

col·lecció: prospectiva

# 8 Morfologia del territori metropolità

Anàlisi de la situació i línies de futur

Coordinador i redactor: Josep M. Carreras



Pla Estratègic  
Metropolità  
de Barcelona



Àrea Metropolitana de Barcelona  
Mancomunitat de Municipis

# Morfologia del territori metropolità

Anàlisi de la situació i línies de futur

col·lecció: prospectiva

8

col·lecció: prospectiva

# 8 Morfologia del territori metropolità

Anàlisi de la situació i línies de futur

Coordinador i redactor: Josep M. Carreras



Pla Estratègic  
Metropolità  
de Barcelona



Àrea Metropolitana de Barcelona  
Mancomunitat de Municipis

**Edició:** Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, maig 2007

**Realització:** Marc Castells, Artgrafia

**ISBN:** 84-7609-956-8

**DL:** B-23.471-2007

## ÍNDEX

Presentació	9
Primera part. Anàlisi i Prospectiva	13
1. La perspectiva territorial	15
2. La situació actual del territori metropolitana	20
3. La definició d'una estratègia territorial metropolitana	25
Segona part. Visualitzant el territori	29
1. Els projectes estratègics	31
2. Els espais lliures	35
3. La xarxa viària	41
4. La xarxa ferroviària	47
5. Els sectors residencials	53
6. L'activitat econòmica	57



## Presentació

Aquest nou informe de prospectiva del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona posa l'accent en la configuració territorial i funcional de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. L'Àrea és un territori de 600 km<sup>2</sup>, constituït per trenta-sis municipis, que s'articula funcionalment i geogràficament com una veritable metròpoli, o ciutat de ciutats.

Si bé el fet metropolità de Barcelona ha generat, des de fa anys, una àmplia diversitat d'estudis que ens permeten tenir avui dia un bon coneixement de la realitat metropolitana, la situació actual presenta noves tendències que justifiquen abordar la qüestió de la morfologia del territori des d'un nou marc de reflexió.

En el context de les regions metropolitanas europees més competitives, el fet metropolità es presenta com un element generador d'oportunitats, tant per al conjunt de l'Àrea com per a cadascun dels municipis que la configuren. En l'actualitat, les àrees metropolitanas són els motors del creixement econòmic d'Europa. La important massa crítica de persones i factors productius que congreguen les converteixen en uns pols dinàmics d'innovació, de creativitat i d'atracció d'empreses.

Des d'aquesta perspectiva, i amb la voluntat de situar els principals elements d'anàlisi, a l'inici d'aquest treball ens formulàvem les preguntes següents: quina forma té la ciutat metropolitana?, com funciona la metròpoli en termes territorials?, quins són els seus punts més febles?, quins són els seus elements vertebradors?, com ens imaginem la ciutat metropolitana en el futur?, com es configura la relació entre territori i creixement urbanístic?

---



Per contestar les preguntes anteriors, l'informe aborda l'anàlisi del territori des de cinc eixos vertebradors diferents: l'espai lliure i protegit; el sistema de la xarxa vial; la xarxa ferroviària; les àrees i els espais destinats a l'acollida d'activitats econòmiques, i els espais urbans residencials que es configuren pels trenta-sis pobles i ciutats de l'Àrea. Cadascun d'aquests eixos es descriu a partir dels seus components, la pròpia localització i la relació amb els altres eixos del sistema metropolità. La visió gràfica de la ciutat metropolitana ha estat un objectiu addicional d'aquest treball. Amb el propòsit d'ajudar a la visualització del territori i a una comprensió més gran de la metròpoli concebuda en el seu conjunt, s'han elaborat diversos mapes que il·lustren la importància de cadascun dels eixos.

Els resultats principals que es desprenen de l'anàlisi són els següents:

- El creixement de la metròpoli s'esdevé, en un percentatge molt important, en l'entorn metropolità, més enllà del creixement de la ciutat central de Barcelona. Aquesta dinàmica expansiva ha generat uns increments molt importants en l'ocupació del sòl i ha configurat un espai d'interrelació elevada entre els diversos municipis. L'increment important de la mobilitat que s'ha produït els últims anys, tant de persones com de mercaderies, n'és una mostra.
- Les dinàmiques econòmiques i el seu creixement, en termes de nous espais per a usos empresarials i d'infraestructures de suport, es manifesten de manera generalitzada en tot l'àmbit metropolità, la qual cosa és un senyal positiu de la vitalitat econòmica del territori.
- La visualització dels mapes elaborats ens acostà a una forma metropolitana de ciutat en la qual la trama dels eixos de comunicació relliga els nuclis diversos en forma de malla. La ciutat metropolitana s'estructura a partir del lligam entre els diversos nuclis urbans dels municipis i dels corredors de comunicacions que permeten i fan possible un sistema funcional del territori a la manera de ciutat de ciutats.
- Els espais verds i la franja marítima tenen unes funcions importants de preservació del territori i de millora de la qualitat de vida de les ciutats. Des de les

polítiques urbanístiques s'ha prestat una atenció especial a la preservació dels espais lliures i protegits tant qualitativament com quantitativament, i el resultat d'aquestes polítiques ens ofereix un recurs natural que és sens dubte el factor més definidor de l'estructura i de la forma de la metròpoli.

En l'elaboració de l'informe ha participat un equip de persones expertes i coneedores de la realitat metropolitana, coordinades per responsables de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El seu esforç i les seves aportacions han estat de gran interès, i d'això és prova l'informe que ara presento. Vull expressar a totes aquestes persones l'agraïment per la seva col·laboració i aportació professional.



Dídac Pestaña  
President de la Comissió Delegada del  
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona





Les persones que han participat en l'elaboració d'aquest informe són:

*Equip de redacció:*

Josep Maria Carreras Quilis	<i>Coordinador de l'estudi.</i> Cap del Servei d'Informació i Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Joan Campreciós Hernández	Coordinador adjunt del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Manel Cervera Gallemí	Tècnic de Gerència de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Amador Ferrer i Aixalà	Coordinador d'ordenació urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Juan Carlos Montiel	Gerent de Barcelona Regional
Eva Serra de la Figuera	Arquitecte. Cap de Comunicació i Publicacions de Barcelona Regional
Miquel Sodupe Roure	Director del Consorci del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès
Ramon Torra Xicoy	Director de Serveis de l'Espai Públic de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Jaume Vendrell Amat	Gerent de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

*Cartografia temàtica:*

Jordi Valls Alseda	Tècnic enginyer especialista en sistemes d'informació geogràfica dels Serveis d'Informació i Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
--------------------	--

Primera part

## ANÀLISI I PROSPECTIVA



## 1. La perspectiva territorial

### Antecedents històrics

A l'inici del segle XIX, Barcelona coexistia amb un conjunt de municipis distribuïts per la plana litoral entre els rius Besòs i Llobregat. Alguns d'ells, al llarg del segle, van esdevenir poblacions importants.

Durant la primera meitat del segle XIX, el territori de la rodalia de Barcelona s'estructurava únicament per mitjà de la xarxa de camins principals, que s'estenien al llarg dels corredors geogràfics naturals i que comunicaven els nuclis urbans de la plana amb les poblacions del Maresme, el Vallès i el Baix Llobregat.

Amb les transformacions pròpies de la revolució industrial va arribar el ferrocarril, una forma nova de transport que va canviar les relacions estructurals entre els municipis de l'entorn comarcal. Les tres primeres línies amb destinacions a Mataró, Granollers i Tarragona es van fer entre 1848 i 1855.

Els assentaments d'usos i activitats urbanes als afores de la ciutat de Barcelona començaren també al principi del segle XIX amb la localització, fora muralles, del cementiri nou i, uns anys més tard, amb la implantació de les primeres indústries tèxtils sobre els terrenys semipantanosos del terme municipal de Sant Martí de Provençals.

La segona meitat del segle està marcada, des de la perspectiva territorial, pel projecte de l'Eixample Cerdà, que dibuixava la futura ocupació urbana de la plana litoral de la ciutat.

---



El plantejament territorial de l'Eixample de Barcelona segons el projecte Cerdà representa el primer canvi d'escala de la història urbana de la ciutat de Barcelona, en què s'integraven els teixits urbans preexistents dels municipis del pla i també les principals infraestructures viàries i ferroviàries que hi havia a l'època.

Amb el canvi de segle ens trobem amb una Barcelona tot just reforçada per l'anexió dels municipis veïns del pla, amb una població que supera els cinc-cents mil habitants.

Al marge del projecte de l'Eixample Cerdà, que ja estava en fase avançada d'execució, en alguns dels municipis de la rodalia es van projectar també plans d'alienacions i eixample amb illa tancada i pati mancomunat. Va ser el cas de Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat o Sant Joan Despí.

Les activitats industrials van seguir un procés de concentració i es van situar en el barris perifèrics de Barcelona, com el Poble Nou, el Clot, Sant Andreu i Sants. La ciutat, a banda de mantenir el seu paper de centre de serveis financers, logístics i comercials, va esdevenir el principal centre de producció industrial de l'Estat. Dels municipis de la rodalia, únicament Badalona acollia una producció manufacturera significativa.

En el període 1920-1930 Barcelona acull tres-cents mil nous habitants, l'increment de població més gran de la seva història. Aquesta onada migratòria va incidir també espectacularment i per primera vegada sobre els municipis de la rodalia.

És al final de la dècada, amb la creació del Patronat Municipal d'Habitatge de Barcelona i la construcció dels polígons de cases barates, quan s'obre el camí de les primeres polítiques d'habitatge social, que van pal·liar en part les necessitats d'allotjament generades per les darreres generacions de nouvinguts.

Fins al 1950 el creixement demogràfic, sense ser globalment tan intens, va continuar distribuint població provinent de les onades migratòries externes als municipis de l'entorn de Barcelona.

---



El Pla comarcal del 1953 (*Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia*) va representar el primer reconeixement del fenomen plurimunicipal metropolità dels municipis de la conurbació de Barcelona. Per primera vegada es feia un pla que regulava l'ordenació urbanística de diversos municipis de forma conjunta.

Durant els vint anys posteriors hi va haver un creixement demogràfic intens, que es va traduir en unes actuacions urbanístiques d'una escala inusual per a l'època, i en un procés de densificació i extensió del teixits urbans existents.

La problemàtica de l'allotjament, agreujada de manera permanent per noves onades migratòries, va esdevenir l'objectiu central de la política urbanística d'aquelles dècades.

Els polígons de blocs residencials, fets en diverses operacions entre els anys seixanta i setanta, eren l'eina fonamental per afrontar la problemàtica de l'habitatge de les classes treballadores. Aquest model de creixement va caracteritzar les grans operacions urbanístiques d'aquells dos decennis.

En relació amb l'activitat industrial, hi va haver un creixement persistent un cop passats els primers anys de la postguerra. La localització d'aquesta activitat, que inicialment s'havia barrejat molt amb els usos residencials, se sotmet durant tota la segona meitat del segle a un procés de separació de l'habitatge. Això vol dir, per una banda, que hi va haver un degoteig continuat de trasllats des dels teixits urbans consolidats, que constreïen el seu creixement per manca d'espai disponible. I, per l'altra banda, les noves instal·lacions es localitzaven ja en sectors industrials específics, amb teixits més vinculats a la xarxa de carreteres, les quals els facilitaven la recepció de matèries primeres i la distribució dels productes manufacturats. Així, durant tota la segona meitat del segle XX es van ocupar superfícies importants en els sectors específicament industrials dels afores dels nuclis urbans.

El creixement industrial va repercutir en un increment del nivell de renda de les classes mitjanes al final de la dècada dels anys cinquanta. Alhora, va tenir lloc l'aparició del cotxe particular com un objecte de consum. Una franja important

---



de la població podia adquirir vehicle propi i la venda dels utilitaris va créixer a un ritme accelerat. La combinació d'aquests fets va desencadenar un fenomen que posteriorment tindria fortes repercussions territorials.

Les noves condicions de mobilitat familiar a partir de la massificació dels cotxes particulars va transformar radicalment les possibilitats de les famílies de classe mitjana i de classe treballadora per accedir a terrenys allunyats dels nuclis municipals, on no arribava la xarxa de transport públic. De cop, amb un vehicle particular es podia accedir a tot arreu en qualsevol moment.

Aquest fet obre les condicions de mercat necessàries perquè aflori i s'estengui el fenomen de les urbanitzacions de segona residència. Grans finques forestals separades dels nuclis, que tenien un valor de mercat baix amb relació a les finques agrícoles o a les properes als nuclis urbans, van ser comprades per promotors immobiliaris, parcel·lades i urbanitzades en condicions precàries. Per accedir a les urbanitzacions de segona residència no calia transport públic, perquè hi havia un potencial suficient de compradors que ja disposaven de mitjà de transport propi. Aquest és l'origen de la dispersió dels teixits en el territori.

La dimensió del fenomen, que es va desenvolupar fonamentalment les dècades dels anys seixanta i setanta, és tan extensa que l'any 1977 gairebé el 25% del sòl total ocupat en el territori de la regió metropolitana de Barcelona corresponia a urbanitzacions de segona residència.

Amb les noves institucions democràtiques del 1980 (ajuntaments, Corporació Metropolitana de Barcelona i Generalitat) es va fer un esforç important per racionalitzar el model d'ocupació del territori, per moderar les previsions de creixement i per estructurar les ciutats amb dotacions i serveis.

En aquest sentit, tot i que va ser aprovat el 19 de juliol del 1976, el Pla general metropolità de Barcelona va ser un avançament d'aquesta voluntat regeneracionista característica dels documents urbanístics dels anys vuitanta. Aquest Pla va representar un canvi de model en la manera de fer planejament. Va ajustar previsions de creixement de l'entorn metropolità de Barcelona, va dibuixar una

---



estructura de comunicacions que relligava els diversos municipis d'aquesta conurbació, va fixar un sistema integrat de parcs i equipaments i va definir la forma de la ciutat amb un detall inusual per a l'època.

Al final de la dècada dels anys setanta s'estabilitza la corba de creixement demogràfic del conjunt de l'àrea metropolitana, i en el cens del 1981 es constata per primera vegada que Barcelona perd població, en benefici d'altres municipis de la primera corona metropolitana.

El temps de desplaçament entre municipis de la regió, gràcies al vehicle particular i a la millora de la xarxa d'autopistes, es redueix substancialment, i això modifica les àrees de mercat de l'habitatge. La distància entre lloc de residència i lloc de treball pot esdevenir més gran, perquè el temps de desplaçament es redueix.

Aquestes noves condicions de mobilitat, combinades amb les diferències del preu mitjà de l'habitatge en els municipis de la regió més o menys allunyats de les àrees centrals, desencadena els processos de migració interna característics de les dues darreres dècades del segle XX. Les migracions des de les zones més centrals de l'àrea metropolitana s'han dirigit a qualsevol punt del territori que tingués oferta d'habitatges.

En aquest context, el planejament urbanístic ha servit per canalitzar i encaixar les pressions que han desencadenat els fenòmens metropolitans sobre la geografia del territori, en relació amb el relleu, amb els teixits històrics existents i amb les infraestructures. Ha servit per modular i localitzar l'oferta de sòl. El planejament ha permès digerir localment, amb més o menys encert, uns fenòmens supralocals.



## 2. La situació actual del territori metropolità

La metròpoli de Barcelona, que hem pogut resseguir en els antecedents històrics, és el producte derivat d'una successió de fenòmens urbans i de plans urbanístics que al llarg del temps han mantingut una tensió permanent entre el desordre i la racionalització dels comportaments espontanis de la ciutat.

A grans trets, es pot caracteritzar la taca urbana metropolitana com un mosaic, on les peces que la componen contenen usos i teixits. Al mateix temps, podem explicar la seva organització a través dels diferents sistemes circulatoris, des de la funcionalitat de la xarxa d'infraestructures.

Respecte als *usos residencials*, en el territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona coexisteixen dos models d'ocupació: per una banda, el que correspondria als teixits compactes que s'han estès com eixamples des dels nuclis històrics; per una altra banda, el corresponent a la pluja de teixits dispersos residencials de baixa densitat, heretats de les urbanitzacions dels anys seixanta i setanta, que es distribueixen pels vessants forestals de les serralades.

El producte d'aquesta coexistència de teixits que es posiciona sobre un territori molt accidentat és manifestament heterogeni, tant pel que fa a les condicions de qualitat urbana com pel que fa al resultat formal.

Els *usos industrials* adopten també dues modalitats d'ubicació. Un model correspon als antics teixits industrials inserits en zones d'ús compartit amb la residència, que segueixen la tendència de la transformació. L'altre model són els sectors específicament industrials creats durant la segona meitat del segle XX i localitzats amb relació a la xarxa de carreteres.





Quant a les previsions de creixement urbà, la realitat actual és la d'un exhauriment accelerat de les reserves de sòl urbanitzable previstes pel Pla general metropolità de Barcelona, i també de les de la majoria dels municipis de l'àrea metropolitana.

Aquesta situació ens condueix al dilema d'haver de triar entre o bé continuar el model d'ocupar més sòl rústic o agrícola per aconseguir una nova reserva de dimensions importants de sòl urbanitzable, o bé salvar els sòls agrícoles i forestals que encara resten. Hi ha també una via intermèdia que permetria localitzar encara alguns nous sectors de sòl urbanitzable sense malmetre el sistema ecològic actual, però seria una reserva d'una quantia molt menys significativa que la que es va fer l'any 1976 després de l'aprovació del Pla metropolità de Barcelona. En qualsevol cas, si es vol mantenir una relació compensada entre usos urbans i rurals per assolir un territori equilibrat, tenint en compte els pendents del sòl i la protecció dels usos agrícoles i forestals i la dels connectors biològics, és difícil fer una previsió de nous sectors urbanitzables.

Això ens condueix a trobar en la renovació dels teixits urbans la part més important del sostre edificable que necessitarà el sistema metropolità. Per això, actualment es troben en execució una diversitat de sectors de remodelació en sòl urbà, sobretot en els municipis que des de fa anys tenen exhaurit el sòl urbanitzable. La importància creixent dels sectors de transformació urbana es manifesta en el fet que avui aquests sectors contenen la meitat del potencial de sostre per a habitatges de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. I doncs, tot sembla indicar que el territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ja ha entrat dins l'etapa de créixer a través de la transformació i renovació dels teixits urbans.

Les grans *infraestructures viàries* van començar a construir-se al final dels anys seixanta amb més o menys encert. Després hi hagué un llarg parèntesi, fins a la nova embranzida del final dels vuitanta, coincidint gairebé amb el període olímpic: les obres tingueren més en compte, en general, paràmetres de qualitat urbanística i ambiental. Avui, el que ha de ser la xarxa bàsica d'autopistes i auto vies està pràcticament completada.



En canvi, s'ha desatès la modernització de la xarxa de carreteres de distribució metropolitana, que continua encara en una situació similar a la de fa cinquanta anys. Això vol dir que hi ha un endarreriment de molts anys en la inversió per construir o modernitzar aquesta xarxa, que afecta la fluïdesa del conjunt del sistema viari i genera traves importants a la mobilitat metropolitana.

Per altra banda, aquesta xarxa de distribució ha patit una pèrdua de funcionalitat com a suport de les comunicacions entre municipis propers, perquè no hi ha hagut planificació ni coordinació sobre quins havien de ser els nivells de prioritat del trànsit que hi circula ni quin tractament d'urbanització havien de tenir, per seguir garantint el seu paper de vies de relació intermunicipal.

La modernització de la xarxa viària d'alta capacitat ha induït que s'ubiqués a recer d'aquestes vies un conjunt d'*equipaments comercials, sanitaris i altres serveis*, que la majoria de vegades es troben en una posició marginal respecte als nuclis urbans.

Això ha posat al descobert la contraposició dels dos models de localització d'usos que coexisteixen actualment: per una banda, la localització d'usos a l'interior dels teixits històrics compactes, que tradicionalment acollien la totalitat dels usos comercials i dels serveis i que avui es troben en molts casos en situació de pèrdua d'activitat; i, per l'altra banda, les ubicacions vinculades a la xarxa ràpida d'infraestructures. Diverses modalitats d'oferta comercial es localitzen a les sortides de la xarxa d'autopistes i autovies, als afores de la ciutat.

El problema fonamental d'aquest segon model és el de l'abandonament de l'activitat econòmica tradicional dels teixits urbans, amb la conseqüent pèrdua de valor i l'envelliment dels centres històrics, i també la pèrdua de diversitat dels barris. Cal trobar fórmules que permetin compatibilitzar els dos models, en un moment en què el segon té les de guanyar.

En el cas de la *xarxa ferroviària*, la inversió dels darrers vint anys s'ha dirigit només a la millora del servei en les línies existents, però no a la creació de noves línies. Des de l'any 1922, quan va entrar en servei el tram Sant Cugat - Sabadell



dels Ferrocarrils de la Generalitat, no s'ha construït cap nova línia amb vocació d'ampliar el servei en territori de l'àmbit Metropolità. Cal recordar, en aquest sentit, que la línia del Papiol a Mollet que es va acabar l'any 1982 es va plantejar només com un *bypass* de les mercaderies perilloses, per evitar que entressin a Barcelona.

Amb relació al tren de gran velocitat és ben palès que patim un endarreriment, que des que es van plantejar els primers estudis del traçat ja supera la dècada. La situació fa que estiguem desconnectats de la xarxa europea d'alta velocitat. En aquest mateix punt, patim també les disfuncions econòmiques de no disposar d'una connexió europea de ferrocarril de mercaderies d'ample internacional. Són dues mancances estratègiques de la xarxa de ferrocarril que afecten directament la competitivitat del sistema productiu català, i òbviament la del Metropolità.

Per altra banda, les condicions de distribució de la població han variat prou per plantejar-se la creació d'algunes noves línies ferroviàries de rodalia que millorin l'homogeneïtat del servei ferroviari per a la població i permetin plantejar un model de transport més sostenible. En aquest punt, en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona hi ha dues zones especialment desatenses: la dels nuclis municipals del samontà del delta del Llobregat i la dels nuclis municipals de Ripollet i Cerdanyola.

La construcció i urbanització per part dels ajuntaments de dotacions d'*equipaments i parcs*, durant els darrers vint anys, ha millorat substancialment la situació del final dels anys setanta. Avui la majoria dels nuclis municipals de l'àrea metropolitana es troben ben dotats. Tanmateix, cal continuar la tasca d'equipar-los, per assolir un nivell de qualitat urbana creixent i distribuït equitativament. En aquest aspecte és on es planteja un dels dilemes de futur. Quina quantitat de parcs urbans i equipaments públics pot mantenir en funcionament l'Administració municipal? Quin ha de ser el model de localització d'aquestes dotacions en el mosaic dels teixits, tenint en compte que uns estan ben relacionats amb el centre urbà i altres són dispersos, estan desvinculats del nucli urbà i són de baixa densitat?



Amb relació al medi natural, el territori metropolità conserva encara alguns espais de gran interès i vàlua reconeguda. El parc de Collserola, situat al cor de la metròpoli, el parc del Garraf i de l'Ordal, el de la serra de Marina i els espais humits del delta del Llobregat són reserves protegides pel planejament urbanístic i pel Pla especial d'espais d'interès natural. Aquestes reserves responen al model de protecció de sòls d'interès natural per aïllament, que ha estat l'únic model que s'ha aplicat en els darrers cinquanta anys.

Tant des dels fòrums científics com des de determinats sectors de la societat civil, avui s'exigeix que es plantegi la protecció dels ecosistemes naturals des d'un nou paradigma que integri aquestes illes d'interès biològic i paisatgístic en el conjunt d'un sistema de relacions dels diferents hàbitats naturals. En aquest sentit, cal que hi hagi una protecció específica del sòl dels corredors i connectors biològics. Així, el primer dels reptes per assolir un model de protecció dels sistemes naturals del territori metropolità és delimitar i protegir urbanísticament aquests espais de connexió i relació entre els grans espais d'interès natural. El segon gran repte és el de compatibilitzar aquesta nova xarxa d'hàbitats i connectors biològics amb la xarxa d'infraestructures de comunicació interurbana.

En aquest sentit, caldrà incorporar altres criteris de compatibilitat entre les dues xarxes, uns criteris que vagin més enllà de l'únic que s'ha tingut en compte fins ara, que és el d'evitar la inundabilitat de les infraestructures. Això afectarà els requeriments de permeabilitat d'aquestes infraestructures respecte als sistemes naturals i representarà inevitablement un increment del cost de construcció.



## 3. La definició d'una estratègia territorial metropolitana

### *El territori*

El territori metropolitana es compon de trenta-sis municipis, que concentren el nivell de serveis més alt de la regió de Barcelona i que es troben situats al voltant de les dues anelles d'infraestructures articuladores de les comunicacions internacionals, nacionals i metropolitanes: la de les rondes de Barcelona i la de la B-30 amb les autopistes de Tarragona i Girona.

Com també passa a la resta de la regió, el territori de l'àrea metropolitana és un territori complex. Els components bàsics d'aquesta complexitat són tres:

- L'orografia accidentada d'un sòl que es troba ocupat per tres massissos muntanyosos, dues depressions i dos rius. Aquest és un factor clau per entendre les formes de la ciutat a qualsevol escala. Els pendents del terreny han induït les línies de creixement històric i condicionen el tipus de teixit urbà i també la tipologia arquitectònica que s'hi pot assentar.
- Els assentaments urbans que omplen el territori de preexistències, tant històriques com molt recents. La majoria de pobles i ciutats que es localitzen en aquest territori tenen més de mil anys d'història, però fins fa poques dècades havien mantingut una coexistència físicament independent. Avui els seus nuclis s'han estès i conformen una continuïtat heterogènia de teixits urbans.
- La xarxa d'infraestructures que relaciona i comunica aquests pobles i ciutats. Aquest component, que per una banda uneix i cohesionava els nuclis urbans, per una altra banda omple el territori d'una malla de línies poligonals encreuades de servituds, que hi afegeixen un nivell més de complexitat.



La lectura del territori segons aquests tres components explica bona part d'una geografia antropitzada, que s'estén de manera heterogènia per l'àrea metropolitana de Barcelona. L'espai s'organitza amb la forma d'un mosaic de teixits i contenidors que és permeable en diferents graus als fluxos urbans, energètics o biològics. L'encreuament de la matriu dels espais lliures amb la matriu urbana posa en evidència conflictes, barreres i discontinuïtats, però també obre tot un ventall d'oportunitats inexplorades per redefinir una nova relació de la ciutat amb el seu entorn.

#### ***La voluntat d'esdevenir ciutat***

La majoria de fenòmens urbans i la seva traducció física en el territori de l'àrea metropolitana de Barcelona tenen caràcter plurimunicipal des de fa més de cinquanta anys. Les migracions externes de població, els assentaments de segona residència, el trasllat de l'activitat industrial a les perifèries, les migracions internes o els canvis en la mobilitat metropolitana són fenòmens que transcendeixen les fronteres municipals.

En aquest context, la fragmentació administrativa derivada de la delimitació municipal podria ser un obstacle per articular respostes coherents als esmentats fenòmens en aquest territori. La percepció del territori que es pot tenir des de cada un dels municipis estarà fortament condicionada per la seva problemàtica interna, i limitada pel coneixement parcial que tindrà del que passa o preocupa als municipis veïns.

Tanmateix, la voluntat política d'aquests municipis d'esdevenir, tots junts, una entitat administrativa de caràcter plurimunicipal permet fer tres coses:

- Resoldre els problemes territorials mancomunadament. La pertinença a una entitat plurimunicipal correctament articulada permet compartir la informació i disposar d'un context de diàleg que faciliti els acords entre ajuntaments.
- Adquirir una massa crítica de població, de producció econòmica i de serveis que faciliti i millori la competitivitat del sistema metropolità. En un context de globalització mundial, la dimensió de la ciutat és un factor que condicio-



na la seva capacitat de projecció, perquè no es poden mantenir determinades infraestructures i serveis sense una massa mínima d'usuaris.

- Planificar el territori conjuntament, de tal manera que esdevingui econòmicament competitiu, socialment cohesionat i sostenible.

Una conurbació esdevé ciutat quan és capaç d'introduir en el seu procés organitzatiu elements de racionalitat que millorin la seva eficàcia com a sistema global. En aquesta millora de la racionalitat organitzativa sempre hi ha dos nivells de pensament, el conjuntural i l'estratègic. El primer es refereix a les actuacions circumstancials que responen a demandes i oportunitats relativament immediates. El segon es refereix a les actuacions estratègiques, que han de tenir un paper estructural en l'organització de la ciutat. Aquestes acostumen a tenir un termini de realització més llarg i exigeixen una voluntat política sòlida.

Per executar el primer nivell d'actuació cal disposar d'un sistema àgil de gestió que mobilitzi a temps i coordinadament els recursos jurídics, econòmics i administratius, amb l'objectiu de fer realitat els projectes corresponents. Per desenvolupar el segon nivell d'actuació és imprescindible la planificació territorial i la urbanística.

#### ***La planificació***

Les instàncies de govern del territori metropolità de Barcelona tenen a veure amb el nivell de proximitat al ciutadà i amb les formes diferents que adopta l'interès públic des del nivell general fins al municipal. Tenim, doncs, el nivell local, que és representat pels ajuntaments, el nivell metropolità, que estaria representat per la Mancomunitat de Municipis, i el nivell regional, que queda reservat a la Generalitat de Catalunya.

Al mateix temps, la complexitat de la ciutat metropolitana la podem pensar i administrar segmentant-la també en tres nivells:

- Hi ha factors que afecten directament l'eficàcia del sistema en les relacions internacionals, nacionals i regionals. Formen part del que hem anomenat el nivell regional.



- En segon lloc hi ha els assumptes que afecten les relacions de comunicació i distribució plurimunicipals, que inclourem en el nivell metropolitana.
- Finalment tenim el nivell local, que abasta tot allò que només afecta el municipi.

A cadascun d'aquests nivells de complexitat urbana correspon una figura de planificació, des de la qual es pot dibuixar el projecte de la ciutat del futur. Aquestes figures són les següents:

- Pla territorial parcial metropolitana de Barcelona. Correspondria al nivell regional. El contingut programàtic dels plans territorials parcials ha estat a bastament exposat per la Secretaria de Planificació Territorial de la Generalitat de Catalunya. S'hi estableixen determinacions en relació amb el sistema d'espais lliures, la xarxa d'infraestructures viàries d'alta capacitat i la xarxa ferroviària, i s'estableixen recomanacions amb relació als assentaments urbans.
- Pla director urbanístic metropolitana de Barcelona. Correspondria al nivell metropolitana. Aquest Pla ha d'establir determinacions en tots els temes que per raó de l'escala no fixa el Pla territorial parcial, però que tenen afectacions sobre interessos de caràcter plurimunicipal.
- Revisió del planejament d'ordenació urbanística municipal. Correspondria al nivell local.

Per avançar en la definició del que haurien de contenir els plans dels nivells territorial i metropolitana, aquesta publicació proposa una col·lecció de mapes temàtics i una relació d'actuacions estructurals per a l'àmbit territorial que cobreixen els municipis del Pla Estratègic Metropolitana de Barcelona.



**Segona part**

## **VISUALITZANT EL TERRITORI**

El text que ve tot seguit és el desplegament discursiu del contingut dels sis plànols que acompanyen aquesta publicació.



## Els projectes estratègics

En el procés de construcció de les peces que hauran de suportar els sistemes de la ciutat futura, hi ha algunes actuacions que tenen una importància estratègica.

Cadascuna d'aquestes actuacions no prefiguren, per elles mateixes, el sector en el qual s'inscriuen, però sí que poden esdevenir catalitzadores del desencadenament de noves reaccions productives en el conjunt dels sistemes metropolitans.

El Pla ha assumit com a estratègiques un conjunt de quaranta-set actuacions que es relacionen a continuació i es localitzen en el plànol número 1. Tanmateix, al final d'aquest capítol es presenta una llista complementària que podria incorporar-s'hi més endavant.

Els sectors i actuacions estratègics de la ciutat metropolitana segons el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona són els següents:

### PROJECTES ESTRATÈGICS METROPOLITANS EN LA PERSPECTIVA 2006

#### 1. Coneixement

1. Parc b\_TEC Barcelona Innovació Tecnològica (Sant Adrià)
2. Sincrotró (Cerdanyola)
3. CitiLab Can Suris (Cornellà)
4. Campus de l'Alimentació de Torribera (Santa Coloma)
5. Projecte pilot Districte escolar
6. Projecte ITER: EFDA-CSU Barcelona / CIEMAT (Barcelona)
7. Parc Tecnològic Barcelona Nord (Barcelona)
8. Porta22, Espai de Noves Ocupacions (Barcelona)
9. ESADE- Creápolis (Sant Cugat)



## 2. Mobilitat i accessibilitat

10. Línia d'alta velocitat
11. Promoció de l'eix ferroviari per a mercaderies Rin-Roine-Mediterrani Occidental FERRMED
12. Pla director del Port de Barcelona. Ampliació sud (Barcelona/El Prat)
13. Accessibilitat a la plataforma logística del Delta
14. Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (El Prat/Sant Boi/Viladecans)
15. Implantació d'un nou model de gestió aeroportuària (Barcelona/El Prat)
16. Línia 9 de metro
17. Perllongament de la línia 2 del FMB.
18. Reformulació de la proposta d'ordenació ferroviària del Baix Llobregat sud
19. Sant Andreu-Sagrera: sistema ferroviari i projecte urbà (Barcelona)

## 3. Promoció de sectors estratègics

### Audiovisual

20. Parc Barcelona Mèdia (Barcelona)
21. Canal de TV "la Sexta" (Esplugues)

### Biorregió

22. Esfera UAB. Parc de Recerca UAB. Biocampus (Cerdanyola)
23. Ampliació Parc Científic de Barcelona. Construcció 2a fase (Barcelona)
24. Biopol (L'Hospitalet)

### Aeronàutic

25. Parc Aeroespacial (Viladecans)

### Logística

26. Ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) (Barcelona/El Prat)
27. Ampliació del Parc Logístic de la Zona Franca, SA (Barcelona)

### Infraestructures d'impacte urbà

28. Ampliació del recinte firal Gran Via M2 (L'Hospitalet)
29. Plaça Europa (L'Hospitalet)
30. Districte 22@ (Barcelona)
31. Parc de Negocis (Viladecans)



- 32. Nova Ciutat de la Justícia (Barcelona/L'Hospitalet)
- 33. Centre Direccional (Cerdanyola)

#### 5. Sostenibilitat i medi ambient

- 34. Planta biològica de la depuradora del Besòs (Sant Adrià)
- 35. Estudi model de gestió integrada de les zones agrícoles i forestals de les muntanyes del Baix
- 36. Projecte i construcció de la Dessalinitzadora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (El Prat)

#### 4. Barris

- 37. Pla integral de Collblanc - la Torrassa (L'Hospitalet)
- 38. Intervenció integral en els set barris fronterers de la Serra d'en Mena (Santa Coloma/Badalona)
- 39. Pla d'actuació de Sant Cosme (El Prat)
- 40. Projecte d'intervenció integral al barri de Roquetes (Barcelona)
- 41. Projecte d'intervenció integral als barris de Santa Caterina i Sant Pere (Barcelona)
- 42. Projecte d'intervenció integral del nucli antic de Poble Sec (Barcelona)
- 43. Projecte d'intervenció integral al barri de la Ribera (Montcada)
- 44. Pla de millora integral del barri de Casablanca (Sant Boi)
- 45. Pla de Ponent (Viladecans)
- 46. Zona lúdica - Esportiu de la Plana del Galet (Cornellà)
- 47. Pla de transformació del barri de la Mina (2000-2010) (Sant Adrià)

#### Altres actuacions estratègiques complementàries

En el transcurs dels darrers anys han anat prenent cos alguns projectes que per la seva transcendència sobre el territori i el sistema productiu podrien incorporar-se a la llista d'actuacions anteriors. La relació d'aquests nous projectes és la següent:

- Estació intermodal de la Sagrera
  - Accés ferroviari a l'Aeroport
  - Millorament i ampliació de la xarxa de ferrocarril de rodalia
  - Reforçament de la xarxa de vies i carreteres metropolitanas
  - Centre Direccional de Cerdanyola
  - Centre Direccional del Prat de Llobregat
  - Plaça d'Europa a l'Hospitalet de Llobregat
-

## 1. Els projectes estratègics metropolitans. 2006

## 1. Pla Estratègic Metropolita. Projectes estratègics metropolitans. 2006



### Coneixement

1. Parc b\_TEC Barcelona Innovació Tecnològica (Sant Adrià)
2. Sincrotró (Cerdanyola)
3. CitiLab Can Suris (Cornellà)
4. Campus de l'Alimentació de Torribera (Santa Coloma)
5. Projecte pilot Districte escolar (Projecte sense ubicació específica)
6. Projecte ITER: EFDA-CSU Barcelona / CIEMAT (Barcelona)
7. Parc Tecnològic Barcelona Nord (Barcelona)
8. Porta22, Espai de Noves Ocupacions (Barcelona)
9. ESADE- Creápolis (Sant Cugat)

### Mobilitat i accessibilitat

10. Línia d'alta velocitat
11. Promoció de l'eix ferroviari per a mercaderies Rin-Roine-Mediterrani Occidental FERRMED
12. Pla director del Port de Barcelona. Ampliació sud (Barcelona/El Prat)
13. Accessibilitat a la plataforma logística del Delta
14. Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (El Prat/Sant Boi/Viladecans)
15. Implantació d'un nou model de gestió aeroportuària (Barcelona/El Prat)
16. Línia 9 de metro
17. Estudi informatiu del perllongament de la línia 2 del FMB
18. Reformulació de la proposta d'ordenació ferroviària del Baix Llobregat sud
19. Sant Andreu-Sagrera: sistema ferroviari i projecte urbà (Barcelona)

### Promoció de sectors estratègics

#### Audiovisual

20. Parc Barcelona Mèdia (Barcelona)
21. Canal de TV "laSexta" (Esplugues de Llobregat)

#### BioRegió

22. Parc de Recerca UAB. Biocampus (Cerdanyola)
23. Ampliació Parc Científic de Barcelona. Construcció 2a fase (Barcelona)
24. Biopol (L'Hospitalet)

#### Aeronàutic

25. Parc Aeroespacial (Viladecans)

#### Logística

26. Ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) (Barcelona/El Prat)
27. Ampliació del Parc Logístic de la Zona Franca, SA (Barcelona)

#### Infraestructures d'impacte urbà

28. Ampliació del recinte firal Gran Via M2 (L'Hospitalet)
29. City Metropolitana (L'Hospitalet)
30. Districte 22@ (Barcelona)
31. Parc de Negocis (Viladecans)
32. Nova Ciutat de la Justícia (L'Hospitalet/Barcelona)
33. Centre Direccional (Cerdanyola)

### Sostenibilitat i medi ambient

34. Planta biològica de la depuradora del Besòs (Sant Adrià)
35. Estudi model de gestió integrada de les zones agrícoles i forestals de les muntanyes del Baix
36. Projecte i construcció de la Dessalinitzadora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (El Prat)

### Barris

37. Pla integral de Collblanc - la Torrassa (L'Hospitalet)
38. Intervenció integral en els set barris fronterers de la Serra d'en Mena (Santa Coloma/Badalona)
39. Pla d'actuació de Sant Cosme (El Prat)
40. Projecte d'intervenció integral al barri de Roquetes (Barcelona)
41. Projecte d'intervenció integral als barris de Santa Caterina i Sant Pere (Barcelona)
42. Projecte d'intervenció integral del nucli antic de Poble Sec (Barcelona)
43. Projecte d'intervenció integral al barri de la Ribera (Montcada)
44. Pla de millora integral del barri de Casablanca (Sant Boi)
45. Pla de Ponent (Viladecans)
46. Zona lúdica - Esportiu de la Plana del Galet (Cornellà)
47. Pla de transformació del barri de la Mina (2000-2010) (Sant Adrià)



## 2. Els espais lliures

En el conjunt del territori Metropolità s'hi troben diversos espais naturals protegits. En la majoria de casos la iniciativa de la protecció i també la gestió i la dotació econòmica per mantenir-los ha anat a càrrec de l'Administració local. L'instrument de protecció ha estat la legislació urbanística, per mitjà de plans especials plurimunicipals i plans generals municipals d'ordenació urbana, que regulen detalladament aquests espais al mateix temps que incorporen corones de protecció de sòl no urbanitzable al seu voltant. Són els següents: el parc de **Collserola**, promogut per la Corporació Metropolitana (1987); el parc del **Garraf**, promogut per la Diputació (1986), i els parcs de la **serralada de Marina** i de la **serralada Litoral**, promoguts per la Mancomunitat de Municipis, la Diputació i els ajuntaments de la zona (2002 i 2004). Les reserves naturals del **delta del Llobregat** estan protegides per un decret de la Generalitat (1987). Al mateix temps, tots aquests espais estan inclosos dintre del Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat pel Govern de la Generalitat de Catalunya el 1992. El PEIN també inclou una part del massís de l'**Ordal**.

Tanmateix, els espais naturals que queden protegits d'aquesta manera esdevenen illes enmig d'un territori en estat permanent de transformació urbana.

En el context actual d'una ciutat en expansió amb una xarxa d'infraestructures de comunicació creixent, el problema dels sistemes naturals és doble: la pèrdua de massa i la pèrdua de continuïtat. Són dos motius pels quals es redueix el grau de biodiversitat del medi.

Quan es perd espai forestal o quan es fragmenta el sòl agrícola, el que es perd és la capacitat del sòl d'acollir hàbitats naturals. Quan es trenquen recorreguts

---



i continuïtats de la xarxa fina de torrents i rieres o de les franges boscoses de les serralades es condemna les comunitats biològiques a l'aïllament, a l'empobriment de la diversitat genètica i finalment a l'extinció de les espècies.

El repte del sistema dels espais lliures metropolitans serà facilitar el manteniment i la recuperació de la biodiversitat en un territori sotmès a fortes pressions urbanes. Perquè això sigui possible cal evitar l'aïllament dels espais naturals protegits.

Avui, amb relació als grans espais lliures, ja no es tracta únicament de preservar de l'ocupació urbana contenidors de sòl rústic, sinó que cal també reservar l'espai que garanteixi la persistència del seu sistema de relacions. És important incrementar la taca i la continuïtat dels espais especialment protegits.

L'increment de l'espai i de la massa crítica d'aquests recintes millorarà la capacitat d'acollida d'una diversitat més gran d'hàbitats. Però també cal preservar del procés urbanitzador els espais de connexió entre els mateixos espais protegits. El sistema d'espais lliures metropolitans s'hauria d'organitzar com una xarxa.

En aquest punt, la planificació territorial ha d'incloure les reserves de sòl protegit destinat a garantir tant la persistència de la massa dels recintes naturals com la dels connectors biològics.

Aquest sistema ha d'estar format per un conjunt d'elements relacionats, d'ordre diferent, que sintetitzem segons els components que s'exposen tot seguit.

### 2.1 Els rius i torrents

La xarxa que representa el sistema hidrogràfic és el suport material de:

- l'escorrentia i la filtració de les aigües pluvials
- els ecosistemes de ribera
- la connectivitat dels sistemes naturals
- la vertebració de la identitat paisatgística de les valls





## 2.2 Els espais protegits d'interès natural

Són els que s'enumeren al començament d'aquest capítol i que gaudeixen de diversos estatus de protecció. Caldria complementar aquests espais protegits amb un conjunt d'ampliacions que millorin la seva massa crítica i facilitin les connectivitats. Aquestes ampliacions serien les següents:

- ampliació de la protecció al Garraf
- ampliació de la protecció a l'Ordal
- ampliació de la protecció a la serralada de Marina
- ampliació de la protecció a les zones humides del delta del Llobregat

## 2.3 El Parc Agrari del Baix Llobregat

El Parc Agrari del Baix Llobregat és un instrument de protecció de l'espai qualificat com agrícola pel PGM i que cobreix la plana d'inundació i el delta del Llobregat. Directament vinculat al desenvolupament i gestió del Parc, es crea el Consorci del Parc Agrari.

La protecció es concreta en un pla especial urbanístic, el qual inventa la figura dels plans rectors com a mecanisme de desenvolupament que han de ser aprovats pel Consorci esmentat.

## 2.4 El Parc Litoral i els parcs fluvials

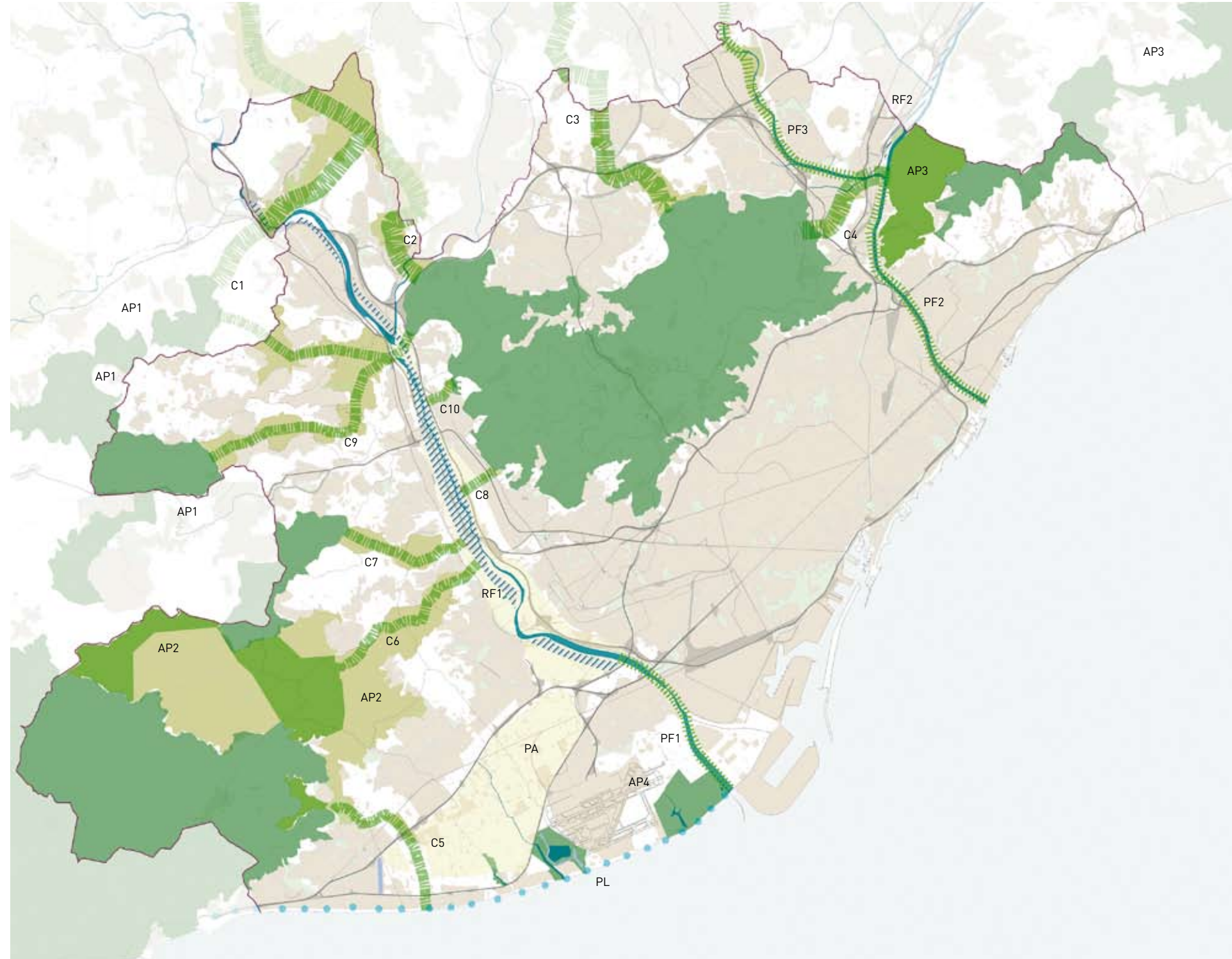
La persistència d'algunes franges de costa del delta del Llobregat amb escassa urbanització és una oportunitat per recrear un parc litoral de caràcter naturalista que s'estengui al llarg de la platja urbana de Castelldefels fins al Garraf.

Al mateix temps, els darrers trams dels marges fluvials del Besòs i el Llobregat, per la seva inserció en el continu urbà, tenen la vocació d'esdevenir parcs urbans que donin valor i dignifiquin les desembocadures dels dos rius de l'àrea metropolitana de Barcelona.

---

## 2. El sistema d'espais lliures

## 2. Pla Estratègic Metropolita. El sistema d'espais lliures



### Ampliacions de protecció

AP1	Ordal
AP2	Garraf
AP3	Serra de Marina
AP4	Zones humides del delta del Llobregat

### Protecció de sistemes fluvials, agrari i litoral

PF1	Parc fluvial del Llobregat
PF2	Parc fluvial del Besòs
PF3	Parc fluvial del Ripoll
PL	Parc litoral
PA	Parc agrícola del Baix Llobregat
RF1	Recuperació de la ribera fluvial del Llobregat
RF2	Recuperació de la ribera fluvial del Besòs


### Connectors biològics


#### De nivell territorial

C1	Ordal - Sant Llorenç del Munt
C2	Collserola - Sant Llorenç del Munt
C3	Collserola - Sant Llorenç del Munt (Torrent del Bosc)
C4	Collserola - Serra de Marina (Turó de Montcada)


#### De nivell metropolità


C5	Riera dels Canyars
C6	Riera de Can Julià
C7	Riera de Can Mallol
C8	Torrent de Can Miano
C9	Ordal - Collserola (riera de Corbera / torrent dels Batzacs)
C10	Riera de Vallvidrera


 Espais d'interès natural

 Ampliacions

 Parc litoral

 Zones de recuperació de ribera fluvial

 Connectors biològics de nivell territorial

 Connectors biològics de nivell metropolità

 Parc fluvial

0 5.000 10.000 m



## Les infraestructures i el transport

### 3. La xarxa viària

La xarxa viària conforma la principal estructura de relació entre sistemes urbans i al mateix temps configura la distribució fina de mobilitat a través dels carrers de la ciutat.

El conjunt de les vies metropolitanes distribueixen els fluxos de mobilitat rodada des de diferents nivells de llunyania fins a qualsevol punt del teixit urbà. Autopistes, autovies, eixos de distribució viària, carreteres i carrers són elements de la xarxa que responen a requeriments i funcions d'àmbits de mobilitat d'escala diferent.

Aquesta diversitat d'escapes de mobilitat es pot sintetitzar en quatre categories:

1. la nacional - internacional
2. la regional
3. la metropolitana
4. la local

Per a cadascuna d'aquestes escales hi ha una xarxa viària amb unes capacitats i limitacions. En qualsevol trajecte, l'origen i la destinació es troben situats en algun punt de la xarxa local. Per tant, les característiques d'aquesta xarxa local sempre incidiran sobre l'accessibilitat global. En la mesura que el trajecte es dirigeixi cap a un altre municipi utilitzarà la xarxa metropolitana, si és un municipi proper, o la regional, si es troba en un entorn més llunyà. Finalment, utilitzarà la xarxa nacional o la internacional si es dirigeix fora del país.

Els viatges es fan amb recorreguts que travessen successivament parts de les diferents xarxes. Les incidències o disfuncions que es puguin produir en qualsevol nivell de la xarxa afectaran inevitablement el conjunt del trajecte i òbviament la globalitat del sistema circulatori. En aquest sentit, qualsevol disfunció o manca de capacitat en alguna d'aquestes xarxes fa que el trànsit es dirigeixi inevitablement a la xarxa de rang superior i la col·lapsi. Un exemple d'aquest tipus de situacions es pot observar a la comarca del Vallès, on la falta de vies amb prou capacitat aboca molts vehicles a la AP-7 i a la B-30.

La competitivitat del sistema productiu i la qualitat de vida dels ciutadans depèn en una mesura important de l'eficiència combinada del conjunt de les xarxes viàries. Des de la planificació i la gestió s'ha de vetllar perquè les infraestructures corresponents a les quatre escales de mobilitat responguin als requeriments de la ciutat actual.

La classificació des d'una perspectiva funcional del conjunt de les vies, en correspondència amb els àmbits de mobilitat esmentats, es pot sintetitzar en les categories que s'exposen tot seguit.

### **3.1 Vies de transport d'alta capacitat**

En aquesta categoria s'inclouen les vies que suporten el transport pesant de mercaderies amb origen o destinació externs a la regió de Barcelona. Aquestes vies canalitzen el transport pesant que no s'atura a l'àrea metropolitana i també el que té l'origen o la destinació al port de Barcelona. Les vies que responen als esmentats requeriments funcionals són les següents:

- l'autopista AP-7, que passa tangent a l'àmbit de l'àrea metropolitana i que recull el trànsit de pas,
- l'autovia A-2 i el seu perllongament fins al port de Barcelona

### **3.2 Vies metropolitanes d'alta capacitat**

Constitueixen l'esquelet bàsic de la xarxa de distribució metropolitana. Es caracteritzen per ser autopistes i autovies segregades que dibuixen sobre el territori

---



dues anelles, que constitueixen el centre des del qual la xarxa s'estén en les dues direccions definides per les depressions litoral i prelitoral i en l'ortogonal d'aquestes depressions en direcció a l'interior de Catalunya. Les vies que conformen aquesta xarxa són les següents:

### **Les rondes de Barcelona**

- la ronda Litoral (B-10)
- la ronda de Dalt (B-20)

### **Les vies d'alta capacitat de la depressió litoral**

- pel Maresme, la C-32 en direcció a Mataró i Tordera
- pel Baix Llobregat, la C-31 i la C-32 en direcció al Garraf i la costa de Tarragona

### **L'anella metropolitana regional**

- els laterals de la AP-7 (B-30)
- l'autopista del Llobregat (AP-2 i B-23)
- l'autopista de Sabadell (C-58)

### **Les vies d'alta capacitat de la depressió prelitoral**

Els fluxos en direcció al Vallès Oriental i a l'Alt Penedès corren a través de la AP-7, que acull tant el trànsit de transport pesant esmentat en la primera categoria viària, com la distribució dels fluxos interns de la regió de Barcelona en aquestes dues direccions. Per evitar aquesta duplicitat de funcions caldria crear una nova xarxa paral·lela que inclouria les potes del quart cinturó –enganxades a l'autopista–, la duplicació de la variant de Cardedeu fins a Sant Celoni al nord, i una nova via Vilafranca - Sant Sadurní - Martorell al sud.

### **La xarxa cap a la Catalunya interior**

- l'autopista C-16 en direcció a Manresa, Berga i el túnel del Cadí
- la C-17 en direcció a Vic i Ripoll
- l'autovia A-2 en direcció a Igualada i Lleida, que en aquest cas també es desdobra en transport d'alta capacitat de llarg recorregut i de distribució regional

### 3.3.1 Vies metropolitanes de primer nivell

Aquesta categoria es troba en el primer nivell de distribució dels fluxos a partir de les vies d'alta capacitat. En general enllacen amb altres vies de recorregut regional de caràcter no segregat. Són carreteres que intercomuniqueu municipis i teixits urbans. La relació de vies metropolitanes de primer nivell és la següent:

#### Marges del Llobregat

- marge dret del Llobregat: la N-11a i el seu perllongament, que van des de Martorell fins a Sant Boi
- marge esquerre del Llobregat: la via de marge dels sectors industrials des de Molins de Rei fins a Cornellà

#### Marges del Besòs

- marge dret del Besòs: la C-33 en direcció a Granollers
- marge esquerre del Besòs: la carretera de la Roca (BV-5001)

#### Transversals

- l'eix B-24 (variant N-340), via de cornisa de Collserola i via d'enllaç amb la C-33
- a carretera interpolar entre Rubí i Granollers, pel nord de la AP-7

### 3.3.2 Vies metropolitanes de segon nivell

Són vies plurimunicipals que tenen la funció de relacionar teixits urbans amb un àmbit de distribució ajustat al continu metropolità. Inclouen carreteres antigues que han estat absorbides pel creixement dels nuclis, vies de frontera i, en el cas de Barcelona, els eixos més estructurals de la xarxa de carrers. En qualsevol cas, les vies metropolitanes de segon nivell conserven la continuïtat al llarg dels diferents municipis i teixits urbans. Això les fa adients per ser els eixos de suport del transport públic metropolità.

#### Carreteres antigues

- la carretera C-245, que relaciona els nuclis municipals del delta del Llobregat
- la carretera N-340, que relaciona els municipis de l'Ordal amb els del marge esquerre del Llobregat



- la carretera BP-1413, que relaciona Rubí, Sant Cugat del Vallès i Cerdanyola del Vallès
- la carretera N-II al seu pas per Sant Adrià i Badalona

**Vies de frontera**

- via de frontera entre Collserola i els nuclis del marge esquerre del Llobregat
- via de frontera entre el massís de l'Ordal i els municipis del marge dret del Llobregat

**3.4 Vies locals**

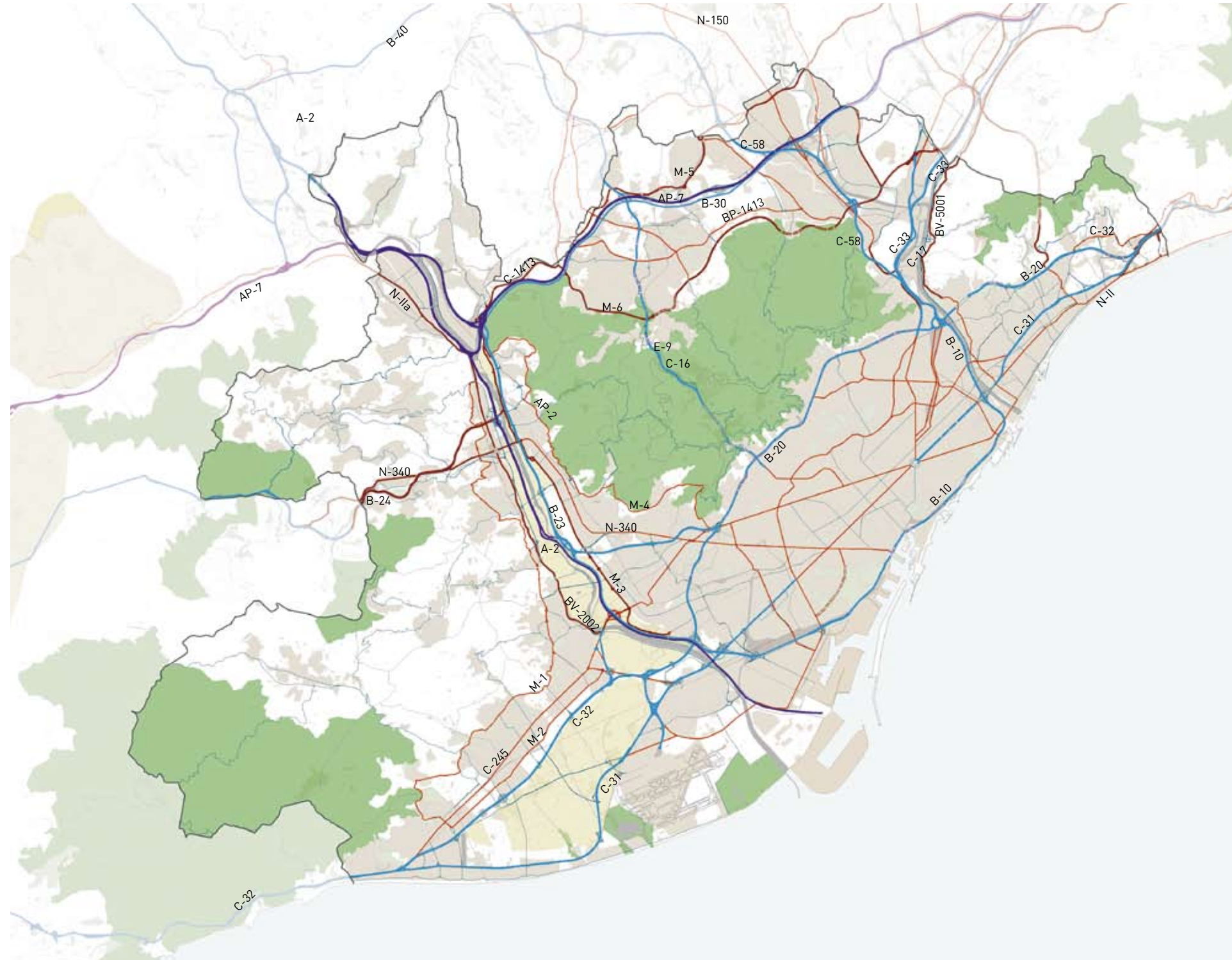
Són les que no incideixen directament en altres municipis. Estan formades per la gran majoria dels carrers dels nuclis urbans i camins rurals. La planificació i gestió hauria de ser competència del municipi corresponent.

És recomanable treballar per millorar-ne la continuïtat, perquè d'aquesta manera es facilita la permeabilitat i l'accessibilitat de la xarxa.



### 3. Les Infraestructures i el transport. La xarxa viària

### 3. Pla Estratègic Metropolita. Les Infraestructures i el transport. La xarxa viària



#### Vies metropolitanes de primer nivell

##### Marges del Llobregat

Dret: N-II/BV-2002 (Martorell - Sant Boi)

Esquerra: M-3 (via de marge de sectors industrials)

##### Marges del Besòs

Dret: C-17 (carretera de Vic)

Esquerra: BV-5001 (carretera de la Roca)

##### Transversals

Via de cornisa de Collserola: M-6

Interpolar Rubí-Granollers: M-5 (al nord de l'AP-7)

#### Vies metropolitanes de segon nivell

##### Vies urbanes

Eixos estructurals de les trames urbanes, especialment de Barcelona

##### Antigues carreteres

C-245: relació entre els municipis del Delta

N-340: relació entre els municipis de l'Ordal i els de l'esquerra del Llobregat

BP-1413: relació Rubí - Sant Cugat - Cerdanyola

N-II: al seu pas per Sant Adrià i Badalona

##### Vies de frontera

M-1: Via de frontera del massís d'Ordal - municipis de la dreta del Llobregat

M-2: Via de frontera dels sectors industrials del delta del Llobregat

M-4: Via de frontera de Collserola - municipis de l'esquerra del Llobregat

— Vies de transport d'alta capacitat

— Vies metropolitanes d'alta capacitat

— Vies metropolitanes de primer nivell

— Vies metropolitanes de segon nivell

— Altres

0 5.000 10.000 m



## Les infraestructures i el transport

### 4. La xarxa ferroviària

La infraestructura del transport per ferrocarril és un component estratègic de la ciutat metropolitana, en la mesura que permet racionalitzar el conjunt de la mobilitat des de la perspectiva de l'eficiència dels viatges fets, de l'estalvi energètic i de la reducció de l'impacte mediambiental.

La xarxa ferroviària metropolitana està desagregada, per característiques funcionals i tècniques, en quatre tipus de ferrocarril:

1. transport de mercaderies
2. tren d'alta velocitat
3. xarxa de rodalia
4. xarxa de metro

A diferència del transport rodat, en què el vehicle pot passar d'un tipus de via a un altre i accedir a qualsevol lloc del territori, en el transport per ferrocarril els vehicles de cada tipus només es poden moure al llarg de les vies de la seva xarxa. En les tres modalitats de ferrocarril de passatgers, el pas d'una xarxa de ferrocarril cap a una altra el fan els usuaris com a vianants, a través dels intercanviadors.

En el cas de la xarxa de rodalia, les elevades despeses pròpies del manteniment del servei de les línies de ferrocarril obliguen a considerar la població servida com un factor determinant de la viabilitat de noves línies. Això fa que en els territoris amb una ocupació urbana de sòl extensa però amb una densitat de població baixa sigui econòmicament insostenible mantenir-hi el servei de noves línies de ferrocarril.

---



Tanmateix, en el territori metropolità de Barcelona queden nuclis urbans de prou densitat de població com perquè s'hi puguin planificar noves línies ferroviàries de rodalia raonablement sostenibles.

La xarxa ferroviària metropolitana s'ha d'inserir dins un marc comú de planificació de la mobilitat. Ha de ser plantejada com una infraestructura que doni resposta a les necessitats de transport i s'ha de complementar amb unes infraestructures viàries que actuïn o bé com a suport del tren mitjançant sistemes d'aportació, o bé com a corredors potents allí on la demanda per implantar el ferrocarril no sigui suficient.

### 4.1 El transport ferroviari de mercaderies

Les mercaderies que es traslladen per la xarxa de ferrocarril poden ser de trànsit o bé poden tenir l'origen o destinació a l'àrea metropolitana de Barcelona. Les mercaderies ferroviàries de trànsit es desplacen pel corredor ferroviari del Papiol - Mollet. La resta de les mercaderies tenen majoritàriament l'origen o la destinació al port de Barcelona.

Per a la totalitat d'aquesta xarxa és convenient que l'ample de la via sigui la internacional, perquè quan els ferrocarrils arribin a la frontera francesa no hagin d'aturar-se per fer els corresponents canvis de màquina i d'eixos dels vagons, operacions que penalitzen greument el temps i el cost dels desplaçaments.

Atès que la xarxa espanyola té l'ample ibèric, caldria que la línia des del port de Barcelona fins a la frontera fos d'ample internacional. La problemàtica generada per l'arribada de trens de mercaderies des de la resta d'Espanya amb ample ibèric i l'arribada de ferrocarrils des d'Europa amb ample internacional es resol-dria amb una línia de doble amplada des del port de Barcelona fins a Mollet, passant per l'eix ferroviari del Llobregat.



## 4.2 El tren d'alta velocitat

La xarxa ferroviària d'alta velocitat permetrà la connexió amb la xarxa europea a través de França, i la connexió amb Madrid via Tarragona i Lleida. Una segona línia estratègica serà la que configurarà el corredor d'alta velocitat del Mediterrani.

Quan la xarxa d'alta velocitat arribi a l'àrea metropolitana de Barcelona, tindrà dos recorreguts: un recorregut que passarà pel centre de la ciutat de Barcelona i que es completarà amb un ramal a l'aeroport, i un altre que sense entrar a Barcelona passarà pel corredor ferroviari del Papiol - Mollet, al final del qual es retrobarà amb la línia del primer recorregut.

## 4.3 La xarxa de rodalia

Aquesta xarxa abasta recorreguts intermedis que cobreixen els trajectes entre municipis de la regió de Barcelona. El ferrocarril de rodalia respon a les necessitats de mobilitat de les persones en un radi d'acció superior als 10-15 quilòmetres de distància respecte al centre urbà. Això implica que la densitat de parades i la freqüència de pas ha de ser inferior a la d'una xarxa de metro, perquè el temps total del recorregut de la línia no superi el temps disponible dels usuaris per als seus desplaçaments.

La xarxa de rodalia actual es compon de les línies de la costa, pel Maresme i pel Garraf respectivament, les dels dos marges del Llobregat cap a Martorell, les dues de Granollers (Sant Celoni i la Garriga) i les de Sabadell / Terrassa (pel Besòs i pel túnel de Vallvidrera).

Per complementar les línies de la xarxa actual en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, es planteja la creació de les línies següents:

- línia que donarà servei als municipis de Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels
- línia des de Badalona que passarà en túnel per sota de la serralada de Marina i donarà també servei a Montcada, Ripollet i Cerdanyola



- alternativa a la línia de la costa en direcció Mataró, passant-la per l'interior del Maresme i soterrada en els trams urbans
- línia dels Ferrocarrils de la Generalitat que travessarà Collserola més a llevant del túnel actual i donarà servei a diversos municipis del Vallès
- optimització de la línia del corredor ferroviari del Papiol - Mollet com a línia de circumval·lació de rodalia

### 4.4 La xarxa de metro

La xarxa de metro ha de cobrir, amb una densitat de parades i una freqüència de pas suficients, un radi d'uns 10-15 quilòmetres des del centre de la conurbació de Barcelona. És aproximadament el radi que cobreix el continu urbà que va des de Badalona fins a Sant Feliu de Llobregat. Més enllà d'aquest àmbit, el temps de recorregut de les línies amb la modalitat de metro seria excessiu. En aquest sentit, a partir d'aquí és més adequat cobrir les necessitats de mobilitat amb una xarxa de rodalia.

Tanmateix, la xarxa de metro hauria d'assolir els objectius següents:

1. millorar la integració amb la xarxa de ferrocarrils de rodalia, regionals i d'accés a l'aeroport
2. ampliar les zones de servei de la conurbació de Barcelona
3. millorar la transversalitat i l'homogeneïtat de la xarxa

En aquest sentit, es planteja l'obertura de les línies següents:

- línia 9, actualment en construcció, des de Santa Coloma de Gramenet fins a l'aeroport, passant per la part alta de Barcelona i relligant transversalment la majoria de les línies de metro actuals
- perllongament de la línia 1 cap al Prat de Llobregat i Sant Boi
- perllongament de la línia 2 pels dos extrems en direcció a Santa Coloma de Gramenet per una banda i a la Zona Franca per l'altra
- perllongament de la línia 3 des de la Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat
- perllongament de la línia 6 des de Reina Elisenda fins a empalmar amb la prolongació de la línia 3 a l'alçada de l'hospital de Sant Joan de Déu
- estació intercanviadora de la Torrassa



## 4.5 El tramvia

El tramvia és un mitjà de transport urbà de superfície, que s'ha recuperat, per als municipis de l'àrea metropolitana, en els darrers anys.

Combina algunes característiques del ferrocarril amb l'accessibilitat de l'autobús urbà. La seva implantació té un cost molt inferior a la del metro i un rendiment molt superior a la de l'autobús urbà.

La circulació per una plataforma reservada li permet assolir una elevada velocitat comercial. Aquesta velocitat, combinada amb la prioritat semafòrica i la forma d'accés, similar al metro, a través de sis portes que s'obren simultàniament, tot reduint el temps de les parades, donen al tramvia una gran regularitat. Per altra banda té una capacitat de transport de passatgers superior a l'autobús, que es pot ajustar a les necessitats dels diferents recorreguts perquè els combois són modulables i es poden ampliar fàcilment.

Actualment la xarxa de tramvia de l'àrea metropolitana està formada per dues línies al sector Besòs i per tres línies al sector Llobregat, les quals comuniquen per una banda els municipis de Barcelona i Sant Adrià de Besòs i per altra banda els de Barcelona, Cornellà, Esplugues, l'Hospitalet, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern.

Es preveu perllongar una de les dues línies del sector Besòs per enllaçar amb Badalona.

El tramvia com a mitjà de transport públic metropolitana, facilitarà la integració dels municipis per on passa, en la mesura que aporta una millor comunicació de proximitat entre els diferents nuclis urbans.

En aquesta línia de millores, a través de les opcions de mobilitat, la integració urbana dels municipis metropolitans caldria introduir la planificació de la línia següent:

- Perllongament del tramvia del Baix Llobregat, des de la parada final de Torreblanca a Sant Joan Despí, passant per Sant Feliu i Molins de Rei, fins arribar a l'intercanviador de Quatre Camins a Sant Vicenç dels Horts.

#### 4. Les Infraestructures i el transport. La xarxa ferroviària



#### 4. Pla Estratègic Metropolita. Les Infraestructures i el transport. La xarxa ferroviària



##### Mercaderies amplada internacional

- M1 Corredor ferroviari del Vallès
- M2 Línia d'accés al port

##### Tren de gran velocitat

- TGV1 Línia d'accés a Barcelona
- TGV2 Bucle a l'aeroport
- TGV3 Corredor ferroviari del Vallès

##### Xarxa de rodalies: noves línies

- NR1 Alternativa de la línia del Maresme
- NR2 Línia Sant Feliu - Castelldefels
- NR3 Línia Montcada - Ripollet - Cerdanyola
- NR4 Optimització de la línia Martorell - Mollet
- NR5 Túnel del Tibidabo - Cerdanyola - Sant Cugat

##### Xarxa de metro: noves línies

- L9 Santa Coloma/Badalona - Zona Franca - Aeroport
- PL1 Prolongació línia 1 Bellvitge - El Prat - Sant Boi
- PL2s Prolongació línia 2 Paral·lel - Enllaç Aeroport
- PL2n Prolongació línia 2 Badalona - Santa Coloma
- PL3 Prolongació línia 3 Diagonal - Sant Joan - Sant Feliu

— Mercaderies

— TGV

— Metro

— Rodalies

● Estacions de rodalies

● Estacions TGV

0 5.000 10.000 m



## El creixement i la transformació urbana

### 5. Els sectors residencials

Tot i l'increment constant del nombre d'habitatges construïts en els darrers anys, paradoxalment ha crescut també el nombre de famílies que no poden accedir a un habitatge. El procés inflacionari del preu mitjà de l'habitatge ha fet créixer el diferencial entre aquest preu i la capacitat de compra de les famílies. Aquest és el nus de la problemàtica de l'habitatge en el conjunt de l'Estat espanyol, però també en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El repte de l'Administració és arbitrar les mesures necessàries perquè l'oferta del mercat immobiliari lliure sigui suficient per cobrir la demanda dels que poden adquirir o llogar un pis a preu de mercat, i que l'oferta dels habitatges protegits de venda o els públics de lloguer sigui assequible i suficient per a la resta de la demanda que no pot accedir als preus de mercat.

Quan l'habitatge era fonamentalment un bé de consum i no tant un objecte d'inversió, es podia pensar que la lògica del mercat podia regular i resoldre majoritàriament la demanda. Avui això no és així, perquè la part de la població que no pot accedir a la compra d'un habitatge a preu de mercat, comptant únicament amb la seva renda, és majoritària.

Per avaluar la dimensió del problema caldria fer una aproximació al nombre de famílies que es preveu que necessitaran accedir a un primer habitatge els anys vinents, distribuïdes per grups segons la renda, i relacionar la seva capacitat adquisitiva amb els preus del mercat lliure de l'habitatge, els de preu concertat, els protegits de règim general i els de règim especial. Així tindrem una aproximació realista del nombre d'habitatges que caldria construir de cada tipus els anys vinents.

---



Un cop fetes aquestes correspondències i prenent com a punt de partida la hipòtesi d'un increment de 89.977 famílies en el període 2000-2015, es preveu que n'hi haurà 12.134 que podran accedir a la compra d'un habitatge del mercat lliure i 77.843 que no podran accedir-hi. Descomptant els 7.833 habitatges protegits que s'han construït en el període 2001-2004, si hem de cobrir la resta de la demanda de les famílies que no podran adquirir un habitatge a preu de mercat, caldria construir 70.010 habitatges protegits més.

Aquestes dades reflectirien el problema de les famílies que volen accedir per primera vegada a un habitatge en règim de propietat. Per a la resta de famílies, la capacitat d'accedir a un nou habitatge pot ser possible en la mesura que puguin aportar el valor d'un altre pis de propietat.

Per altra banda, el potencial actual d'habitatges dels sectors de l'àrea metropolitana de Barcelona s'obté a partir de dues fonts:

- els sectors que provenen del Pla general metropolitana i que encara no han sigut desenvolupats o es troben en procés de desenvolupament
- els nous sectors de remodelació i transformació dels teixits urbans consolidats

D'acord amb les dades actualitzades de potencial d'habitatges dels sectors, la meitat d'aquests habitatges es troba en sòl urbà de remodelació. Aquesta situació és molt diferent de la que hi havia al final dels anys setanta, quan la reserva de sòl urbanitzable era pràcticament l'únic sistema amb el qual es podia preveure un potencial de nous habitatges.

Avui la localització de nous sectors de creixement sobre nou sòl urbanitzable és difícil, perquè el territori es troba més esgotat i perquè l'equilibri mediambiental és més fràgil. Caldrà complementar l'oferta d'habitatges dels sectors urbanitzables amb la de nous sectors de remodelació i afinar les eines de gestió que permetin desenvolupar-los.

Actualment tenim una reserva de sostre residencial, provinent dels sectors de sòl urbanitzable, per poder construir uns 45.000 habitatges. Si hi afegim els 50.000 habitatges dels sectors en sòl urbà i els 45.000 corresponents a nous sec-



En coherència amb la valoració estratègica ambiental dels rius Llobregat i Besòs caldrà fer polítiques adreçades a la recuperació del seu cabal ecològic.

### 2.5 Els connectors biològics

Determinades franges de sòl rústic són espais de pas dels fluxos de les espècies vegetals o animals. Recuperar i protegir la connectivitat d'aquests espais és una necessitat ineludible si es vol evitar la degradació de la biodiversitat en el conjunt del territori.

Es diferencien els connectors en dues categories:

1. Connectors estratègics de nivell territorial. Són els que connecten els espais naturals protegits de l'àrea metropolitana amb la xarxa d'espais naturals protegits de la regió de Barcelona. Tres d'aquests connectors fixen el pas entre Collserola i l'Ordal amb Sant Llorenç del Munt, i un connector relaciona Collserola amb la serralada de Marina, el Corredor i el Montnegre. Són els següents:
  - C1. l'Ordal - Sant Llorenç del Munt
  - C2. Collserola - Sant Llorenç del Munt
  - C3. Collserola - Sant Llorenç del Munt, pels torrents de Can Fatjó i de la Betzuca
  - C4. Collserola - serra de Marina, per la riera de Sant Cugat
2. Connectors estratègics de nivell metropolitana. Són els que connecten espais d'interès natural a l'interior de l'àmbit metropolitana. Es concreten en sis connectors que, baixant des de l'Ordal, el Garraf i Collserola, segueixen el pas d'algunes rieres i torrents per establir una xarxa intercomunicada a través de l'espai de les riberes fluvials del riu Llobregat. La relació és la següent:
  - C5. riera dels Canyars
  - C6. riera de Can Julià
  - C7. riera de Torrelles
  - C8. torrent de Can Miano
  - C9. l'Ordal - Collserola per la riera de Corbera
  - C10. riera de Vallvidrera



tors que sense tenir cap tràmit administratiu estan vinculats a alguna iniciativa municipal, tenim un potencial aproximat total de 140.000 habitatges, corresponents a sectors de qualsevol de les modalitats.

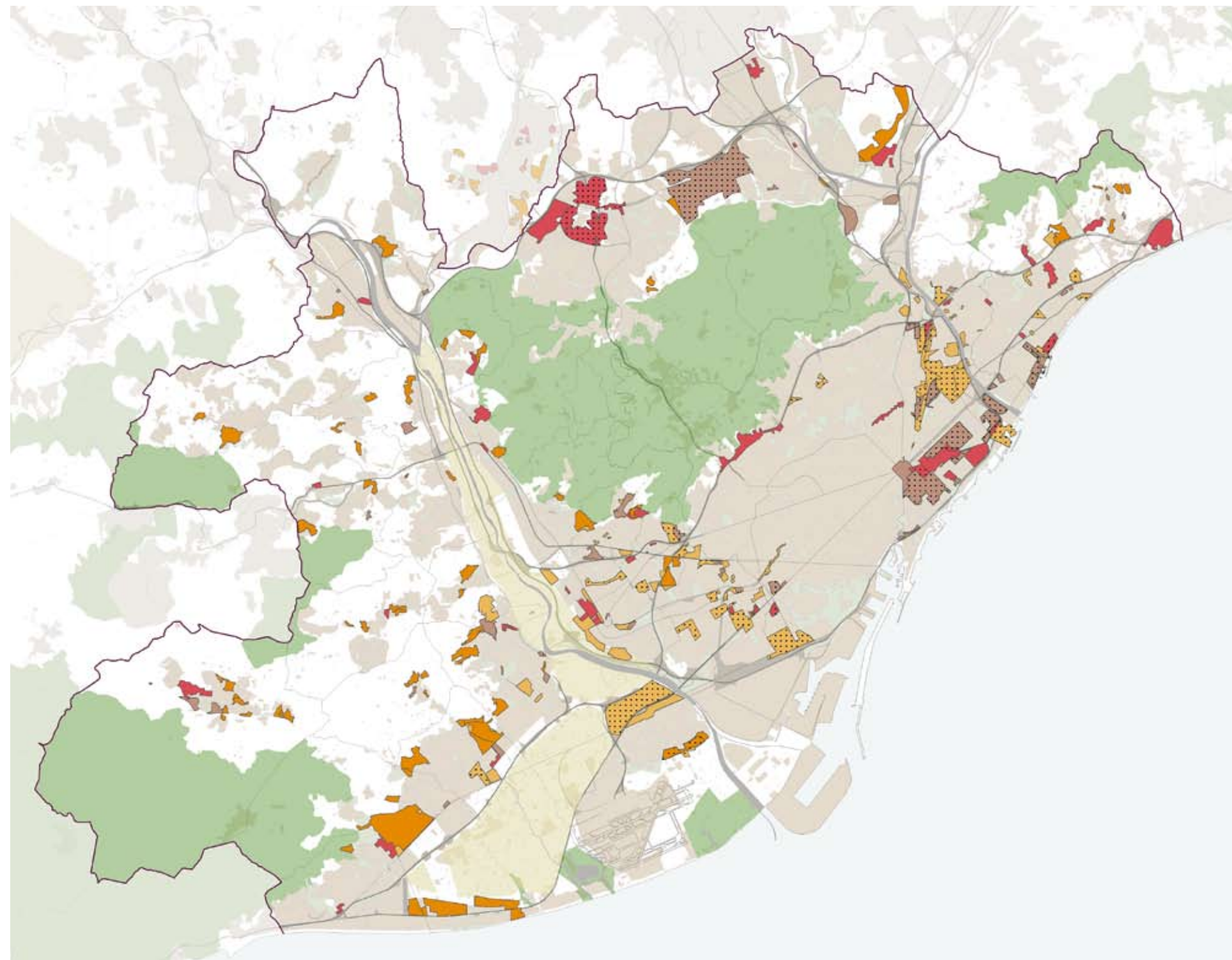
Segons un estudi fet per a l'àmbit de la ciutat de Barcelona, el nombre de possibles nous habitatges en sòl urbà seria equivalent al potencial d'habitatges dels sectors residencials. Si apliquem aquesta mateixa proporció al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona tindrem un potencial total d'uns 280.000 habitatges.

Avaluant les necessitats d'habitatge per a primera residència dels deu anys vinents i comparant-les amb el potencial d'habitatges que es desprèn del planejament urbanístic, arribem a la conclusió que hi pot haver l'oferta suficient per donar-hi resposta, sempre que es construeixin prou habitatges per a cadascuna de les modalitats lliures i de protecció exposades.

## 5. El creixement i la transformació urbana. Els sectors residencials



## 5. Pla Estratègic Metropolita. El creixement i la transformació urbana. Els sectors residencials





## El creixement i la transformació urbana

### 6. L'activitat econòmica

Els darrers anys l'activitat econòmica de l'àrea metropolitana de Barcelona experimenta una transformació de caràcter estructural. Les ciutats de més tradició manufacturera experimenten processos de desindustrialització que obliguen a plantejar-se en profunditat el paper dels diferents sectors de l'activitat econòmica en la creació de la riquesa.

Les empreses industrials estan afectades pels processos següents:

- externalització de tasques de les empreses industrials cap a empreses de serveis
- processos de modernització, increment del valor afegit i millora de la productivitat industrial
- processos de deslocalització de la producció industrial

Tanmateix, la creació i manteniment de teixit industrial és un factor fonamental per garantir el creixement de la riquesa en un país, per les raons següents:

- l'activitat econòmica és molt més sòlida quan va lligada directament o indirectament a la producció manufacturera
  - les empreses de serveis tindran més dificultats que les industrials d'alt valor afegit per ser competitives en el futur immediat, ja que la lleugeresa dels serveis i la velocitat amb què es mou avui dia la informació i les comunicacions fan relativament fàcil la relocalització
  - els centres de recerca tendeixen a localitzar-se prop dels centres fabrils, que són els seus clients
  - el principal client del sector serveis és el sector industrial
-





Tenint en compte que a Catalunya tenim una llarga tradició manufacturera i un teixit industrial diversificat i competitiu, és recomanable vetllar pel seu manteniment i revitalització, per les raons següents:

- perquè té un valor afegit més alt que el dels serveis
- per l'arrelament més gran al territori i les dificultats de trasllat

Al mateix temps, el sector serveis és imprescindible tant per acompanyar, donar suport i ajudar a la modernització del sector industrial, com perquè ell mateix és també un sector de producció. A nivell empresarial, els serveis componen el sector que fa una aportació més alta en la formació del producte interior brut. I al mateix temps, és un sector que es troba en expansió.

En qualsevol cas, s'ha de preveure la localització de les diverses modalitats d'activitat econòmica en el territori metropolità, tant perquè la ciutat necessita sempre una oferta suficient de llocs de treball com perquè si volem un sistema urbà competitiu cal disposar d'una activitat econòmica diversificada.

Des de la pràctica de la tècnica urbanística tradicional, els diferents tipus d'activitat econòmica s'han localitzat en els sectors específicament industrials o bé a les plantes baixes dels teixits urbans residencials.

La planificació de nou sòl urbanitzable perquè sigui dedicat a usos industrials en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, tenint en compte el grau d'ocupació dels territoris adequats, no pot ser gaire generosa, si volem reservar alhora els espais lliures que calen per mantenir una ciutat sostenible.

Això ens condueix cap a una lògica de la localització de les activitats econòmiques que pivotarà al voltant de les transformacions dels teixits existents, la qual es pot fonamentar en els principis següents:

- Mantenir la majoria de les reserves de sòl industrial actuals com a tals, la qual cosa no és obstacle perquè els usos industrials coexisteixin amb usos d'oficines, comercials o de serveis, o bé es transformin en noves indústries de valor afegit més alt.



- Modernitzar els teixits industrials històrics que es troben en un procés d'obsolescència creixent, amb operacions d'urbanització, millora de l'accessibilitat i oferta de serveis.
- Fomentar en els teixits residencials les activitats que són compatibles amb l'ús de l'habitatge, per evitar el trasllat de les actuals i facilitar noves incorporacions.

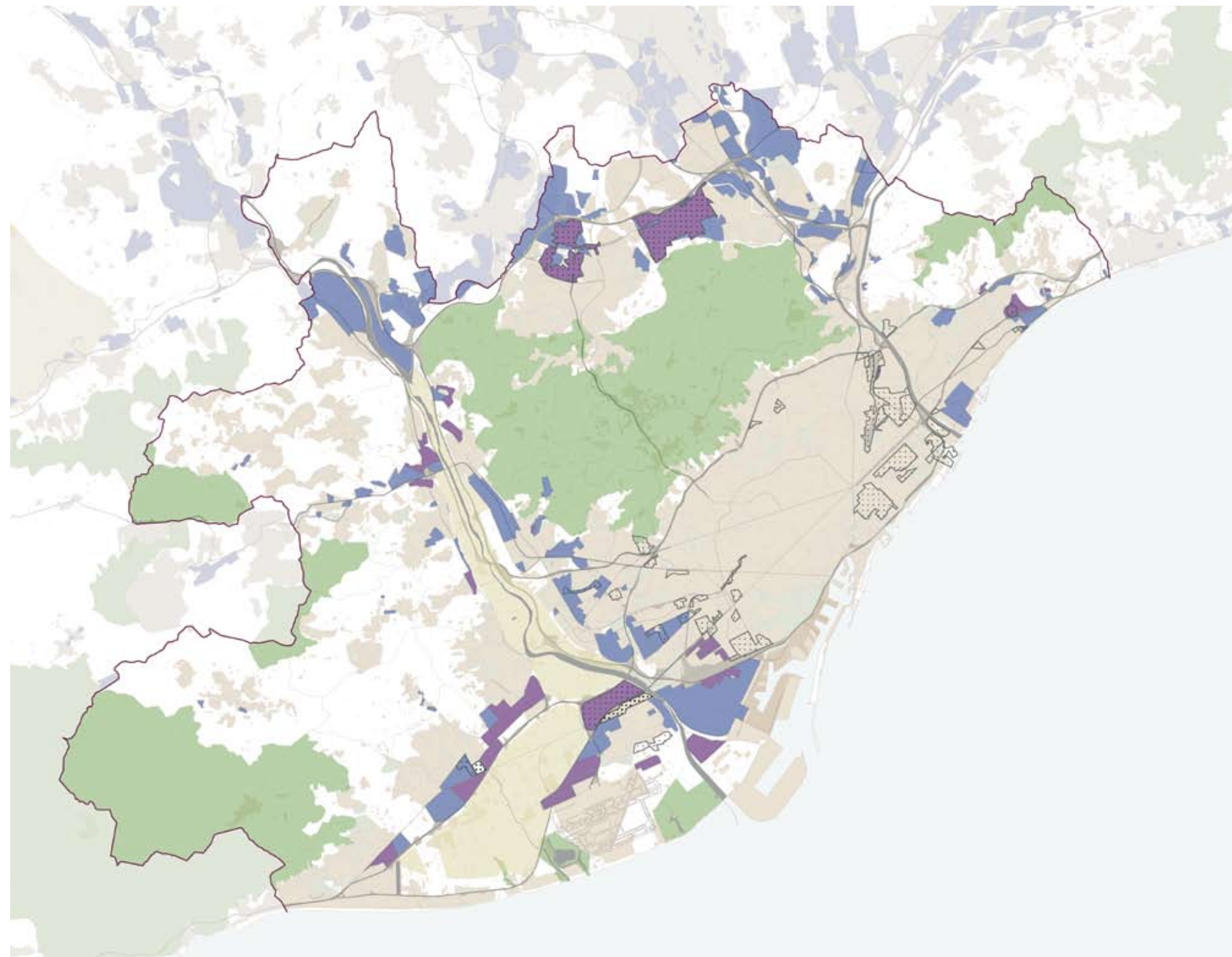
Aquests principis de la transformació urbana es formalitzen a través de sectors de remodelació, que redefeixen les condicions d'edificació, aprofitament i ús del sòl urbà, i a través de la modernització de les ordenances referents a les activitats econòmiques, industrials i residencials.




El potencial de sostre actual per a les diferents modalitats d'activitat econòmica en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona s'alimenta de les operacions en el darrers sectors de sòl urbanitzable industrial del Pla general metropolità de Barcelona i de les noves operacions de remodelació urbana previstes o en fase de desenvolupament.

A nivell quantitatiu, si comptabilitzem el potencial del conjunt d'aquestes operacions, podem preveure un sostre per a activitats econòmiques de 340.000 m<sup>2</sup>, amb una capacitat d'acollida de 470.000 nous llocs de treball.

## 6. El creixement i la transformació urbana. Activitat econòmica

6. Pla Estratègic Metropolita. El creixement i la transformació urbana. Activitat econòmica



-  Nous sectors d'activitat
-  Sectors Consolidats
-  Sectors mixtos d'activitat i habitatge

0 5.000 10.000 m



## Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

### Institucions membres de la Comissió Delegada del Consell General

Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya

Ajuntament de Badalona  
Ajuntament de Barcelona  
Ajuntament de Cornellà de Llobregat  
Ajuntament del Prat de Llobregat  
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat  
Ajuntament de Montcada i Reixac  
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
Ajuntament de Paldejà  
Ajuntament del Papiol

Consell Comarcal del Baix Llobregat  
Consell Comarcal del Barcelonès  
Entitat Metropolitana del Medi Ambient  
Entitat Metropolitana del Transport

Aena  
Autoritat Portuària de Barcelona  
Cambra Oficial de Comerç Indústria i Navegació de Barcelona  
Cercle d'Economia  
Comissió Obrera Nacional de Catalunya  
Consorci de la Zona Franca de Barcelona  
Diputació de Barcelona  
Fira de Barcelona  
Foment del Treball Nacional  
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona  
Unió General de Treballadors de Catalunya  
Universitat de Barcelona

### Institució promotora

Ajuntament  de Barcelona

Amb la col·laboració de

**IBERIA**