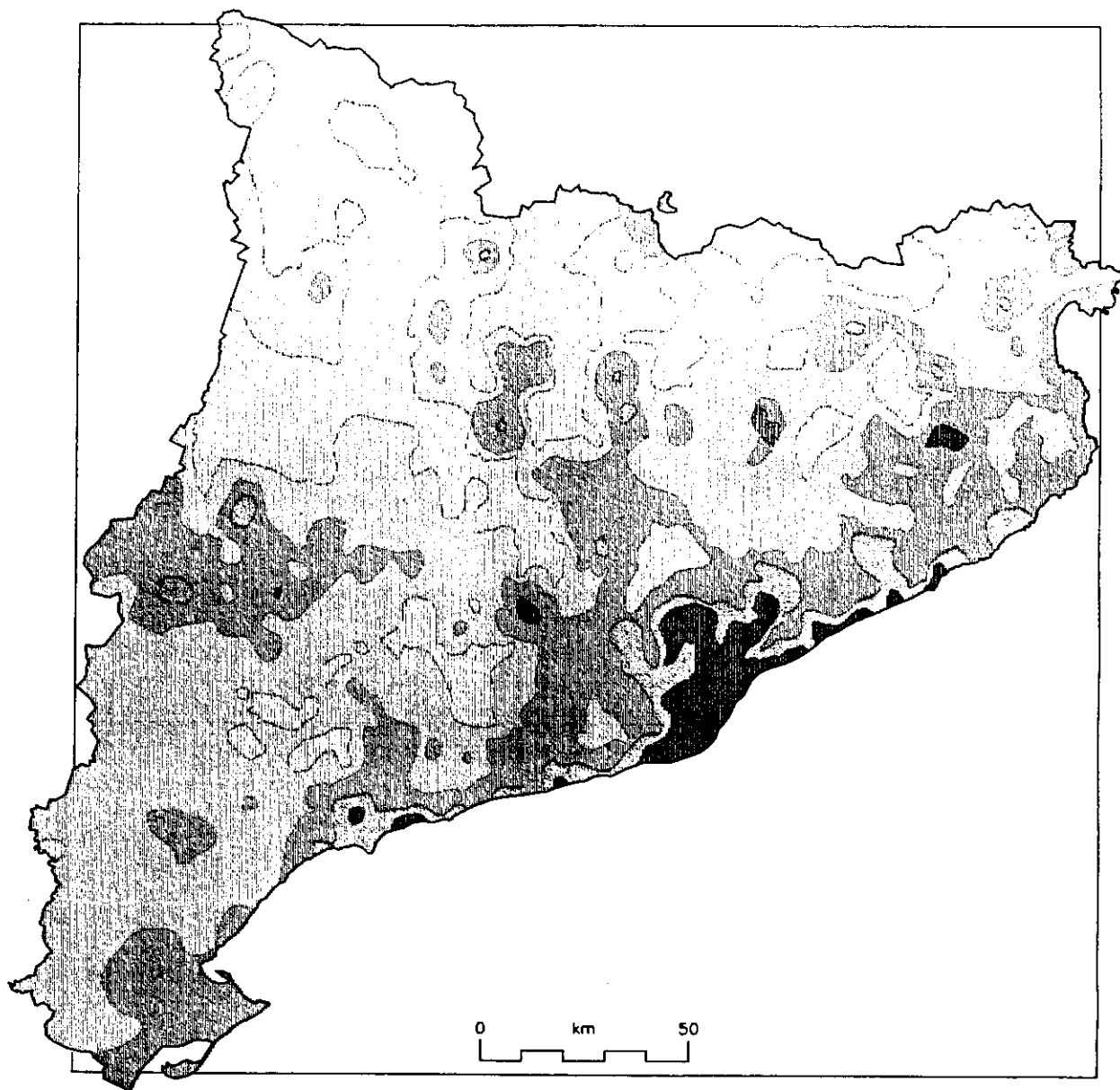







Ocupació humana

Densitat de població 1986



-  Més de 1.000 habitants per quilòmetre quadrat
-  De 250 a 1.000 habitants per quilòmetre quadrat
-  De 50 a 250 habitants per quilòmetre quadrat
-  De 10 a 50 habitants per quilòmetre quadrat
-  De 0 a 10 habitants per quilòmetre quadrat

Font: Institut Cartogràfic de Catalunya.

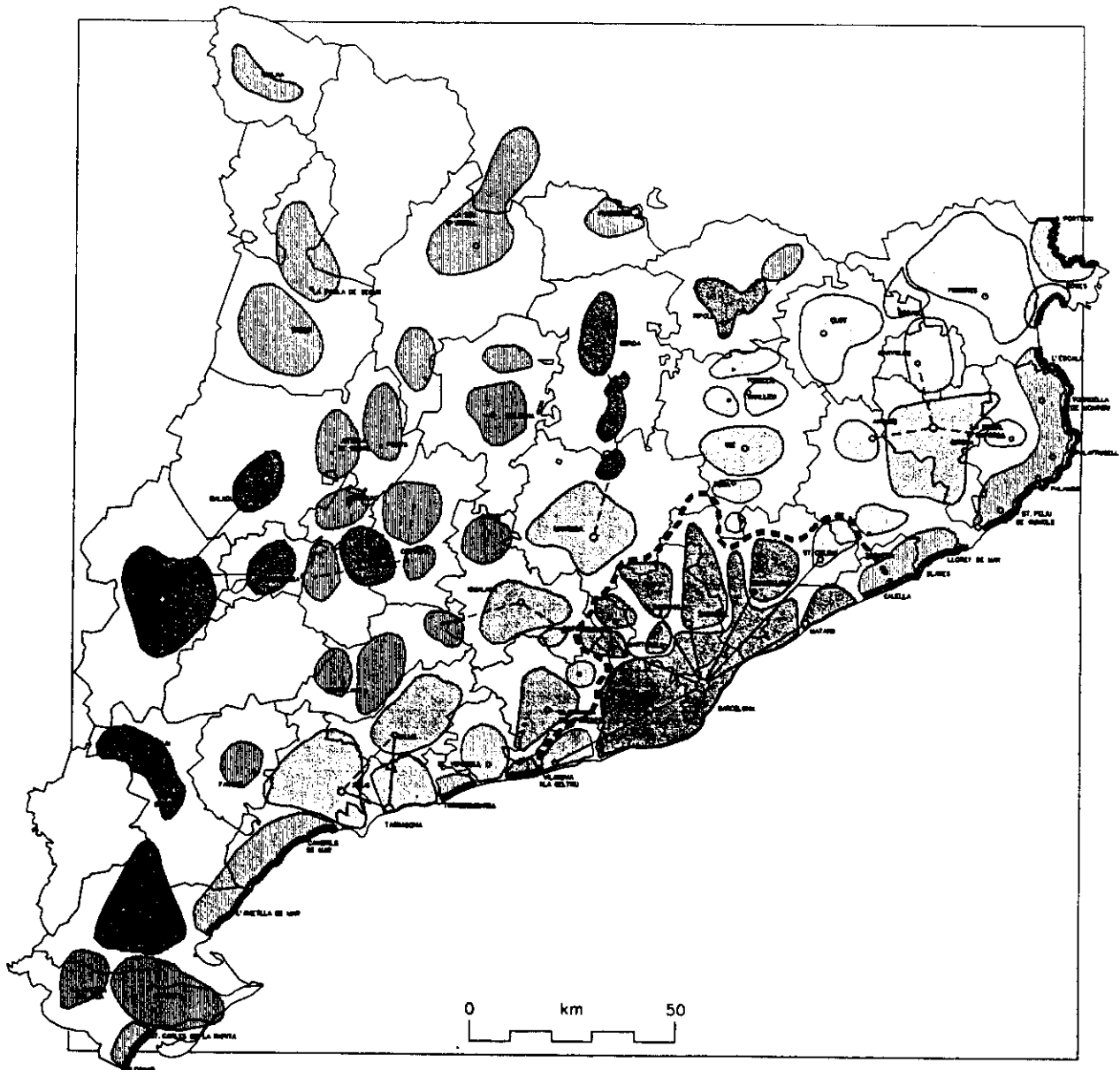
Classificació de les àrees urbanes i grans àmbits funcionals.

Àmbits funcionals	Sistemes Centrals		Sistemes Secundaris		
	Àrea Central	Àrees fortament vinculades a la Central	Àrees amb inèrcia pròpia	Àrees vinculades a les secundàries	Petites àrees amb centralitats difuses
Nord	Girona	Cassà de la Selva Sils Angles Banyoles la Bisbal	Figueras Olot	Navata Roses Besafú	Portbou l'Escaia Torroella de Montgrí Palafrugell Palamós St. Feliu de Guixols Hostalric-Massanes Blanes
Metropolita	Barcelona	Vall baixa i delta del Llobregat baix Marèsme Cerdanyola-St. Cugat Llagosta-Sta. Perpètua Palau de Plegamans Caldes de Montbui	Mataró St. Celoni Granollers Sabadell Terrassa Martorell Vilanova i la Geltrú Vilafranca	Llavaneres Breda Montmany-Figuero Abrera Castellbisbal St. Andreu de la Barca	Calaia-Pineda de Mar Malgrat de Mar Castellterçol St. Sadurn d'Anoia el Vendrell l'Arboç
Camp de Tarragona	Tarragona Reus Valls	Vilabella l'Aleixar Alcover la Riba	Montblanc	l'Espluga de Francolí	Vandellòs
Terras de l'Ebre	Tortosa Amposta	Sta. Bàrbara			Falset Flix-Ascó Gandesa St. Carles de la Ràpita
Ponent	Lleida	Balaguer Mollerussa les Borges Blanques	Tarrega	Cervera Guisona Agramunt Bellpuig d'Urgell	Ponts Artes de Segre Olivera la Seu d'Urgell Tramè la Pobla de Segur Sort Vielha el Pont de Suert
Centre	Vic	Manlleu Tonello St. Hipòlit de Voltrega Tona Aiguafreda	Ripoll	St. Joan Abadeses	Ribes de Freser Camprodon St. Quirze de Basora Prats de Llucanès Olost-Oneta
	Manresa	St. Vicenç de Castellet St. Mateu de Bages Monistrol de Calders	Berga Solsona	Gironella	Puigcerdà Castellar de n'Hug la Pobla de Lillet Baga St. Llorenç de Morunys Puig-reig Navès Cardener
	Igualada	Capellades Carme			Sta. Coloma de Queralt Calià







Font: Elaboració pròpia.

L'estructura urbana

Àrees de cohesió i fluxos



Relacions de cohesió

-  Molt intenses (metropolitanes)
-  Intenses (urbanes industrials)
-  Intenses difuses (urbanes terciàries)
-  Mitjanes difuses (urbanes terciàrio-industrials)
-  Febles (rurals industrials)
-  Molt febles (rurals)

Font: Elaboració pròpia, 1992.

alguns centres que han tingut una dinàmica de creixement diferenciada i arriben a cohesionar petites àrees al seu entorn; es tracta de Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers, Martorell, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Sant Celoni en la major part dels casos capitals comarcals.

Girona, que forma una pinya compacta amb els nuclis-municipis veïns, concentra les funcions terciàries especialitzades del seu àmbit i exerceix una notable influència en el nord-est català. El seu àmbit experimenta una forta dinàmica de creixement en els darrers anys, amb subcentres importants com Olot i, sobretot, Figueres. En l'òrbita gironina es troba la dinàmica franja litoral de la Costa Brava, amb petites centralitats de contorns difusos.

Al sud, la industrialització ha fet que la capitalitat es vegi més repartida entre el binomi Reus-Tarragona, que compta amb el recolzament pròxim de Valls. Dins l'àrea, on competeixen activitats industrials i turístiques en creixement constant, es remarquen alguns trets propis d'una dinàmica metropolitana. Per una altra part, a l'extrem sud apareix una capitalitat, Tortosa, que ha operat com a centre terciari tradicional de les comarques veïnes de l'Ebre.

Lluny de les planes litoral i pre-litoral, apareix una primera gran àrea vinculada orogràficament i econòmicament al litoral i en particular a Barcelona. Les tres vies de penetració interior, els rius Llobregat, Anoia i Congost-Ter, donen la clau dels tres àmbits diferenciats que apareixen en aquesta àrea, capitalitzats per Igualada, Manresa i Vic respectivament. D'aquestes tres capitals amb una indústria de llarga tradició i una notable influència comarcal, destaca Manresa que estén la seva influència al Berguedà, al Solsonès i, fins i tot, a la Cerdanya.

Cap a ponent, l'espai s'articula entorn del centre, més terciari que industrial, de la Catalunya interior, Lleida. Lleida, que constitueix el centre d'atracció d'un gran nombre de poblacions de l'entorn, té en la seva òrbita petits centres comarcals com Balaguer, Mollerussa i les Borges Blanques, mentre que, camí de Barcelona, Tàrraga i altres centres pròxims configuren una àrea amb una dinàmica pròpia. Els centres de muntanya presenten, en canvi, escasses connexions entre ells mateixos i un poder de centralitat limitat.

7. Les infraestructures, base del progrés i el reequilibri

Catalunya presenta una xarxa urbana diversa i ben travada que constitueix una riquesa fonamental per al país. La dinàmica d'aquesta xarxa ha estat molt desigual en anys passats i ha estat motiu de desajustos i desequilibris que comprometen el nivell de vida i l'esdevenidor d'algunes àrees del país.

La dinàmica econòmica i social pròpia de cada indret depèn dels seus habitants i iniciatives; però la disponibilitat de bones infraestructures socials i físiques constitueix un condicionament de partida important, que es troba majoritàriament en mans de les Administracions públiques.

7.1. Eixos de comunicació, eixos de desenvolupament

En el triangle català s'han marcat històricament dos eixos, derivats dels condicionants físics i, sobretot, de les grans coordenades geopolítiques. Els fluxos principals de persones i mercaderies passen per aquests eixos, on s'han establert també les principals carreteres, el ferrocarril i, fins i tot, els gasoductes i els cables telefònics.

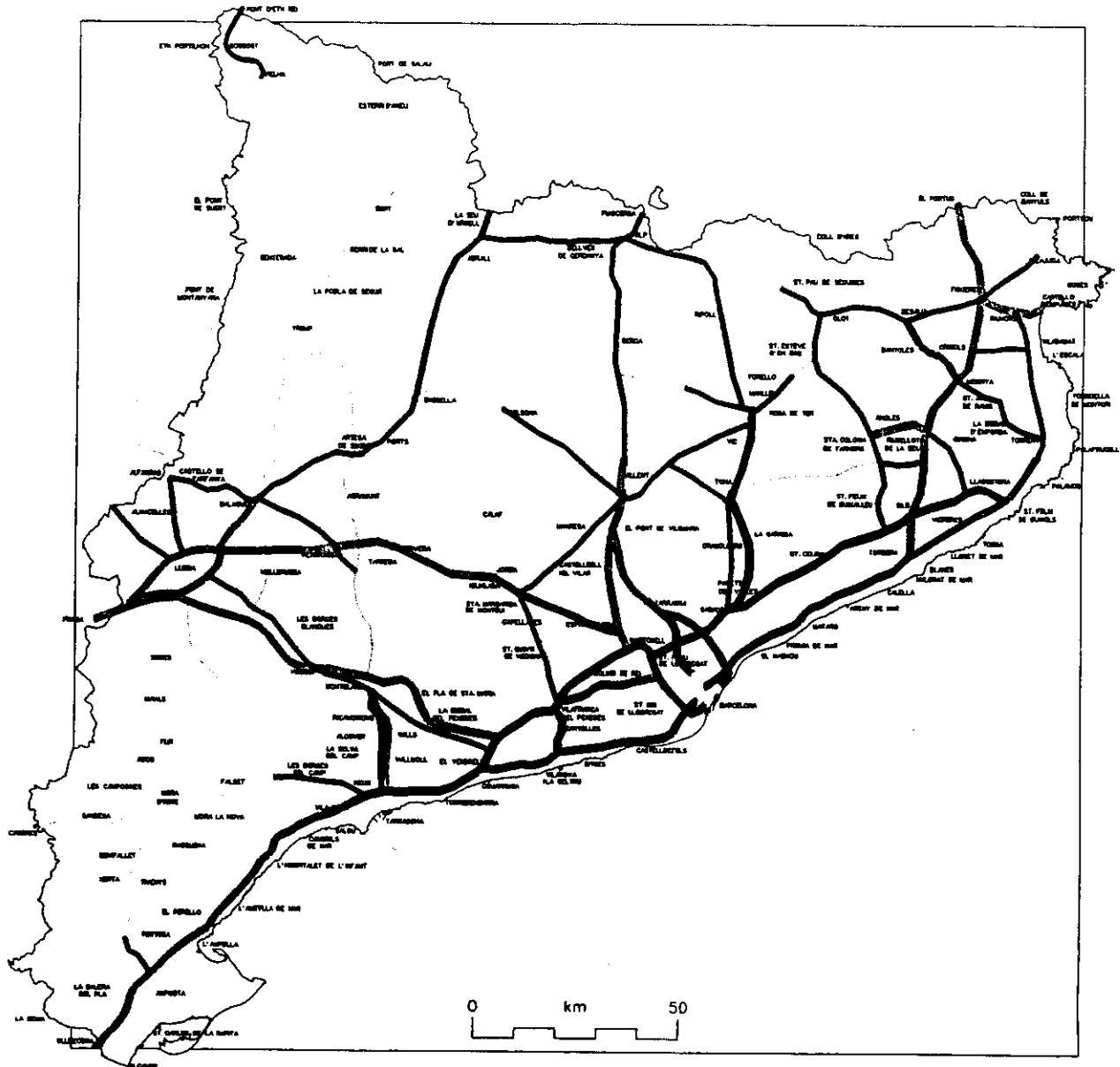
L'eix mediterrani, que segueix la banda costanera del triangle tot seguint el corredor pre-litoral i eventualment el litoral, constitueix la línia de màxima intensitat de trànsits abocat puntualment a la saturació. Aquesta línia recull, d'una banda, els fluxos de viatgers i mercaderies entre el nord d'Europa i el sud peninsular i el Magreb. Per una altra banda, l'eix mediterrani connecta la part més habitada del país des d'època medieval i aquests fluxos interiors representen la major part dels trànsits actuals.

L'eix interior o peninsular vehicula les relacions de l'interior peninsular amb Europa, que han passat tradicionalment a través de Lleida per a confluïr a la costa amb l'eix mediterrani. La poca permeabilitat de la barrera pirinenca fa obligat el pas dels fluxos principals pels seus extrems, en particular el Pertús i Irun, de manera que es fa obligada la confluència (i l'acumulació de trànsits) dels dos eixos en el recorregut costaner nord-est.

El punt de confluència dels dos eixos ha oscil·lat entre Tarragona i Barcelona, que se n'han vist beneficiades per a assentar les seves condicions de capitalitat. El pes adquirit per la capitalitat, Barcelona, provoca, però, una redefinició dels trànsits de manera que els grans eixos se substitueixen per una estructura radial alimentada per Barcelona.

Grans eixos de comunicacions. El trànsit viari

Intensitats mitjanes diàries (IMD) 1988



- Grans eixos**
- ▬ > 20.000 vehicles / dia
 - ▬ 15.000 - 20.000 vehicles / dia
 - ▬ 10.000 - 15.000 vehicles / dia
- Eixos secundaris**
- ▬ 5.000 - 10.000 vehicles / dia
 - ▬ 2.000 - 5.000 vehicles / dia
- Trajectes de feble volum**
- ▬ 500 - 2.000 vehicles / dia

Font: MOPU (ara MOPT), "Mapa de tràfic", 1988.

La dinàmica barcelonina origina l'aparició de nous braços, l'eix del Llobregat, l'eix del Congost-Ter, l'eix de l'Anoia, que arriben a drenar fluxos comparables als dels eixos principals. La intensitat dels fluxos disminueix a mesura que hom s'allunya del centre de l'estrella, però la radialitat determina en gran manera els trànsits que s'enregistren en el conjunt de Catalunya i les infraestructures que els vehiculen.

En allunyar-se de Barcelona i dels dos principals eixos de comunicació els fluxos esdevenen petits. Les infraestructures actuals responen en general a eixos amb una llarga tradició que uneixen capitals comarcals i centres secundaris del país, com ara l'eix del Segre, el del Francolí o el del Fluvià. Els rius han canalitzat per un seguit les comunicacions; però en alguns trams el pas no ha estat ni és fàcil i, en tot cas, les comunicacions transversals són dificultoses i deficientes.

En els grans fluxos que estructuren el país Barcelona ha arribat a representar, per una altra part, una entitat d'unes dimensions i entropia particulars. La regió metropolitana, que concentra les dues terceres parts de la població i de la riquesa i activitats del país, és la generadora-receptora de la major part dels fluxos, amb forts problemes de dimensionament en les «portes» de l'àrea.

Altrament, la intensitat de les comunicacions a l'interior de la regió i el grau d'ocupació de l'espai plantegen problemes freqüents de congestió i fan difícil i cara la creació d'infraestructura nova.

7.2. Les comunicacions viàries

L'estructura viària reflecteix en bona part la intensitat dels fluxos territorials. La iniciativa pública i, en alguns casos, la privada han buscat de comunicar tot el país amb carreteres, però també de cobrir les necessitats dels trams de més trànsit. Les autopistes i autovies —710 km— i carreteres desdoblades i autovies—215 km— actuals segueixen els grans eixos mediterrani i interior i/o responen al model radial de Barcelona. Les altres carreteres, 10.589 km de condicions molt desiguals, cobreixen tot el país.

L'estructura i la modulació de la xarxa de carreteres catalana tenen plantejats actualment dos tipus de grans problemes prou coneguts. D'una banda es planteja el problema de la saturació d'algunes vies importants que crea situacions de congestió a l'àrea metropolitana. Per una altra banda, hi ha un problema d'extensió qualitativa de la xarxa: comunicacions entre les capitals intermèdies que encara resulten deficientes i zones interiors mal comunicades.

Dins la regió metropolitana la principal densitat de trànsit es produeix a les principals artèries de la ciutat de Barcelona, amb intensitats de trànsit diari (IMD) superiors als 125.000 vehicles. A part d'algunes travessies urbanes, els principals punts d'accés a la ciutat enregistren retencions sistemàtiques de trànsit en els moments punta: entrades i sortides de la feina i de cap de setmana.

Més enllà de la primera corona metropolitana les IMD baixen per davall els 75.000 vehicles, però apareixen punts congestionats en algunes autopistes i carreteres principals. L'autopista A-7 abans de Martorell, la N-340 de Molins a Vilafranca del Penedès, l'A-7 abans de Mollet i la N-II pel Maresme enregistren retencions habituals sense possibilitats de vies alternatives.

La desviació del trànsit de pas de la regió metropolitana pel projectat quart cinturó i altres obres ja projectades com l'autovia del Baix Llobregat, les autopistes Mataró-Malgrat i Mataró-Granollers i altres grans infraestructures puntuals han de millorar la permeabilitat de la regió. En tot cas, la millora de les comunicacions dins un àmbit metropolità físicament saturat passen en bona part pel transport públic i, en particular, pels mitjans fixos.

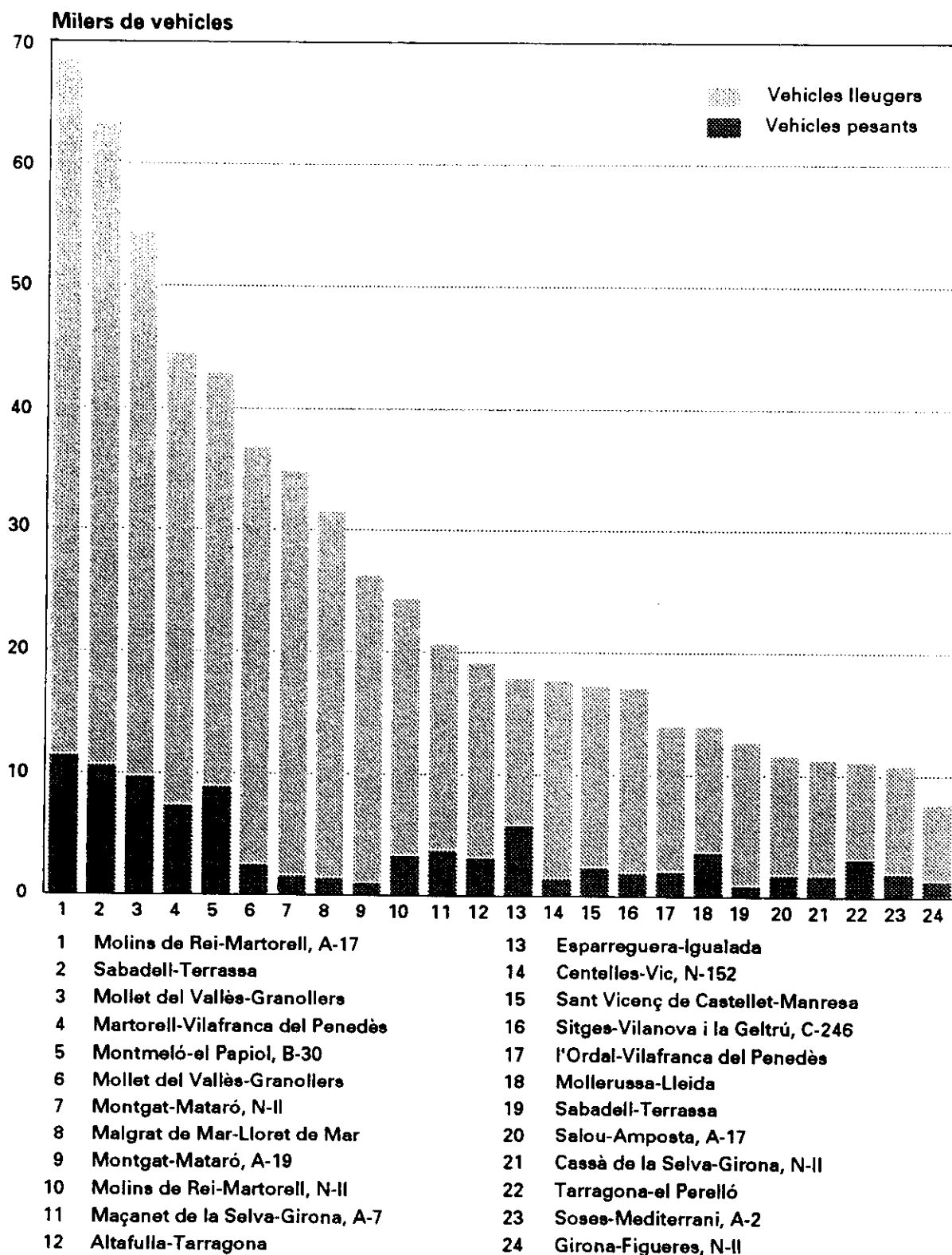
Les perspectives d'augment de la motorització catalana (42,7 vehicles per 100 habitants el 1990, per 50,8 a Roine-Alps i 64,3 a Baden-Württemberg) permeten avançar la saturació d'algunes vies situades fora de la regió metropolitana. En alguns casos, com les comunicacions de la Costa Brava o l'eix del Llobregat, els col.lapses circulatoris ja són presents a hores d'ara. La millora de recorreguts alternatius i la realització de projectes històrics com l'eix Transversal, o l'acabament de l'eix Occidental han de fer més fluides les comunicacions interiors.

La permeabilització de la Catalunya interior i l'accés als punts de menor accessibilitat del territori han de veure's facilitats amb els projectes anteriors. L'acabament de l'eix pirinenc, la millora dels accessos al Pallars i la renovació de la N-420 de Reus a Alcolea per Gandesa apareixen com a actuacions decisives de desenclavament.

Amb l'acompliment del Pla de carreteres aprovat l'any 1985 ha de millorar notablement l'accessibilitat interior, de manera que cap punt del territori estigui a menys de tres hores d'un altre. Una actualització del Pla haurà de posar èmfasi en l'augment de la capacitat i millora de la xarxa existent. Desdoblament de vies, millores de traçat, supressió de punts negres, variants urbanes, programes de manteniment dels ferms es perfilen com a qüestions pendents

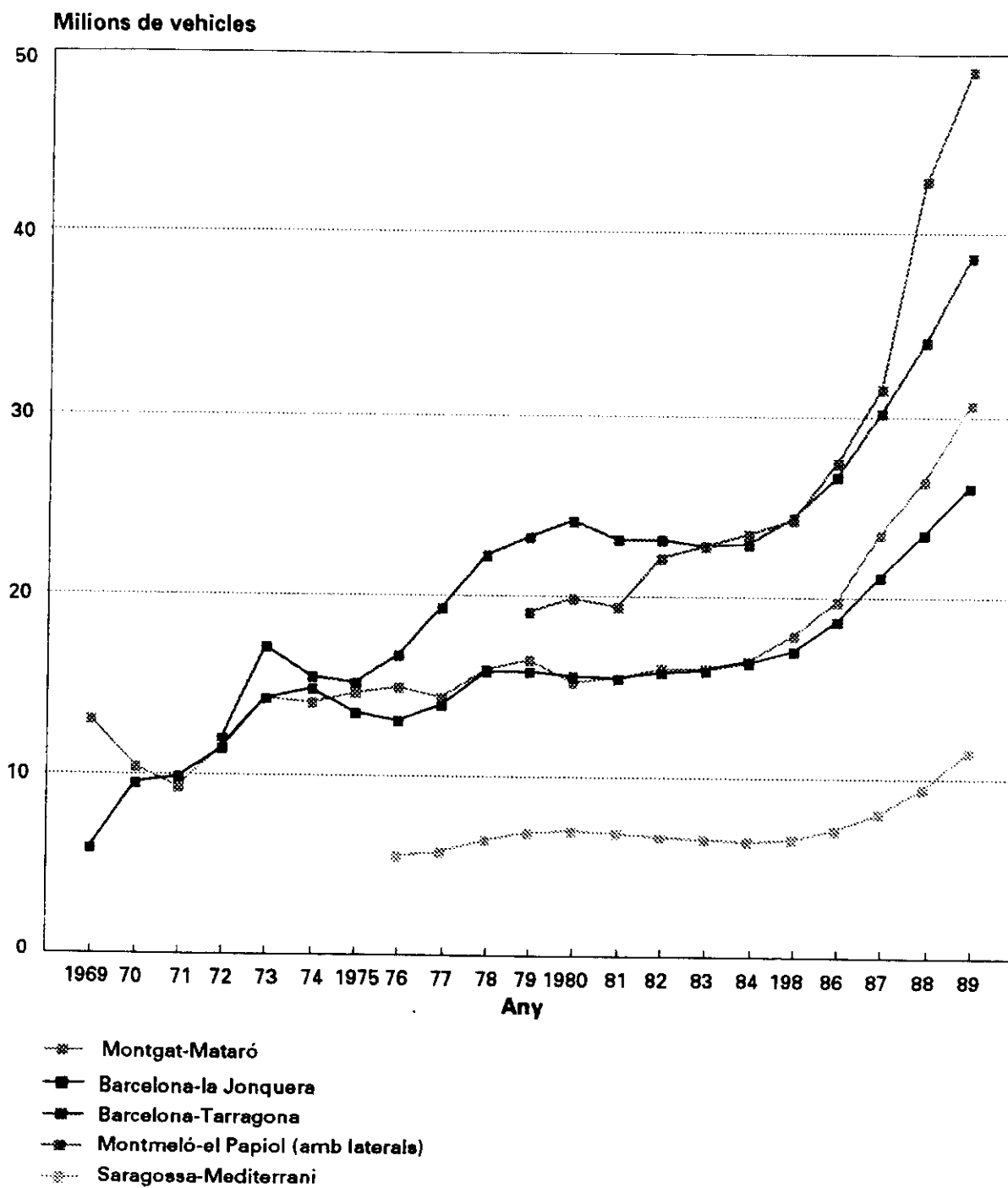
IMD sobre els eixos principals 1988

Carreteres d'accés als centres principals



Font: MOPU (ara MOPT), "Mapa de trànsit", 1988.

IMD a les autopistes catalanes, 1969-1989



Font: ACESA, "Mèmoría".

actuals i de futur, al costat del tractament de l'impacte ambiental de les infraestructures.

7.3. Les necessitats de renovació de la infraestructura i el transport ferroviaris

Des de la inauguració de la línia Barcelona-Mataró l'any 1848 el tren ha jugat un paper essencial com a medi de desenvolupament i de transformació social. El tren ha estat el mitjà de transport de persones i mercaderies més utilitzat fins els anys 1950, a partir dels quals comença a perdre pes davant l'expansió de l'automòbil.

Actualment el tren com a vehicle de transport no metropolità es troba en crisi degut a la infrautilització de la xarxa, l'envelliment del material mòbil i l'aplicació de polítiques d'explotació inadequades, condicions que darrerament sembla que es volen millorar.

Els 1.566 quilòmetres de la xarxa ferroviària catalana pertanyen majoritàriament a RENFE, un 88%, amb una amplada de via que no fa possible la connexió amb l'ample internacional. La resta de la xarxa interurbana correspon als ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, 197 quilòmetres, i comprèn tres línies de característiques diferents: la de Catalunya i Sarrià, la de Catalans i la de la cremallera de Ribes-Núria. En conjunt, només hi ha uns 170 quilòmetres sense electrificar (la línia Lleida-la Pobla de Segur de Renfe i el ramal Martorell-Igualada de FGC, a més dels ramals de mercaderies Manresa-Súria, Manresa-Sallent i Sant Boi-Port); però només un 36% del recorregut és de via doble.

El corredors ferroviaris ja consolidats segueixen l'estructura territorial dels grans eixos de comunicació. El Trànsit sobre la xarxa ferroviària catalana es configura en tres àmbits; el transport de llarg recorregut sobre els eixos mediterrani i interior; el transport regional que uneix Tarragona, Lleida, Puigcerdà i Girona amb Barcelona i les línies de rodalies de Transport de la regió metropolitana.

La previsió d'adequar la infraestructura ferroviària de llarg recorregut a l'amplada europea, augmentarà la connectivitat de la xarxa catalana i la comunitària amb les avantatges que això representa. Aquest fet i la incorporació del tren de gran velocitat, que de retop posaria les capitals catalanes a menys d'una hora de Barcelona, permeten preveure un major ús del transport ferroviari de passatgers i mercaderies i la rendibilització del servei.

En el transport regional, la renovació de la xarxa, material mòbil i la racionalització de la gestió, permetrà promoure els serveis que tinguin una demanda potencial suficient, i augmentar la competitivitat del transport ferroviari en front del transport per carretera, en quant a cost i a temps.

En el transport de rodalies, que ja acull un trànsit intens i en augment constant, l'optimització o renovació de la xarxa, material mòbil i servei, i l'adequació de la gestió a les necessitats presents i futures, permetrà d'assolir nivells de rendibilitat adequats.

La promoció particular de trajectes ferroviaris amb objectius turístics, de comunicació o rutes alternatives de mercaderies i passatgers, segons cada cas, apunta possibilitats de recuperació i/o manteniment. El transport ferroviari a mig i llarg termini és una clara alternativa al transport viari, el qual no absorbeix els costos medi-ambientals que ocasiona, i que es troba en vies de congestió com a conseqüència de l'augment progressiu de mobilitat de la població.

7.4. Un plantejament integrat dels diversos sistemes de transport

Els problemes de congestió del trànsit i el desenvolupament de noves tècniques obliguen a plantejar-se de manera global l'objectiu dels diferents mitjans de transport: el trasllat ràpid i sense malmetements d'un viatger o una mercaderia des del punt d'origen al de destinació.

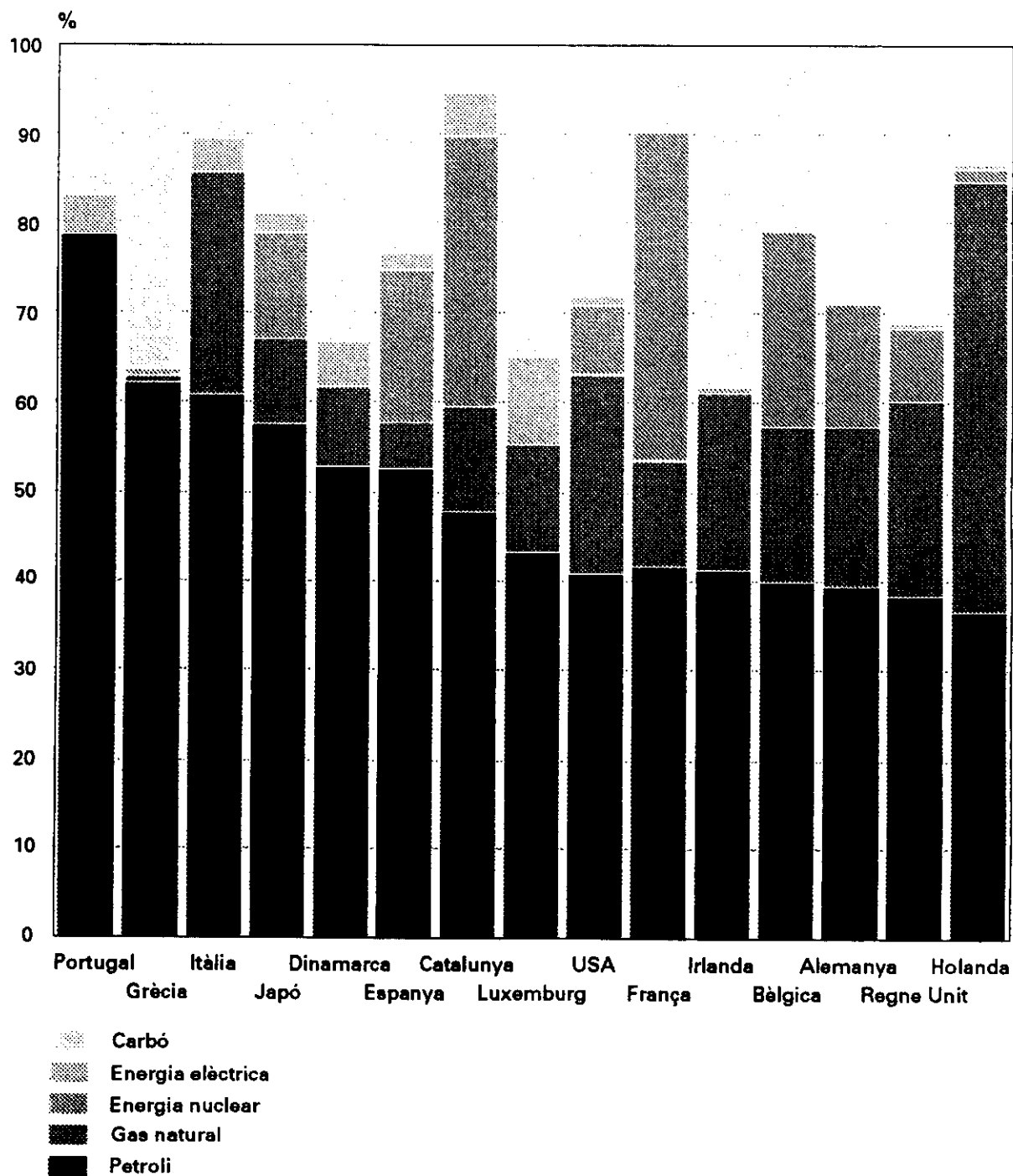
Les infraestructures viàries, ferroviàries, portuàries o aeroportuàries no es poden concebre aïlladament. Els diversos agents de transports, públics, semipúblics o privats, competeixen de fet sobre les diverses infraestructures per donar un servei millor i menys car, i han desenvolupat diferents fórmules d'intercanvi entre mitjans.

El plantejament integrat dels mitjans de transport s'ha desenvolupat sobretot en el transport de mercaderies. L'extensió de l'ús de contenidors a partir dels anys 1970 ha facilitat els intercanvis entre el tren, el camió i el vaixell, i ha determinat l'aparició de centres especialitzats. Actualment hi ha a Catalunya quatre estacions de classificació, la principal al port de Barcelona, i quatre centres d'intercanvi tren-camió per al transport porta a porta.

La diferència d'ample internacional de via i la plaça marginal que ocupa el tren en el transport interior de mercaderies, un 6,8% del volum total el 1990 i en procés continuat de descens, no ha incentivat gaire la multimodalitat, de manera que les centrals de mercaderies són petites i donen molt pocs serveis.

Consum interior d'energia CEE 1989

Participació de les diverses fonts



Font : Eurostat, "Estadísticas básicas de la Comunidad", 1991.

No s'han desenvolupat centres importants d'intercanvi habilitats per a funcions d'emmagatzematge, embalatge o tria, i tampoc s'ha vist afavorida l'aparició de l'àmplia gamma de serveis al transport. Agències i serveis es troben repartits, per una altra part, en l'interior de les ciutats, en particular de la regió metropolitana, fet que en dificulta una racionalització i augmenta la congestió urbana.

No es pot deixar d'esmentar, pel que fa al trànsit interior, el que es realitza a través dels ports marítims. Abans de l'aparició del ferrocarril, el tràfic de cabotatge constituïa la part substancial de les mercaderies que passaven pels ports catalans i representava la part més important del transport interior de mercaderies. Avui dia el tràfic de cabotatge representa només un 12% del tràfic total i té com a punt d'origen-destinació principal les illes Balears i Canàries.

El transport aeri té una incidència escassa en les comunicacions interiors. Les infraestructures aeroportuàries juguen, en el cas de Girona i Reus, un paper de suport del trànsit internacional i hi han fracassat els intents d'establir-hi comunicacions regulars. La resta tenen un interès avui dia esportiu i turístic, però poden o podrien jugar un paper com a suport del transport de viatgers i mercaderies.

7.5. L'extensió de les telecomunicacions i les infraestructures hidràuliques i energètiques

Parlar de comunicacions és avui dia parlar bàsicament de telecomunicacions, atès el paper marginal que representa el correu. Tant per les necessitats d'una bona infraestructura de telecomunicacions de cara al desenvolupament econòmic com per les tecnologies punteres implicades en el sector, les telecomunicacions representen un aspecte clau del progrés. I dins de les telecomunicacions, la Companyia Telefònica, amb liberalització o sense, juga el paper de quasi monopoli.

En el futur immediat el repte de les telecomunicacions es troba en la implantació de la xarxa de fibra òptica i de telefonia automàtica, que avui cobreix només els centres urbans i corredors principals, pel conjunt del territori. Amb aquesta xarxa s'han de facilitar tots els nous serveis de comunicacions, en els quals cal suposar que la introducció de la iniciativa privada abaratirà els costos i millorarà la qualitat. A mig i llarg termini es planteja la integració de tots els sistemes de comunicació gràcies a la possibilitat de transmetre conjuntament a través d'un mateix mitjà o xarxa

senyals de veu, dades, textos i imatges. Aquesta denominada "xarxa digital de serveis integrats" ha de reposar bàsicament en un nou concepte de xarxa a construir, la "xarxa de comunicació integrada de banda ampla", que ha de contribuir també a superar els problemes de compatibilitat de senyals entre països.

L'extensió d'aquestes infraestructures pel conjunt del país constitueix un pre-requisit per al desenvolupament del potencial econòmic d'alguns centres secundaris i representa una base per a un creixement més equilibrat.

7.6. Una política territorial subjecta als recursos econòmics limitats de les institucions

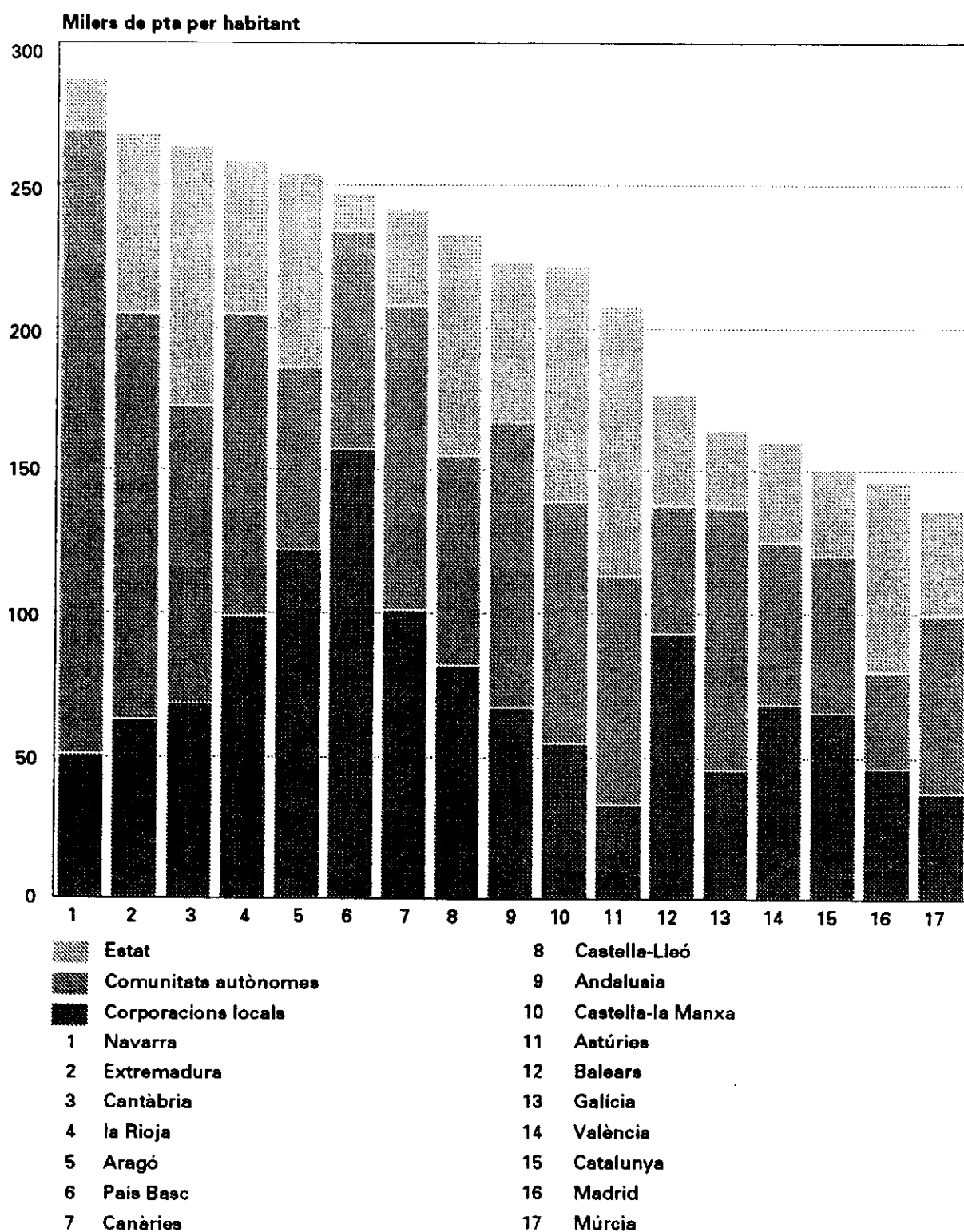
La creació de noves infraestructures i el suport d'activitats que assegurin la competitivitat i presència exteriors de Catalunya i l'engorgament d'accions reequilibradores pressuposa l'existència d'unes bones capacitats de finançament públic que per avui són limitades. D'una banda, es dona una diversitat de responsabilitats entre les administracions locals, autonòmiques o centrals i els seus diversos organismes a l'hora d'emprendre les accions. La suma dels recursos de les tres administracions en joc resulta encara limitat per abastar les actuacions, de manera que es planteja una selecció i una coordinació en els projectes per obtenir el màxim d'eficàcia en les inversions.

L'Administració de l'Estat és la que té un pes més petit en la inversió total de les administracions públiques a Catalunya, un 20% (1990). Tot i l'augment d'inversió enregistrat amb motiu dels Jocs Olímpics (l'Estat ha destinat a Catalunya un 10,8% de la seva inversió regionalitzada l'any 1991), la inversió per càpita de l'Estat a Catalunya es troba lluny de la que reben la majoria de comunitats autònomes i a la meitat, per exemple, de la de Madrid.

Amb tot, la inversió de l'Estat resulta fonamental perquè, donada la distribució de competències i recursos, incideix en infraestructures importants del país, en particular les carreteres principals, el ferrocarril i els aeroports. Per una altra part, no es pot deixar de banda el fet que les empreses públiques dependents de l'Estat controlen sectors bàsics com l'energètic, les telecomunicacions i les comunicacions aèries i ferroviàries.

La Generalitat i els seus organismes autònoms sumen un 36% de la inversió pública a Catalunya (1990), inversió que ha anat en augment, però es troba limitada pel sistema de finançament. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques suma el 61% de la inversió (1991), que es destina fona-

Inversions per càpita de les administracions públiques per comunitats autònomes 1988-1991



Font : Ministeri d'Administracions Públiques , 1990.

mentalment a carreteres, a promoció de sòl i habitatge i a infraestructura de sanejament. Els equipaments sanitaris i docents constitueixen l'altre àmbit important de la despesa de la Generalitat.

La inversió de les administracions locals catalanes, en particular els ajuntaments, ha experimentat un fort augment en els darrers anys i avui suma un **44%** de la inversió pública a Catalunya. Com pertoca a les seves competències, els dos terços de la inversió es destinen a les infraestructures urbanes i edificis.

Pel que fa a les inversions en l'àmbit propi de la política regional o de la política econòmica sectorial d'impacte regional, aquestes passen a dependre cada cop més de la Comissió de les Comunitats Europees, que actua de concert amb els Estats. Catalunya es troba al marge de l'objectiu 1, que recull el 80% dels fons del FEDER, i es beneficia per a determinades accions puntuals dels objectius 2, zones en declivi industrial, i 5b, per a zones rurals desafavorides.

8. La millora de la qualitat de vida

El reequilibri territorial del país anteriorment tractat es fonamenta precisament a posar a l'abast de tots els ciutadans els avantatges de la civilització urbana i facilitar-los els mitjans per a viure dignament a casa seva. Això pressuposa, doncs, facilitar a tots els ciutadans uns estàndards de benestar o qualitat de vida. Aquesta qualitat de vida, en quant constitueix una aspiració bàsica de la ciutadania, mereix tot una consideració particular.

8.1. La congestió en els centres urbano-industrials, en particular de Barcelona

La ciutat mediterrània presenta arreu un hàbitat relativament dens, fruit d'unes determinades particularitats sociològiques i d'implantació. Amb el creixement demogràfic explosiu dels tres darrers decennis i la transformació dels transports i de la vida urbana en general, aquest tipus de ciutat s'ha vist afectat per problemes derivats de l'excessiva densificació.

L'encariment del preu del sòl i l'habitatge i els canvis en els comportaments socials han portat la població a fugir del centre de Barcelona, fenomen que es repeteix a menor escala en alguna altra gran ciutat catalana. Però a la ciutat central resta un espai dens; 17.365 habitants per quilòmetre quadrat té el municipi de Barcelona, una de les densitats urbanes més altes del món.

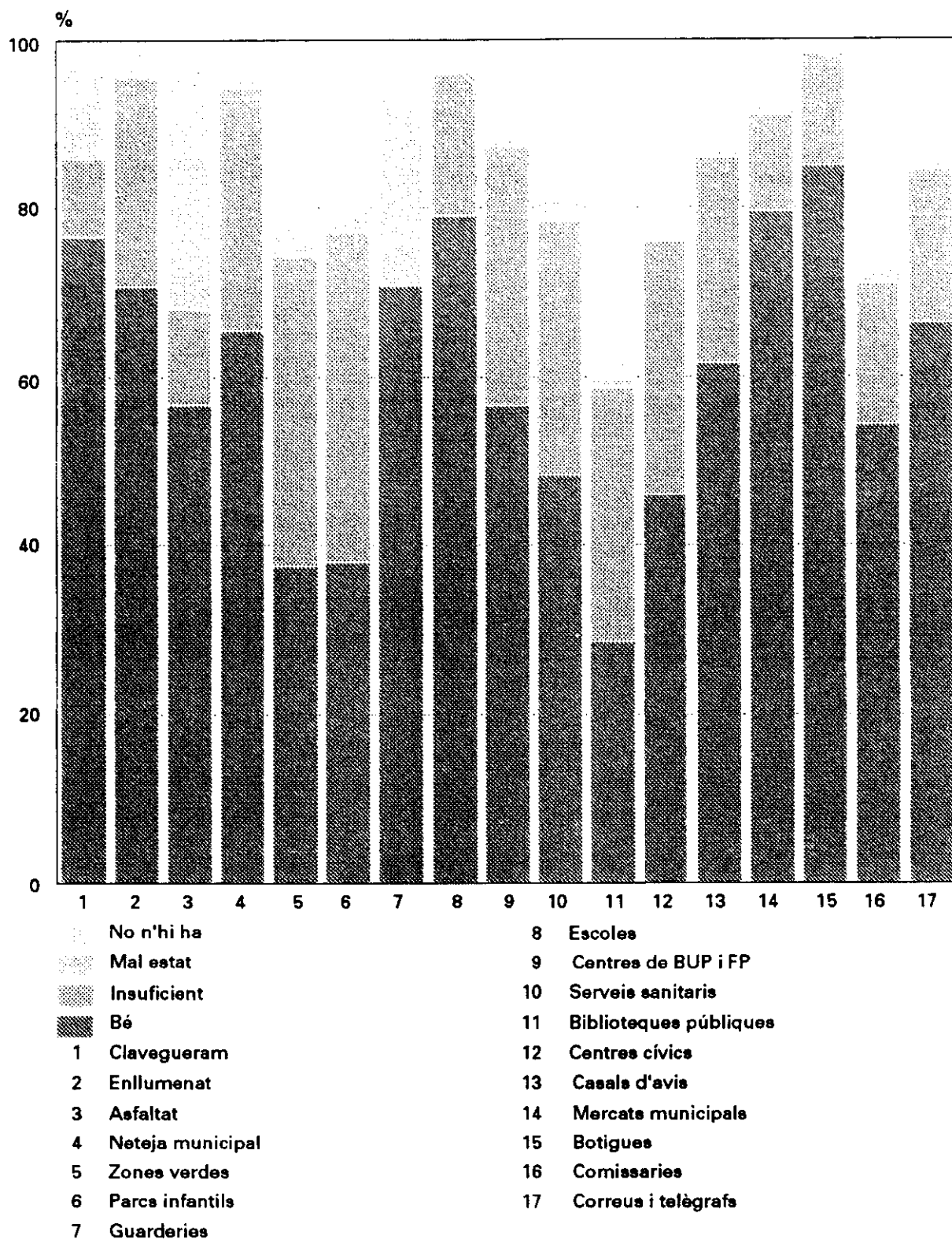
El centre urbà transforma la seva ocupació residencial en usos terciaris; però això no suposa disminució del trànsit i dels requeriments generals en infraestructura sinó més aviat el contrari. La saturació afecta alguns serveis bàsics i en particular el trànsit rodat de l'espai central i els seus accessos; el col.lapse circulatori esdevé habitual en algunes hores del dia. Tot i la millora experimentada amb la posta en funcionament de les Rondes.

L'esforç de millora de la circulació urbana s'ha centrat en la construcció de vies ràpides de circumval.lació i de sortida. Aquestes vies han començat ja a treure del centre part del trànsit intermetropolità; però no eviten la dinàmica que impel.leix l'ús del cotxe privat i que porta a la congestió. Creació d'àrees de "park and ride", augment i major coordinació del transport públic i, si hi escauen, mesures disuasòries puntuals, són algunes alternatives utilitzades en altres ciutats que aporten solucions complementàries.

El transport públic urbà centrat en l'autobús i el metro té plantejada una millora important. La línia 2 del metro, tot just començada a construir, i

Equipament urbà metropolità 1990

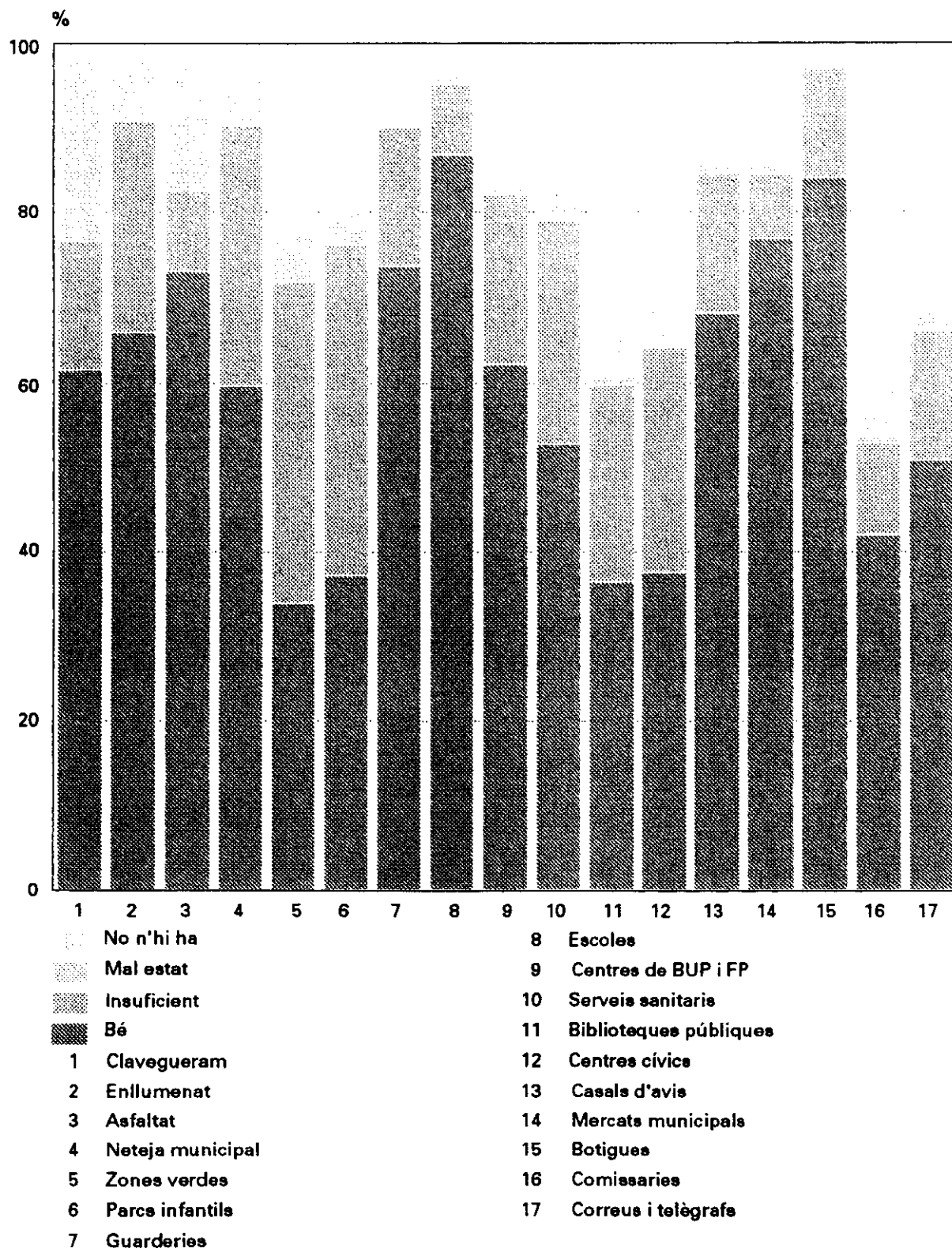
Barcelona



Font: "Enquesta metropolitana", Papers, núm. 7, desembre 1991.

Equipament urbà metropolità 1990

Àrea metropolitana de Barcelona (sense el municipi de Barcelona)



Font : "Enquesta metropolitana", Papers, núm. 7, desembre 1991.

l'ampliació de la xarxa existent han de posar en comunicació àrees fins ara poc o mal servides. La creació d'un transport ferroviari ràpid per al conjunt de la regió metropolitana (metro regional), inicialment abordable amb la renovació de la infraestructura de Renfe, es presenta també com una necessitat davant la demanda creixent de l'àrea.

8.2. El medi rural

Per a molts habitants del camp, els embussos de circulació i la contaminació i els sorolls d'algunes fàbriques són enuigs que no vindrien d'aquí. El principal problema plantejat als habitants de la Catalunya rural en els darrers decennis no és tant de qualitat de vida, com de manca d'expectatives econòmiques i socials en els seus pobles o masies.

En algunes comarques, particularment les meridionals de l'interior, la renda disponible per càpita es troba per davall del 75% de la mitjana catalana. Les oportunitats d'ocupació en aquestes comarques són poques i la població hi roman tot mantenint uns estàndards de vida relativament inferiors als de la resta del principat.

Tant o més importants que els anteriors, són els efectes de l'emigració sobre la major part de la Catalunya interior. La pèrdua de població de molts pobles i contrades arriba a fer impossible el manteniment d'alguns serveis i activitats elementals: escola, metge, cooperativa, botiga, secretari d'ajuntament. La vida social s'empobreix automàticament, i això unit a la manca d'expectatives de l'agricultura impulsa encara més l'abandonament de la població.

Els esforços d'implantació d'equipaments socials, d'abastament d'aigua, de telèfon i altres realitzats en els darrers anys han millorat les condicions de vida de molts indrets rurals. El manteniment dels serveis actuals i la implantació de nous, malgrat la poca demanda, i l'establiment de serveis a la demanda i plurifuncionals pot millorar encara més els estàndards actuals. I a això s'ha d'afegir els ajuts destinats directament a mantenir les activitats agràries i complementàries que es realitzen a les àrees de muntanya i desfavorides.

Els dèficits tradicionals que romanen a la àrees rurals no han de fer perdre de vista els canvis que s'hi produeixen. Es diversifiquen les activitats amb una disminució radical de les activitats agràries tradicionals i, paral·lelament, moltes àrees assolixen un nivell de vida i de serveis urbà. Al mateix temps apareixen noves diferenciacions econòmiques i es dibueixen noves funcionalitats que apopen el medi rural a les condicions urbanes.

8.3. Esponjament dels centres i suburbanització de la perifèria i l'espai rural

Bona part de la societat aspira a un hàbitat menys concentrat i més airejat, tot defugint l'stress de la ciutat. Des de principis de segle i, sobretot, a partir dels anys 1960 la població barcelonina i metropolitana d'un cert nivell econòmic hi ha trobat una sortida mitjançant la segona residència dels caps de setmana i vacances. I el fenomen fins i tot s'ha estès a les ciutats intermèdies més grans.

Això implicà, durant els anys 1960 i 1970, la proliferació de les urbanitzacions de segona residència i l'eclosió d'alguns pobles i viles amb un atractiu particular. El fenomen ha afectat sobretot la costa, on la segona residència quintuplica l'habitatge permanent. I també s'ha estès cap a la muntanya i algunes comarques interiors fins a arribar a llocs ben insòlits.

Es calcula que entre 1950 i 1987 Catalunya passa de 30.000 a 86.000 hectàrees urbanes i, d'aquestes, el creixement fonamental correspon a l'urbanització de baixa densitat, que passa de 3.200 a 42.000. Aquestes hectàrees es veuen multiplicades en els anys 1980 per un fenomen una mica més nou, l'esponjament i fugida dels centres urbans cap a l'hàbitat de baixa densitat de la perifèria.

En els deu darrers anys la concentració urbana porta progressivament la població a buscar la seva residència principal fora del centre urbà, en una casa més o menys personalitzada i un medi menys dens. Mentre que, al mateix temps, els qui resten a ciutat aspiren a un habitatge més gran i una trama urbana menys saturada. I, de fet, es dona, amb l'impuls de l'Administració local, un esponjament progressiu dels centres urbans.

Tot aquest moviment de desconcentració metropolitana, que hom retroba a una més petita escala en capitals com Lleida, Girona o Tarragona, implica o pot implicar un creixement més o menys espectacular dels nuclis dels contorns. El mimetisme de les cases entre mitjaneres i dels xalets i l'urbanització poc densa i de vegades discontinua que proliferen en aquests nuclis no presenten els dèficits i irregularitats urbanístics dels anys 1960 i 1970, però comporten una certa suburbanització. I la cohesió urbana i social dels nuclis originals es veu profundament alterada.

L'assimilació de la desconcentració i l'esponjament de les grans ciutats actuals planteja, en definitiva, la dificultat d'assimilar un model residencial americà o anglosaxó que ha esdevingut una de les aspiracions d'una part

important de la població, i el model de ciutat o vila mediterrani que ha perviscut fins avui. Es planteja així, un pols difícil, en el qual la riquesa cultural de l'urbanisme mediterrani s'ha de confrontar i/o entendre amb les aspiracions d'individualisme i distensió.

8.4. Renovació i dificultats d'accés a l'habitatge

Al costat dels problemes urbanístics, els de l'habitatge apareixen periòdicament com una de les preocupacions bàsiques de la població. D'entrada es presenten els problemes de manca de serveis i de confort dels habitatges vells, alguns dels quals es troben simplement amenaçats d'enrunament. A més a més es planteja tota la problemàtica, sobretot entre els joves, de l'accés a un habitatge digne, sigui de lloguer, sigui de compra, nou o de segona mà.

Els 2.745.553 habitatges familiars censats a Catalunya l'any 1991, un 62% dels quals eren residències principals, presentaven dèficits importants. Un 3,4% mancaven de mínims com aigua, llum i/o clavegueram. Una proporció més elevada mancava d'un mínim de confort, com dutxa i/o bany, un 9%; aigua calenta, 18%, o calefacció, 64%. La quarta part dels habitatges no passava dels 60 m² i els que no arribaven a 90 m² útils sumaven prop de les tres quartes parts del total.

La construcció de nous habitatges —uns 371.000 acabats entre 1981 i 1991— i la reforma i rehabilitació d'habitatges vells, objecte d'una intensa promoció, ha suposat una renovació important del parc d'habitatges en el darrer decenni. Amb tot, la renovació es veu frenada en alguns casos per problemes de disponibilitat econòmica o de tipus legal, com ara els lloguers antics. Altrament, apareixen nous problemes com el de l'aluminosi, que afecta en diferent mesura uns 400.000 habitatges.

Amb tot, l'accés a l'habitatge és el que avui planteja una major inquietud social. El creixement econòmic, l'augment de la demanda, l'escassetat d'espai urbanitzable en els centres urbans i diversos incentius econòmics han fet que el preu de l'habitatge es multipliqués per tres entre 1986 i 1991. Amb diferències importants segons les zones, actualment els preus dels habitatges nous superen habitualment els 15 milions i la major part de la demanda potencial no es troba en condicions d'accedir-hi. Per una altra part, els lloguers, que vénen a representar una part relativament petita dels habitatges, un 22%, han experimentat també una puja important dels preus.

Redefinició i nou impuls dels habitatges de promoció oficial, que han davallat molt en el darrer quinquenni, promoció pública directa d'habitatges socials,

abaratiment del crèdit hipotecari, noves fórmules d'estalvi habitatge, bonificacions fiscals per a la construcció i lloguer són alternatives disponibles per a abaratir i incentivar el mercat. La reactivació econòmica i el Pla d'habitatge 1992-1995 (20.800 habitatges anuals) ha d'afavorir l'activitat constructora d'habitatges, en davallada des de finals de 1990.

8.5. Els serveis educatius i sanitaris

Catalunya pateix encara d'algunes mancances en els serveis socials i equipaments. El país té pendents alguns grans equipaments culturals i educatius. Per una altra part, l'atenció a la tercera edat, als disminuïts i als grups marginals planteja noves necessitats assistencials i nous mitjans.

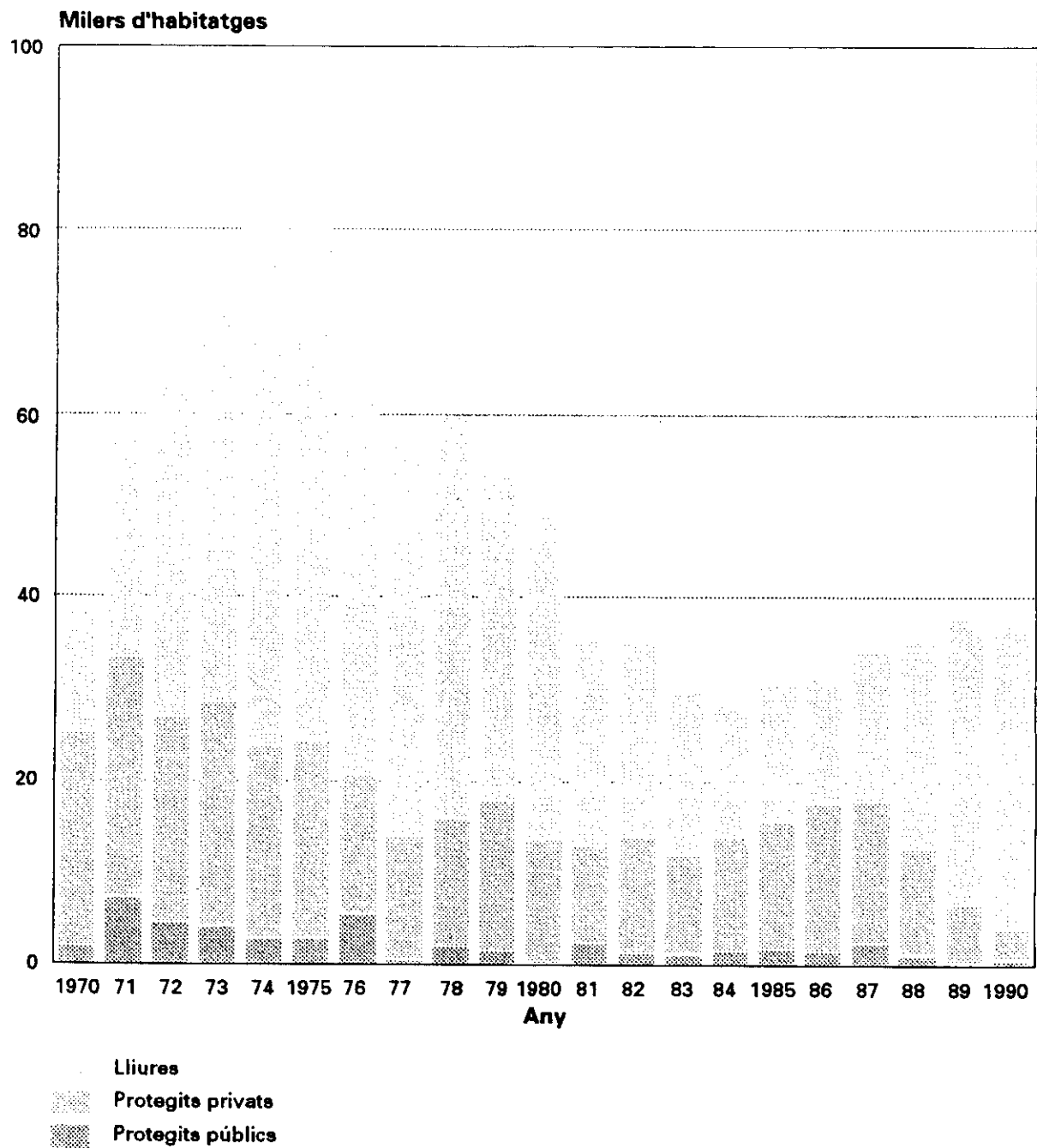
El sistema educatiu primari i secundari es troba davant el procés de reforma que estableix l'escolarització obligatòria dels 6 fins els 16 anys. Al mateix temps la reforma introdueix una ampla reorganització dels cicles i les matèries, que ha de crear disfuncionalitats en els equipaments actuals. La progressiva disminució de la ratio alumne / aula, comportarà la construcció de nous instituts d'ensenyament secundari. Quant als centres de primària, es previsible que s'efectuïn noves construccions en substitució de les que actualment es troben en estat deficient.

Dels 1.256.660 matriculats en l'ensenyament no universitari (curs 1989-1990) un 44% ho era en centres privats, que tenen una presència especial en els centres urbans i en la branca de pre-escolar. En els darrers anys l'equipament educatiu ha hagut de fer front a l'augment de la demanda de places en FP, 8% entre 1984-1989, i sobretot en BUP-COU, 21% entre 1984-1989. En un futur immediat sembla que aquesta demanda podria ésser inferior en tot cas dependrà de la taxa d'escolarització i de les resultants dels moviments migratoris. La renovació i millora dels equipaments amb l'objectiu d'uns estàndards de qualitat i la pròpia reordenació del sistema educatiu es presenta com l'objectiu a atènyer en endavant.

El nivell universitari té plantejada, per la seva banda, la consolidació, tant a nivell d'equipaments com d'especialitats, de les universitats creades en els darrers anys, la Pompeu Fabra, la Ramon Llull de titularitat privada i les de Lleida, Tarragona i Girona. Aquestes universitats han de contribuir a la desmassificació d'alguns centres, en particular la Universitat de Barcelona. L'oferta ha de ser, consegüentment, de qualitat, amb el suport d'equips adequats i adaptada a les necessitats generals del país.

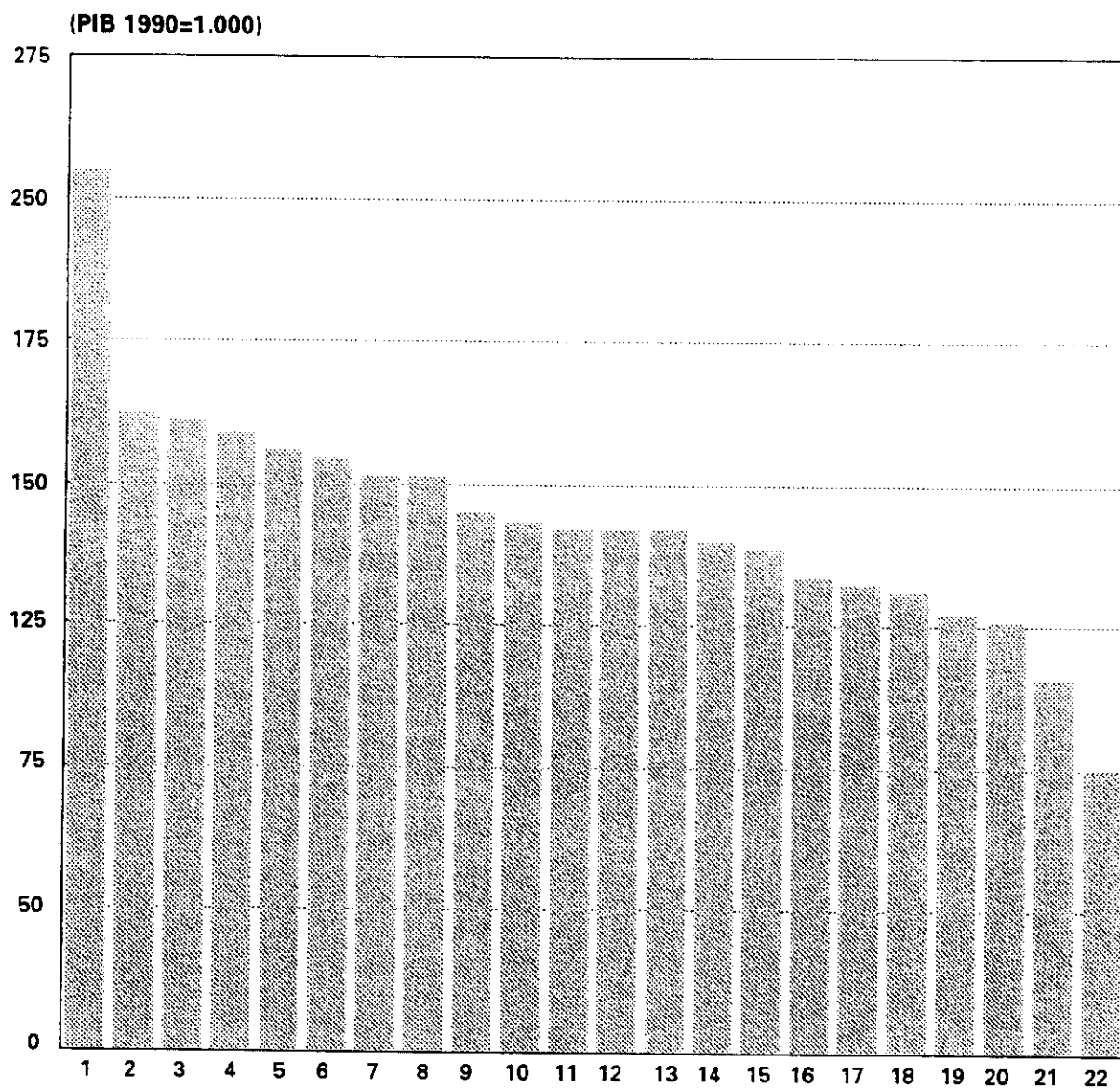
La reorganització de l'assistència sanitària pública de base a partir de les àrees bàsiques de salut (vertebrades entorn dels centres d'atenció primària)

Evolució dels habitatges acabats 1979-1990



Font : DG d'Arquitectura i Habitatge i MOPT.
Les xifres de 1971-1975 infravaloren la realitat constructiva.

Despeses de salut als països occidentals

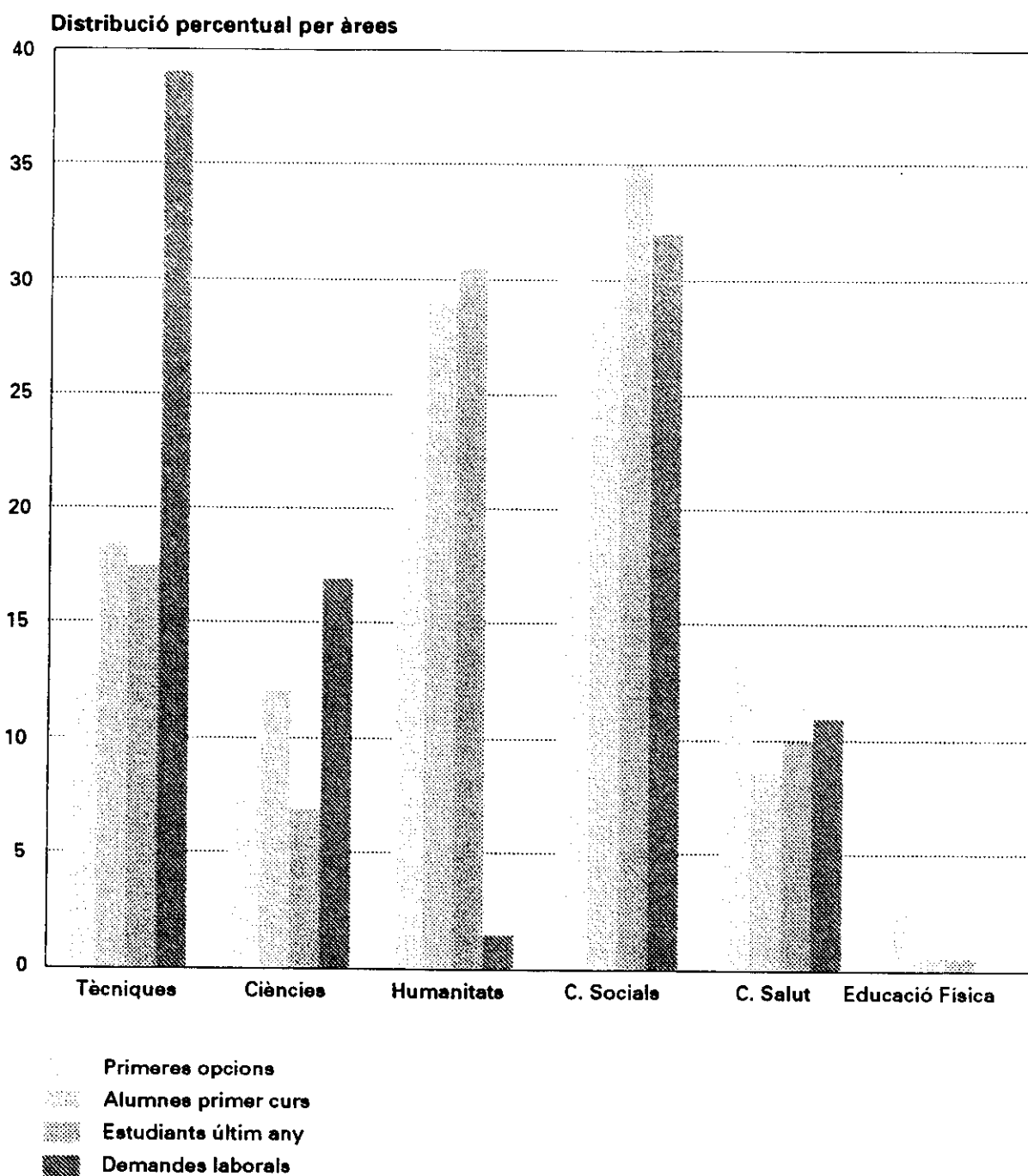


- | | |
|----------------|---------------|
| 1 Estats Units | 12 Finlàndia |
| 2 Canadà | 13 Suïssa |
| 3 França | 14 Noruega |
| 4 Suècia | 15 Irlanda |
| 5 Islàndia | 16 Portugal |
| 6 Àustria | 17 Espanya |
| 7 Alemanya | 18 Japó |
| 8 Holanda | 19 Dinamarca |
| 9 Itàlia | 20 Regne Unit |
| 10 Austràlia | 21 Grècia |
| 11 Bèlgica | 22 Turquia |

Font: OCDE-CREDOC.

Oferta-demanda universitària a Catalunya

Equilibri per àrees temàtiques 1987-88



Font : Direcció General d'Universitats.

i els sectors, que integren especialitats mèdiques de suport, es troba en fase d'acompliment i suposarà una millora important de les prestacions. La introducció de la medicina preventiva, l'aplicació de les primeres urgències i la lliure elecció del metge constitueixen unes altres vies immediates de millora.

Dels 24.397 llits hospitalaris existents a Catalunya un 70,6% pertanyen a la Xarxa Hospitalària d'Utilització Pública i la majoria, 89,4%, es troben a la regió metropolitana. Amb l'acompliment del Pla de reordenació hospitalària (1986-1991) i dels programes específics ALTEBRAT i ALPIR, queden força cobertes les necessitats d'equipament hospitalari a les comarques insuficientment ateses. Dèficits del sector són encara la insuficiència dels llits per a malalts crònics, un 13% del total, i la saturació dels serveis d'urgència a les capitals.

8.6. L'atenció social i l'accés a la cultura, l'esport i el lleure

Catalunya té una rica tradició cultural, que es tradueix en la gran quantitat d'associacions, equipaments i activitats que arriben fins als racons més allunyats. Mil noranta-dues entitats culturals de tipus general, 750 associacions de veïns, 723 corals i orfeons, 710 esbarts i ballets, 298 associacions de col·leccionistes, 279 fundacions culturals o docents i moltes altres associacions amb finalitats específiques assenyalen una rica vida cultural. Dos cents vuitanta cinemes, 631 biblioteques, 550 sales d'exposicions, 500 teatres, 463 sales de conferències, 253 galeries d'art i altres equipaments acullen, per la seva banda, les activitats culturals més diverses que es desenvolupen arreu.

Dotar el país d'una xarxa d'infraestructures suficients és fonamental a l'hora de bastir una política cultural coherent i eficaç. En aquest apartat el país és troba amb la paradoxal situació d'estar encara en la fase d'inicial de les infraestructures culturals bàsiques, quan arreu d'Europa s'està en la fase de millora i perfeccionament.

El concepte d'infraestructures s'ha d'entendre, per una banda, com la creació de grans d'equipaments que corresponen a criteris de capitalitat i de l'altra a xarxes d'equipaments necessaris per a un bon equilibri i ordenació territorial.

Els grans equipaments són: Museu Nacional d'Art de Catalunya, Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, Museu d'Arqueologia de Catalunya, Museu d'Art Contemporani de Catalunya, Biblioteca de Catalunya, Arxiu Nacional de Catalunya, Teatre Nacional de Catalunya i Auditori de Barcelona. Les xarxes d'equipaments, que estan en bona part en funcionament, són:

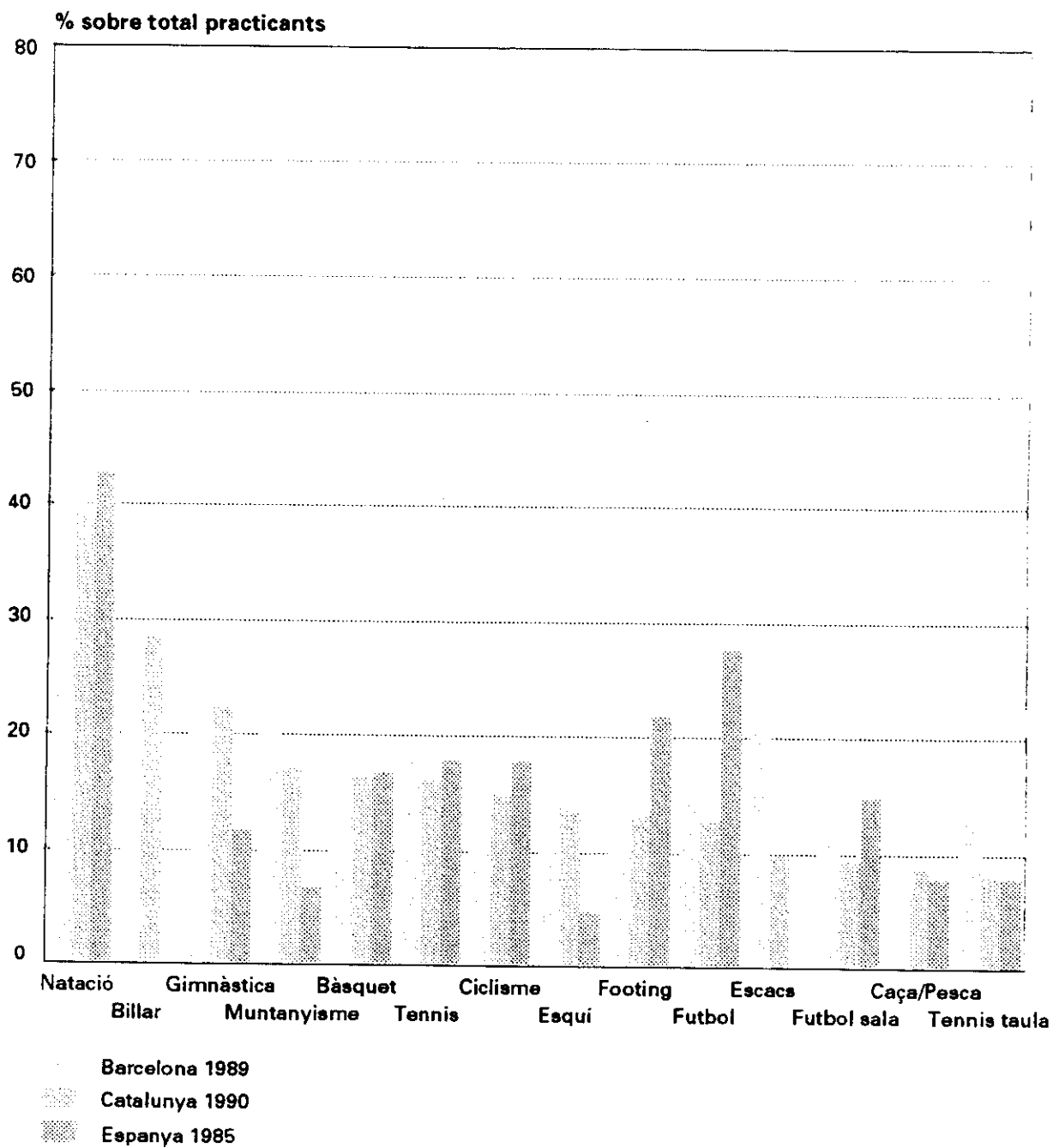
xarxa de biblioteques, xarxa d'arxius històrics, pla de teatres, museus comarcals o locals i centres de normalització lingüística i serveis locals de català.

En el terreny esportiu l'esforç inversor dels darrers anys ha cobert moltes de les necessitats de pobles i barris. Les 22.670 instal·lacions esportives (1990) existents al país, 3.890 de les quals singulars, representen una densa xarxa d'equipaments a totes les comarques. Les necessitats de noves instal·lacions es donen o apareixen en les pràctiques més en expansió i tenen també una localització molt puntual.

En el camp dels equipaments socials, l'atenció a la tercera edat, l'atenció als disminuïts físics i psíquics i l'atenció a diversos grups marginals presenta encara mancances significatives. Les 683 residències de la tercera edat, 102 de les quals públiques, representen una oferta insuficient en relació a la demanda actual. Les 108 residències per a disminuïts físics i psíquics representen una oferta quantitativament més satisfactòria, però amb dèficits en les condicions dels equipaments.

Els centres d'atenció especialitzada, els centres d'estimulació precoç i les activitats i equipaments que faciliten la integració social i ocupacional dels disminuïts o grups marginats constitueixen l'altra cara de l'atenció social. En els darrers anys s'ha donat un creixement important de les persones i serveis d'atenció als grups socials necessitats, però queda un camí important a recórrer pel que fa a l'oferta de serveis especialitzats i de qualitat amb els equipaments corresponents.

Esports més practicats



Font: D.G. de l'Esport, "Anàlisi dels hàbits esportius a Catalunya", juliol 1989.

9. La protecció del medi ambient

El procés industrialitzador i l'expansió demogràfica i urbana que segueixen els països desenvolupats ha alterat profundament els sistemes naturals. A Catalunya els processos de desenvolupament econòmic han comportat els corresponents impactes sobre el medi, producte de la industrialització i la urbanització. A hores d'ara i dins l'Europa comunitària, la protecció del medi ambient es presenta com una necessitat indissociable d'una bona qualitat de vida i del mateix desenvolupament econòmic.

9.1. La contaminació atmosfèrica d'origen urbano-industrial

Les concentracions urbanes i industrials del Principat, també com els principals eixos de comunicacions, esdevenen punts d'emissió de gasos a l'atmosfera, que assoleixen, permanentment o de manera puntual, concentracions perilloses per a la salut i el medi ambient. Aquestes concentracions varien de contingut segons el tipus d'indústries i aglomeracions, i tenen major o menor incidència segons la climatologia local.

Als principals centres urbans, i en particular a l'àrea central de Barcelona, la contaminació ve provocada sobretot pel trànsit rodat, que desprèn proporcions elevades d'òxids sulfúrics i ploms i per les calefaccions més intenses quan més freda sigui la zona. Aquest tipus de contaminació es presenta també en els principals eixos de comunicació.

La contaminació atmosfèrica d'origen industrial té una incidència particular a l'àrea de Tarragona, on la indústria química emet nivells alts d'òxid sulfúric. La química de Flix dona origen, per la seva banda, a concentracions de clorats i en el Vallès Oriental es produeixen concentracions d'òxids nítrics.

Altrament, a Catalunya hi ha àrees particularment sensibles a la contaminació de tipus atmosfèric en funció de la intensitat i direcció dels vents. Els focus contaminants poden tenir una incidència especial a les àrees de calmes, acompanyades sovint per boires hivernals, representades per la regió de Lleida i la major part de les conques interiors.

9.2. Colmatació i deteriorament de l'espai litoral

La pressió constructiva i humana sobre la franja litoral no deixa de créixer fins a provocar la colmatació de moltes zones i crear una problemàtica ambiental específica. Congestió i contaminació es giren, per la seva banda, contra la

mateixa capacitat d'atracció turística del litoral i es troben a l'origen, entre altres factors, de l'estancament i/o crisi de l'afluència turística.

Els 589 quilòmetres de costa que van del cap Falcó al riu de la Sénia estan ocupats en una bona part per platges, uns 280 km, dels quals 79 es troben al delta de l'Ebre. Es calcula que, en aquests quilòmetres de platja poden estar-s'hi simultàniament fins a un milió de persones, quan la població que estiujeja en el litoral arriba a 3 milions en els moments de màxima afluència.

Aquesta manifesta saturació no solament repercuteix en l'estat i gaudi de les platges, sinó en el de l'àrea litoral i pre-litoral. Al mateix temps es produeix un creixement espectacular del nombre de vaixells de passeig, així com dels més diversos artefactes de navegació de lleure, que es tradueix en una forta presència humana sobre la franja marina costanera.

Sobre el litoral s'acumulen uns 45 ports o instal·lacions nàutiques. Aquestes instal·lacions sumen 19.000 amarradors (1991), i donat el ritme de creixement dels darrers anys, superaran els 25.000 l'any 2.000. La localització de les noves instal·lacions es troba acotada per les mesures racionalitzadores i de salvaguarda del medi ambient que preveia el Pla de ports esportius (1983). En tot cas, són importants per atreure turisme de qualitat.

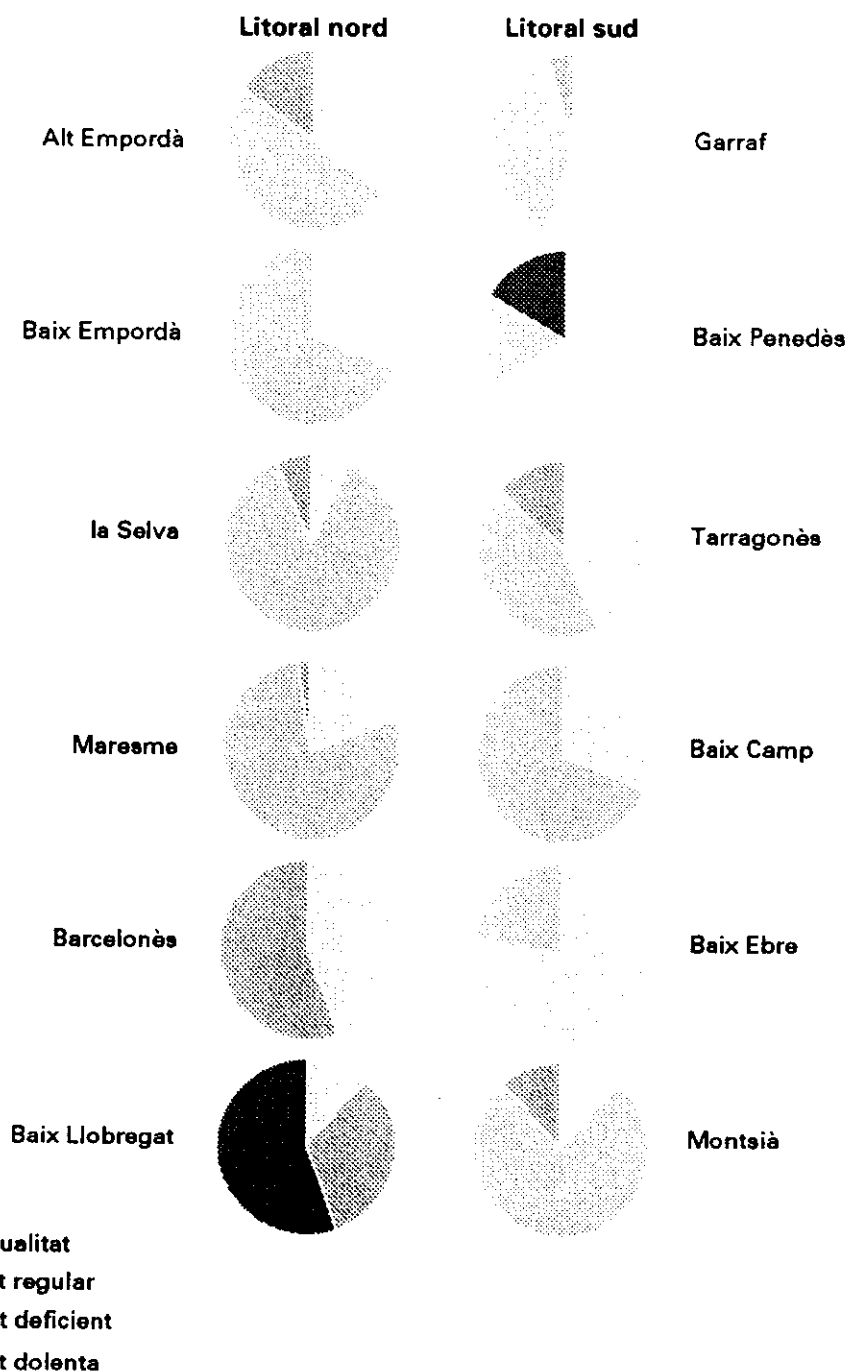
9.3. Pressions externes i contaminació del medi agrícola i forestal

L'aplicació de la revolució industrial al camp suposà la transformació dels sistemes de conreu i la substitució de l'anomenada agricultura natural per una basada en l'ús intensiu de productes químics i material vegetal de laboratori.

L'agricultura química té efectes contaminants importants sobre el medi, que es tradueixen sobretot en la contaminació de les aigües amb nitrogen i fòsfor. S'hi afegeix encara una contaminació de tipus orgànic, derivada sobretot del vessament incontrolat d'aigües negres de les granges. Els indrets d'agricultura més intensiva (i de regadiu): la regió de Lleida, l'Empordà, Osona, el Maresme, àrees del Pla de l'Estany i els deltes de l'Ebre i el Llobregat són els focus principals d'aquesta contaminació.

La intensificació agrícola ha anat acompanyada d'una extensió de les terres de conreu en perjudici de les àrees forestals. La situació del sector fa que a hores d'ara es plantegi un camí invers, orientat a la reconversió de les terres de conreu marginals o de baixa qualitat en forests. Aquesta reconversió

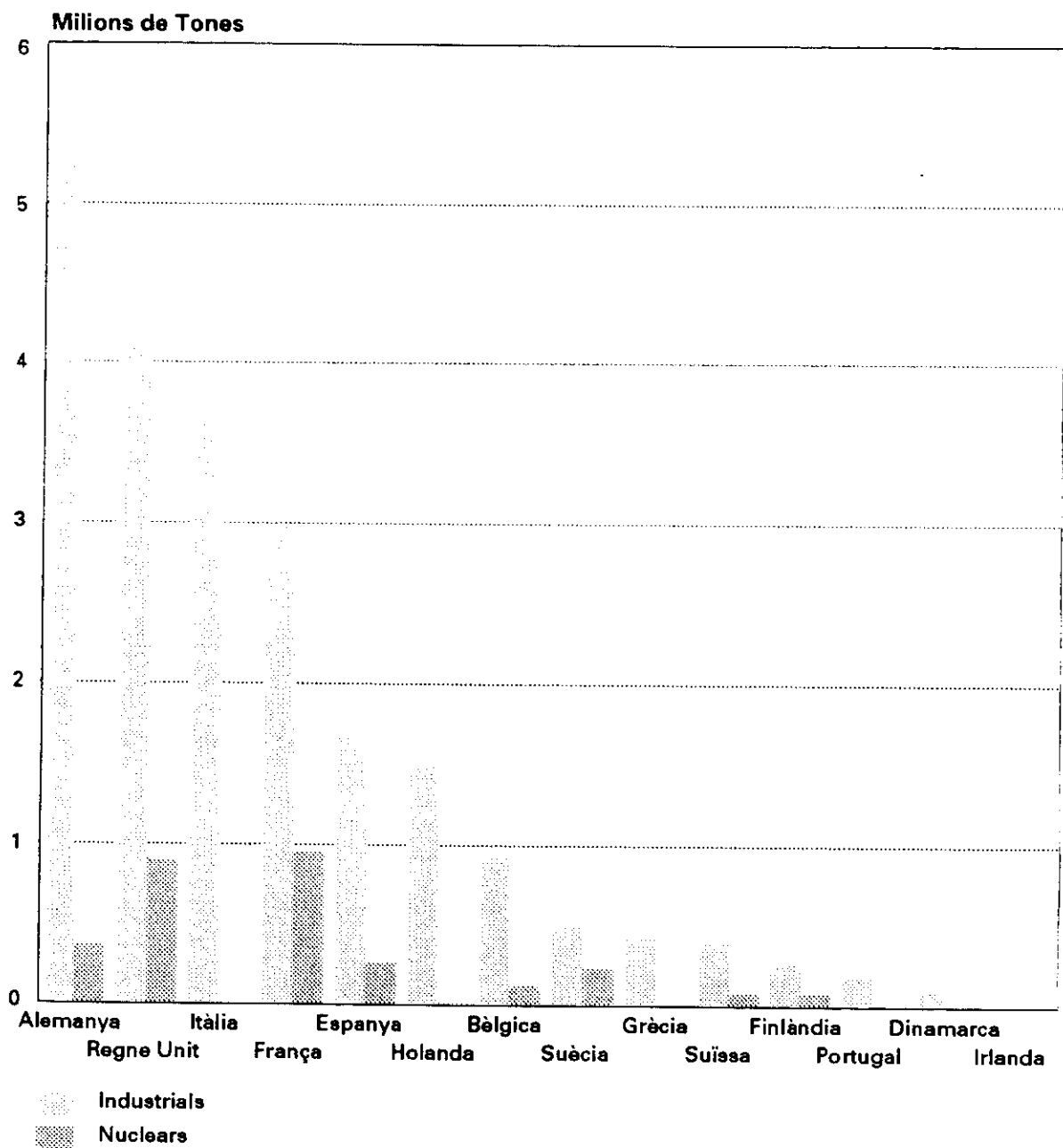
Qualitat de les aigües a les platges catalanes 1989-1990



Font: Institut d'Estadística de Catalunya, Anuari 1989.

Residus perillosos als països desenvolupats

Producció de la indústria i nuclear, 1989



Font: OCDE , "Environmental indicators", 1991.

intencionada, tot seguint les normatives comunitàries i beneficiant-se'n, ha d'evitar les pèrdues irreversibles de sòls que ja es donaren en èpoques passades.

Avui dia les agressions al medi forestal no provenen de les activitats agràries, sinó de l'excessiva freqüentació i dels efectes secundaris de la contaminació atmosfèrica. La presència excessiva i descurada de recol.lectors de bolets, herbes i fruits silvestres provoca la destrucció física del bosc, mentre que la freqüentació lúdica també comporta efectes destructors i implica el risc d'incendis. Els boscos més pròxims a la regió metropolitana i els de la Catalunya seca són els més exposats a aquests riscos.

9.4. L'eliminació i control dels residus sòlids urbans i industrials

A Catalunya es generen anualment uns 2.700.000 de tones de residus municipals. D'aquests, vora 500.000 tones -un 18% del total generat- s'incineren i unes 450.000 tones més -el 17 % del total generat- es tracten en plantes de compostatge o es reciclen. La resta, és a dir, 1.770.000 tones es depositen en abocadors, que presenten condicions molt diverses.

L'any 1984 es calculava que les dues terceres parts dels 540 abocadors municipals existents a Catalunya s'havien de clausurar de manera urgent, mentre que la resta podien ser més o menys aprofitats per efectuar-hi abocaments controlats. L'aplicació del Programa específic per al tractament de residus sòlids urbans ha eliminat molts dels abocadors en males condicions i ha augmentat la presència i abast dels abocadors controlats. Però encara romanen molts abocadors municipals amb un fort impacte paisatgístic, que emeten contaminació a l'atmosfera, als sòls i l'aigua, i que constitueixen un perill continuat d'incendi i/o representen una amenaça per a la salut de les persones.

La creació d'abocadors controlats i centralitzats, d'abast comarcal, amb el servei corresponent de recollida, juntament amb l'adopció de pràctiques de reducció en la generació de residus, reciclatge i reutilització dels residus generats, amb la contemplació de les plantes corresponents de reciclatge i de compostatge, apunta cap a la solució del problema dels residus urbans.

Les polítiques de minimització de la generació de residus i d'adopció de processos tecnològics menys lesius amb el medi ambient, i la seva valorització mitjançant el reciclatge i la reutilització dels residus generats és encara més important en el cas dels residus d'origen industrial, atesa la major presència d'elements tòxics i perillosos.

9.5. Recomposició del cicle natural de l'aigua

L'aigua, a través dels seus múltiples usos, constitueix un element essencial per a tota la societat. A Catalunya, a part de la seva escassetat, l'aigua presenta problemes importants de contaminació, que en limiten les possibilitats d'aprofitament i creen riscos importants per a la salut pública.

La contaminació més notòria és la que afecta els cursos fluvials catalans, exclosos els petits trams de capçalera. Les aigües procedents d'usos domèstics i urbans en general i les de tipus més difús procedents de l'agricultura i la ramaderia originen la contaminació orgànica, mineralògica i microbiana de la major part de les aigües continentals. A aquesta contaminació s'afegeix la de tipus més químic, originada pels vessaments industrials que afecta els llocs de major concentració d'indústries, en particular els cursos del Besòs, Llobregat i Francolí.

La contaminació de les aigües continentals es tradueix, per la seva banda, en contaminació de les aigües marines, molt més greu per ser més irreversible. Aquest tipus de contaminació ve accentuada per la presència dels emissors marins de totes les grans poblacions situades a la costa.

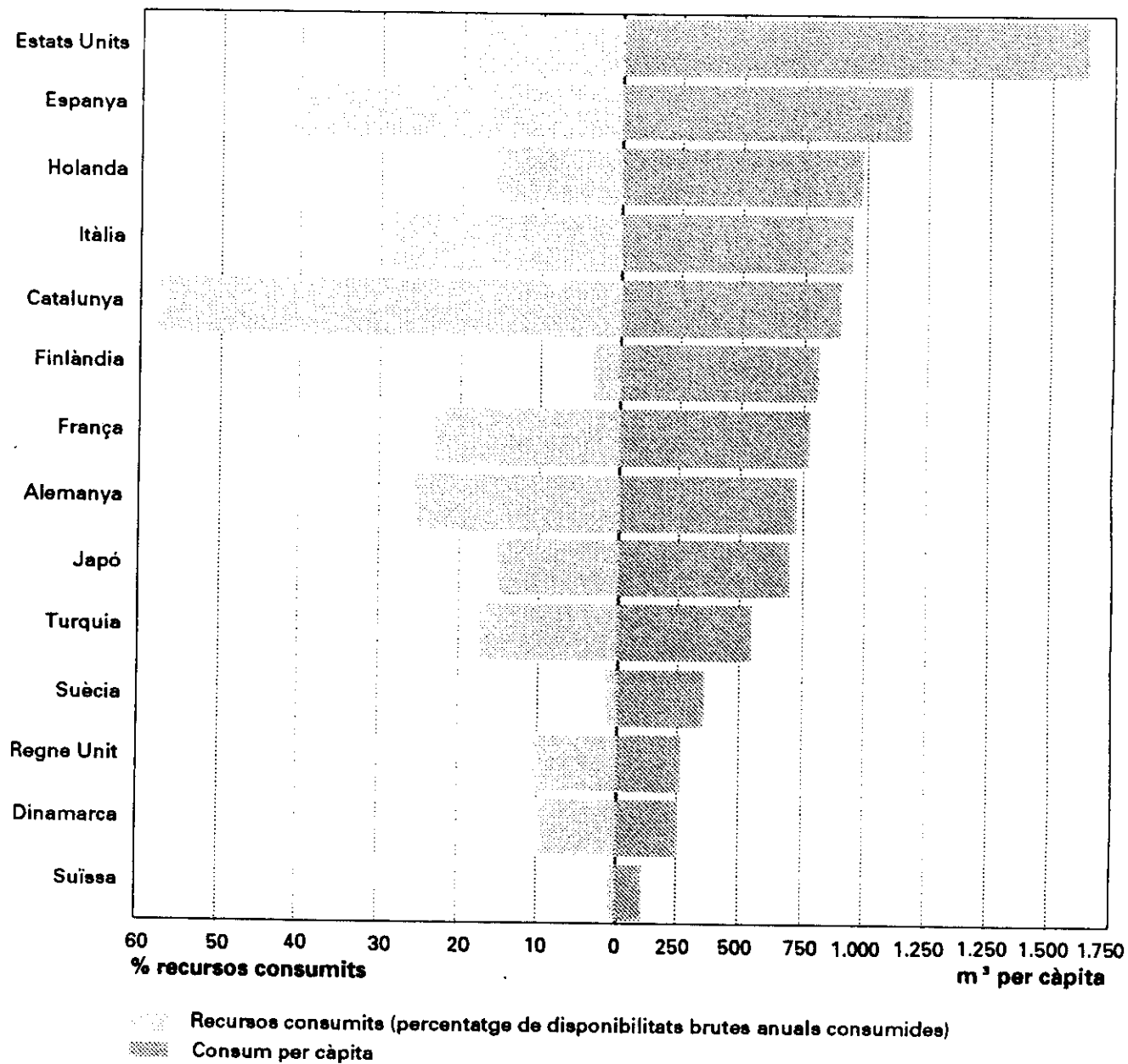
Una atenció especial mereix també la contaminació de les aigües subterrànies, que resulta menys perceptible i té efectes a més llarg termini. La contaminació de les aigües subterrànies té implicacions particularment greus per al litoral i pre-litoral, on hi ha una gran competència per al seu aprofitament entre els usos agrícoles, industrials i de boca. L'esgotament dels aqüífers per l'excessiva explotació constitueix un problema greu als deltes, on es dona un procés de salinització, i a les planes pre-litorals com el Penedès.

9.6. Fragilitat i preservació dels ambients naturals

La protecció del medi natural i, en definitiva, la conservació de la naturalesa, requereixen una utilització racional dels recursos. Tot mantenint la seva utilització productiva, es planteja una gestió dels recursos que n'asseguri la renovació. I en últim terme es planteja la correcció, defensa o restauració del medi natural quan no es puguin mantenir els equilibris.

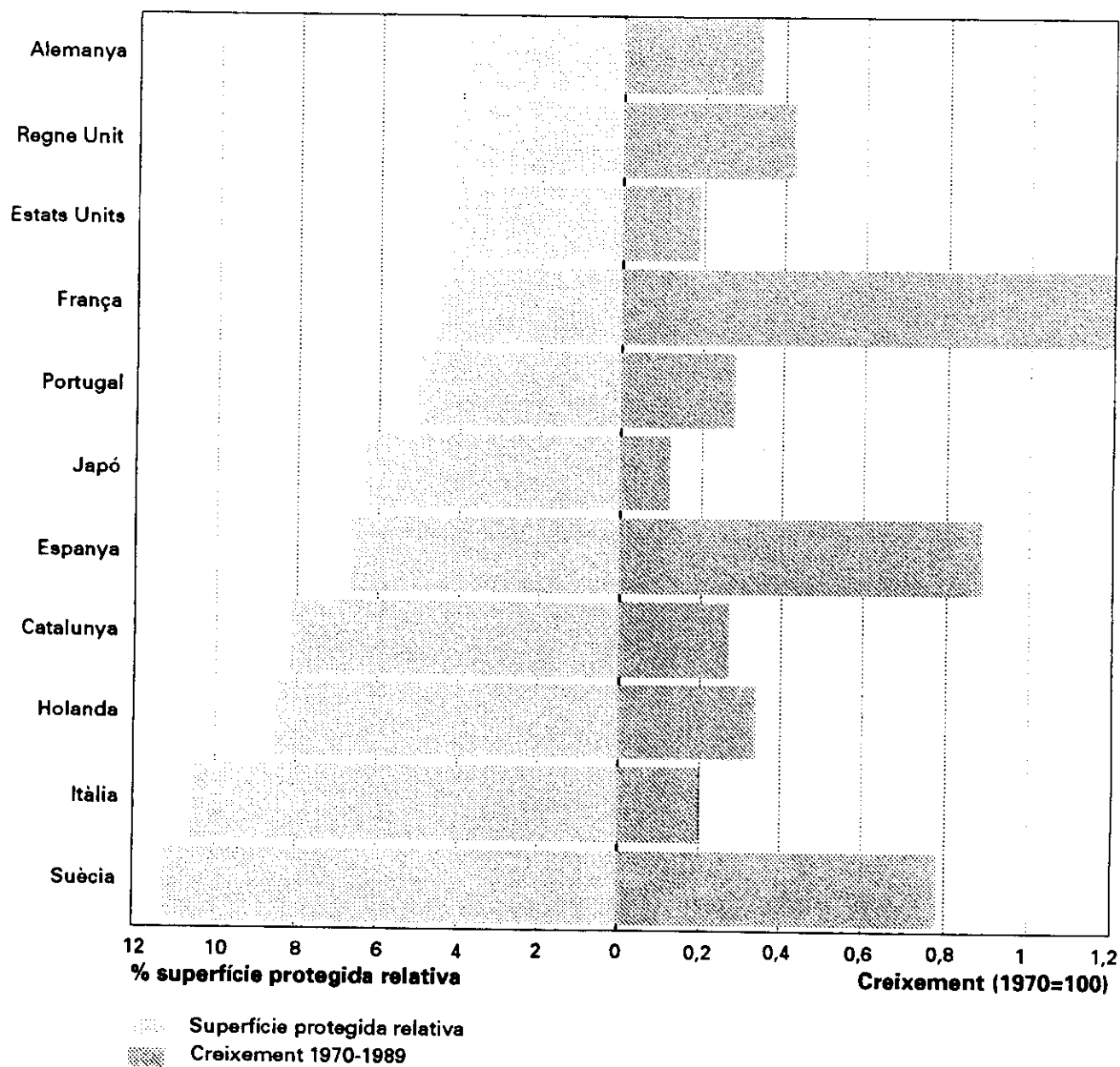
La difusió de les activitats productives i la urbanització en sentit general fan que, en un territori densament poblat com Catalunya, la preservació del medi natural resulti molt problemàtica. Des de les muntanyes més aïllades fins als maresmes litorals, multitud d'accions transformen o destrueixen els equilibris

Utilització dels recursos hídrics als països desenvolupats 1989



Font: OCDE "Environmental Indicators", 1991

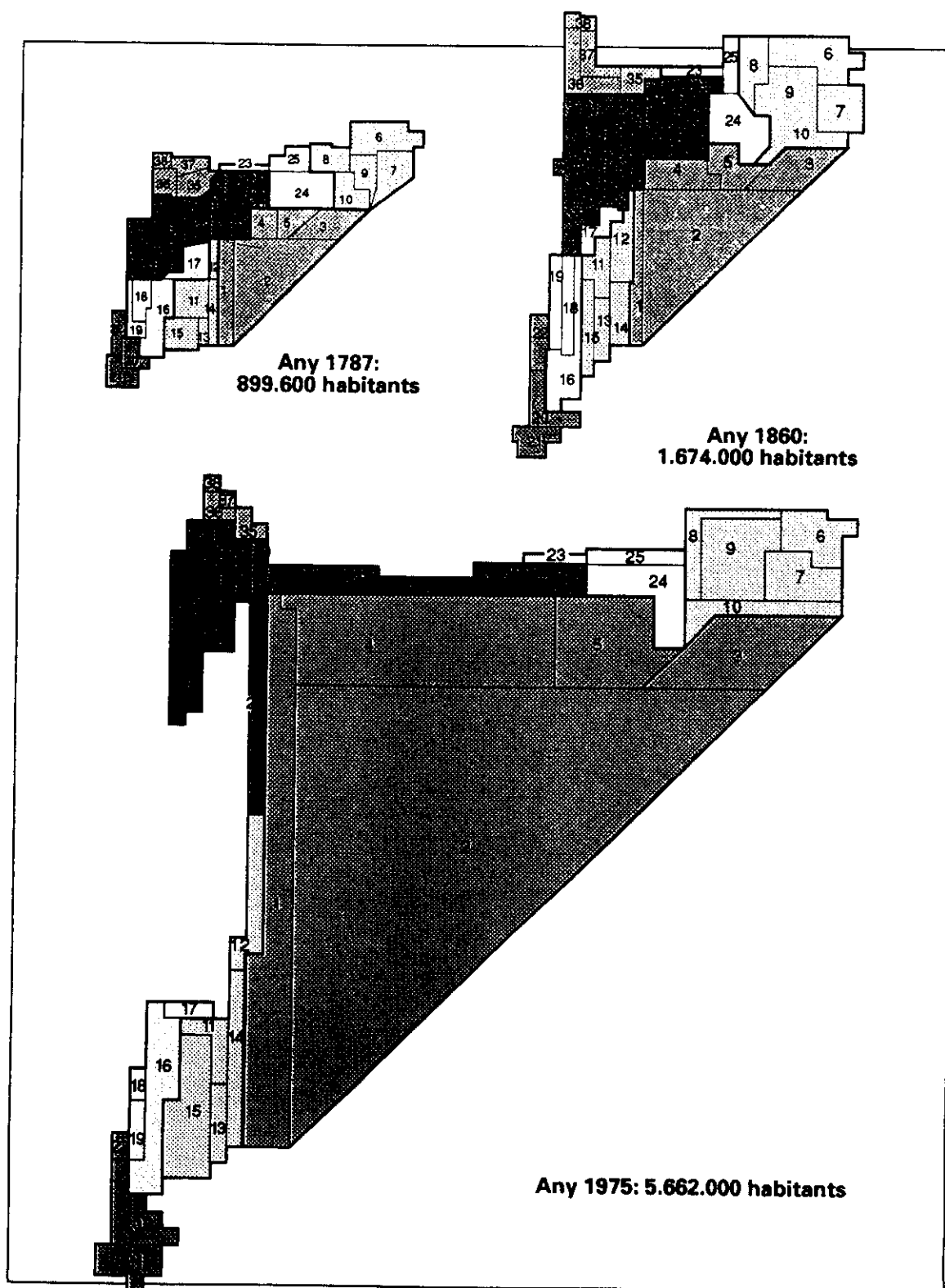
Els espais naturals protegits als països desenvolupats 1989



Font: OCDE "Environmental Indicators", 1991

Evolució de la població comarcal 1787-1975

La concentració a les comarques metropolitanes



Font: Gran Geografia Comarcal de Catalunya, Enciclopèdia Catalana, 1981.

naturals. Les grans infraestructures de comunicació i de transport d'energia, la urbanització, les plantes industrials constitueixen els punts de desequilibris més evidents, que requereixen d'una limitació i control acurats. Però hi ha molts altres focus de desequilibris.

La forta pressió humana sobre el territori requereix una protecció força generalitzada dels medis que avui conserven unes condicions més o menys naturals. Diferents graus de protecció s'imposen en funció del valor paisatgístic, cultural o científic d'aquests medis, en la línia que ja ha estat oberta per la Llei 12/1985 d'espais naturals. Amb tot no n'hi ha prou amb la gestió-protecció dels espais, sino que és imprescindible que això vingui complementat amb una protecció-formació mitjançant una bona educació ambiental.

Alguns espais naturals de Catalunya requereixen, a més a més, una protecció especial, i a l'entorn seu s'ha de mantenir un control i vigilància que requereixen una infraestructura important de suport. Són els parcs nacionals i les reserves, parcs i paratges naturals, que a Catalunya sumen unes 126.000 hectàrees, un 4% del territori. Al seu costat es troben les reserves de caça i altres espais d'interès que requereixen menors controls, que segons les propostes del Pla d'espais d'interès natural farien pujar la suma dels espais protegits a un 19% del territori de Catalunya.

Memòria

Índex

1. Objectius i caràcter del Pla	M. 1
1.1. Els objectius del Pla territorial general (PTG)	M. 1
1.2. Evolució de l'ordenació territorial	M. 2
1.3. La integració europea: una nova dimensió territorial	M. 9
1.4. El caràcter de les propostes del Pla	M. 10
1.5. Continguts i articulació de les propostes	M. 14
2. L'estratègia global del Pla	M. 21
2.1. Introducció	M. 21
2.2. Distribució de la població. Imatge-objectiu a l'any 2026	M. 29
2.3. Les grans línies estratègiques del Pla	M. 30
2.3.1. Eix d'estratègies de caràcter preferentment territorial	M. 37
2.3.2. Eix d'estratègies lligades preferentment a la qualitat de vida	M. 38
2.3.3. Eix d'estratègies de caràcter preferentment econòmic (foment del desenvolupament)	M. 39
2.4. Estratègia per al reequilibri de Catalunya	M. 40
2.5. Estratègia per al reequilibri de l'Àrea metropolitana de Barcelona	M. 44
3. Els sistemes de proposta	M. 49
3.1. Els sistemes de proposta. Tipus	M. 49
3.2. Propostes de polítiques globals per tipus de sistemes de proposta	M. 61
3.3. El sistema de proposta com a àmbit territorial de planificació i concreció d'actuacions	M. 67
3.4. Paràmetres urbanístics dels sistemes de proposta	M. 68
4. Les propostes d'infraestructures	M. 70
4.1. Introducció	M. 70
4.2. Les infraestructures del transport	M. 73
4.2.1. Xarxa de carreteres i ferroviària	M. 74
4.2.2. Els grans centres de transport. Ports, aeroports i centres integrats de mercaderies	M. 80
4.2.2.1. Sistema portuari	M. 83
4.2.2.2. Sistema aeroportuari	M. 85
4.2.2.3. Centrals integrades de mercaderies i zones d'activitats logístiques	M. 86
4.3. Les infraestructures dels serveis	M. 87
4.3.1. Hidràuliques	M. 87
4.3.2. Energètiques	M. 88
4.4. Les infraestructures de telecomunicacions	M. 90
4.5. Les infraestructures mediambientals	M. 91
4.5.1. Infraestructures de sanejament	M. 92
4.5.2. Infraestructures de tractament de residus sòlids	M. 92

5. Les propostes per a la millora de la qualitat de vida	M. 94
5.1. Equipaments	M. 94
5.2. Les propostes per a la protecció mediambiental	M. 106
6. Els àmbits funcionals territorials. Estratègies i actuacions	M. 116
6.1. Els àmbits funcionals territorials.....	M. 116
6.2. Àmbit funcional territorial Central (Àrea metropolitana). Estratègies i actuacions.	M. 119
6.3. Àmbit funcional territorial Nord. Estratègies i actuacions.....	M. 130
6.4. Àmbit funcional territorial del Camp de Tarragona. Estratègies i actuacions	M. 147
6.5. Àmbit funcional territorial de les Terres de l'Ebre. Estratègies i actuacions	M. 150
6.6. Àmbit funcional territorial de Ponent. Estratègies i actuacions	M. 158
6.7. Àmbit funcional territorial de les Planes intermèdies. Estratègies i actuacions	M. 168
7. Directrius per als plans territorials i per als plans urbanístics	M. 178
7.1. Introducció.....	M. 178
7.2. Àmbit d'aplicació dels plans territorials parcials	M. 179
7.3. Directrius per als plans territorials parcials	M. 181
7.4. Directrius per als plans territorials sectorials	M. 186
7.5. Directrius per al planejament general	M. 189
8. Annex: Identificació d'àrees bàsiques territorials	M. 191

1. Objectius i caràcter del Pla

1.1. Els objectius del Pla territorial general (PTG)

La Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, és la que crea la figura del PTG i dels altres plans territorials (els parcials i els sectorials) i ho fa per tal d'assolir els objectius que fixa:

a) Fomentar una distribució equilibrada del creixement per tal d'assolir nivells de renda adequats en tot el territori.

b) Promoure un creixement ordenat de les implantacions sobre el territori per tal d'afavorir una eficàcia més gran de les activitats econòmiques i una millor qualitat de vida.

c) Afavorir el creixement econòmic de Catalunya i lluitar contra l'atur.

Bàsicament, doncs, els objectius són, per una part, **potenciar** i, per l'altra, **ordenar el creixement** en el territori.

La Llei assigna al PTG dues funcions:

- Definir els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya.
- Servir de marc orientador a les accions que s'emprendran per crear les condicions adequades per a atreure l'activitat econòmica als espais territorials idonis.

Per una part, la Llei demana al Pla una reflexió global sobre el territori del país i d'aquest respecte del seu entorn internacional i, per una altra part, demana que exerceixi una funció d'orientació que haurà de donar coherència als plans, programes o actuacions que tenen una incidència en el territori, per tal que resultin el màxim d'eficaços.

És el **Decret 397/1984**, sobre el procés d'elaboració del projecte de PTG, el que defineix d'una manera més detallada els objectius propis del Pla, distingint els que són objectius generals dels que són objectius territorials.

Entre els objectius generals, que bàsicament són coincidents amb la Llei de política territorial, destaca el que es planteja en primer lloc:

«El PTG servirà **de marc de discussió i de referència** de caire horitzontal i vertical respecte als nivells de l'Administració, per a la resolució dels desequilibris territorials per mitjà de la **previsió i coordinació** de les diverses actuacions públiques.

Aquest objectiu incideix en un dels temes prioritaris i alhora més complexos amb què s'enfronta l'ordenació territorial, que és el de coordinació de les actuacions portades a terme per distintes administracions o distintos organismes d'una mateixa administració en un àmbit territorial comú.

1.2. Evolució de l'ordenació territorial

L'evolució de la planificació territorial es realitza per cicles que es lliguen a la conjuntura econòmica. Així, conjuntures econòmiques expansives porten a un augment de l'activitat planificadora; conjuntures econòmiques recessives porten a la seva congelació.

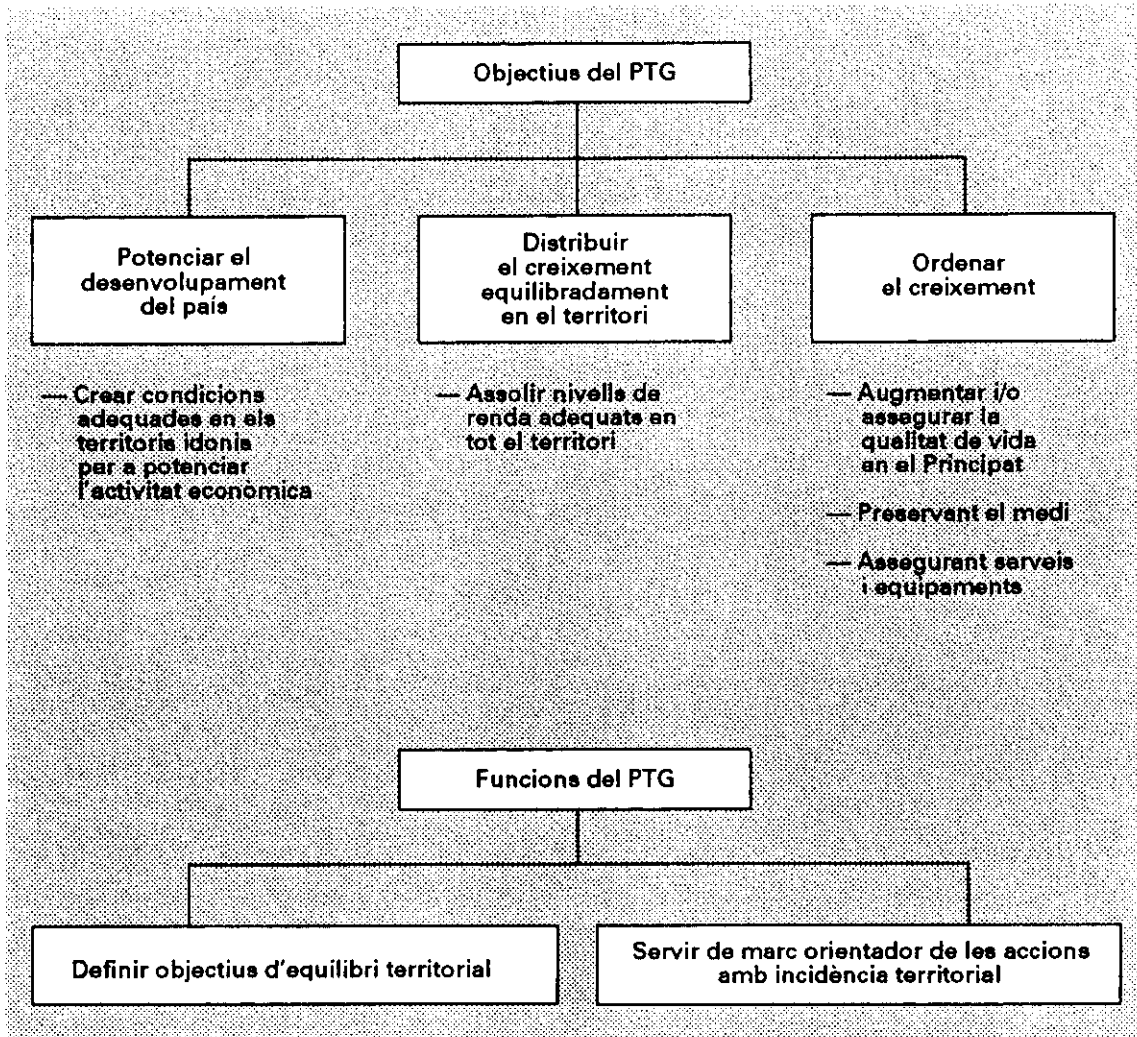
La gènesi de l'ordenació territorial s'esdevé en el primer quart d'aquest segle, amb l'aparició de les experiències que anomenem genèricament «regional planning», que tenen com a tret característic determinant l'escala regional en què es realitza la planificació.

La primera mostra de «regional planning» de l'Estat espanyol es produeix a casa nostra: al 1932 Nicolau M. Rubió i Tudurí redacta el Pla de distribució en zones del territori català. Tres anys més tard, al 1935, un equip tècnic reduït, dirigit per Victorià Muñoz i Oms redacta, per encàrrec de la Generalitat de Catalunya, el Pla general d'obres públiques.

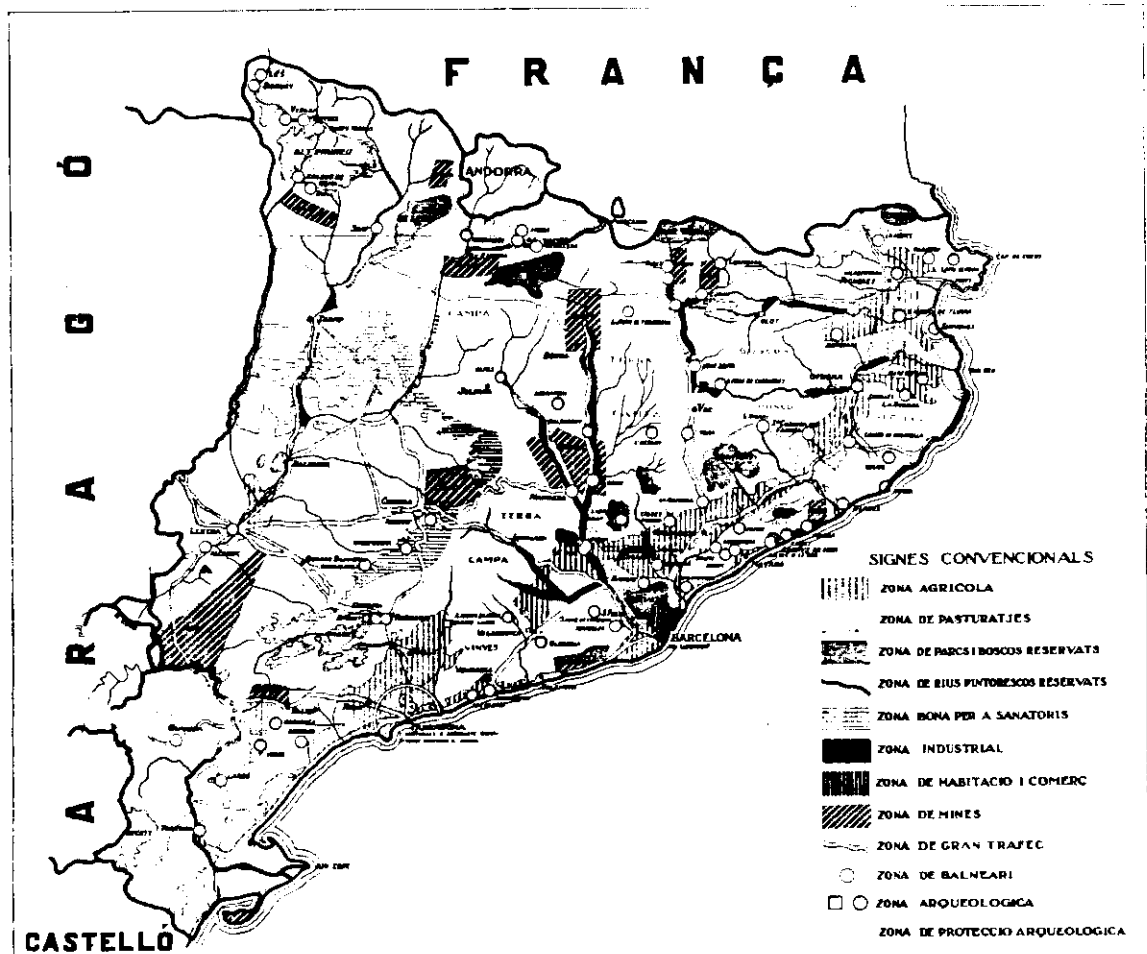
És en el període de temps immediatament posterior a l'acabament de la 2ª guerra mundial que la planificació territorial rep un gran impuls que s'estén fins a la dècada dels 60; són moments de represa econòmica després de la terrible experiència de la guerra, en què es pren consciència de les disparitats regionals que hi ha i es formulen els criteris i principis de l'ordenació territorial.

Durant la dècada dels 60 fins a la 1ª crisi del petroli (1973) i una mica més enllà, s'esdevé la regionalització del pla i es formulen estudis i plans que tindran una influència significativa en el desenvolupament físic i econòmic futur. L'enfocament d'aquests plans es feia sota l'òptica de polítiques dirigides cap al reequilibri territorial, tendents a potenciar les regions i territoris més febles i deprimits i a canalitzar l'expansió de les grans metròpolis: és el temps de les «villes nouvelles» i de les «new towns».

Objectius i funcions del PTG



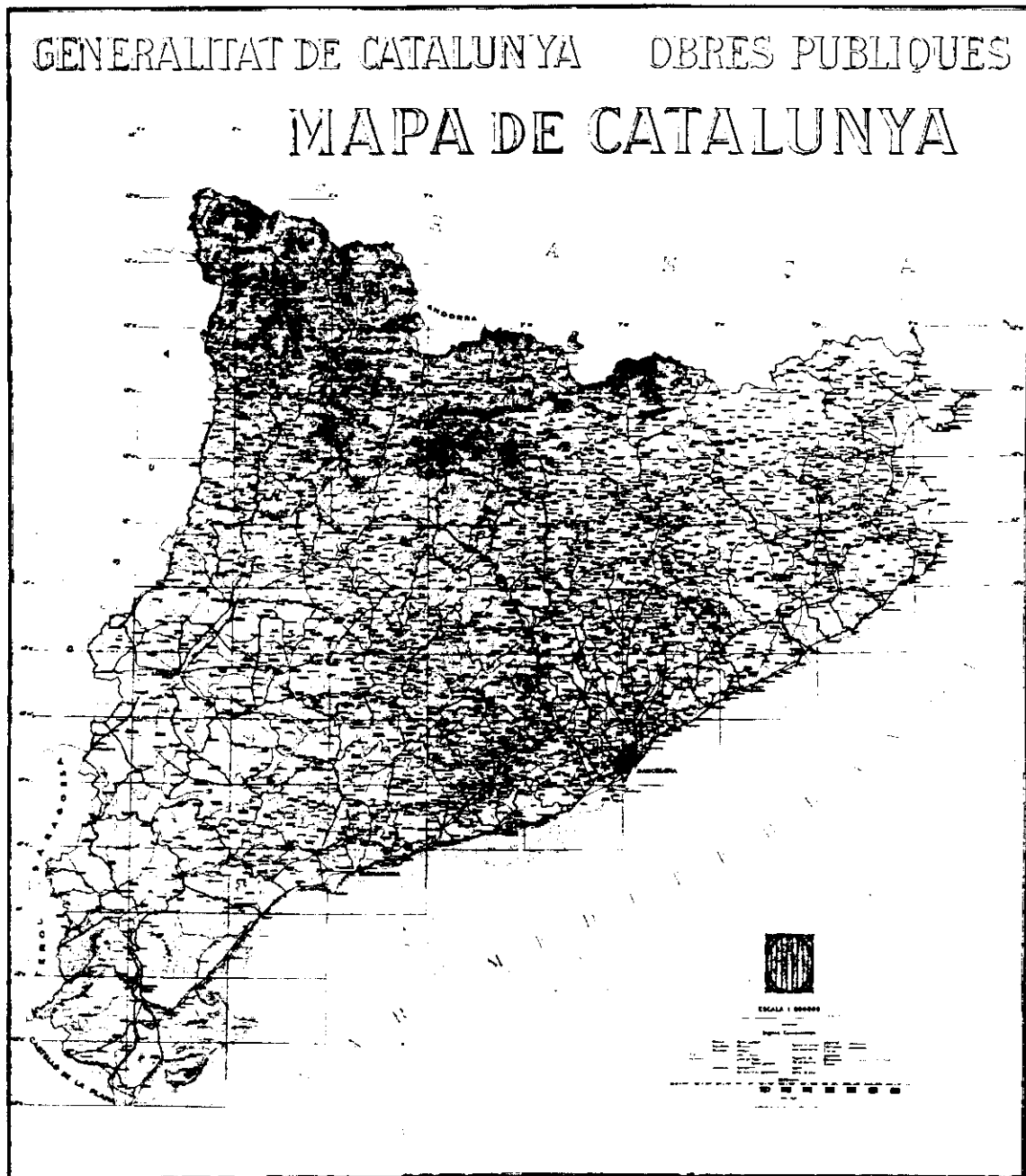
El Pla de distribució en zones del territori català



El Pla de distribució en zones del territori català, realitzat per Nicolau M. Rubió i Tuduri l'any 1932, amb la col.laboració del seu germà Santiago, constitueix la primera experiència en què s'estableix l'ordenació global del territori de Catalunya.

El Pla general d'obres públiques de 1935

Secció de camins



Un equip tècnic reduït, dirigit per Victorià Muñoz i Oms, va redactar, per encàrrec de la Generalitat, el Pla general d'obres públiques de 1935. Aquest pla es dividia en 11 seccions o plans sectorials: Camins, Telèfons, Ferrocarrils, Ports i serveis marítims, Aeroports i rutes aèries, Regatges i grans obres hidràuliques, Abastaments d'aigua potable, Clavegueram i depuració d'aigües residuals, Endegaments, Sanejaments i Electrificacions rurals.

A partir de 1975 la profunda crisi econòmica mundial marca l'evolució negativa de les polítiques d'ordenació territorial; es dona prioritat a la lluita contra l'atur enfront de donar solució als desequilibris territorials o de tendir a reequilibrar el territori. En afectar la crisi sobretot el sector industrial, l'atur es produeix bàsicament a l'entorn de les grans ciutats, que seran, doncs, on es concentrarà més inversió. Es produeix, per tant, una aturada dels processos de descentralització.

Una novetat molt important en aquest període és la presa de consciència de la necessitat de protecció del medi natural, valorat com un bé escàs que cal mantenir i salvaguardar de les pressions externes, urbanístiques i d'altres tipus.

Finalment, a partir de 1986, amb la sortida de la crisi econòmica i la nova dimensió europea, assistim a una recuperació dels temes d'ordenació del territori i del reequilibri regional. Recuperació que ve potenciada per l'aparició de noves tecnologies, de canvis en els sistemes productius, amb terciarització i mutacions en la localització de les activitats, fets que determinen la necessitat de replantejar els esquemes d'ordenació territorial per adaptar el país a noves formes de competència.

1.3. La integració europea: una nova dimensió territorial

Posteriorment a la promulgació de la Llei de política territorial l'any 83, s'ha produït la signatura de l'Acta única europea l'any 86, la qual cosa incideix plenament en la formulació de qualsevol plantejament que es faci en ordenació territorial.

La integració europea, la creació d'un mercat únic europeu que entrarà en vigor el primer de gener de 1993, representarà la desaparició de les fronteres entre els dotze estats membres i la lliure circulació de persones, capitals, béns i serveis, amb la voluntat de crear un espai econòmic europeu (EEE) al qual s'afegiran els 6 països membres de l'Associació Europea de Lliure Canvi (EFTA). Amb aquestes incorporacions l'EEE concentrarà el 45% del comerç mundial, representarà el 30% del PIB mundial i tindrà 380 milions d'habitants.

Una conseqüència immediata d'aquesta integració és la necessitat de preparar adequadament el territori per permetre l'economia catalana de competir amb el conjunt de regions d'aquest EEE amb condicions d'igualtat.

Una altra conseqüència n'és l'aparició d'una instància suprastatal que desenvolupa polítiques amb incidència territorial, tendència que probablement es reforçarà en un futur i que plantejarà l'ordenació territorial des d'una òptica global de comunitat, tant en la seva vessant interior -per relligar el territori comunitari- com exterior -per obrir el territori comunitari a l'entorn. Les primeres formulacions ja s'han produït (per exemple la Resolució 164 (1985) de la Conferència Permanent dels Poders Locals i Regionals Europeus, sobre la xarxa europea de comunicacions) i aquestes esdevindran progressivament cada vegada més ambiciosos, tal com apunta el document «Europa 2000. Perspectives de desenvolupament del territori comunitari», que és una comunicació de la Comissió al Consell i al Parlament europeu, en què es comencen a plantejar els temes d'ordenació territorial des d'una òptica comunitària.

Així hi haurà la necessitat per part dels estats membres, d'estudiar com s'inserixen les propostes particulars en el marc global europeu i com polítiques comunitàries afecten els plantejaments propis d'ordenació territorial.

1.4. El caràcter de les propostes del Pla

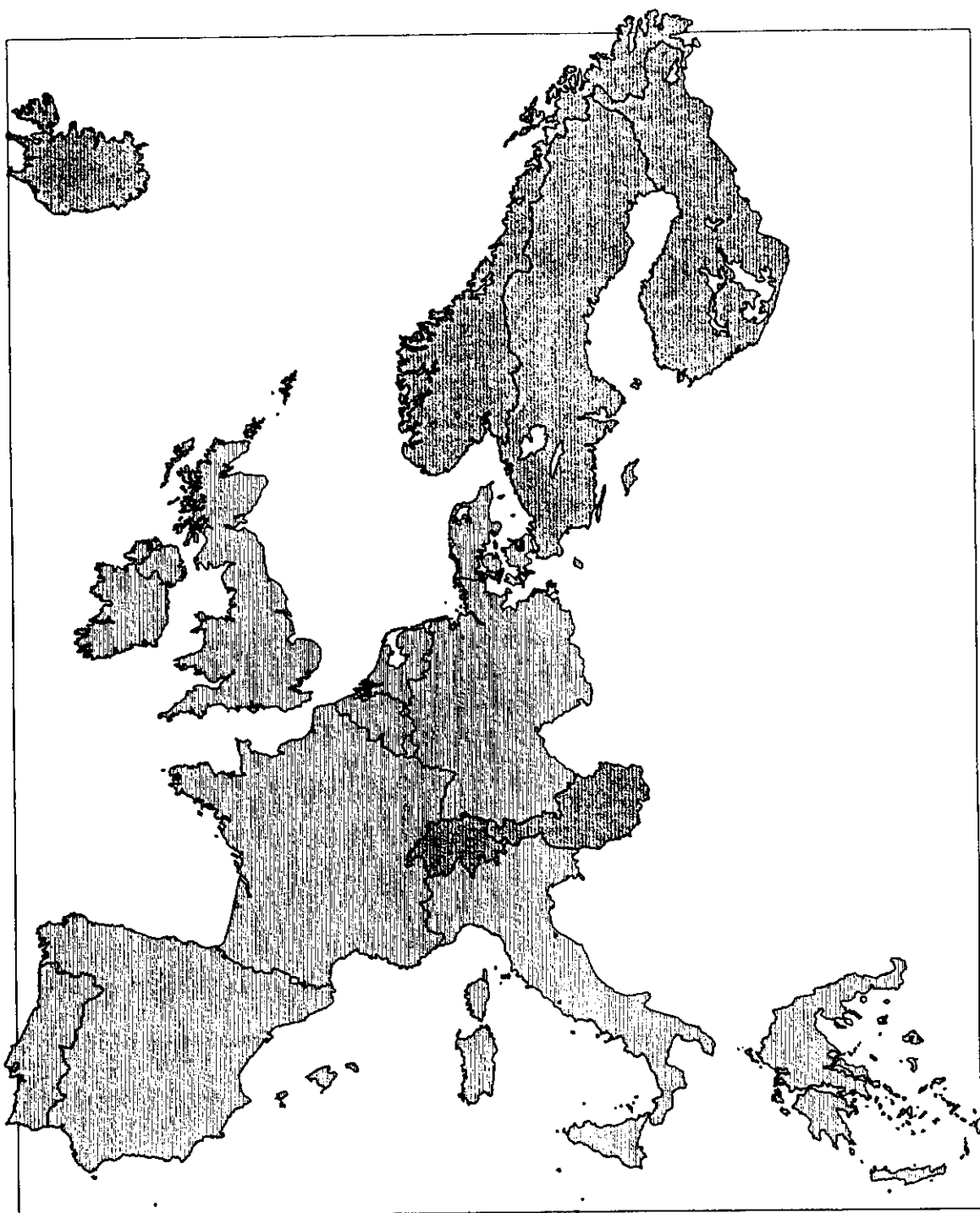
La funció que assigna la Llei de política territorial al PTG és, com hem dit anteriorment, la de ser el marc orientador de les accions que s'emprenguin amb incidència territorial. Aquest marc orientador ha de produir-se en una esfera de reflexió pròpia d'un pla que abasta tot el país, des d'una perspectiva nacional que emmarqui el territori català en el context mundial i molt especialment en el context europeu. Les propostes i formulacions que ha d'adoptar el Pla en aquest àmbit han de ser formulades explícitament i de tal manera que puguin ésser assumides i desenvolupades pels plans jeràrquicament inferiors al PTG.

La necessitat que les propostes marquin grans línies estratègiques, creïn marcs orientadors i facin delimitacions indicatives que caldrà precisar posteriorment, obeeix a uns aspectes concrets:

a) A la legislació territorial i urbanística.

El seguit de plans existents definits bàsicament a les lleis del sòl i a la Llei de política territorial, tenen nivells de concreció diferents, perquè són nivells de planejament diferents que abasten àmbits territorials heterogenis i són tractats a escales distintes.

El futur Espai Econòmic Europeu del 1993



■ CEE
■ EFTA

A partir del 1r. de gener de 1993 entrarà en vigor l'Espai Econòmic Europeu (EEE), producte de l'acord entre la Comunitat Econòmica Europea (CEE) i els estats membres de l'Associació Europea de Lliure Canvi (EFTA). Aquest EEE concentrarà el 45% del comerç i el 30% del PIB mundial i tindrà una població de 390 milions d'habitants.

Per tant, s'han de respectar i potenciar les funcions i les determinacions pròpies de cada nivell de planejament. Caldrà, doncs, que les propostes del PTG tinguin la possibilitat de ser precisades progressivament per la planificació restant.

b) Al repartiment de les competències amb incidència sobre el territori.

- Entre administracions.

Sobre el territori—que no sobre l'ordenació del territori—tenen competències tots els nivells de l'Administració (central, autonòmic, local). Pel que fa a l'Administració local, actuen sobre el territori els municipis, les comarques i les diputacions. Cal tenir en compte que també algunes actuacions de la CEE tenen incidència territorial.

Tal com passava en cada nivell de planejament, en aquest cas també cada administració ha d'exercir les seves competències; per tant es produeixen sovint friccions en la delimitació de les competències que les accions comporten.

Tot això ens condueix a una de les prioritats de la planificació territorial actual, que és la necessitat d'establir una coordinació de la planificació entre els diferents nivells d'administració, de manera que cada nivell s'asseguri que el planejament que resulta de l'exercici de les seves competències, o bé és fruit d'un consens o bé permet desenvolupar les determinacions pròpies del planejament d'un altre nivell d'administració o, encara millor, resulta de l'encaix de totes dues coses alhora.

- Entre sectors.

Moltes polítiques sectorials tenen una influència clara sobre el territori. De la suma de totes les polítiques sectorials amb incidència sobre el territori, no en resulta tanmateix una política territorial global.

Un marc comú de reflexió i unes línies generals d'actuació que unifiquin criteris i posin d'acord voluntats i punts de vista òbviament diferents (per sectorials) porta que aquests aspectes sectorials es reforcin mútuament. En aquest cas la planificació territorial actua de coordinadora d'òptiques diferents pròpies de cada sector, procurant la seva interrelació i integració en els objectius comuns. D'aquesta manera d'actuar, en surt la **planificació integrada**, producte de la coordinació entre sectors i entre institucions.

Les polítiques sectorials han rebut en els darrers anys un impuls considerable i han desenvolupat planificacions i accions normatives molt complexes i concretes, algunes amb forta incidència territorial. En aquest context cal que les propostes i determinacions del PTG respectin i afavoreixin la concreció i l'especialització d'aquestes polítiques sectorials, però que alhora estableixin un marc global de referència i coordinació.

La planificació territorial en els moments actuals tendeix a situar-se en un nivell més lligat a l'espai físic, a l'ordenació del territori, i organitza la distribució de les diferents actuacions sectorials que s'hi produeixen perquè responguin al model global.

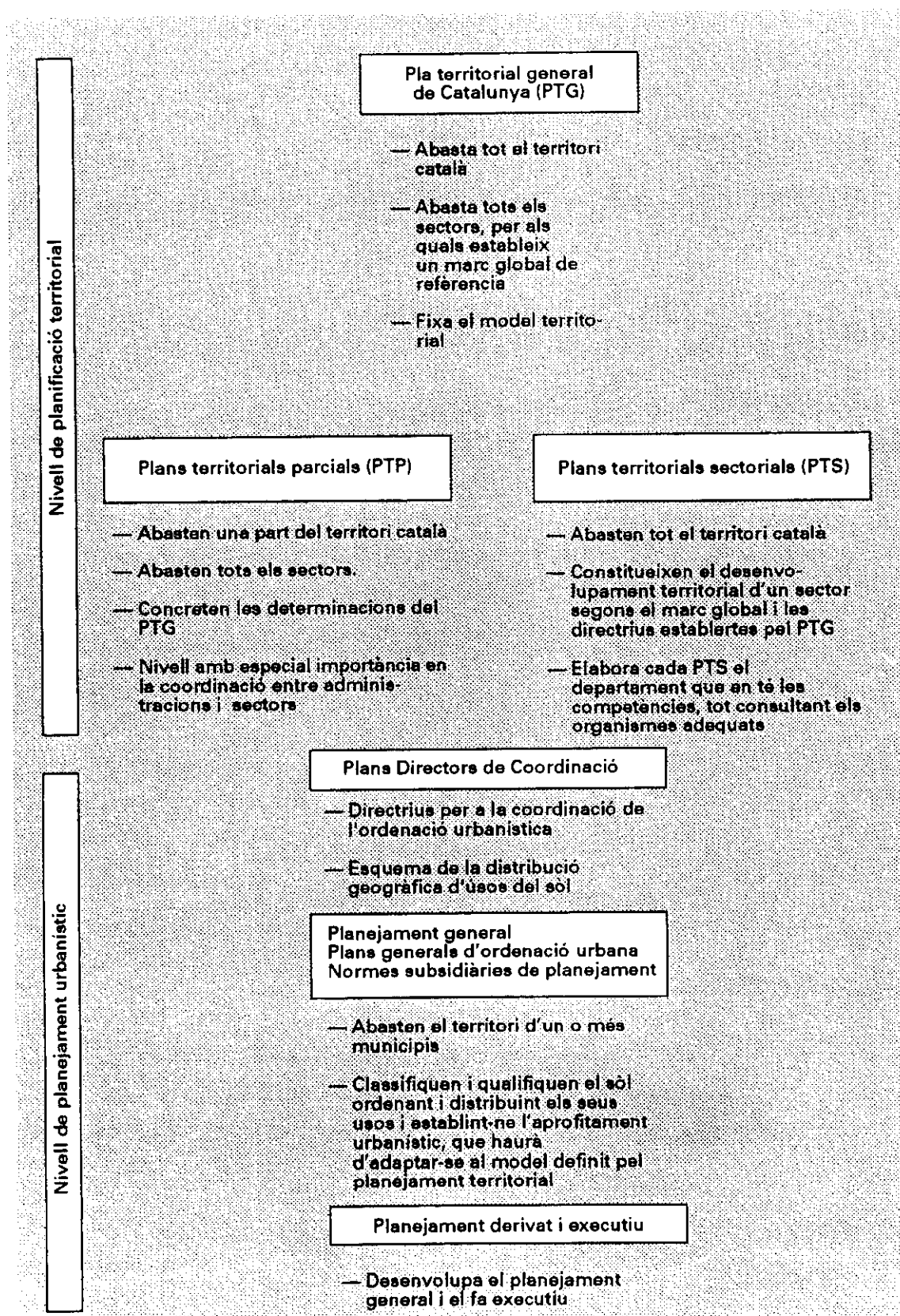
1.5. Continguts i articulació de les propostes

Una vegada establert el caràcter que han de tenir les propostes del Pla, cal veure com aquest les articula i concreta sobre el territori. En tots els casos cal que aquestes propostes siguin desenvolupades per un planejament posterior que les faci operatives.

El Pla planteja les propostes de maneres diverses:

- Estratègies, segons la base de tres grans eixos: territorial, mediambiental i econòmic.
- Delimitació indicativa d'àrees territorials amb assignació de determinades funcions territorials dintre l'estratègia global del Pla i fixació dels seus paràmetres territorials, per tal d'assolir el model territorial desitjat.
- Directrius per a la formulació de plans territorials parcials, plans territorials sectorials o planejament general urbanístic, directrius que poden venir donades de forma diversa:
 - . Aspectes que cal considerar per a elaborar aquest plans.
 - . Dades a partir de les quals s'han de formular.
 - . Objectius i propostes específiques que cal incorporar-hi.
 - . Determinacions que han de contenir.
- Instruccions per a la delimitació d'espais que compleixin unes determinades condicions i tinguin unes determinades característiques.
- Estàndards mínims indicatius de dotacions.

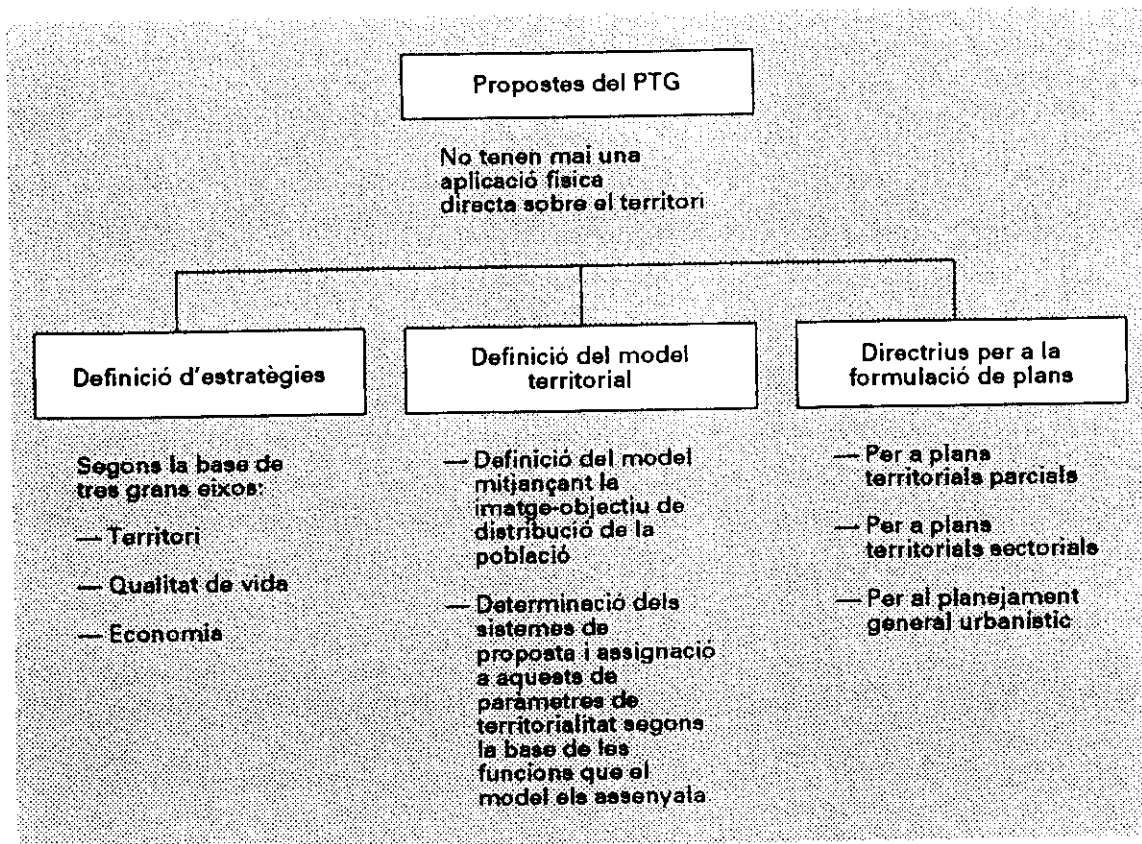
Nivells i figures de planejament



Propostes de polítiques espacials globals per tipus de sistemes de proposta

Congestionats	<ul style="list-style-type: none">— Desaccelerar la concentració d'activitats— Propiciar la seva descongestió— Portar-hi a terme actuacions per millorar la qualitat de vida
En vies de congestió	<ul style="list-style-type: none">— Permetre l'execució de les previsions del planejament vigent sobre el sòl urbanitzable— Preservar la seva qualitat de vida potenciant un desenvolupament qualitatiu de serveis i equipaments
De reequilibri de sistemes congestionats	<ul style="list-style-type: none">— Potenciar les seves capacitats com a alternativa per a acollir l'activitat induïda pels sistemes congestionats i en vies de congestió— Permetre el seu desenvolupament quantitatiu tot respectant el grau de qualitat de vida de què gaudeixen
De reequilibri territorial de Catalunya	<ul style="list-style-type: none">— Potenciar les seves capacitats com a alternativa als atractius dels sistemes de l'Àrea metropolitana, de manera que es permeti reequilibrar el país— Potenciar el seu desenvolupament preservant la qualitat de vida que s'hi gaudeix, buscant una prestació elevada de serveis i equipaments especialitzats
De recolzament dels sistemes de reequilibri territorial	<ul style="list-style-type: none">— Potenciar el seu desenvolupament per tal de donar suport, així mateix, al desenvolupament del sistema de proposta central d'un àmbit funcional territorial
Coastaners	<ul style="list-style-type: none">— Buscar el seu desenvolupament qualitatiu tot preservant el medi ambient i el medi físic, així com resoldre-hi la prestació de serveis
De recolzament dels sistemes coastaners	<ul style="list-style-type: none">— Potenciar el seu desenvolupament de manera que donin suport i actuïn d'alternativa al desenvolupament generat pels municipis coastaners
Dels no inclosos en cap sistema de proposta	<ul style="list-style-type: none">— Preservació dels seus valors naturals ambientals i culturals— Potenciació de l'utilització adequada dels seus recursos naturals

Com es formulen les propostes del PTG



2. L'estratègia global del Pla

2.1. Introducció

«Catalunya és una entitat sòlidament travada, tant pel perfecte acoblament de les seves distintes regions geogràfiques d'economia complementària, com per la força d'atracció de Barcelona». Aquest encertat paràgraf de Lluís Solé Sabarís descobreix dos aspectes bàsics de la realitat del país: que Catalunya és una unitat funcional i que el binomi Catalunya-Barcelona és indissoluble.

Catalunya és una unitat funcional perquè els intercanvis i les interrelacions que es produeixen entre els diferents territoris són prou importants perquè això pugui considerar-se d'aquesta manera. Qualsevol intent de planificar el país comptarà, en principi, amb el condicionament favorable de la unió i la complementaritat del conjunt.

Dels treballs de la Diagnosi i, en concret, de l'anàlisi de zones, han quedat al descobert els dos desequilibris principals que hi ha al territori català: les zones deprimides, per una part, i les zones congestionades, per l'altra, a l'un i a l'altre extrem de l'arc de desenvolupament: les unes perquè n'han tingut poc i les altres perquè n'han tingut en excés.

Les característiques que condicionen i defineixen aquestes zones són produïdes bàsicament per circumstàncies congènites amb el territori, com ara les seves condicions i recursos naturals i la seva posició geoestratègica. Aquests factors primaris n'arrossegueu immediatament uns altres que tenen caràcter acumulatiu.

Ja hem dit que l'activitat dels diferents territoris de Catalunya és diversa i complementària i, a més, aquesta activitat no té una distribució homogènia (isotròpica) pel territori sinó que es concentra fonamentalment en els sistemes urbans existents, les ciutats, que detenen en gran part la representativitat del territori.

Cada territori crea la seva ciutat, la seva capital, i cada ciutat té alhora el seu territori, el qual és cohesionat i aglutinat per ella. Catalunya té Barcelona com a capital, la qual cohesionava el conjunt, actuant de pol d'atracció de l'activitat i dels fluxos de tot tipus generats en el país, i la seva influència es projecta més enllà dels límits territorials d'aquest.

L'augment de la mobilitat de tot tipus, la rapidesa dels desplaçaments fan que avui totes les àrees del territori català quedin més properes entre si, la qual cosa fomenta encara més la mobilitat i reforça el caràcter de la unitat funcional. Al mateix temps, la capital de la unitat funcional es potencia en potenciar-se el conjunt i en resulta una espiral de reforçament mutu. Això permet que la capital, Barcelona, pugui competir amb les grans capitals europees i que el conjunt, Catalunya, pugui competir amb les regions europees més desenvolupades.

Perquè això continuï d'aquesta manera cal que les estratègies que s'adoptin respecte a Catalunya tinguin presents tant la lluita contra els desequilibris interns identificats com el manteniment de l'alt nivell competitiu del país enfront de les altres economies regionals, sobretot davant l'entrada en vigor, l'any 93, de l'Acta única europea. Per això cal preparar a fons el territori: per afrontar aquesta competició.

Per últim, dintre d'aquest apartat introductori és necessari subratllar l'evolució important que ha experimentat i continua experimentant el territori com a concepció global, i també respecte a la seva consideració com a marc general on es produeixen les relacions i els intercanvis, i on s'assenten les activitats i la urbanització. Amb els avenços dels transports i les comunicacions es provoca un augment de la mobilitat pel territori i aquest es torna més homogeni.

D'una altra banda, amb l'augment del temps de lleure i la necessitat de buscar entorns alternatius a la congestió de la ciutat, l'activitat humana tendeix a escampar-se per la globalitat del territori (plana, muntanya, mar) i es produeix la utilització i la massificació -en alguns casos- d'espais verds, fet que obliga a una regulació i protecció d'aquests espais.

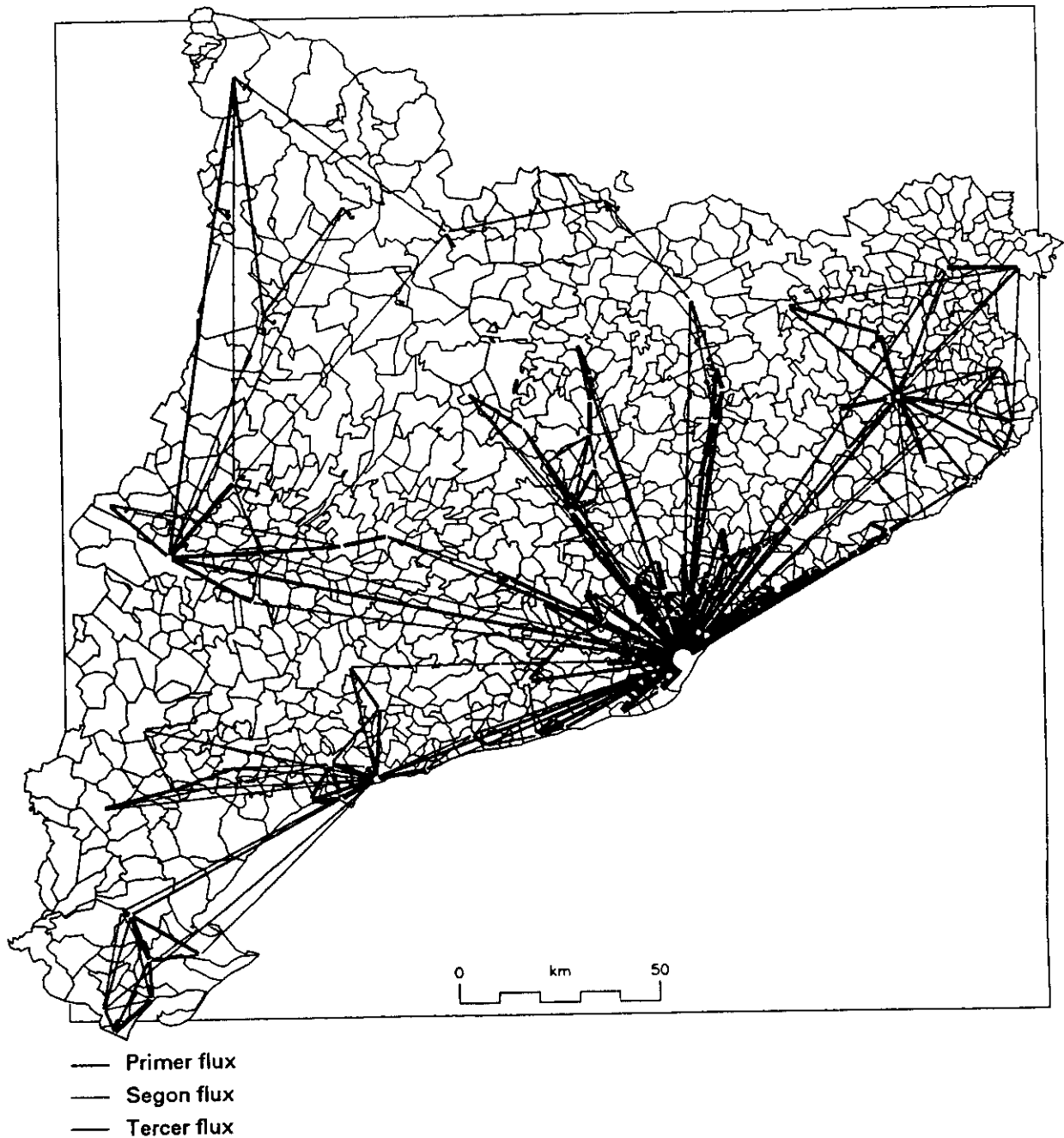
En aquest context d'utilització integral del territori es fa cada vegada més difícil dir on comença i on acaba la ciutat, on comença i on acaba el camp.

En resum, Catalunya és una unitat funcional, un territori global en què hi ha espais per al treball, per a la residència, per al lleure... els quals, juxtaposats, n'ocupen la totalitat.

Hi ha uns determinats desequilibris territorials que cal afrontar sense que en cap moment el conjunt del país perdi potència o competitivitat davant les altres regions europees.

Catalunya, unitat funcional

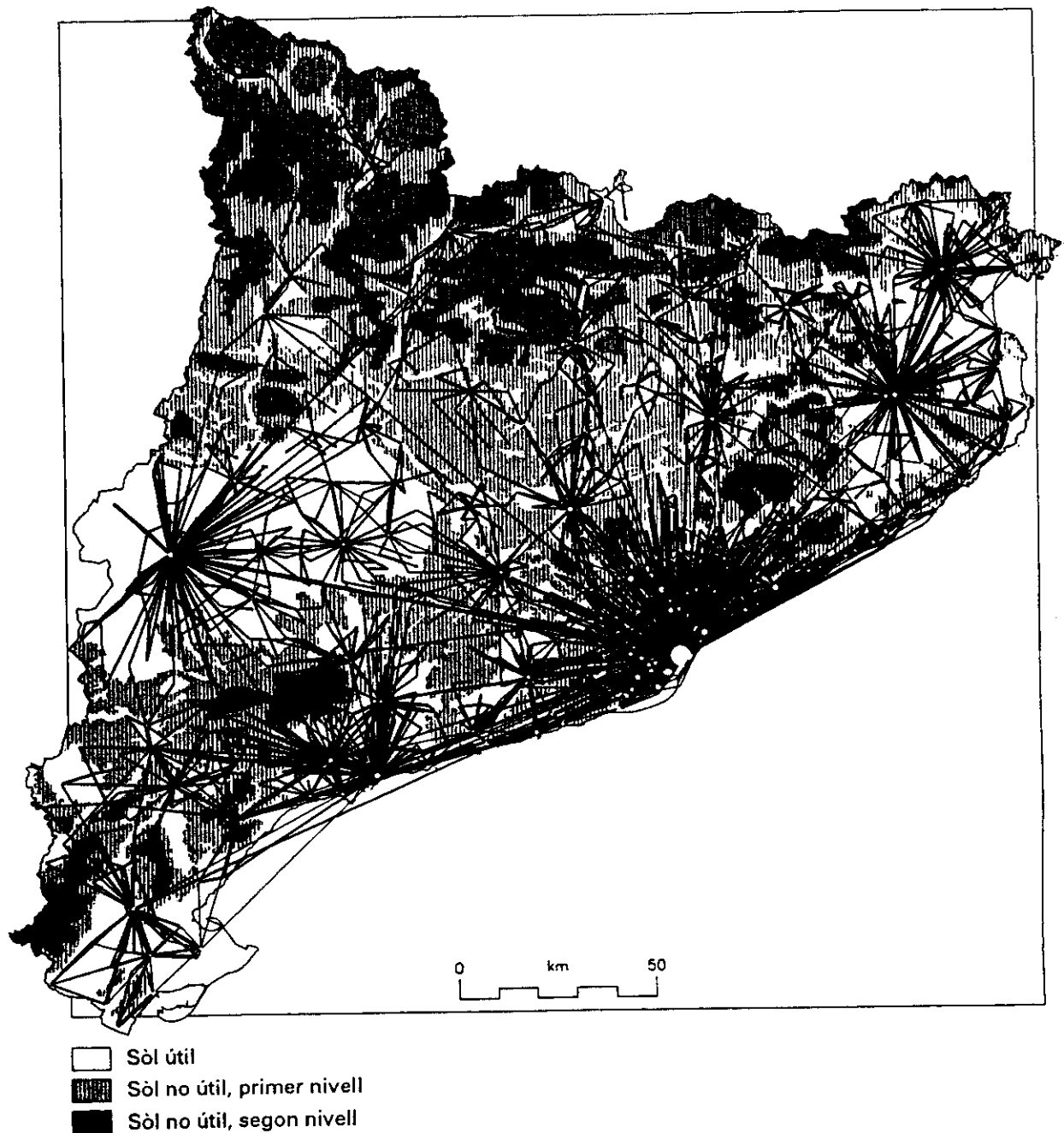
Primers, segons i tercers fluxos de mobilitat laboral obligada entre capitals comarcals i municipis de més de 5.000 habitants



Aquest mapa reflecteix tant el caràcter d'unitat funcional que té Catalunya com la capacitat del lloc central barceloní per a aglutinar el conjunt de capitals i centralitats del territori català.

Localització de l'activitat i dels desequilibris

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



Si els fluxos de tot tipus lligats a l'activitat econòmica, entre ells els de mobilitat laboral obligada, determinen en bona mesura el dinamisme i la potència dels diferents territoris, a partir d'aquest plànol es pot observar el contrast entre zones del territori català fortament dinàmiques (fins i tot congestives) i zones del territori que ho són molt poc; també queda palès com els condicionants morfològics són a l'arrel del problema.

Estàndards provisionals mínims dels diferents tipus d'equipaments orientatius per al planejament general urbanístic

Metres quadrats edificables/habitant

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Sanitari (assistència primària)	0,30	0,20	0,20	0,10	0,10	PGM
Cultural	0,40	0,40	0,30	0,30	0,25	PGM
Assistencial	—	0,10	0,10	0,10	0,10	PGM
Administratiu	0,50	0,45	0,40	0,35	0,30	PGM

Metres quadrats de sòl/habitant

Ensenyament	4,00	4,00	4,00	3,00	3,00	PGM
Sanitari (assistència hospitalària)	—	—	0,50	0,40	0,40	PGM
Esportiu	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	PGM
		4,00	3,50	3,00	2,00	
Abastament	0,40	0,30	0,20	0,20	0,15	PGM
Serveis tècnics	0,50	0,40	0,30	0,30	0,20	PGM

- (1) Fins a 1.000 habitants
- (2) De 1.000 a 5.000 habitants
- (3) De 5.000 a 25.000 habitants
- (4) De 25.000 a 100.000 habitants
- (5) De 100.000 a 500.000 habitants
- (6) Més de 500.000 habitants

(*) Lligat a ensenyament

Si a un municipi que pertany a un segment de població més alt li corresponen menys metres quadrats d'estàndards que el màxim d'un segment més baix, els seus metres quadrats d'estàndards han d'ésser, com a mínim, els d'aquell.

Aquests estàndards tenen caràcter de provisionals i són orientatius per al planejament general fins a la realització dels diferents plans territorials sectorials; vénen donats en metres quadrats edificables per habitant o en metres quadrats de sòl per habitant. Les reserves de sòl hauran de tenir en compte l'edificabilitat dels sòls on s'ubiquin, com també la possibilitat de juxtaposar-se amb la residència i, així mateix, les característiques de cada tipus d'equipament.

L'expansió de Barcelona crea un entorn metropolità que la converteix en una de les grans metròpolis d'Europa. Les relacions globals potenciades per la capital afecten el conjunt del país, que les reforça al seu torn, i en conjunt les àrees planeres del territori català tendeixen a omplir-se de sistemes urbans cada vegada més rics i complexos, i fortament interrelacionats.

2.2. Distribució de la població. Imatge-objectiu a l'any 2026

La imatge-objectiu final en la distribució de la població en el territori a l'horitzó de l'any 2026 és la que ha de resultar de l'aplicació de les estratègies de desenvolupament i reequilibri proposades. Aquesta distribució de la població explícita de manera molt clara quin és el plantejament territorial d'aquest Pla, per tal com la població és la conseqüència directa de totes les interaccions -socials, econòmiques, espacials- que es produeixen sobre el territori.

El quadre I mostra l'evolució de la població en les diferents zones definides. Determina l'evolució inercial de la població en aquests àmbits a partir de la tendència 1975-1986 i estableix la correcció proposada per a aquesta evolució.

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 de l'increment previst en valors absoluts pot variar sense que per això s'hagin d'alterar els plantejaments que realitza aquest PTG.

A partir de les extrapolacions demogràfiques realitzades a la fase de diagnòstic s'ha escollit com a hipòtesi de treball la que assigna 1,5 milions més de persones a la Catalunya de l'any 2026, és a dir: una Catalunya de 7,5 milions d'habitants.

Per tal d'aconseguir la distribució de població que s'ha plantejat, caldrà assignar recursos i afavorir els potencials de les àrees amb capacitat per a reequilibrar el territori. Les actuacions se centren alhora a alentir el procés de concentració continuat que es produeix a les comarques metropolitanes de Barcelona i la pèrdua de pes relatiu dels altres àmbits territorials respecte al total de Catalunya. Estructura de desacelerar el procés existent de concentració, tanmateix dotat d'una forta inèrcia segons la qual, en aquestes comarques que conformen l'àrea metropolitana, la població continuarà creixent en valors absoluts; l'objectiu és, tal com s'ha dit, que no ho facin en valors relatius.

Per això s'han de potenciar els àmbits territorials amb capacitat de desenvolupament i alhora d'una certa entitat, de manera que puguin competir amb l'àmbit central.

Aquest procés de redistribució s'ha encetat en els 10 anys darrers, afavorit per la política territorial aplicada; el fet que sigui durant un període tan curt de temps, en un entorn -sobretot pel que fa als 6 anys primers- de crisi econòmica, impedeix treure'n conclusions excessivament optimistes i prematures; tanmateix sí que representa un punt d'inflexió a la tendència poblacional que s'havia produït des de sempre i una certa resposta natural cap a l'equilibri que aquest Pla potenciarà, segons els seus plantejaments i en el marc i caràcter de les propostes que li són pròpies.

La causa bàsica d'aquesta tendència actual rau en el greu problema de congestió que estan patint el lloc central barceloní i el seu entorn immediat, com també en el fet que les noves tendències productives i les aportacions de les noves tecnologies contribueixin a donar un caràcter menys condicionat a la localització i se'n valorin aspectes que fins ara estaven considerats com a secundaris, principalment el clima i l'entorn natural.

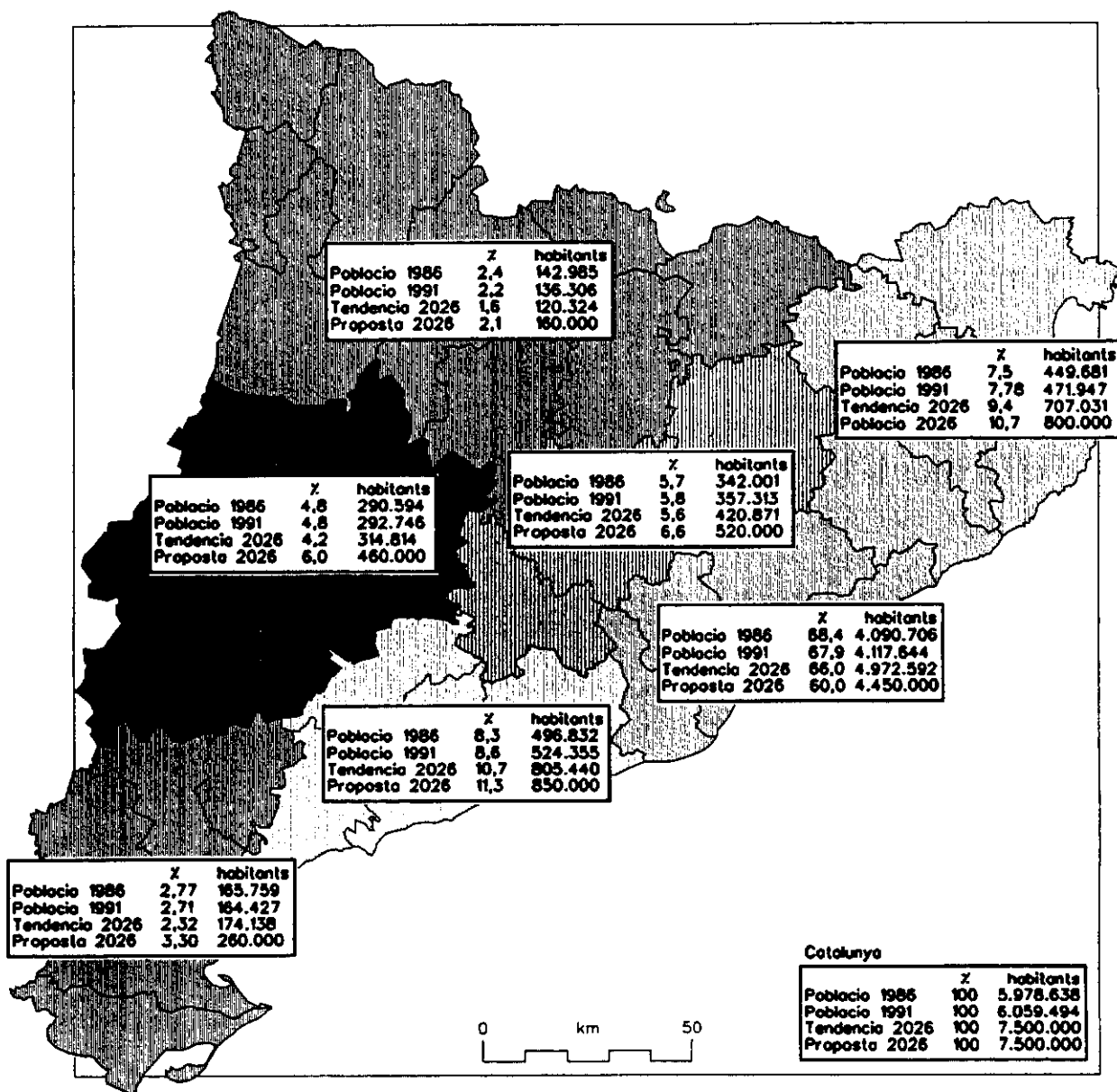
Juntament amb les estratègies i mesures destinades a reequilibrar el país en la seva globalitat, les quals potencien els sistemes urbans d'àmbits territorials exteriors a l'Àrea metropolitana de Barcelona, cal potenciar també determinats sistemes urbans de l'interior d'aquesta, per tal de millorar el seu funcionament, traient pressió del lloc central, i per permetre ordenar i articular el creixement. L'existència dels sistemes urbans generats per les ciutats intermèdies han permès donar una certa estructura al desenvolupament urbanístic produït, que altrament hauria estat caòtic. Això, però, s'ha fet amb un cert cost de qualitat ambiental i ha generat mancances i dèficits en serveis, equipaments i infraestructures, que s'han hagut d'anar superant en els darrers anys.

2.3. Les grans línies estratègiques del Pla

Les grans línies estratègiques del Pla es defineixen a partir de desenvolupar-les en tres eixos distints, tot i que les interrelacions entre ells són constants. Per tal de sistematitzar-les s'utilitzen tant els grans objectius del Pla com les orientacions que han de ser tingudes en compte en totes les actuacions sobre el territori per dur-les a terme.

Els tres eixos bàsics que permeten l'estructuració de les propostes del Pla són:

Distribució de la població. Imatge-objectiu a l'any 2026 proposada pel Pla



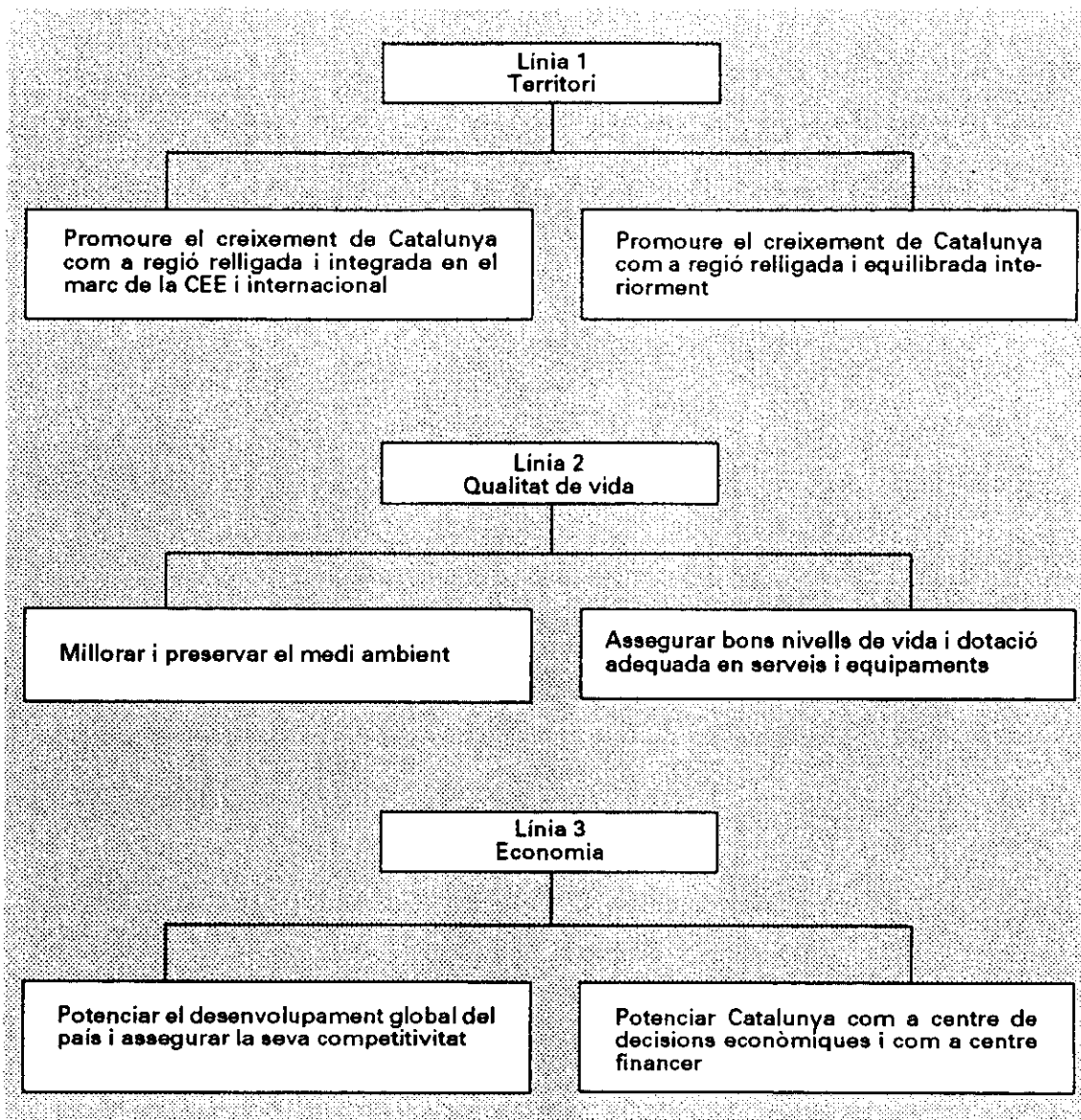
La distribució de la població en el territori és fruit d'un seguit de factors que hi incideixen, uns de caràcter geoestràtegic i uns altres lligat a la morfologia del territori i als seus recursos naturals. Aquesta distribució i les tendències subjacents que l'han provocada no poden canviar-se però, en canvi, sí que se'ls pot donar suport o reconduir per tal de tendir a l'equilibri territorial.

Distribució de la població. Imatge-objectiu a l'any 2026

Àmbit territorial	1900	%	1930	%	1950	%	1981	%
Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental	805.856	41,0	1.479.795	54,7	1.898.926	59,6	4.106.685	69,0
Alt Empordà, Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany Selva	243.998	12,4	261.191	9,6	264.888	8,3	427.268	7,2
Alt Camp, Alt Penedès, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Garraf i Tarragonès	237.859	12,1	255.752	9,5	262.463	8,2	482.216	8,1
Baix Ebre, Montsià, Priorat, Ribera d'Ebre i Terra Alta	152.650	7,8	161.468	6,0	165.762	5,2	164.770	2,7
Garrigues, Noguera, Pla d'Urgell, Segarra, Segrià i Urgell	197.603	10,0	220.101	8,1	236.140	7,5	289.926	4,8
Anoia, Bages i Osona	158.146	8,0	200.609	7,4	220.707	7,0	340.523	5,7
Alt Urgell, Alta Ribagorça, Berguedà, Cerdanya, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Ripollès, Solsonès i Val d'Aran	163.554	8,3	126.909	4,7	134.596	4,2	146.895	2,5
Catalunya	1.966.554	100,0	2.705.825	100,0	3.183.482	100,0	5.958.252	100,0

Àmbit territorial	1986	%	1991	%	2026 Tendència	%	2026 Proposta	%
Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental	4.090.706	68,4	4.117.644	67,95	4.972.592	66,0	4.450.000*	59,3
Alt Empordà, Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany Selva	449.681	7,5	471.947	7,78	707.031	9,4	800.000	10,7
Alt Camp, Alt Penedès, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Garraf i Tarragonès	496.832	8,3	524.355	8,65	805.440	10,7	850.000	11,3
Baix Ebre, Montsià, Priorat, Ribera d'Ebre i Terra Alta	165.759	2,77	164.427	2,71	174.138	2,32	260.000	3,5
Garrigues, Noguera, Pla d'Urgell, Segarra, Segrià i Urgell	290.594	4,8	292.746	4,83	314.814	4,2	460.000	6,1
Anoia, Bages i Osona	342.081	5,7	352.069	5,81	420.871	5,6	520.000	6,9
Alt Urgell, Alta Ribagorça, Berguedà, Cerdanya, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Ripollès, Solsonès i Val d'Aran	142.985	2,4	136.306	2,25	120.324	1,6	160.000	2,1
Catalunya	5.978.638	100,0	6.059.494	100,0	7.500.000	100,0	7.500.000	100,0

Les grans línies estratègiques del Pla



- a) El territori
- b) La qualitat de vida
- c) L'economia

2.3.1. Eix d'estratègies de caràcter preferentment territorial

a) Promoure el creixement de Catalunya com a regió relligada i integrada en el marc de la CEE i internacional; per això cal:

- Reforçar al màxim les connexions amb les altres regions, canalitzades mitjançant:

- * Infraestructures de transport

- . port
- . aeroport
- . carreteres
- . ferrocarril; TGV

- * Infraestructures d'informació i de telecomunicacions

b) Equilibrar Catalunya i relligar entre si els seus distints territoris, alhora que es reforça el seu caràcter d'unitat funcional mitjançant:

- El millorament de l'accessibilitat global de tot el territori, tant de les àrees rurals com de les metropolitanes i dels sistemes urbans.
- Polítiques específiques per a les zones amb desequilibris.

- * Per a les zones deprimides:

- . Explotar al màxim els potencials endògens.
- . Complementar les activitats productives amb el turisme.
- . Potenciar els centres i subcentres comarcals com a llocs de prestació de serveis.

- * Per a les zones congestionades (metròpolis i faixa litoral)

- . Descentralitzar els factors que provoquen congestió -entesa com a disfuncionalitat- sobretot l'activitat terciària i els serveis, aprofitant la descentralització per a estructurar i articular el territori metropolità i el català en general.

- . Descentralitzar i potenciar els sistemes urbans de ciutats intermèdies amb la capacitat de continuar creixent ordenadament i de descongestionar i equilibrar el territori.
- . Instrumentalitzar la descongestió mitjançant actuacions de sòl localitzades en els sistemes urbans alternatius adients.

2.3.2. Eix d'estratègies lligades preferentment a la qualitat de vida

Ajudar a prevenir, controlar i superar els efectes nocius que el desenvolupament podria comportar i assegurar que els seus efectes positius siguin molt superiors als negatius.

a) Millorar i preservar el medi ambient:

- Preservant les zones de més interès natural i paisatgístic.
- Disminuint la contaminació atmosfèrica.
- Reduint i tractant adientment els residus sòlids (urbans i industrials).
- Millorant les infraestructures de sanejament de les aigües.
- Integrant els valors ambientals en la presa de decisions d'obres i actuacions que en comprometin la seva conservació, mitjançant estudis d'impacte ambiental.

b) Assegurar bones condicions de vida a tothom.

- Possibilitant que tothom tingui accés a un habitatge digne.
- Assegurant un entorn adequat als residents en zones urbanes.
- Assegurant uns mitjans de vida suficients als residents en zones rurals.
- Oferint un bon nivell assistencial.

c) Assegurar dotacions en equipaments i en prestació de serveis a les persones, a fi que se sentin protegides i ateses en el si de la societat, la qual els ha de permetre desenvolupar els seus potencials físics i intel·lectuals.

- Assegurant la formació social i intel.lectual de la persona.
- Possibilitant que tothom pugui disposar d'assistència sanitària.
- Assegurant espais de lleure i d'ús recreatiu i per a les diferents expressions de la cultura.

2.3.3. Eix d'estratègies de caràcter preferentment econòmic (foment del desenvolupament)

Per a fomentar el desenvolupament cal:

a) Integrar l'economia catalana en la internacional, mantenint o augmentant la seva competitivitat.

- Incorporant noves tecnologies:
- Millorant els processos de producció.
- Millorant les xarxes de distribució i comercialització a través d'assegurar les infraestructures i les actuacions de sòl necessàries per a evitar colls d'ampolles, tals com:
 - * Centres terciaris.
 - * ZAL i CIM.
 - * Recintes firals

b) Augmentar les interrelacions econòmiques entre els distints territoris interiors i aconseguir la seva complementaritat, de manera que s'optimitzin els recursos de cadascun i la competitivitat global.

- Fomentant els sectors amb major potencial.
- Reconvertint llocs de treball recessius o amb poc futur.
- Afrontant polítiques estructurals en els sectors que ho necessitin.
- Buscant l'especialització i la complementaritat productiva entre els diferents àmbits territorials.

- Diversificant els sectors productius dels àmbits territorials en general i , en particular, d'aquells que tinguin una especialització sectorial excessiva.
- Fomentant i explotant els potencials endògens dels distints territoris.
- Realitzant les actuacions de sòl que permetin disposar de sòl preparat, amb unes localitzacions adequades a la demanda i a la funcionalitat.
- Efectuant propostes sectorials adients respecte a la indústria, el turisme i l'agricultura.

c) Potenciar Catalunya com a centre financer.

2.4. Estratègia per al reequilibri de Catalunya

Hem dit repetidament que Catalunya és una unitat funcional, amb uns certs desequilibris que el conjunt, per la seva complementaritat i interacció, tendeix a mitigar.

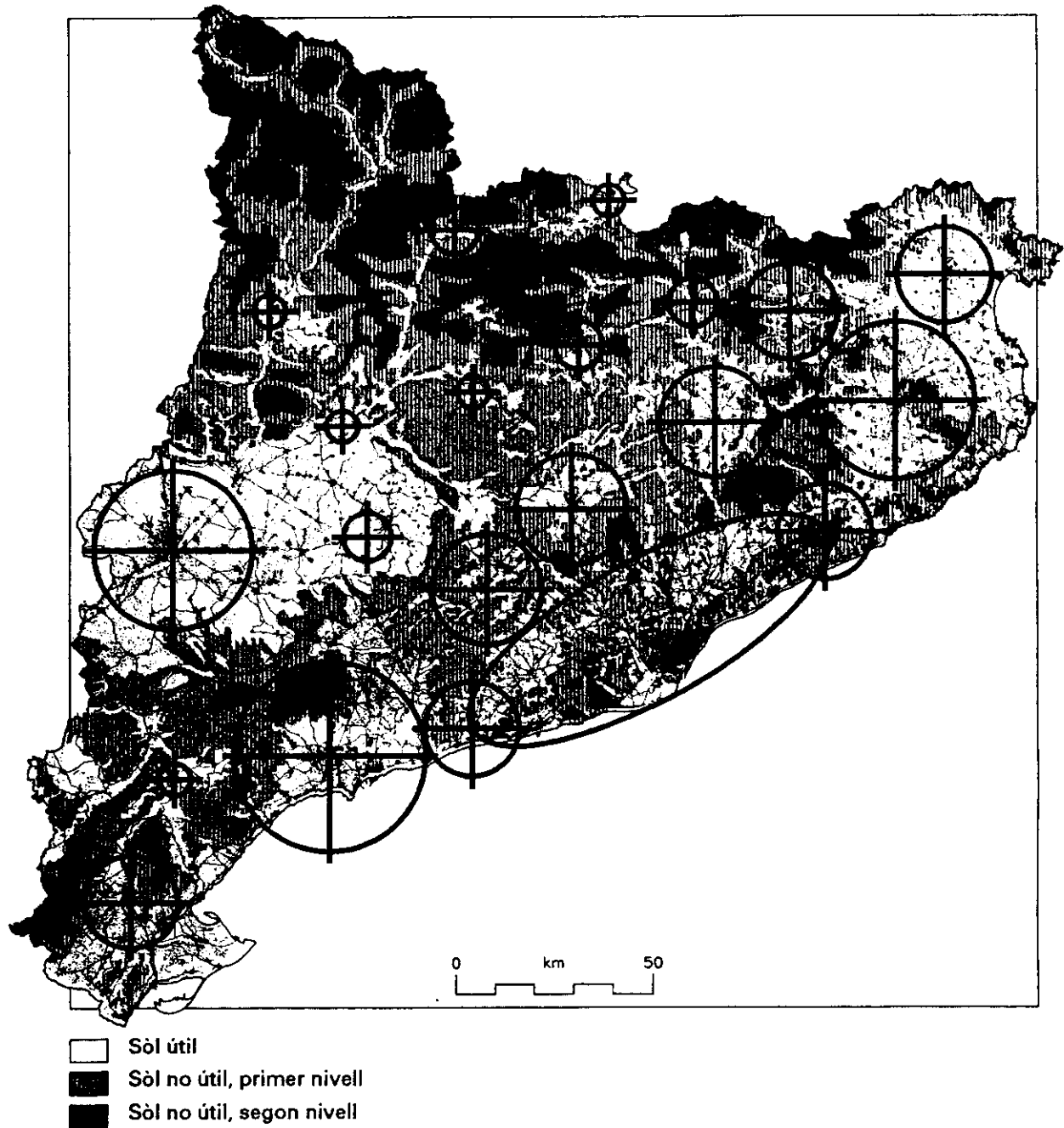
Les estratègies per al reequilibri de Catalunya han de reforçar aquestes tendències naturals que es produeixen, mantenint alhora la competitivitat del conjunt per afrontar amb èxit el futur europeu plantejat.

L'activitat i la població, sotmeses als condicionaments geogràfics, es troben desigualment repartides pel territori català i es concentren fonamentalment als llocs planers del litoral i del pre-litoral. El fenomen de la concentració poblacional a l'entorn de Barcelona crea no poques diseconomies com a conseqüència de la congestió.

Es per això que determinades àrees del territori exterior a l'entorn metropolità esdevenen capaces de convertir-se'n en alternatives, pel que fa a la localització de població i activitat, sense que el país perdi competitivitat alhora que s'aconsegueix de distribuir millor el desenvolupament pel territori i s'ajuda per tant al reequilibri global de Catalunya.

Cal advertir que el pes absolut de l'àrea metropolitana és tan formidable que els sistemes urbans en els quals s'ha de recolzar aquest reequilibri han de tenir una certa entitat i actuar al mateix temps de centres territorials d'altres

Polaritats per al reequilibri de Catalunya



L'estratègia principal que es planteja per aconseguir el reequilibri global de Catalunya consisteix a potenciar d'antuvi les polaritats d'una certa rellevància, localitzades a l'exterior de l'Àrea metropolitana barcelonina i que ja exerceixen de capitals d'amplis territoris que gaudeixen d'un bon nivell de dinamisme demogràfic i econòmic.

sistemes urbans de pes menor, amb els quals reforcin les seves interaccions i aconseguixin d'aquesta manera augmentar el pes global de l'àmbit funcional territorial.

Els sistemes urbans que actuen de centre i que cohesionen àmbits territorials a Catalunya, i que per tant poden ajudar a realitzar les funcions de reequilibri, són els de Girona, Tarragona-Reus-Valls i Lleida, els quals estableixen relacions amb una sèrie d'altres sistemes urbans menors i conformen un àmbit funcional territorial.

En menor grau, compleixen la funció de reequilibri global els sistemes urbans localitzats a les planes intermèdies: Bages, Anoia i Osona. Territorialment també són importants els sistemes urbans articulats a l'entorn de Tortosa-Amposta, Figueres, Olot, Vilafranca del Penedès, tot i que demogràficament tinguin un pes reduït.

Tots aquests sistemes urbans tenen en comú l'existència d'un territori amb capacitat d'acolliment i uns potencials socio-econòmics adequats per a permetre el desenvolupament propi i la part que per al reequilibri territorial els pugui ser assignada.

La seva localització és molt il·lustrativa del grau de deutors que arriben a ser dels aspectes geogràfics: Girona, Tarragona-Reus-Valls, Tortosa-Amposta, Figueres i Vilafranca del Penedès, es localitzen al corredor pre-litoral, eix preferent de comunicacions entre Europa i la Península Ibèrica; Manresa (Bages) i Vic (Osona) als eixos de penetració cap al Pirineu des de Barcelona, seguint per un costat el riu Llobregat, i el Congost i posteriorment el Ter per l'altre. En el cas de l'eix del Llobregat la penetració acabaria portant, a través dels túnels del Cadí i de Puimorens, fins a Tolosa, la capital de la regió de Migdia-Pirineus, de manera que s'integra a la xarxa bàsica europea d'eixos viaris.

Els sistemes urbans de les ciutats de Lleida i d'Igualada es localitzen sobre l'eix Barcelona-Saragossa-Madrid, on Lleida actua com a centre d'un territori molt ampli com és la Depressió Central Catalana.

En conjunt, tots aquests sistemes urbans centralitzen àmbits funcionals territorials relativament amplis i amb un cert pes demogràfic, aconseguit històricament i propiciat per una bona posició estratègica respecte al territori, la qual cosa els ha permès de desenvolupar-se.

Estan relativament separats de l'àrea metropolitana de Barcelona; no obstant hi mantenen, òbviament, fortes relacions. Són, per últim, els sistemes urbans en els quals caldrà fer descansar l'equilibri territorial de Catalunya.

2.5. Estratègia per al reequilibri de l'àrea metropolitana de Barcelona

La morfologia singular del territori de Catalunya, que en algun moment actua de factor condicionant que dificulta l'ordenació territorial, en alguns casos actua de factor altament positiu.

En el cas de l'àrea metropolitana, la morfologia muntanyenca ha permès sostreure a la urbanització espais que, de ser planers, hores d'ara ja serien urbanitzats, atès el creixement en taca d'oli que s'ha produït durant aquesta segona meitat de segle. Un exemple sens dubte paradigmàtic d'aquests espais, n'és la serra de Collserola.

Els aspectes geogràfics han condicionat l'articulació i estructuració de l'entorn metropolità. El lloc central d'aquesta àrea és l'eixample de Barcelona, plantejat com a expansió del nucli originari de la metròpoli, localitzat al Pla de Barcelona, a la riba del mar Mediterrani, a redós de la serra de Collserola (que forma part de la Serralada Litoral) i acotat pels rius Llobregat i Besòs, que lliguen el Pla al corredor pre-litoral, que com ja hem dit és l'eix canalitzador de les relacions Península Ibèrica-Europa, i que alhora s'utilitzen, juntament amb els seus afluents, d'eixos de penetració cap a les Planes intermèdies d'Anoia, Bages i Osona i que, posteriorment, porten cap al Pirineu.

En definitiva, aquest lloc central és un lloc irrepetible respecte al territori del Principat, i lligat al Mediterrani, mar per on se n'han canalitzat històricament les relacions, i la influència del qual ha forjat el caràcter mediterrani del país.

La ciutat de Barcelona troba la seva expansió natural en els territoris del delta del Llobregat, a la part sud de la comarca del Baix Llobregat i també, encara que en menor mesura, cap al costat del riu Besòs i -traspassat aquest- al Maresme sud, en un territori molt acotat per la serralada de Marina i el mar. Per contra, l'expansió cap al Vallès ha hagut de recolzar-se històricament en el Llobregat i en el Besòs o en el pas tortuós de la serra de Collserola. En l'actualitat, l'obertura del túnel de Vallvidrera hi ofereix una nova via d'accés.

L'expansió en el Vallès Occidental té característiques diferents segons quina sigui la localització dintre la mateixa comarca. Així, hi ha hagut un tipus

d'expansió totalment relligada a Barcelona, que és la que s'ha produït a l'entorn dels nuclis dels municipis situats al peu de la vessant nord de la serra de Collserola, com ara Sant Cugat, Cerdanyola o Montcada i Reixac.

També hi ha hagut expansió a l'entorn de les ciutats intermèdies i de nuclis menors dependents d'elles. Aquestes ciutats intermèdies han estat capaces de mantenir la centralitat respecte del creixement esmentat, a pesar de la potència de xuclador del lloc central barceloní; això els ha representat un esforç indubtable per generar activitat i llocs de treball. Terrassa i Sabadell al Vallès Occidental, Martorell al nord del Baix Llobregat, Granollers al Vallès Oriental, totes al corredor pre-litoral, juntament amb Mataró, al Maresme, i Vilanova i la Geltrú i Sitges, al Garraf, són exemples d'aquestes ciutats intermèdies que 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, reforçant aquestes ciutats com a centres aglutinadors d'equipaments i de serveis i dotant-les, com a condició indispensable, d'una accessibilitat excel·lent respecte al seu entorn i respecte al lloc central de l'àrea.

Tot això tenint en compte que les actuacions concretes que es realitzin han de dirigir-se a l'estructuració global de l'àrea metropolitana i a la del propi sistema urbà on s'integri l'actuació que es formula.

Cal reconèixer el mèrit d'aquestes ciutats intermèdies per haver acomplert les funcions que van realitzar les «villes nouvelles» a l'Illa de França i les «new towns» a l'àrea metropolitana de Londres.

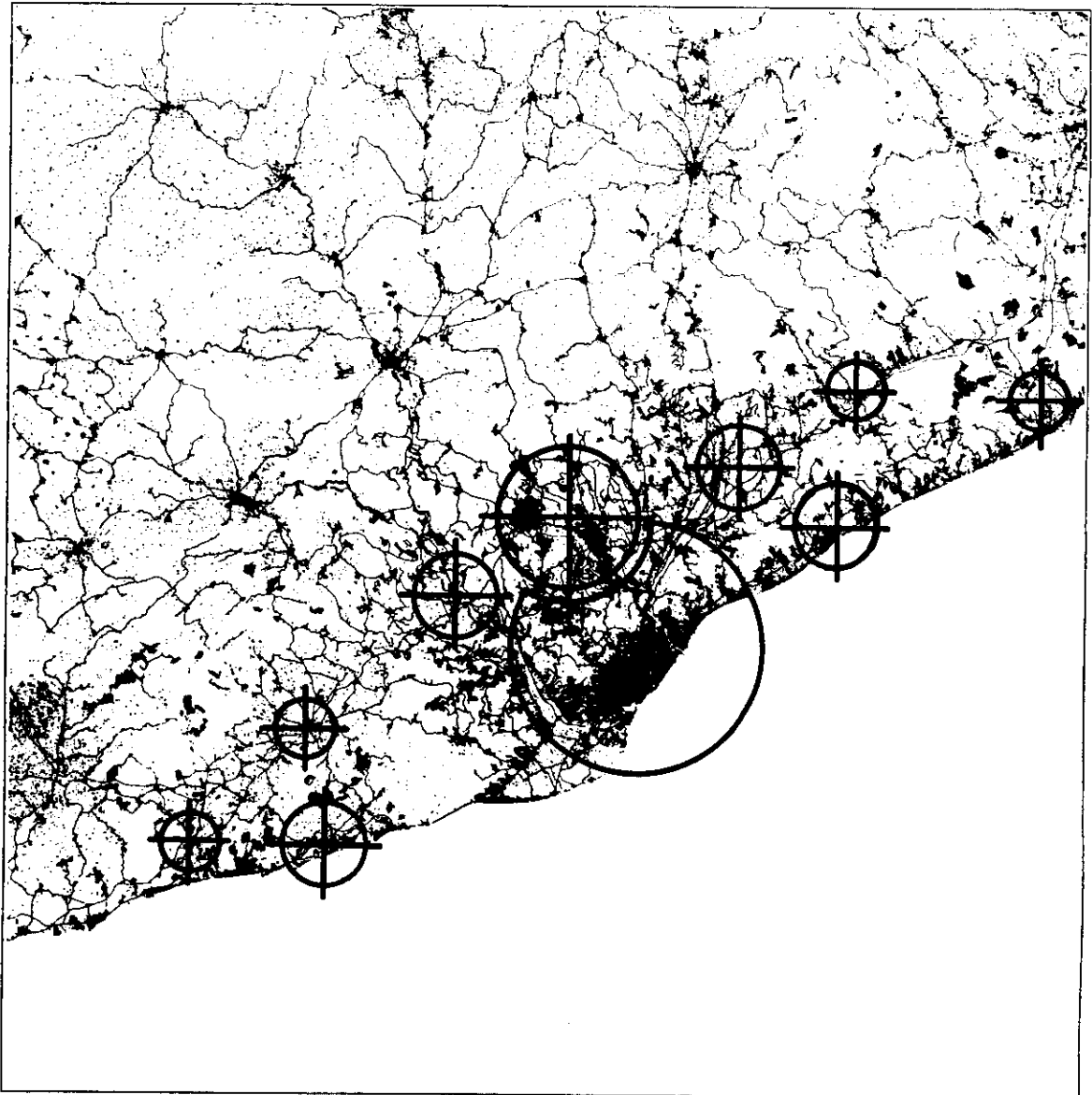
Tot i que la planificació territorial de l'àrea metropolitana estava ja plantejada a partir del Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona que havia tingut l'antecedent del Pla comarcal de 1953, un cop aprovat l'esquema (1968), en no haver-hi els poders públics adequats per a portar-lo a terme i aplicar les polítiques que la seva materialització implicava, el creixement que consegüentment s'hi va produir es va realitzar en taca d'oli, amb una imatge de continu edificat i va gestar el seu propi model anàrquic d'expansió pel territori. L'existència i funció de reequilibri i distribució del creixement dintre l'Àrea metropolitana, portada a terme per les ciutats intermèdies, ha limitat aquell model, recolzant-se en la morfologia del territori de la mateixa àrea. Aquesta funció de reequilibri es va veure afavorida per la limitació del creixement físic que va representar l'aprovació, l'any 1976, del Pla general metropolità per als 27 municipis de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona.

La intensificació de fluxos que es produeix en la dinàmica actual, entre els diferents sistemes urbans intermedis i el seu lloc central respecte al lloc central de la metròpoli, no és de cap manera negatiu per a la ciutat intermèdia, però sí que cal reforçar la descentralització del lloc central de l'àrea global amb el desenvolupament de llocs centrals a les ciutats intermèdies, que alhora mantindran o veuran reforçat el seu caràcter de capitalitat davant els seus territoris. La tasca i l'encert de localitzar el lloc central en el si del sistema urbà de les ciutats intermèdies constituiran una proposta bàsica per a impulsar el seu desenvolupament i per a l'acompliment de la seva finalitat de reequilibri.

La potenciació de les ciutats intermèdies, dels seus sistemes urbans i dels seus llocs centrals de desenvolupament és una premissa bàsica que cal complir de cara a l'articulació correcta de l'àrea metropolitana. Fins ara, l'existència d'aquestes ciutats ha permès donar una estructura i distribuir sense traumes excessius el desenvolupament urbà que s'ha produït; ara els cal que se'ls doni suport perquè puguin superar els dèficits que aquesta tasca els ha comportat.

Als límits de l'àrea metropolitana (en els extrems del vuit català, a la zona de la Tordera i al Baix Penedès) amb una localització singular que els atorga el territori, caracteritzats bàsicament perquè constitueixen punts d'unió fàcil entre la plana litoral i la pre-litoral i actuen de ròtules d'àmbits funcionals territorials, apareixen uns sistemes urbans incipients, però amb una gran capacitat de desenvolupament i amb una elevada dinàmica econòmica i urbanística. Són sistemes que necessiten ser recolzats pel seu caràcter de pont entre àmbits funcionals territorials distints i pel seu paper de xucladors de desenvolupament, destinats a alleugerir la congestió dels sistemes urbans més densos.

Polaritats per al reequilibri de l'Àrea metropolitana de Barcelona



Un seguit de capitals i els sistemes urbans que generen apareixen localitzats dins de l'Àrea metropolitana com a alternativa, justament, del seu lloc central, de manera que en poden captar les energies i dinàmiques amb traducció territorial que aquesta genera, bé siguin residencials, industrials i també terciàries, tot i que aquestes últimes poden consumir-les de manera parcial.

Aquestes polaritats han de permetre, doncs, descongestionar el lloc central i reequilibrar l'Àrea metropolitana de Barcelona.

3. Els sistemes de proposta

3.1. Els sistemes de proposta. Tipus

En els estudis d'informació s'ha parlat a bastament dels sistemes urbans que hi ha a Catalunya i s'han definit com les 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 aquestes àrees en ordre al nivell de fluxos que generen). El nivell d'importància d'un sistema urbà el determina tant la força d'atracció del nucli-centre del sistema i el territori lligat a ell com el seu potencial poblacional i econòmic.

Es important que, a l'hora d'establir el territori físic cohesionat o estructurat al voltant del nucli central, es tingui en compte el concepte de territori útil com a distinció de tipus qualitatiu d'aquest territori, considerant territori útil aquell que té un pendent inferior al 20%.

Les zones, comarques i nuclis principals del territori català han estat analitzats a l'apartat de la Diagnosi, amb utilització de diferents variables socio-econòmiques i físiques que permeten determinar les seves característiques bàsiques i fer una estimació de les possibilitats futures de comportament davant les funcions o requeriments que els pot assignar aquest Pla.

Segons la base de les anàlisis territorials realitzades, tant de zones com de nuclis urbans, com també segons els sistemes urbans existents a Catalunya, aquest Pla territorial general determina i delimita indicativament els sistemes de proposta -peça bàsica per a l'articulació, comprensió i concreció de les propostes- els quals identifica amb distintes denominacions en funció de les tasques que se'ls assigna, dirigides a aconseguir els objectius territorials perseguits i ja tractats àmpliament.

Els sistemes de proposta poden ser formats per un o més sistemes urbans existents (que són els més usuals) o simplement per nuclis, centres d'un sistema urbà incipient o feble. El que sí que tenen en comú és la voluntat d'aquest Pla perquè reforcin els seus lligams i estructures fins a arribar a formar un sistema urbà més potent o complex, segons la base de les funcions que se'ls assignen en la proposta global del Pla.

Cal explicar, abans d'enumerar els tipus de sistemes de proposta que hi ha, la designació de cadascun segons la base de dos tipus d'objectius complementaris ja especificats: la resolució dels desequilibris i la consecució de l'equilibri territorial global. D'aquesta manera les designacions dels sistemes de proposta giren, per una part, a l'entorn de l'escala metropolitana i, per l'altra, a l'entorn de l'escala nacional.

Així, el desequilibri provocat per la congestió del lloc central de l'àrea metropolitana, com ja hem vist al capítol anterior, haurà de buscar solució preferentment en la mateixa àrea metropolitana, i el reequilibri territorial de Catalunya haurà de buscar solucions preferentment en els territoris exteriors a l'àrea metropolitana.

Aquests són els **sistemes de proposta** establerts:

a) **Sistemes congestionats.**- Aquells que, en l'actualitat, es troben ja colmatats i sense possibilitats físiques de creixement espacial, on l'elevada densitat de població i activitats crea diseconomies d'escala i problemes creixents de qualitat de vida als seus habitants o usuaris.

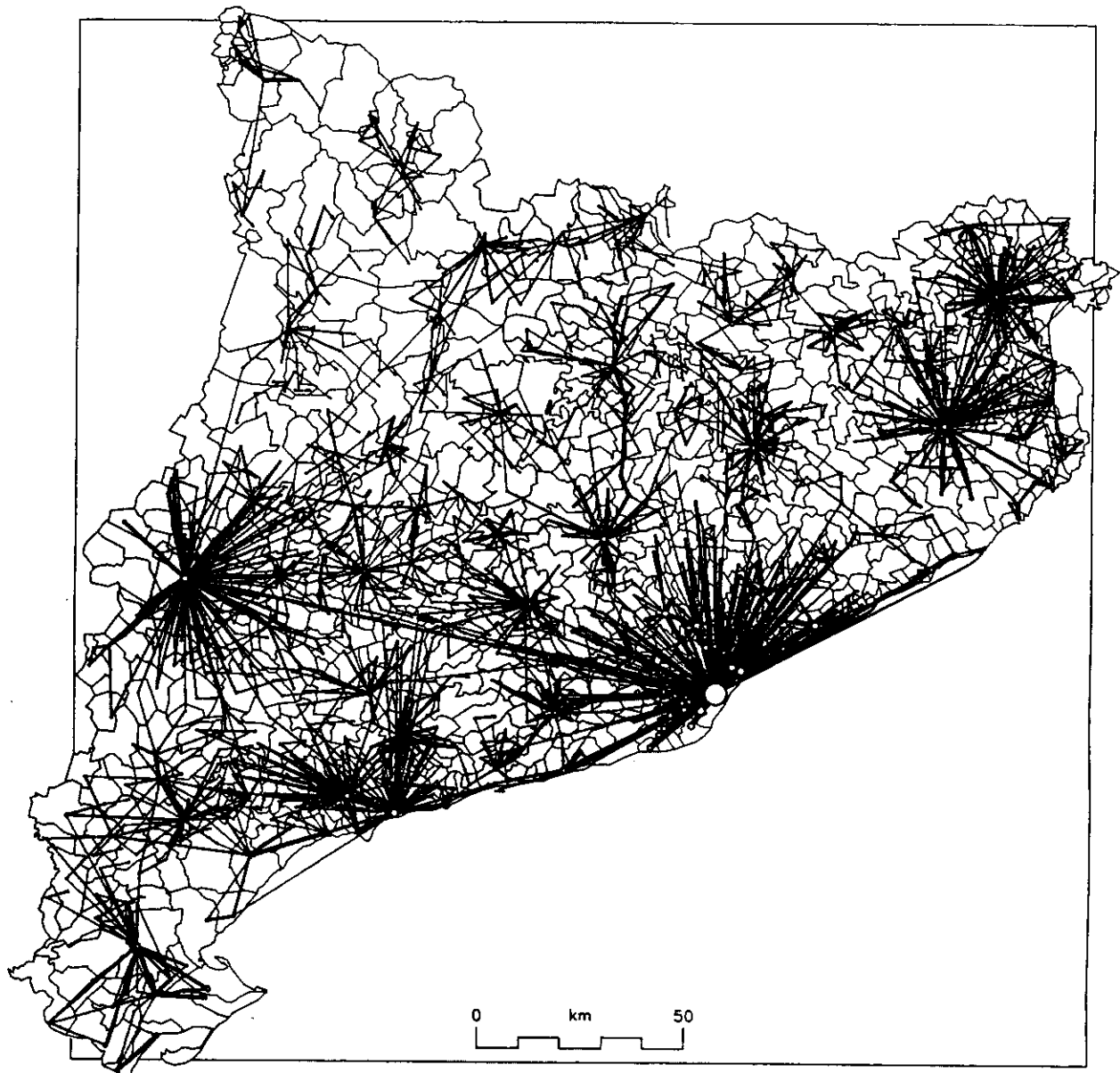
El sistema de proposta identificat com a congestionat és el que abasta la comarca del Barcelonès i els municipis a l'esquerra del riu Llobregat de la part sud de la comarca del Baix Llobregat que formen part del continu edificat de Barcelona.

Alguns municipis costaners mereixen també tenir aquesta denominació, però la seva problemàtica singular que en provoca la congestió aconsella incloure'ls en un altre tipus de sistema, amb una consideració específica.

b) **Sistemes en vies de congestió.**- Definits com aquells que tenen encara capacitat territorial d'acollida, capacitat, però, que comprometen la qualitat de vida que s'hi gaudeix. Són sistemes amb una expansió urbanística planejada que, una vegada portada a terme, farà que se'ls consideri gairebé com a congestionats.

Tenen la consideració de sistemes en vies de congestió la part central i litoral de la comarca del Baix Llobregat, tota la comarca del Vallès Occidental i la part del Vallès Oriental que limita amb l'Occidental fins a la riera del Tenes i la part sud del Maresme fins a Vilassar de Mar.

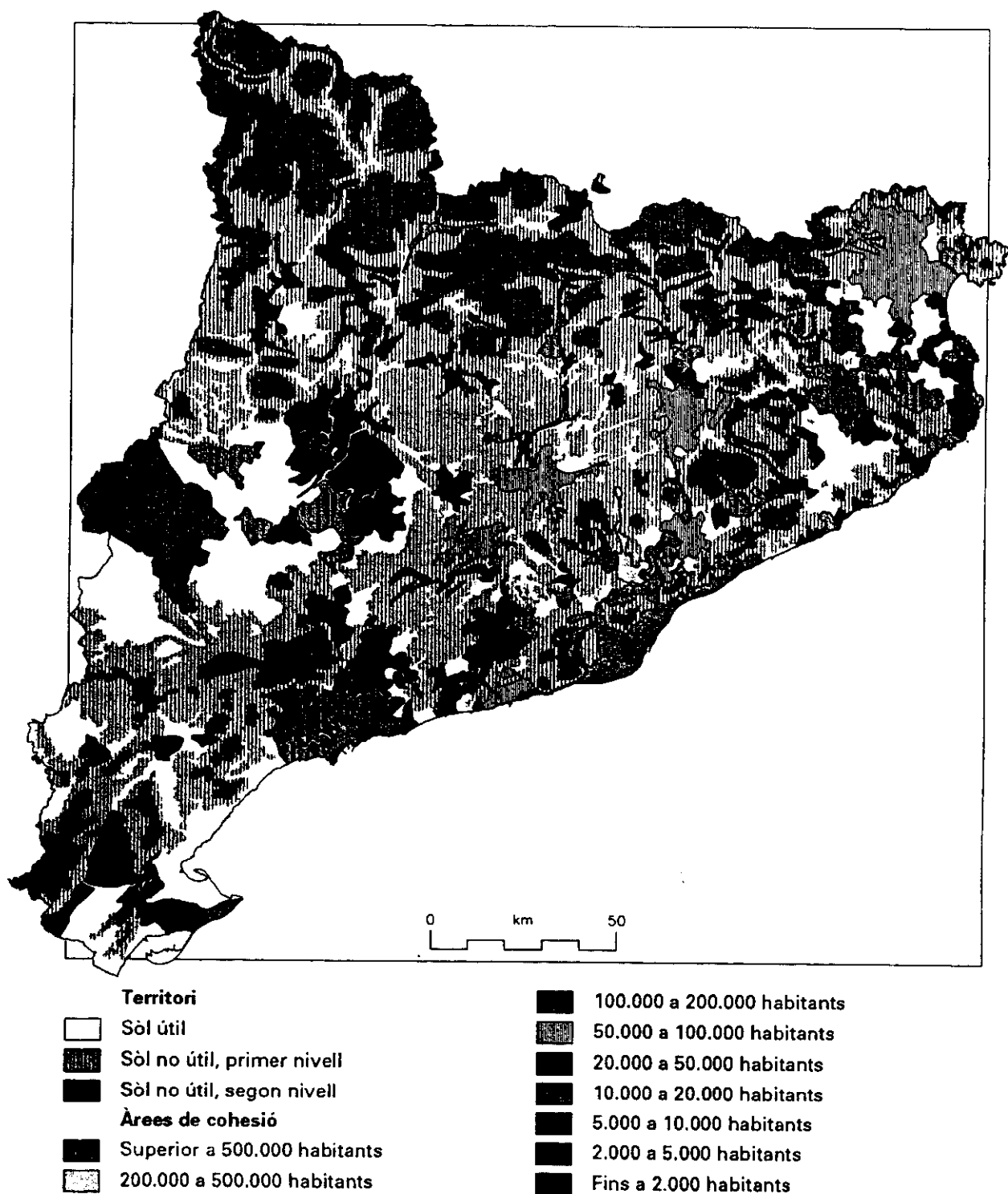
Les polaritats del territori



- Primer flux de mobilitat laboral obligada
- Segon flux de mobilitat laboral obligada

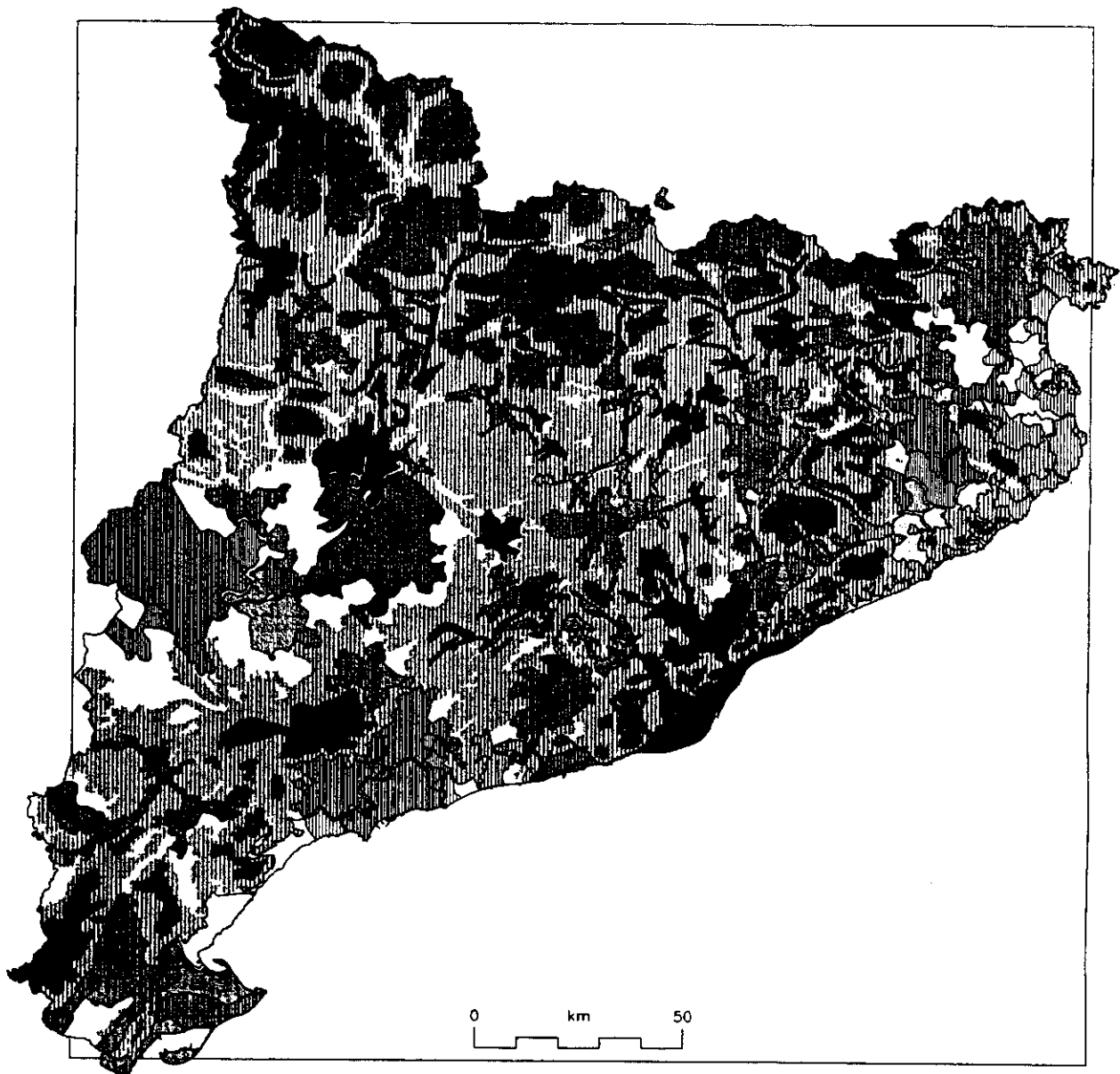
Els primers i segons fluxos de mobilitat obligada laboral generats als 940 municipis de Catalunya defineixen una sèrie de municipis atractors i polaritzadors d'aquests fluxos. Són les polaritats del territori.
















Els sistemes urbans de Catalunya



A l'entorn de les polaritats del territori i a partir de les relacions de mobilitat laboral obligada es defineixen unes àrees de cohesió compostes pels municipis que mantenen relacions intenses amb el municipi central. Cada conjunt així format s'identifica com a un sistema urbà.

Els sistemes de proposta



- | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|
|  | Sistema urbà existent |  | 4b. Nivell 2 |
| Sistemes de proposta | |  | 4c. Nivell 3 |
|  | 1. Congestionat |  | 4d. Nivell 4 |
|  | 2. En vies de congestió | 5. De recolzament de sistema de reequilibri territorial | |
|  | 3. De reequilibri de sistema congestionat |  | 5a. Nivell 1 |
|  | 3a. Existent |  | 5b. Nivell 2 |
|  | 3b. De nova creació |  | 6. Costaner |
|  | 4. De reequilibri territorial |  | 7. De recolzament de sistema costaner |
|  | 4a. Nivell 1 | | |

Els sistemes de proposta són la base per a l'aplicació de les estratègies territorials i la consecució del model d'assentaments que el Pla formula, i es defineixen a partir dels sistemes urbans existents i d'altres nuclis amb una certa rellevància poblacional o dependència d'aquests.

En definitiva, són els sistemes que han suportat i suporten encara l'expansió urbanística del lloc central i que encara compten amb quantitats respectables de sòl classificat d'urbanitzable, però que executat aquest ja no és aconsellable que en disposin de més.

c) Sistemes per al reequilibri del sistema congestionat.- Són aquells sistemes de proposta localitzats a l'interior de l'àrea metropolitana que tenen capacitat de continuar creixent ordenadament i potencialitat suficient per a competir, quant a atractius, amb el lloc central i fomentar així la descentralització que permeti la descongestió d'aquest, com també una distribució més equilibrada de població i activitat.

Hi ha dos subtipus d'aquests sistemes de proposta:

c.1) Els existents, que engloben polaritats formades per ciutats intermèdies, per tant amb un pes específic ja respectable. És el cas dels sistemes de proposta que formen el sistema urbà de Martorell, al nord del Baix Llobregat; el de Mataró, al Maresme; el de Vilanova i la Geltrú-Sitges, al Garraf, i el sistema format per l'agrupació dels sistemes urbans de Granollers i Sant Celoni i municipis rellevants com Cardedeu o Llinars del Vallès, al Vallès Oriental.

c.2) Els de nova creació, que engloben polaritats existents però amb demografia i lligams encara dèbils: són sistemes urbans naixents, situats als extrems de l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana i que es caracteritzen per tenir un potencial de recursos i una capacitat d'acollida del territori elevats.

Són sistemes que actuen de ròtules entre àmbits funcionals territorials distints.

Se'n delimiten dos, l'un situat a l'extrem nord de l'àrea metropolitana, a cavall entre les comarques del Maresme i de la Selva, a la vall de la Tordera. L'altre, situat a l'extrem sud de l'àrea metropolitana, el Penedès, actua de ròtula amb les comarques tarragonines.

d) Sistemes per al reequilibri territorial de Catalunya.- Són sistemes de proposta basats en sistemes localitzats a l'exterior de l'Àrea metropolitana barcelonina, que tenen una funció equilibradora important respecte al territori global de Catalunya. En funció del seu potencial actual, del seu potencial de desenvolupament i de la seva centralitat respecte d'altres sistemes urbans, se'n poden establir quatre subtipus diferents:

d.1) Sistemes per al reequilibri territorial del nivell 1.- Són aquells que tenen un potencial elevat de reequilibri, que en l'actualitat gaudeixen ja d'un elevat potencial demogràfic i d'activitat i que poden, amb un recolzament adequat, competir amb el sistema metropolità central. Aquests sistemes centralitzen àmbits funcionals territorials amplis amb sistemes urbans de pes considerable.

Els tres sistemes de proposta d'aquestes característiques són: el que té com a base els sistemes urbans de Girona i Cassà, que abasta pràcticament tota la comarca del Gironès; el que té com a base els sistemes urbans de Tarragona, Reus i Valls, que comprèn bona part de les comarques del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp, i el que té com a base el sistema urbà de Lleida, que agafa la comarca del Segrià.

d.2) Sistemes per al reequilibri territorial de nivell 2.- Són aquells que tenen un potencial intermedi de reequilibri territorial global; basats en sistemes urbans de pes també intermedi, que en alguns casos centralitzen àmbits territorials amplis, com és el cas del sistema basat en els sistemes urbans de Tortosa - Amposta - Sant Carles de la Ràpita - Alcanar, que engloba part del Baix Ebre i del Montsià, o el basat en el sistema urbà de Figueres, a l'Alt Empordà, i en menor grau el sistema urbà de Vilafranca del Penedès.

Els altres quatre sistemes de proposta de nivell 2 tenen territoris molt acotats, per les mateixes característiques físiques d'on es localitzen els sistemes urbans en què es basen. Aquest és el cas de les Planes intermèdies: Anoia, Bages i Osona, on els sistemes d'Igualada, Manresa i Vic-Manlleu-Torelló s'estenen per tot el territori útil de què disposen les seves comarques respectives; cas també molt similar al de la Garrotxa i la seva capital Olot.

d.3) Sistemes per al reequilibri territorial de nivell 3.- Són aquells basats en polaritats febles del territori, de capacitat reequilibradora global reduïda però molt rellevant en el seu àmbit territorial. Dificilment formen un sistema urbà al seu entorn; estan localitzats o bé en zones amb dificultats on no tenen problemes d'extensió territorial però sí de recursos d'aquest territori, o bé en zones de muntanya. Actuen de nuclis d'aglomeració en zones desfavorides, com a centres de prestació de serveis.

Els sistemes localitzats en zones amb dificultats engloben diversos nuclis, alguns d'ells capitals comarcals. Hi ha dos sistemes d'aquestes característiques, l'un que engloba les comarques de Ribera, Terra Alta i Priorat, en què s'inclouen els principals nuclis existents -Falset, Gandesa, Móra, Flix- i l'altre

-una mica més potent que el primer- comprèn part de l'Urgell i de la Segarra i engloba Tàrraga, Cervera, Guissona i Agramunt.

Els sistemes localitzats en zones de muntanya sovint engloben la capital comarcal i el seu entorn immediat; és el cas dels sistemes de la Seu d'Urgell, Ripoll, Solsona o Puigcerdà. En uns altres casos els sistemes engloben la capital i algun nucli proper relativament important relligat a partir d'un eix de comunicació; és el cas de Berga-Gironella o Tremp-la Pobla de Segur.

d.4) Sistemes per al reequilibri territorial de nivell 4.- Són aquells basats en polaritats febles del territori, amb pes demogràfic menor que els sistemes de nivell 3, però amb una rellevància territorial similar. Es localitzen igualment en zones amb dificultats o en zones de muntanya. Tenen tipologies dispars: n'hi ha que són formats per un municipi, com ara el Pont de Suert, Vielha, Sort, Cardona, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies; d'altres tenen una capital clara amb el seu entorn, com ara Calaf, Santa Coloma de Queralt, Besalú, Sant Quirze de Besora, Sant Llorenç de Morunys; uns altres tenen una dualitat de capçalera, com passa amb Artesa de Segre i Ponts, Oliana i Organyà, Moià i Castellterçol, o les Planes d'Hostoles i Sant Feliu de Pallerols, mentre que n'hi ha que tenen una capçalera més difosa, com el sistema del Lluçanès, o el format per Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quintí de Mediona i Torrelavit.

e) Sistemes de recolzament dels sistemes de reequilibri territorial.- Són sistemes de proposta basats en els sistemes urbans de nuclis que depenen al seu torn i a causa de la seva proximitat, d'un sistema o sistemes urbans més potents que conformen uns sistemes de proposta de reequilibri territorial del nivell 1 o 2.

N'hi ha dos subtipus en funció del pes poblacional del nucli que genera el sistema urbà:

e.1) De nivell 1.- Són sistemes de proposta basats en sistemes urbans d'una certa entitat.

Banyoles amb el seu entorn forma un sistema d'aquestes característiques, ja que depèn del sistema per al reequilibri territorial de nivell 1 de Girona-Cassà. Mollerussa i Balaguer i rodalies, que depenen del sistema de Lleida, constitueixen també sistemes d'aquest tipus.

Montblanc i l'Espluga de Francolí van lligats al sistema de Tarragona-Reus-Valls.

e.2) **De nivell 2.**- Els sistemes urbans sobre els quals es basen són de pes reduït, tot i poder ser generats per nuclis en alguns casos amb rang de capital cormarcal.

Aquest és el cas del sistema de les Borges Blanques, lligat al sistema de Lleida. També és el cas de dos sistemes incipients lligats a l'altre sistema de reequilibri territorial de nivell 1, Girona i Cassà, que són, per una part, el d'Amer-Anglès-la Celleria i, de l'altra, Santa Coloma de Farners-Vidreres-Sils, tots dos dintre de la comarca de la Selva.

f) **Sistemes costaners.**- Són aquells que engloben sistemes urbans generats pels nuclis dels municipis lligats a la faixa litoral, la principal característica dels quals és l'activitat turística que desenvolupen i que és determinant per a la definició dels seus aspectes socio-econòmics i espacials, d'ocupació d'espai per la urbanització. La delimitació indicativa dels sistemes de proposta engloba també municipis de la segona línia de mar, amb una voluntat clara de buscar alternatives per al desenvolupament i evitar la congestió continuada dels municipis litorals, cercant també alhora que es porti a terme un procés urbanitzador adequat i respectuós amb l'entorn, que no repeteixi els errors del passat i no destrueixi la primera matèria del turisme.

Aquest tipus de sistemes es troba repartit al llarg de la costa; al nord: Llançà, Castelló d'Empúries i l'Escala, a l'Alt Empordà; Torroella, Palamós i Palafrugell, al Baix Empordà; Sant Feliu de Guíxols i Tossa, entre el Baix Empordà i la Selva; Blanes i Lloret, també a la Selva; Arenys, Calella, Pineda i Malgrat a la costa del Maresme nord.

Hi ha un seguit de sistemes on el fet metropolità pesa més que el fet turístic lligat al litoral -tot i ser-hi present- que es troben des del Maresme central fins al Garraf i que s'integren en sistemes de proposta ja especificats. Això torna a passar en l'altre sistema metropolità incipient lligat a Tarragona.

Seguint cap al sud trobem els sistemes de Calafell, Coma-ruga i Torredembarra, part a la comarca del Baix Penedès i part al Tarragonès; el de Vila-seca, Salou, Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant, part a la comarca del Tarragonès i part a la del Baix Camp. El darrer sistema d'aquest tipus és constituït per l'Ametlla, el Perelló i l'Ampolla, a la comarca del Baix Ebre.

En queden exclosos tant els municipis que integren el delte de l'Ebre, per ser un sistema amb unes característiques específiques i especials, i ecològicament molt important, i els municipis de Sant Carles - Alcanar, integrats al sistema

de proposta de reequilibri territorial de nivell 2, basat en els sistemes urbans de Tortosa-Amposta i d'ells mateixos.

g) Sistemes de recolzament dels sistemes costaners.- Són aquells sistemes de proposta basats en sistemes urbans de nuclis interiors però relativament a prop de la línia de costa, que han participat d'una manera feble en el desenvolupament de l'activitat turística, a la qual en alguns casos han donat i donen suport logístic. Tenen un potencial de desenvolupament elevat perquè, generalment, poden disposar d'una extensió important de territori. Cal reforçar aquest potencial, amb cura especial de mantenir el seu ordenament urbanístic controlat i, molt particularment, l'impacte sobre el medi físic. La seva potenciació ajudaria a la descongestió de la primera línia de costa i alhora permetria un augment de les relacions entre els nuclis que estan relativament separats de la costa i els nuclis pròpiament costaners, que redundaria sens dubte en la formació de sistemes urbans més potents i permetria un repartiment més equitatiu de l'activitat i un equilibri en la seva prestació, cosa que comportaria un benefici global

Lligats als sistemes turístics del litoral Nord hi ha els municipis de l'àrea d'influència de la Bisbal d'Empordà, al Baix Empordà, que hi conformen un sistema de recolzament; el sistema lligat al nucli de Llagostera, a la comarca del Gironès, tot i que serveix de recolzament d'un sistema costaner del Baix Empordà i la Selva, i el de Vidreres a la pròpia comarca de la Selva.

Al litoral Sud no es localitza aquest tipus de sistema perquè la morfologia del medi físic costaner és diferent: la muntanya no és tan a prop de la línia de costa.

3.2. Propostes de polítiques espacials globals per tipus de sistemes de proposta

Per a cada tipus de sistema de proposta es defineixen una sèrie de propostes de polítiques espacials globals que cal formular per tal d'aconseguir que cada un d'aquests sistemes compleixi i serveixi la funció que aquest Pla li assigna.

En els sistemes identificats com a a **congestionats** les propostes que s'estableixen són: afavorir l'aplicació de polítiques que permetin un desenvolupament qualitatiu espacial del continu edificat i que afavoreixin les diferents funcions de l'activitat humana, enfront d'un desenvolupament quantitatiu ja difícilment assolible a causa de la colmatació que hi ha i de la disfuncionalitat creixent de les relacions.

La densificació molt elevada en àmplies zones del sistema i la juxtaposició d'usos, no sempre ben resolta, com també la manca de normativa o de control urbanístic en el moment de la construcció de l'edificació i una urbanització deficient pel que fa a l'aspecte viari i de l'espai públic en general, són circumstàncies que, tot i que es van superant poc a poc, contribueixen al fet que algunes zones del sistema romanguin sense serveis bàsics i sense expectatives clares d'una evolució favorable en la conjuntura actual.

Amb tot això, i tenint en compte l'elevat grau de representativitat d'aquest sistema, les propostes per a aquest seran les de reordenar, reequipar, reurbanitzar i rehabilitar, totes encaminades a l'objectiu de minvar la densificació del sistema com a primer pas per a millorar la qualitat de vida dels seus usuaris, salvaguardar el patrimoni edificat i potenciar la imatge i la funció representativa que el sistema exerceix.

En tot cas, el pes principal del desenvolupament quantitatiu que poden generar les activitats d'aquest sistema no ha de localitzar-se tant en el seu interior com en uns altres sistemes als quals aquest Pla assigna específicament aquesta funció.

Per als sistemes **en vies de congestió** les polítiques de proposta van encaminades, per una part, a afavorir la realització del desenvolupament plantejat (i que no s'hi originin colls d'ampolla, ja que absorbeixen la major part del creixement del sistema congestionat) amb un respecte màxim per l'entorn ambiental i, per l'altra, limitar el seu desenvolupament posterior, que permeti mantenir-hi la qualitat de vida relativament elevada de què gaudeixen els seus usuaris. Això darrer cal fer-ho preservant alhora els espais «seminaturals» que encara hi ha, en qualitat de parcs urbans destinats a ser utilitzats en activitats de lleure de la població -bàsicament la del propi sistema- i regulant aquesta utilització de manera que es fomenti la connexió activitat humana-natura.

Al mateix temps, el previsible desenvolupament poblacional i d'activitat d'aquests sistemes ha de portar aparellat el desenvolupament de polítiques de creació d'equipaments i de serveis i infraestructures de tot tipus, perquè la seva dotació sigui correlativa respecte a la població de l'àrea.

Finalment cal fer, en el si d'aquests sistemes de proposta, la determinació d'un o més llocs centrals, que n'assumeixin les funcions de representativitat i que permetin una autonomia màxima respecte del lloc central congestionat,

ahora que esdevenen peces fonamentals per a estructurar i articular els sistemes.

Tots els sistemes de **reequilibri**, tant del sistema congestionat com de reequilibri territorial en qualsevol dels seus nivells i els de recolzament d'aquests, tenen polítiques globals de proposta comunes:

Afavorir el desenvolupament de sòl per a usos de tot tipus: residencial, industrial i terciari, classificant-lo o executant-lo segons les circumstàncies; en tot cas evitant que la manca de sòl disponible els representi un estrangulament o coll d'ampolla per al seu desenvolupament.

Al mateix temps, i segons el que s'ha vist en el cas dels sistemes anteriors, cal preveure que aquest augment de l'activitat i de la població vagi acompanyat de la dotació suficient d'equipaments, serveis i parc urbans que possibilitin que els seus usuaris i residents assoleixin una bona qualitat de vida.

Totes aquestes propostes han d'encaminar-se cap a la potenciació d'aquests sistemes com a alternatives dels sistemes congestionats i en vies de congestió, per a assegurar una distribució més equilibrada de l'activitat i la població pel territori.

Així, en els sistemes **per al reequilibri del sistema congestionat**, l'èmfasi es posarà en les polítiques que permetin una dependència mínima d'aquests enfront del lloc central i que generin una oferta de sòl, no només per al seu propi desenvolupament sinó també per a l'activitat i residència que busquen localitzacions alternatives al sistema congestionat, a causa precisament de la seva congestió.

En els sistemes **per al reequilibri territorial de Catalunya** i els de recolzament seu, l'èmfasi es posarà en les polítiques que enforteixin la seva consideració com a polaritats i centres del territori que els dona suport i que ahora incideixen en l'amplitud de la seva àrea d'influència, la qual cosa cohesiona el conjunt.

Els sistemes **costaners** són sistemes en alguns aspectes molt propers als congestionats, sobretot en el paràmetre de l'ocupació de sòl; en difereixen, però, en l'activitat que la provoca. En el cas d'aquests sistemes són el turisme i la segona residència els que generen aquest procés d'ocupació de sòl.

Les polítiques globals de proposta són per als municipis molt colmatats d'aquests sistemes, que són preferentment els costaners, i van dirigides a:

Protegir al màxim els terrenys de la faixa litoral lliures (entesos com aquells no classificats d'urbans ni d'urbanitzables pel planejament) atès el seu valor ambiental i ecològic i perquè constitueixen la primera matèria atractora del turisme.

Buscar alternatives de desenvolupament dels municipis costaners en aquells situats en 2^a línia que no estiguin excessivament colmatats i que disposin de territori útil suficient per a continuar creixent ordenadament.

Buscar la diversificació d'aquests sistemes, ja que sovint són sistemes que tenen la seva activitat productiva excessivament basada en el turisme.

En el cas que això no sigui possible, canalitzar el desenvolupament i l'ocupació de sòl cap a municipis o territoris més interiors.

A les polítiques de contenció, preservació del medi i desenvolupament selectiu, cal afegir la d'equipament i la d'infraestructures i serveis.

En aquests darrers aspectes passa sovint que el dimensionament de les dotacions es fa en funció de la població fixa, oblidant que la població (turística i de 2^a residència) representa, en alguns dels municipis d'aquests sistemes, multiplicar per 10 la població fixa en una magnitud de temps que, tot i ser discontinua, pot arribar, entre caps de setmana i períodes vacacionals, a representar-ne un percentatge molt elevat.

Es per això que les polítiques, en aquest cas, han de tenir molt presents les necessitats afegides generades per la població flotant.

D'altra banda, en la majoria de sistemes turístics cal portar a terme una política de reurbanització, perquè encara són moltes les urbanitzacions residencials amb mancança dels serveis urbanístics necessaris.

Els sistemes **de recolzament dels sistemes costaners** són, a petita escala, els sistemes de reequilibri dels sistemes costaners. Per això les polítiques proposades són les del seu desenvolupament ordenat, com a alternativa d'aquests, amb incentivació de sòl per a residència, indústria lleugera i usos terciaris o turístics.

Propostes de polítiques globals per tipus de sistemes de proposta

Congestionats	<ul style="list-style-type: none"> — Desaccelerar la concentració d'activitats — Propiciar la seva descongestió — Portar-hi a terme actuacions per millorar la qualitat de vida
En vies de congestió	<ul style="list-style-type: none"> — Permetre el creixement urbà quantitatiu que tenen plantejat — Preservar la seva qualitat de vida potenciant un desenvolupament qualitatiu de serveis i equipaments
De reequilibri de sistemes congestionats	<ul style="list-style-type: none"> — Potenciar les seves capacitats com a alternativa per a acollir l'activitat induïda pels sistemes congestionats i en vies de congestió — Permetre el seu desenvolupament quantitatiu tot respectant el grau de qualitat de vida de què gaudeixen
De reequilibri territorial de Catalunya	<ul style="list-style-type: none"> — Potenciar les seves capacitats com a alternativa als atractius dels sistemes de l'Àrea metropolitana, de manera que es permeti reequilibrar el país — Potenciar el seu desenvolupament preservant la qualitat de vida que s'hi gaudeix, buscant una prestació elevada de serveis i equipaments especialitzats
De recolzament dels sistemes de reequilibri territorial	<ul style="list-style-type: none"> — Potenciar el seu desenvolupament per tal de donar suport, així mateix, al desenvolupament de sistema de proposta central d'un àmbit funcional territorial
Costaners	<ul style="list-style-type: none"> — Buscar el seu desenvolupament qualitatiu tot preservant el medi ambient i el medi físic, així com resoldre-hi la prestació de serveis
De recolzament dels sistemes costaners	<ul style="list-style-type: none"> — Potenciar el seu desenvolupament de manera que donin suport i actuïn d'alternativa al desenvolupament generat pels municipis costaners
Dels no inclosos en cap sistema de proposta	<ul style="list-style-type: none"> — Preservació dels seus valors naturals ambientals i culturals — Potenciació de l'utilització adequada dels seus recursos naturals

Lligat amb tot això va, com sempre, el desenvolupament correlatiu d'equipaments i serveis, que poden ser dimensionats també en funció de les necessitats dels sistemes colmatats i que no tenen territori per a determinades localitzacions de centres, instal·lacions o infraestructures.

Igualment, l'apartat de protecció del medi per tal de preservar l'entorn ambiental esdevé prioritari si hom vol evitar degradacions com les que varen produir-se en els sistemes costaners als quals proporcionen recolzament. En concret, la preservació dels espais agrícoles que calgui conservar en funció de les seves característiques econòmiques, edàfiques i d'altra mena, que ocupen àmplies àrees d'aquests sistemes, tot fent compatible desenvolupament urbanístic i usos tradicional, aspectes que han de potenciar-se entre si.

Per acabar, cal fer referència a tots aquells sòls que **no queden inclosos en cap sistema de proposta**. Són sòls amb poca presència d'urbanització, sovint muntanyosos, amb una morfologia del territori complicada, que tenen, en canvi, valors ecològics i paisatgístics molt importants.

Les polítiques espacials globals de proposta s'encaminen a la preservació d'aquests espais, tant de les àrees rurals com de les àrees urbanes, pels valors naturals, ambientals i culturals que tenen; a la preservació adequada dels seus recursos per tal de millorar la seva economia, sovint feble, lligada al sector primari, que genera rendes inferiors a la mitjana del país. La utilització dels recursos hauria de començar per aprofitar les seves possibilitats turístiques, en línia amb les previsions formulades en el marc de la política de diversificació de rendes del sector primari. Tot això diversificaria l'economia d'aquests territoris i, per una altra banda, podria constituir un conjunt d'activitats complementàries de les tradicionals, la qual cosa repercutiria favorablement en les economies familiars.

3.3. El sistema de proposta com a àmbit territorial de planificació i concreció d'actuacions

Els sistemes de proposta es basen, com ja s'ha dit, en els sistemes urbans existents a Catalunya. Un sistema de proposta pot incloure un o més sistemes urbans. En el cas que se n'inclogui més d'un, el Pla pretén cohesionar-los i que treballin conjuntament per tal de formar un conjunt més interrelacionat i més potent, que pugui respondre millor a la funció que té assignada pel propi Pla.

En aquest aspecte, el Pla proposa que els sistemes de proposta definits indicativament siguin tractats com a unitats. Serà el pla territorial parcial corresponent, on quedi inclòs el sistema, el que haurà de precisar el seu àmbit territorial i fixar els seus paràmetres urbanístics bàsics, com també portar a terme la distribució indicativa d'usos a què els paràmetres donin lloc. Aquests usos, juntament amb la localització indicativa dels elements de les diferents xarxes d'infraestructures, definiran l'estructura general de cada sistema de proposta. Les delimitacions indicatives del PTP hauran de ser precisades posteriorment pels respectius planejaments generals, que són els que classifiquen i qualifiquen el sòl i els que permetran fer operatives les propostes. En absència de PTP els sistemes de proposta seran marc de referència de la planificació general urbanística.

El desenvolupament dels territoris que cal portar a terme per assolir els objectius de reequilibri passa per aplicar polítiques espacials globals i sectorials que permetin i donin suport a la implantació i desenvolupament d'activitats.

Els plans territorials parcials definiran, doncs, de manera indicativa la localització dels elements determinants per al desenvolupament territorial dels diferents sistemes de proposta, tot incorporant i aplicant les directrius i determinacions que aquest Pla territorial general fixa.

Com a unitat funcional i de planificació, en el sistema de proposta cal que quedin cobertes les necessitats d'equipament i de serveis i coordinades les polítiques de transport i d'infraestructures de tot tipus. El dimensionament de tots aquests aspectes es farà tenint en compte el total del sistema i com a resposta global seva, no com a resposta parcial de cada municipi o unitat administrativa menor.

La definició dels elements que aquest Pla territorial general estableix que han de ser localitzats indicativament pel pla territorial parcial respectiu, es troben a l'apartat «Directrius i determinacions per als plans territorials parcials».

3.4. Paràmetres urbanístics dels sistemes de proposta

Són uns paràmetres que els PTP fixaran per als diferents sistemes de proposta inclosos en el seu àmbit territorial de planificació, referits a la globalitat de cada sistema, a partir de les necessitats estimades que cada un

d'ells generaria, segons la base del model territorial de distribució de la població fixat en aquest Pla, plantejat per tal d'assolir l'objectiu de reequilibri del territori català en el seu conjunt.

L'establiment d'aquests paràmetres tindrà com a finalitat principal la de donar resposta adequada a les demandes de sòl que es produiran a mitjà termini (20 anys) en els diferents sistemes de proposta, generades tant pel desenvolupament propi com pel que se'ls assigna o preveu en el context del model territorial global. Així es tracta d'evitar colls d'ampolla en la demanda de sòl i sostre que el desenvolupament dels assentaments comportarà en un futur.

La concreció d'aquests paràmetres mitjançant la localització de les reserves de sòl indicatives, que també portaran a terme els PTP, permetrà que s'integrin els planejaments municipals existents en una visió global i unitària del sistema de proposta i que es defineixi la seva estructura general.

4. Les propostes d'infraestructures

4.1. Introducció

El PTG considera les infraestructures com a peces bàsiques per a l'acompliment dels objectius que té encomanats:

- Per tal de refermar i mantenir el ritme de creixement i de desenvolupament del país i evitar colls d'ampolla que ho impedeixin. Una bona dotació en infraestructures i una optimització de la seva utilització constitueixen un factor determinant per a assegurar la competitivitat i una condició necessària per a afrontar amb garanties d'èxit la competició amb les altres regions europees.

- Per tal d'aconseguir que el desenvolupament es faci de manera ordenada i no repercuteixi negativament en el medi ambient, de manera que la qualitat de vida de les persones no en resulti afectada. Per això determinades infraestructures que denominem mediambientals són necessàries per a l'eliminació dels residus que l'activitat humana genera i que el medi, per ell mateix, és incapaç d'absorbir sense veure-s'hi afectat.

- Per tal d'assegurar que arribin a tot el país els beneficis d'una economia competitiva i d'un desenvolupament equilibrat. L'existència d'infraestructures adequades potencia els sistemes escollits per a assolir l'equilibri territorial, ja que els fa qualitativament més atractius i econòmicament més competitius.

Es consideren els tipus d'infraestructures següents:

a) De transport, amb dos subtipus

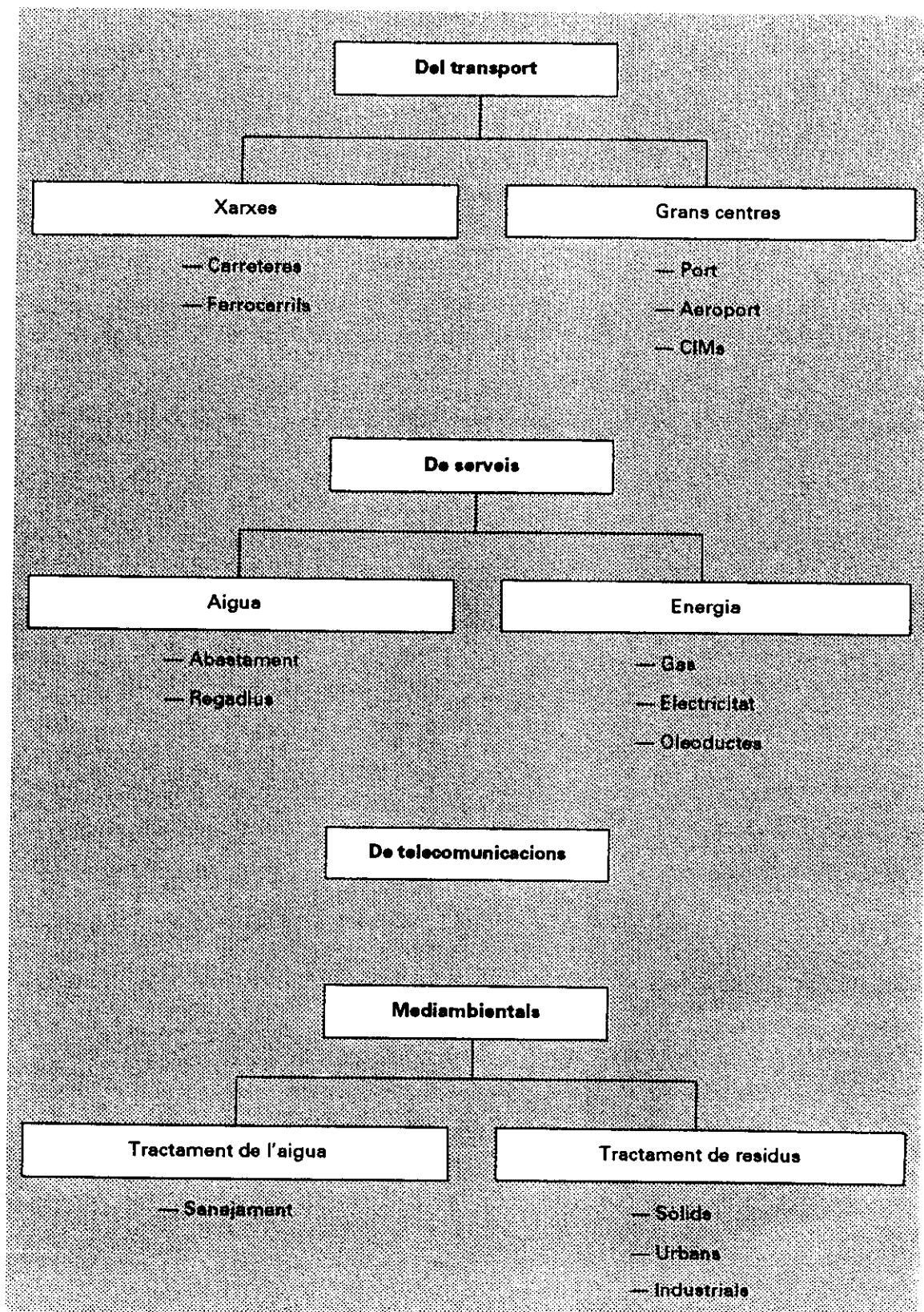
a.1) Xarxes

Carreteres
Ferrocarriils

a.2) Grans centres:

Ports
Aeroports
Centrals integrades de mercaderies

Tipus d'infraestructures en el Pla



- b) De serveis, també amb dos subtipus:
 - b.1) Aigua: abastament
 - b.2) Energia:
 - Gas
 - Electricitat
 - Oleoductes
- c) De telecomunicacions
- d) De protecció del medi, amb els subtipus següents:
 - d.1) Tractament de l'aigua: sanejament
 - d.2) Tractament de residus sòlids:
 - urbans
 - industrials

4.2. Les infraestructures del transport

Les infraestructures del transport són elements que compleixen un seguit de funcions territorialment bàsiques; les més destacades en són:

- Canalitzar els fluxos, tant de persones com de béns, que es produeixen en el territori entre els centres d'activitat i els diferents sistemes urbans i reforcen la unitat global del país, que és una de les seves principals característiques positives.
- Equilibrar el país enfront de desequilibris moltes vegades produïts per la manca d'accessibilitat que determinats territoris han sofert d'una manera endèmica.
- Permetre la competitivitat de les empreses -amb el que això implica de desenvolupament global del territori- en la mesura que s'assegura una connexió ràpida i eficient entre els centres productors i els centres distribuïdors o, directament, amb els mercats consumidors.

Proposta de caràcter global

Com a proposta de caràcter global respecte a aquestes infraestructures s'estableix la necessitat d'integrar i interrelacionar els distints mitjans de transport als quals donen suport, tant pel que fa al transport de persones com de mercaderies.

Es per això que es planteja la necessitat de formular un Pla intermodal de transport, que n'abasti tots els modes a més llarg termini, a part del PIT de l'àmbit metropolità, actualment en fase de redacció, amb caràcter de pla territorial sectorial.

Amb caràcter general es proposa que s'avaluï l'impacte sobre el medi físic d'aquest tipus d'infraestructures i es tendeixi a evitar que actuïn com a barreres en el territori.

4.2.1. Xarxa de carreteres i ferroviària

Objectius

Els objectius que aquest Pla es proposa respecte a les xarxes són:

- Lluitar contra els desequilibris assegurant una bona accessibilitat en tots els territoris, buscant alhora aconseguir una màxima isotropia del territori.
- Reforçar i potenciar les interaccions entre les diferents parts del territori, la qual cosa reforçarà tot el conjunt i el caràcter d'unitat funcional.
- Aconseguir una connexió efectiva i eficaç amb les xarxes de la resta de països europeus.
- Procurar la seva integració paisatgística i ecològica.
- Afavorir la competitivitat de les empreses, reduint costos i temps de transport, ajudant, per tant, al desenvolupament econòmic.
- Reduir els accidents, de manera que s'estalviïn els costos en vides humanes provocats per la inadequació de les carreteres.
- Augmentar la qualitat de vida dels usuaris aconseguint fer més còmodes els seus desplaçaments i reduint-ne el temps, a vegades desproporcionat a causa de l'estat o de la congestió de la xarxa.

Propostes

Per tal d'aconseguir aquests objectius, s'estableixen com a propostes genèriques les d'incrementar, millorar i adequar les xarxes existents, racionalitzant i optimitzant el seu funcionament. Això implica distingir els diferents nivells de vies, en funció del tipus de trànsit que suporten, i tendir cap a una especialització de les seves funcions, tant a la xarxa de carreteres com a la xarxa ferroviària.

Carreteres. Propostes

- Es distingeixen els nivells següents dins la xarxa de carreteres:

a) Xarxa bàsica, definida com la xarxa principal i d'interès general que relliga àmplies zones del territori.

S'hi distingeixen, alhora, tres categories:

a.1) Xarxa bàsica estructurant, definida com aquella que és vertebradora del territori i que canalitza adequadament les relacions entre els grans àmbits funcionals territorials i les diferents zones del país, i entre aquest i l'exterior.

a.2) Xarxa bàsica general, que és aquella que suporta les interaccions i relacions entre àmbits territorials o zones de caràcter més reduït i dintre d'un mateix àmbit funcional territorial.

a.3) Xarxa internuclis, integrada per vies que passen per un seguit de nuclis que, molt sovint, formaven part anteriorment de la xarxa bàsica estructurant i que han estat desdoblades amb un traçat nou.

b) Xarxa comarcal, definida com la que articula la comarca i suporta bàsicament els fluxos entre els seus municipis.

c) Xarxa local: la que suporta i canalitza els fluxos relacionats estrictament amb un municipi.

d) Xarxa rural i forestal, definida com la que dóna suport a l'accés als espais agrícoles i naturals.

- S'aconsella la conveniència de revisar el Pla territorial sectorial de carreteres, aprovat l'any 1985, per tal d'actualitzar els seus paràmetres i veure a quines

modificacions dóna peu, entre les quals s'han d'incloure, d'antuvi, les propostes i directrius establertes en aquest Pla que no preveia el Pla de carreteres.

La proposta de projectes concrets (itineraris en què cal intervenir) pel que fa a la xarxa viària de carreteres és la següent:

- Itineraris per a millorar l'accessibilitat deficient que encara tenen algunes comarques. Cal continuar actuant sobre:

- . L'eix Occidental de Catalunya, entre Amposta i eth Pònt de Rei.
- . L'eix Pirinenc, entre el Pont de Suert i Figueres.
- . L'eix del Segre, entre Lleida i la Seu d'Urgell.
- . L'eix Subpirinenc entre Ripoll i Solsona, per Berga.

- Itineraris per a acabar de resoldre els problemes d'insuficient connexió entre les comarques. Cal ultimar les alternatives per a enllaçar el Pallars amb la Val d'Aran; Osona amb la Garrotxa; Manresa (Bages) amb Bassella (Alt Urgell); el Maresme amb el Vallès per Collsacreu, i la unió Igualada-Valls.

- Itineraris per a fomentar les relacions entre els sistemes amb potencial de reequilibri territorial. S'han de realitzar:

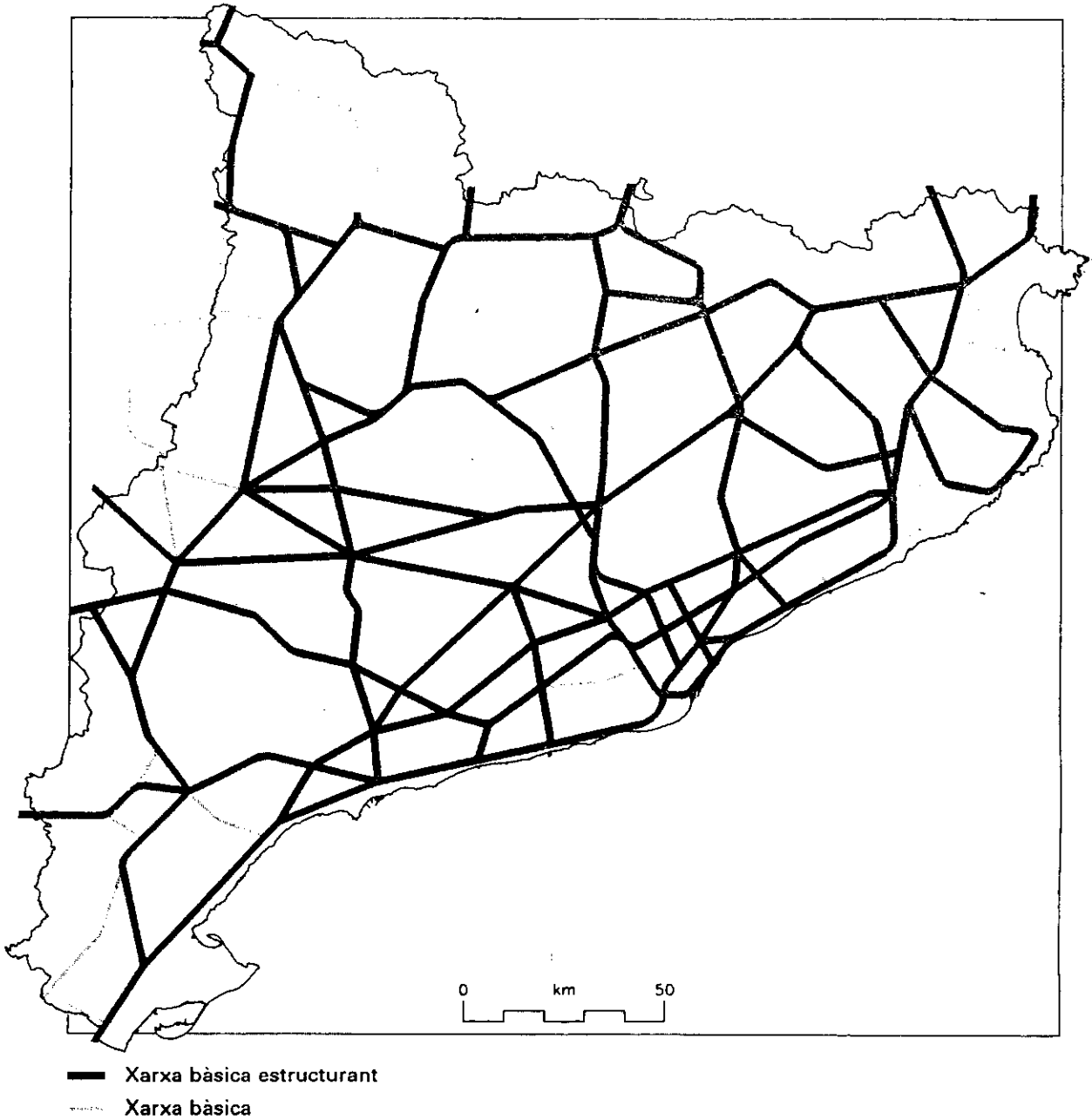
- . L'eix Transversal des d'Alfarràs fins a Sant Feliu de Guíxols.
- . L'eix Pre-litoral des de Sils fins a Mont-roig del Camp, aniria per la base de la Serralada Pre-litoral, una part d'aquest eix pertany a l'anomenat 4t cinturó (B-40).

- Itineraris per a reforçar les relacions costa-interior, potenciant els eixos de penetració següents:

- . Eix Tarragona-Tremp.
- . Eix Vilanova i la Geltrú-Manresa.
- . Eix Palamós-Olot.
- . Eix Mataró-Ripoll (una part del qual, Mataró-Granollers, pertany al 4t cinturó).
- . Eix l'Hospitalet de l'Infant-Móra.
- . Eix Lloret-Vidreres-Olot per Santa Coloma de Farners.
- . Eix Mont-roig del Camp-Falset-Móra-Gandesa (cap a Terol).
- . Accessos Costa Brava.

Proposta de xarxa de carreteres

Xarxa bàsica estructurant i xarxa bàsica general



La xarxa viària de carreteres ha d'acabar de resoldre els problemes d'accessibilitat que tenen algunes comarques i millorar la cohesió del conjunt del país. Per una altra banda cal tendir cap a una major especialització de les vies, que asseguri la fluïdesa de relacions amb la Península Ibèrica i amb Europa.

- Itineraris per a evitar el grau de congestió i saturació de certes carreteres, algunes d'elles de caràcter estructurant, però que tenen un elevat grau d'estacionalitat. Cal convertir en vies segregades els eixos següents:

- . Eix Litoral: la N-340.
- . La N-II, amb traçat independent de l'actual.
- . Eix del Llobregat.

Uns altres projectes concrets han de possibilitar la utilització d'alternatives raonables a les autopistes de peatge. Sobretot en aquells itineraris de caràcter bàsic, com els enllaços amb Europa i la resta de la Península Ibèrica.

Ferrocarrils. Propostes

- Es distingeixen els següents nivells dins la xarxa ferroviària:

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: la que estableix la connexió entre el sistema de ciutats català i les regions veïnes.

d) Xarxa de metro «expres» regional, per a comunicar i relligar les diferents polaritats dintre els territoris metropolitans existents o proposats.

- Fer compatible la xarxa ferroviària per a passatgers i mercaderies en ample europeu.

- Augmentar la qualitat i l'eficiència dels serveis a partir d'incrementar i millorar la dotació de material mòbil i de la pròpia infraestructura (estacions i també traçats) que han de respondre als requeriments actuals amb una localització correcta i amb una integració respecte a la trama dels nuclis urbans.

- Compatibilitzar els interessos urbanístics i els del propi funcionament amb el medi de transport, tot estudiant la manera de minimitzar els inconvenients que es generen. Hi ha un cert problema, en els traçats costaners, entre la necessitat d'una xarxa de ferrocarril de rodalia que funcioni com a metro, l'impacte ambiental que això comporta i l'activitat urbana.

Les propostes de projectes concrets referits als traçats de la xarxa ferroviària són:

a) Potenciació de la xarxa de metro «exprés» regional, que relligui 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 4 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 de 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).

4.2.2. Els grans centres de transport. Ports, aeroports i centrals integrades de mercaderies

Els grans centres de transport es diferencien de les xarxes, tractades en l'apartat anterior, en el fet que aquestes tenen una presència contínua en el territori i els grans centres hi tenen una presència puntual.

Les xarxes, pel seu propi mode de transport -terrestre- i les seves característiques, estan obligades a oferir una continuïtat localitzada sobre el territori. No obstant això, determinades tipologies d'aquestes xarxes, com ara les autovies i autopistes, pel que fa a la xarxa viària, i els ferrocarrils en general amb el cas extrem del TGV, tot i tenir una presència contínua, només tenen -quant a fluxos- intercanvi i relació amb la resta del territori en els accessos o en les estacions.

La característica principal dels grans centres de transports és la de ser llocs puntuals del territori on es produeixen intercanvis importants de fluxos de persones i de mercaderies, de manera que actuen com a pols d'atracció i de distribució de fluxos, amb una àrea d'influència territorial notablement àmplia.

En aquest sentit apareixen com a peces bàsiques que cal referenciar respecte de l'ordenació territorial global existent, amb els condicionaments de localit-

Proposta de xarxa ferroviària



El ferrocarril té una importància creixent en la canalització dels fluxos de persones en les grans aglomeracions urbanes, en el nostre cas, l'entorn metropolità. També el tren d'alta velocitat és molt competitiu enfront de la carretera i l'avió en distàncies intermèdies interregionals (al voltant dels 500 km).

zació i de dimensió propis de cada tipus. La seva presència condiciona alhora l'ordenació i el desenvolupament econòmic i físic del territori on s'ubiquen.

4.2.2.1. Sistema portuari

Objectius

Els ports constitueixen un dels grans centres de transports. Els objectius que aquest Pla planteja respecte al sistema portuari són:

- Ordenar el front portuari segons la base dels nous escenaris que comporten el desenvolupament econòmic i la competència internacional, atès que els dos fenòmens organitzatius del transport marítim -contenedorització i intermodalitat- influeixen profundament en l'estructura, serveis i gestió portuàries.
- Aconseguir, en els grans ports, l'especialització i la complementaritat.
- Relligar les infraestructures portuàries amb les centrals integrades de mercaderies i amb la resta de xarxes de transport.

Propostes

La proposta bàsica que formula aquest Pla respecte al sistema portuari comercial català és la d'elaborar un pla territorial sectorial d'ordenació del front portuari, que tingui com a base els objectius assenyalats i les propostes i directrius següents:

- Convertir el port de Barcelona en un dels grans centres de distribució del sud d'Europa.
- Planificar conjuntament els ports de Barcelona i de Tarragona com els dos grans ports de Catalunya, per tal d'evitar la duplicació de serveis i obtenir energies sinèrgiques derivades de la seva complementaritat.
- Especialització del port de Barcelona en la mercaderia general i en el tràfic contenedoritzat, amb el que això comporta de creació de terminals especialitzades amb una infraestructura logística adient i de convertir la metròpoli portuària en un centre actiu terciari.
- Ampliar el port de Barcelona, doblant la seva superfície de servei i creant una zona d'activitat logística -ZAL- .

- Potenciar el port de Tarragona com un dels elements imprescindibles per al desenvolupament del sistema de Tarragona-Reus-Valls, factor bàsic per aconseguir l'equilibri territorial.

S'hi ha de promoure l'increment del moviment d'hidrocarburs, de productes del petroli i de líquids i sòlids a l'engròs.

- Els ports secundaris de Palamós, de Vilanova i la Geltrú i de Sant Carles de la Ràpita i els ports industrials de Vallcarca i d'Alcanar han de continuar amb els seus tràfics específics i cal reservar les possibilitats de potenciar el port d'Alcanar-Sant Carles de la Ràpita com a port del litoral sud català que contribueixi al desenvolupament de l'àmbit funcional territorial de les Terres de l'Ebre, i el port de Palamós com a port del litoral nord, lligat al desenvolupament d'aquest àmbit funcional territorial.

- Des d'un punt de vista general, els ports s'han de relligar amb les xarxes de transport i amb les centrals integrades de mercaderies, que permeten una intermodalitat de sistemes necessària especialment per al transport marítim i per a la integració del port amb el territori. Per tant, cal fer-hi arribar l'ample de via europeu.

- Crear zones properes als ports per ubicar-hi centres d'activitat industrial que, al mateix temps de beneficiar-se de la seva localització, optimitzin la pròpia instal·lació portuària.

Sistema portuari esportiu i pesquer

Les propostes i directrius respecte als ports pesquers i esportius que aquest Pla formula, perquè siguin tingudes en compte a l'hora d'elaborar el Pla territorial sectorial d'ordenació del front portuari, són:

- Fomentar les instal·lacions portuàries respectant el patrimoni ambiental costaner:

- a) La reconversió i l'optimització dels ports existents.
- b) La creació de nous ports.
- c) La implementació d'instal·lacions lleugeres.

- Adequar determinats ports per a la recalada de creuers de tipus mitjà.

- Preveure l'oferta d'amarratges adequada a les necessitats de potenciar el turisme de qualitat, tot respectant el medi ambient.

4.2.2.2 Sistema aeroportuari

Els objectius que aquest PTG planteja respecte al sistema aeroportuari són:

- Dimensionar el sistema aeroportuari català perquè en un futur immediat i a mitjà termini sigui capaç d'atendre les demandes generades per la població catalana.

- Integrar els aeroports catalans en els seus respectius àmbits territorials i aconseguir que n'esdevinguin peces fonamentals.

- Aconseguir la integració intermodal de tràfic entre els aeroports i els grans centres generadors de fluxos.

Propostes

Prèviament, aquest PTG estableix la necessitat de portar a terme la classificació de la xarxa aeroportuària següent:

a) Sistema aeroportuari primari, format pels aeroports principals: Barcelona, Girona i Reus-Tarragona.

b) Xarxa d'aeroports de suport.- És la xarxa secundària, formada pels aeroports i aeròdroms, de titularitat pública i privada, aptes per a l'aviació general i les altres activitats especialitzades.

c) Xarxa heliportuària, formada per les superfícies i instal·lacions destinades a ser utilitzades per helicòpters, constituïda per heliports i helisuperfícies.

- La proposta bàsica que es formula respecte al sistema aeroportuari català és d'impulsar l'elaboració d'un pla territorial sectorial del sistema aeroportuari, segons la base dels objectius establerts. Aquest pla territorial sectorial hauria de determinar les instal·lacions que necessita el sistema aeroportuari català, tant pel que fa als passatgers com a les mercaderies, de manera que es garantis la capacitat suficient i la qualitat dels serveis per als anys vinents.

- El PTS haurà de dimensionar el sistema aeroportuari català per tal d'absorbir com a mínim 40 milions de passatgers/any.

Unes altres directrius que cal que aquest PTS tingui en compte serien:

- Convertir els aeroports de Girona i de Tarragona-Reus en peces bàsiques dels àmbits territorials on són localitzats, potenciant la seva integració amb l'estructura territorial present i amb la futura, de manera que esdevinguin elements importants del reequilibri territorial.
- Potenciar i completar la xarxa d'aeroports de suport: potenciar-la amb la introducció de millores tècniques i formes de gestió adequades a la demanda i completar-la amb la previsió de noves instal·lacions a la part baixa de l'Ebre, i a les comarques del Bages i del Segrià.

4.2.2.3. Centrals integrades de mercaderies i zones d'activitats logístiques

Les centrals integrades de mercaderies són instal·lacions fonamentals per a racionalitzar i jerarquitzar els fluxos de mercaderies, davant l'augment de la competitivitat a escala internacional, que requereix plantejar noves estratègies per fer front a la demanda.

Objectius

- Aconseguir un nombre suficient d'aquestes instal·lacions, ben comunicades amb la xarxa global de transport i així mateix properes a les zones industrials.
- Pel que fa a les mercaderies, evitar les ruptures de càrrega entre els diferents tipus de transport que encareixen el producte. Alhora s'ha de millorar la seva distribució.
- Oferir serveis a les empreses per tal d'augmentar la seva competitivitat. Aquests centres, a part de l'emmagatzematge, poden dur a terme activitats logístiques complementàries a la fabricació que augmenten el valor afegit del producte.

Propostes

Es recomana que cada àmbit funcional territorial tingui, com a mínim, una central integrada de mercaderies, de dimensió i complexitat variables en funció de les necessitats pròpies de l'AFT. La localització indicativa d'aquesta CIM i ZAL hauria de ser duta a terme pel pla territorial parcial de l'àmbit funcional territorial corresponent.

Els PTP han de garantir també l'arribada del màxim nombre de modes de transport possibles a aquests centres.

4.3. Les infraestructures dels serveis

Els serveis són imprescindibles per a l'activitat humana i per a l'activitat econòmica: sense aigua ni energia no hi ha possibilitat d'existència ni de l'una ni de l'altra. Les infraestructures que canalitzen aquests serveis tenen com a característica principal la de ser grans xarxes esteses pel territori.

4.3.1. Hidràuliques

Objectius

Respecte al tema de l'aigua es planteja, com a objectiu global, aconseguir cobrir les necessitats de la demanda actual i la que hom preveu que hi haurà en un futur.

Alhora cal fer això aprofitant aquest recurs escàs, aprofitament que s'ha de basar, en gran part, en la reutilització de l'aigua tractada prèviament en instal·lacions de sanejament adequades.

Les necessitats de la demanda d'aigua resulten de la suma de les demandes per a ús agrícola, de regadius, per al consum urbà i per al consum industrial, com també la que sigui necessària per a mantenir el cabal ecològic dels rius que asseguri l'equilibri del medi.

Propostes

La proposta que aquest PTG formula, pel que fa a l'aigua, consisteix en l'aplicació dels plans aprovats en aquesta matèria i en la redacció de nous plans que permetin assolir els objectius següents:

-Procurar el seu estalvi.

- Solucionar els problemes d'abastament de les zones deficitàries (regulació, reutilització, reordenació de recursos, reordenació de concessions, explotació ordenada dels aqüífers subterranis).

-És imprescindible que el Pla hidrològic nacional afronti la reordenació de recursos hidràulics, per tal de no col·lapsar el desenvolupament futur de les conques en les quals es preveuen dèficits, tenint com a horitzó la distribució de la població fixada per la imatge-objectiu d'aquest PTG.

- Millora de la qualitat, a partir del tractament sistemàtic de les aigües contaminades (Pla de sanejament).

- Creació de riquesa, amb la implantació de nous regadius (zones de l'Ebre, Segre i Empordà).

- Promoure l'establiment d'indústries molt consumidores d'aigua en zones del territori que gaudeixin de recursos suficients, i, al contrari, establir limitacions a l'assentament d'aquest tipus d'indústries en zones deficitàries, tals com les conques del Centre, Sud i Tordera. En aquestes conques també caldrà limitar els nous regadius, tot respectant i millorant els existents.

- Preservació i control de l'explotació dels aqüífers costaners.

- Preservació de les conques dels rius, i consideració del sistema fluvial com a unitat.

- Evitar inundacions a partir de la realització de les obres previstes en el Pla d'obres i correccions a fer a la xarxa hidrogràfica de Catalunya.

-El delta de l'Ebre està sotmès a una regressió progressiva a causa de la manca d'aportació sòlida del riu, i no pas de la manca de cabal d'aquest. En tot cas cal actuar per evitar que es trenqui el fràgil equilibri ecològic del Delta.

4.3.2. Energètiques

Les diferents xarxes de serveis energètics (gas, electricitat, derivats del petroli) són necessàries per a assegurar el desenvolupament general del país, per tal com el permeten funcionar. Les fonts energètiques són carbó, petroli, gas natural, energia hidràulica i energia nuclear.

Objectius

L'objectiu global que aquest PTG planteja respecte als diferents serveis i fonts energètiques, és el d'assegurar que la demanda que l'activitat generi quedarà satisfeta.

Propostes

Les propostes de caràcter general que formula aquest PTG respecte als serveis i fonts energètiques, les realitzarà d'acord amb els plantejaments i formulacions del «Llibre Blanc de l'Energia» de la Generalitat de Catalunya, que bàsicament consisteixen a:

- Diversificar les fonts d'energia i evitar mantenir una dependència elevada respecte d'una en particular.

- Procurar tendir al màxim cap a l'autosuficiència en la relació producció/ consum.
- Fomentar l'estalvi energètic i potenciar l'ús de tecnologies de transformació eficients (cogeneració) i de les energies renovables.

Les propostes de caràcter general respecte a les xarxes de transport i distribució energètiques es basaran en els criteris següents:

- Ampliació i millora de les xarxes i previsió de traçats, buscant que arribin a tot el país i tendint a la integració amb les xarxes europees.
- Control regular de les xarxes per comprovar-ne la seguretat i substitució d'aquelles que no compleixin les exigències mínimes.
- Coordinació de les xarxes energètiques entre elles i amb les infraestructures de transport, per tal de racionalitzar, integrar i optimitzar els traçats, portant a terme reserves de sòl conjuntes, que poden constituir grans canals de connexió de serveis.
- Minimitzar l'impacte ambiental; per això tots els projectes d'ampliació de xarxes de transport energètic han d'incloure un estudi d'impacte ambiental que ha de ser aprovat.

Propostes sobre la xarxa de gas

La proposta específica plantejada respecte de la xarxa de transport i subministrament de gas és la d'ampliar-la, segons dos criteris:

- Potenciant els eixos de penetració cap a l'interior del país.
- Abordant la integració de la xarxa catalana amb l'europea i connectant aquesta amb el gasoducte que a través de l'estret de Gibraltar portarà gas algerià.

Propostes sobre la xarxa elèctrica

Les propostes específiques respecte al sector elèctric són:

- Ampliació de la xarxa i millorament de la qualitat del servei, exigència plantejada a partir de l'ús creixent de la automatització i la sofisticació dels aparells que la utilitzen com a energia.

- Reforçament de la xarxa (tenint en compte l'impacte territorial que produeix) atesos els intercanvis amb la xarxa europea i l'augment de la demanda industrial i domèstica.

- En el medi urbà, en els sòls classificats com a urbans, tendir al soterrament de tota la xarxa i eliminar el caos existent, que deteriora la imatge paisatgística urbana. Tendir així mateix al soterrament en medi rural -a més llarg termini, segons als costos que comporti- especialment en aquells punts on les xarxes afectin qualitats mediambientals d'especial interès.

Propostes sobre el petroli

Les propostes específiques que planteja aquest PTG respecte al petroli i a la seva xarxa de transport i distribució consisteixen en el millorament de les infraestructures de transport i emmagatzematge, davant d'un increment previsible en els fluxos i en els transvasaments de combustibles industrials i per a calefacció.

En aquest sentit cal donar suport a l'ús de modes més segurs i eficients de transport (oleoducte i ferrocarril), tot i les servituds de caire territorial que se'n puguin derivar.

4.4. Les infraestructures de telecomunicacions

La funció bàsica del sistema de telecomunicacions és oferir unes xarxes i serveis de cost mínim i màxima qualitat per a dotar el país d'una infraestructura bàsica indispensable, tant en termes econòmics com de qualitat de vida.

Objectius

Els objectius que aquest Pla planteja respecte a les telecomunicacions són:

- Aconseguir la plena harmonització del sector promovent la interconnectivitat de les xarxes i la interoperativitat dels serveis, tant a nivell nacional com europeu.

- Diversificar les aplicacions per rendibilitzar les infraestructures i satisfer les necessitats de la demanda.

- Seguint les pautes del Llibre Verd de la CEE, fomentar formes de cooperació per a promoure el desenvolupament i disponibilitat de sistemes avançats de telecomunicacions SAT.

Propostes

Les propostes bàsiques que el Pla territorial general formula són:

- Modernització i ampliació progressiva de les infraestructures comunes existents seguint els eixos de les infraestructures viàries i àrees de desenvolupament.
- Fer les reserves de sòl necessàries per al traçat de la xarxa digital de serveis integrats de banda estreta (XDSI-BE) que possibilitarà tractar la informació de forma homogènia i disposar d'una xarxa de transport única, connectada a la XDSI europea.
- Preveure el traçat de la futura xarxa de comunicacions integrades de banda ampla (CIBA), que permetrà augmentar la velocitat dels serveis i incorporar el tractament interactiu de les imatges.

4.5. Les infraestructures mediambientals

Els residus són generats per l'activitat humana i formen part, per tant, de la nostra societat i quant més avançada és aquesta, més residus tendeix a generar, fins al punt que aquesta generació, tant qualitativament com quantitativa, no pot ser absorbida amb els mecanismes naturals del medi, de manera que s'estableix una tendència que comportaria -si no hi hagués actuació humana- un desequilibri d'aquest medi i el seu deteriorament posterior.

Objectius

En aquest aspecte es planteja com a objectiu prioritari assegurar l'existència de canals i instruments adequats que tractin i eliminin aquest «escreix» de residus i així es garanteixi la protecció del medi natural.

Es per això que les infraestructures físiques destinades a tal fi es denominen infraestructures de protecció del medi o mediambientals.

Propostes

Les propostes de polítiques i estratègies globals de gestió de residus de tot tipus segueixen les directrius europees i també la nostra legislació sectorial, bàsicament:

- Minimització dels residus en origen

- Existència d'una fase de tractament i reciclatge que torni inofensiu el residu i el converteixi en absorbible pel medi i pugui retornar al cicle o procés natural.

- Establiment de dipòsits adients i controlats per a aquells residus que, amb posterioritat a la fase de tractament, no estiguin en condicions de ser reabsorbits pel medi.

Tot això realitzat amb el criteri que la generació i gestió de residus té uns costos mediambientals que cal assumir, segons la màxima: «qui contamina, paga».

4.5.1. Infraestructures de sanejament

Objectius

L'objectiu d'aquest Pla respecte a les infraestructures de sanejament és aconseguir que hi hagi una xarxa d'instal·lacions d'aquest tipus distribuïdes convenientment pel territori, que tingui capacitat per a tractar les aigües residuals generades en el país i que permeti la seva reutilització al màxim per a usos diferents del consum domèstic.

Això permetria tenir unes aigües fluvials i unes aigües litorals netes.

Propostes

La proposta d'aquest PTG pel que fa a les instal·lacions de sanejament és la de continuar l'aplicació del Pla de sanejament de Catalunya i dels diferents plans zonals, mitjançant els seus programes d'actuació, d'inversions i de finançament, per tal d'assolir els objectius de qualitat de les aigües plantejats; per això també cal completar la xarxa d'instal·lacions de sanejament previstes: depuradores, col·lectors i emissaris submarins.

4.5.2. Infraestructures de tractament de residus sòlids

Objectius

L'objectiu d'aquest Pla respecte a les infraestructures de tractament de residus sòlids és el de propiciar les polítiques de reducció de la generació de residus i promoure les pràctiques de reciclatge i reutilització pel tal de valorar els residus, minimitzar els seus costos de tractament i preveure la quantitat i dimensió de les infraestructures que això requereix.

Això per tal d'evitar el deteriorament i el desequilibri del medi que aquests residus poden ocasionar i propiciar l'orientació de l'activitat econòmica vers un desenvolupament sostenible.

Propostes

En relació amb els residus sòlids urbans, aquest Pla proposa que sigui normalment la comarca la que tingui les instal·lacions necessàries per a dur a terme una gestió adequada d'aquest tipus de residus, quant al tractament i la deposició controlada d'aquells que es generen en el seu àmbit territorial.

Respecte als residus d'origen industrial, es proposa que l'àmbit de gestió sigui supracomarcal.

Amb caràcter general, aquestes instal·lacions de tractament de residus sòlids han de tenir en compte els factors següents:

Ambientals.- Pel que fa a la deposició controlada, les condicions hidrogeològiques del terreny, les condicions del paisatge i els efectes de contaminació atmosfèrica. També s'han de tenir en compte el paisatge, la flora i fauna i la climatologia.

Geogràfics.- Les condicions d'accessibilitat a les instal·lacions de tractament.

Econòmics.- La proximitat de la instal·lació amb els agents productors de residus i la seva adequació al volum i naturalesa d'aquests.

- Per a la localització de les instal·lacions de tractament de residus sòlids industrials, es proposa que s'estableixi com a primera possibilitat la d'ubicar-les en polígons industrials d'una certa entitat dintre l'àmbit territorial en què es planteja la instal·lació.

5. Les propostes per a la millora de la qualitat de vida

Dos aspectes apareixen com a bàsics en la consecució d'una bona qualitat de vida per part de la població de Catalunya:

- L'existència de bons serveis i equipaments.
- L'existència d'un entorn mediambiental de qualitat.

5.1. Equipaments

El fet que hi hagi equipaments és determinant per a oferir uns bons nivells de qualitat de vida als habitants dels àmbits territorials on s'ubiquen: sense que s'hagin de desplaçar, els donen tot tipus d'assistència i servei i els ofereixen la possibilitat de desplegar les condicions i aptituds personals de cadascun.

En un altre ordre de coses, l'existència de bons nivells d'equipaments constitueix un atractiu perquè s'hi ubiquin empreses -atès que és un dels criteris que influeixen i en condicionen la localització- i, en conseqüència, població, amb el que això implica de potenciació dels sistemes urbans i nuclis en els quals es localitza l'equipament. Aquesta potenciació pot aprofitar-se per a ajudar a complir els objectius de reequilibri territorial.

Objectius

L'objectiu global d'aquest PTG per al global d'equipaments és fer coherents les diferents polítiques i actuacions sectorials en funció de l'estratègia i de les prioritats del Pla, alhora que aconseguir una màxima igualtat territorial, posant les bases per a la racionalització dels equipaments, determinant els objectius de cobertura del territori i distribuint-los de forma equilibrada.

Proposta

La proposta bàsica que fa aquest PTG per aconseguir aquests objectius és la d'establir la necessitat d'impulsar la redacció del pla territorial sectorial corresponent a cada sector i, alhora, establir unes directrius generals per a la formulació d'aquests PTS.

Les directrius i els aspectes que hauran de tenir en compte els PTS a l'hora de redactar-se seran:

- Recollir i prendre en consideració els objectius territorials comuns als PTS d'equipaments.

- Basar-se en les divisions administratives existents, en les àrees bàsiques territorials i en els àmbits funcionals territorials de sistemes urbans definits per aquest PTG, per a fer la distribució dels equipaments.

- Tenir en compte les previsions demogràfiques i d'habitatge realitzades.

- Prendre en consideració determinats factors per a portar a terme el càlcul de necessitats de dotació en els diferents sectors.

Les determinacions que contindran aquests PTS, independentment de les que estableix la Llei 23/83, de política territorial, seran:

a) La classificació i jerarquització dels tipus de centres o instal·lacions de cada sector.

b) Els objectius de cobertura territorial en la relació tipus de centre/àmbit territorial.

c) La fixació de les reserves de sòl al planejament general.

d) La difinició de les tipologies dels centres o instal·lacions de cada sector.

e) Les normes per a la concreció de les actuacions.

Els objectius territorials comuns als PTS d'equipaments definits en el PTG, als quals es feia referència, són els següents:

- Potenciar els centres i subcentres comarcals com a nuclis primaris per a la prestació de serveis en la seva àrea d'influència, que permetrà una distribució molt més homogènia de l'equipament i una proximitat major d'aquest a la població.

- Potenciar aquells centres o polaritats escollits en aquest Pla territorial general per aconseguir els objectius de reequilibri territorial de la Llei de política territorial i del propi Pla territorial general.

- Potenciar aquells centres d'àmbits territorials que pateixen problemes de despoblament, afavorint-los per tal de forçar el seu desenvolupament.

- Corregir els dèficits de cada tipus d'equipament tenint en compte les característiques específiques de cada zona.
- Establir criteris i quantificar les reserves de sòl per a l'equipament en el sector corresponent perquè sigui recollit en el planejament general urbanístic en el moment de la seva elaboració o revisió.

Les divisions administratives existents, les àrees bàsiques territorials i els àmbits funcionals territorials de sistemes urbans establerts per aquest PTG, esmentats abans com a àrees de referència per a portar a terme la distribució dels diferents tipus i nivells de centres i instal·lacions dels distints equipaments, són:

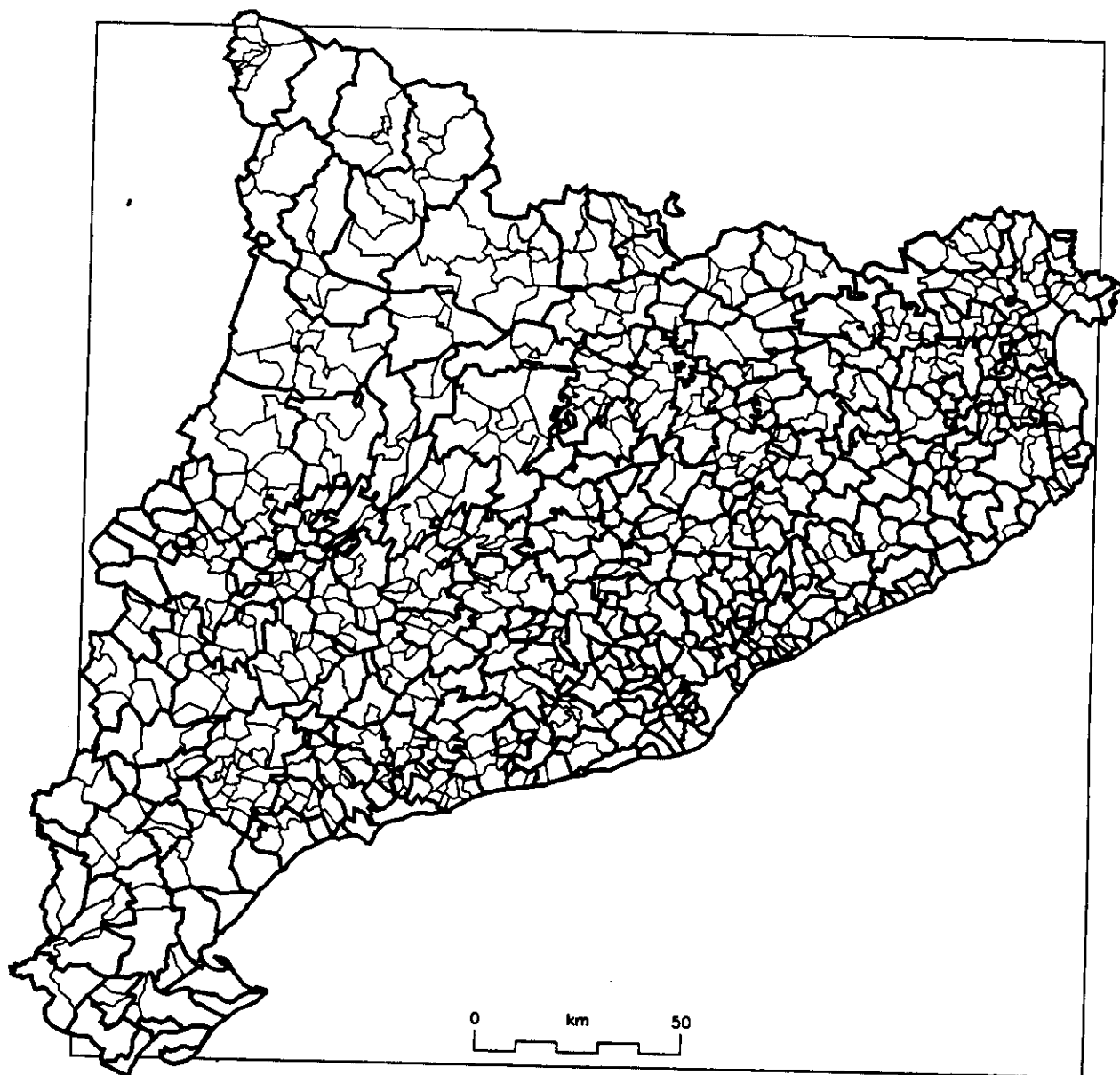
- Per una part, les divisions administratives establertes a nivell local, la municipal i la comarcal, mitjançant les quals s'organitza territorialment Catalunya i les quals seran considerades com a unitats d'informació i planificació.
- Per una altra part, les àrees bàsiques territorials de referència -moltes d'elles unimunicipals-, 288 de les quals són definides per aquest PTG, que abasten tot el territori de Catalunya i que tenen per objecte establir l'àmbit territorial funcional mínim per a poder oferir un llindar poblacional també mínim perquè pugui haver-hi el nivell més senzill de tipus d'equipament d'un sector qualsevol. En tot cas són àrees de referència indicativa que, tanmateix, hauran de reflectir els PTS.

Aquestes àrees bàsiques territorials són molt importants per tal de fer que augmenti la qualitat de vida en totes les àrees del territori, de manera que el nivell d'equipaments sigui el millor possible i el nivell mínim n'estigui assegurat i distribuït equilibradament arreu.

- Finalment, els àmbits funcionals territorials, que no defineixen àrees sinó que constitueixen anàlisis funcionals del sistema de ciutats i dels sistemes urbans que introdueix aquest PTG i que serviran de referència per a distribuir els nivells més complexos dels diferents tipus d'equipaments de cada sector.

Aquesta distribució dels equipaments més complexos és molt important per a aconseguir els objectius de reequilibri territorial i de descongestió dels sistemes congestionats.

Àrees bàsiques territorials (ABT)



Es delimiten indicativament a Catalunya 288 àrees bàsiques territorials (ABT) que abasten tot el seu territori. Moltes d'aquestes ABT es componen d'un sol municipi, tot i que, en general, són constituïdes per conjunts de municipis que actuen relacionadament com una unitat funcional territorial, que es pretén que tingui un llindar de població mínim que permeti tenir el tipus mínim d'equipament de cada sector.