del Maresme i una important part del Baix Llobregat, a més dels municipis del Vallès Occidental adjacents a Collserola.

Resten fora de l'àmbit resultant municipis amb una gran potència de viatges interns i amb una certa àrea d'influència, com ara Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró. No obstant això, la seva relació amb l'àmbit resultant és significativa en termes absoluts i relatius:

	Viatges mecànics totals	
	Destinació àmbit	Origen àmbit
	Percentatge	Percentatge
Mataró	22	20
Sabadell	26	20
Terrassa	15	11
Granollers	28	33

	Viatges mecànics externs	
	Destinació àmbit	Origen àmbit
	Percentatge	Percentatge
Mataró	69	65
Sabadell	70	65
Terrassa	57	45
Granollers	54	52

Iteració	Viatges amb origen o destinació a l'àmbit/viatges amb origen o destinació als 162x162 municipis (percentatge)	Viatges interns a l'àmbit/viatges interns als 162x162 municipis (percentatge)
Inicial (Barcelona)	59	56
Segona	78	86
Quarta	84	91
Sisena	85	91

En valors absoluts, se superen el 23.000 viatges en la relació Sabadell-àmbit resultant (en tots dos sentits) i els 8.500 en les relacions amb Terrassa, Granollers i Mataró.

En les successives iteracions efectuades es posa de manifest una autocontenció creixent, que pràcticament s'estabilitza entre la cinquena i la sisena iteració, (veure quadre pàg. 109).

2. Procés d'agregació de municipis

L'àmbit finalment determinat (77 municipis) inclou, ordenats per comarques, els municipis següents:

Barcelonès: Barcelona, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià del Besòs, l'Hospitalet de Llobregat.

Baix Llobregat: Cornellà, Esplugues, Sant Just Desvern, el Prat de Llobregat, Castelldefels, Corbera de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Torrelles de Llobregat, Begues, Vallirana, Cervelló, Sant Vicenç del Horts, Collbató, Molins de Rei, Pallejà, el Papiol, Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal, Martorell, Castellví de Rosanes, Sant Esteve Sesrovires, Abrera, Esparreguera, Olesa de Montserrat.

Maresme: Alella, el Masnou, Cabrils, Tiana, Montgat, Teià, Premià de Dalt, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt, Cabrera de Mar, Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac, Sant Andreu de Llavaneres.

Vallès Oriental: Vallromanes, Sant Quirze Safaja, Montornès del Vallès, la Llagosta, Mollet del Vallès, Vilanova del Vallès, Montmeló, Santa Maria de Martorelles, Sant Fost de Capsentelles, Martorelles, Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Granera, l'Ametlla del Vallès, Castellterçol, Castellcir, Sant Feliu de Codines.

Vallès Occidental: Sant Cugat del Vallès, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Gallifa, Ripollet, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Palau de Plegamans.

Alt Penedès: Gelida, Sant Llorenç d'Hortons, Olesa de Bonesvalls.

Garraf: Olivella.

El desenvolupament del procés iteratiu d'agregació ha estat el següent:

Inicial: Barcelona (1 municipi).

Primera: Barcelona més Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Alella, el Masnou, Cabrils, l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Just Desvern, el Prat de Llobregat, Castelldefels, Corbera de Llobregat, Sant Cugat del Vallès (15 municipis).

Segona: Anterior més Tiana, Montgat, Teià, Premià de Dalt, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt, Cabrera de Mar, Vallromanes, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Gallifa, Sant Quirze Safaja, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Torrelles de Llobregat, Begues, Vallirana, Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Collbató (40 municipis).

Tercera: Anterior més Sant Vicenç de Montalt, Montornès del Vallès, la Llagosta, Mollet del Vallès, Ripollet, Molins de Rei, Pallejà, el Papiol, Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal, Martorell, Olivella, Olesa de Bonesvalls (53 municipis).

Quarta: Anterior més Caldes d'Estrac, Vilanova del Vallès, Montmeló, Santa Marina de Martorelles, Sant Fost de Capsentelles, Martorelles, Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Granera, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Palau de Plegamans, Castellví de Rosanes, Gelida, Sant Llorenç d'Hortons, Sant Esteve Sesrovires, Abrera (70 municipis).

Cinquena: Anterior més Sant Andreu de Llavaneres, l'Ametlla del Vallès, Castellterçol, Esparreguera, Olesa de Montserrat (75 municipis).

Sisena: Anterior més Sant Feliu de Codines, Castellcir (77 municipis).

