

La Generalitat promou la reactivació econòmica amb nous plans d'ordenació urbanística

- La Comissió de Territori de Catalunya ha iniciat la tramitació de quatre plans directors per a ordenar i impulsar l'activitat econòmica sostenible a l'entorn de l'aeroport de Girona, a la Plana de Vic, la Plana de Lleida i l'Alt Camp
- A més, ha aprovat iniciar la tramitació de dos plans directors urbanístics (PDU) metropolitans a l'entorn de Girona i el Camp de Tarragona, per donar una resposta adequada a les necessitats d'aquests continus urbans
- També s'han aprovat definitivament quatre PDU: de l'aeròdrom de la Cerdanya, de revisió dels sòls no sostenibles dels municipis de l'Alt Pirineu, Vies Blaves Barcelona, i d'infraestructures de la ròtula Martorell – Abrera
- L'abast quantitatiu i qualitatiu dels temes abordats avui fan d'aquesta Comissió de Territori una de les més importants dels últims anys a Catalunya



La Comissió de Territori de Catalunya (CTC), reunida avui telemàticament i presidida pel conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, ha donat un pas endavant en l'impuls de polítiques de reactivació econòmica a partir de l'ordenació del territori i l'urbanisme, en la línia del [Pla per a la reactivació econòmica i protecció social](#), elaborat pel Govern, amb motiu de la crisi derivada per la COVID-19.

Es tracta de polítiques d'ordenació del territori inspirades per la filosofia de la futura Llei de territori. En la reunió, en què també ha participat el secretari d'Agenda Urbana i Territori, Agustí Serra, s'ha donat el tret de sortida a dues grans estratègies territorials: la d'accions territorials en matèria d'activitat econòmica i la del reconeixement de sistemes urbans metropolitans més enllà del de Barcelona.

Així, la Comissió ha acordat iniciar la redacció, per una banda, dels plans directors urbanístics (PDU) metropolità de Girona i metropolità del Camp de Tarragona i, de l'altra, dels PDU d'activitat econòmica de la Plana de l'Alt Camp, la Plana de Lleida, la Plana de Vic i de l'entorn de l'aeroport de Girona.

Les estratègies que s'han impulsat avui s'emmarquen en la voluntat del Govern d'establir un model d'utilització del sòl sostenible, eficient i competitiu, que tingui en compte la diversitat territorial i amb un desenvolupament resilient. Aquestes polítiques neixen de la necessitat de projectar, coordinar i dirigir les grans accions i mesures que modelin l'ocupació de sòl de Catalunya des d'un punt de vista més integral.

Adicionalment, la CTC, una de les més importants que s'ha celebrat en últims anys en abast i contingut, ha aprovat avui definitivament quatre PDU corresponents a actuacions d'un interès territorial remarcable: els de revisió de sòls no sostenibles de l'Alt Pirineu, el d'infraestructures de la ròtula Martorell-Abbrera, el de les Vies Blaves, i el de l'aeròdrom de la Cerdanya. Aquests plans es basen en quatre principis: sostenibilitat ambiental i integració paisatgística, competitivitat econòmica, desplegament de les potencialitats d'ús social i reequilibri territorial.

Activitat econòmica amb estratègia de país

L'Estratègia de Sòls d'Activitat Econòmica que s'ha presentat avui s'emmarca en la necessitat d'establir una estratègia de país per a les accions territorials en matèria d'activitat econòmica. Elaborada per la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori (SAUT) a través de l'INCASOL i la Subdirecció General d'Acció Territorial, aquesta planificació té com a objectiu dinamitzar el territori i promoure l'activitat econòmica, per afavorir la competitivitat i el reequilibri territorial. L'Estratègia ha de permetre dotar Catalunya de les noves condicions

de sòl que demana un territori eficient i ben connectat per acollir activitat econòmica i avançar en competitivitat.

Precisament és amb el consens amb els ajuntaments implicats que s'impulsa aquesta nova eina, en la línia del que estableix l'Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica, Així, localitza enclavaments estratègics i els quatre PDU d'activitat econòmica que es redactaran, són exemples del seu desplegament i concreció. Tots ells s'emmarquen en aquesta nova estratègia que partint d'una visió global del territori situa els nous desenvolupaments en zones d'alta demanda i creixement econòmic, vinculats als centres de recerca i tecnologia del país i ubicats estratègicament en relació a les grans infraestructures i corredors de mobilitat del país. Es tracta d'un nou model urbanístic, supramunicipal i d'alta rellevància econòmica que afavoreix la integració paisatgística i el respecte a la infraestructura verda.

Concretament, la Comissió ha iniciat la tramitació dels quatre plans directores d'activitat econòmica següents:

1. Pla director urbanístic d'activitat econòmica de l'entorn de l'aeroport de Girona



L'objectiu és possibilitar l'emplaçament d'una nova àrea d'activitat econòmica que respongui a les futures demandes de sòl per aquests usos al sistema urbà de Girona, en un entorn d'excel·lent connectivitat viària, ferroviària i aeroportuària. El pla afecta els municipis

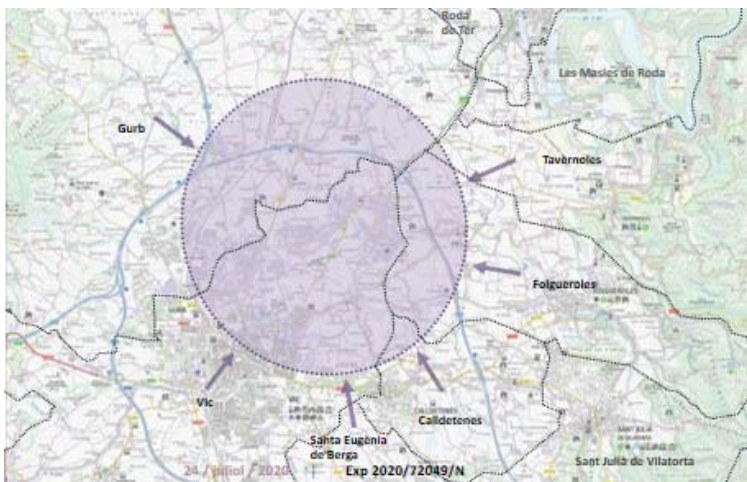
d'Aiguaviva i Riudellots de la Selva. L'àrea d'estudi afecta unes 250 hectàrees aproximadament, a cavall entre ambdós municipis. Limitaria al nord amb la riera de la Torre, al sud amb la carretera de Riudellots a l'aeroport C-25, a l'est amb l'autovia A-2 -antiga N-II, i a l'oest amb l'autopista AP-7.

Conjuntament amb el polígon industrial logístic del CIM La Selva, desenvolupat per l'empresa pública CIMALSA de la Generalitat de Catalunya, el nou PDU aprofitarà les sinergies existents d'accessibilitat i connectivitat i la proximitat a l'aeroport, per a la captació de noves activitats lligades a la logística i a la intermodalitat del transport. També per potenciar el sector industrial i de serveis, ja implantat en aquesta zona, evitant la dispersió territorial de l'activitat logística i potenciant condicions optimitzades per a acollir noves activitats estratègiques

per al territori i pel país. Tot això amb models urbans sostenibles i en el marc dels principis establerts per l'Agenda Urbana de Catalunya i amb una clara vocació de país.

Aquest àmbit que ja s'ha considerat idoni com a àrea d'expectativa i expansió urbana amb l'objectiu de crear sòl per a activitat econòmica en el Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona (PDUSUG) aprovat definitivament el 29 de juliol de 2010. Es troba en una posició d'excel·lent accessibilitat i amb repercussió supramunicipal i també es caracteritza per la seva gran dimensió.

2. Pla director urbanístic d'activitat econòmica de la Plana de Vic



S'estudiarà un àmbit situat sobretot a la corona nord del municipi de Vic, en el conjunt industrial que s'estén des de Gurb fins a Folgueroles, sense deixar de banda les possibilitats de la resta d'implantacions industrials de la comarca amb una òptica de conjunt i potencialitats com a sistema. Inicialment l'àmbit

d'estudi afecta als municipis de Vic, Gurb, Tavèrnoles, Folgueroles, Calldetenes i Santa Eugènia de Berga.

S'impulsa en coherència amb l'Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica. La posició estratègica de l'àmbit respecte algunes de les principals vies de comunicació del país, com són l'eix transversal, C-25, en el sentit est - oest i la C-17 i la C-37 en sentit nord-sud, així com l'existència d'un teixit productiu consolidat, el fan molt atractiu des del punt de vista de la implantació de l'activitat econòmica.

La intenció és dur a terme un treball coordinat entre tots els municipis afectats i la Generalitat, que possibiliti un desenvolupament unitari i coherent d'aquest àmbit territorial complex, caracteritzat per unes especials condicions de localització, patrimoni cultural, paisatge, requeriments d'accessibilitat i mobilitat i de cosit urbà, així com pels aspectes mediambientals referents a la contaminació del sòl per nitrats a la comarca d'Osona que demanden la necessitat d'un canvi de model productiu.

Es vol així:

- Diversificar els usos industrials
- Promoure la compleció territorial per tal de no crear nous polígons aïllats
- Protegir el Sòl no urbanitzable de valor agrícola
- Promoure mesures de millora de la qualitat ambiental

Per tant, es treballarà per desenvolupar les noves activitats de manera compatible amb l'establiment de determinacions sobre un desenvolupament urbanístic sostenible, minimitzant el consum de sòl i racionalitzar-ne l'ús, afavorint la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic, i mitjançant la protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural i cultural i paisatge, per tal de mantenir els valors culturals, agrícoles, paisatgístics, i ecològics que distingeixen la comarca.

3. Pla director urbanístic d'activitat econòmica de la Plana de Lleida



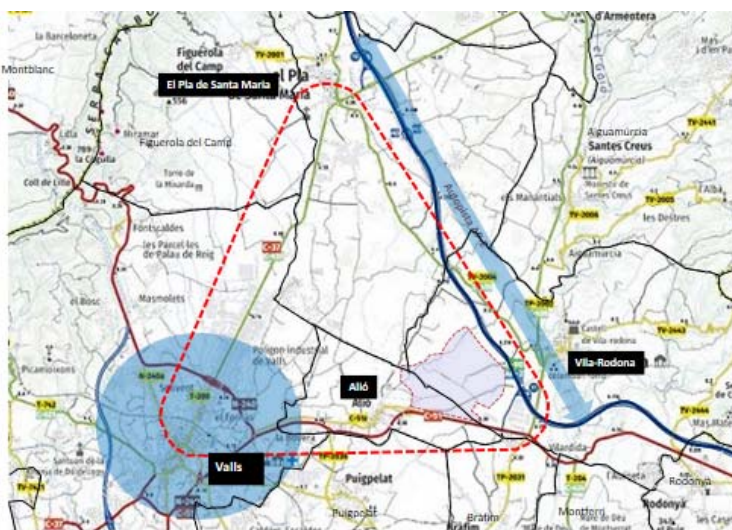
Neix a instància dels ajuntaments de Lleida, els Alamús i Bell-lloc d'Urgell, en coherència amb l'Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica. Així, l'objectiu és un desenvolupament urbanístic coordinat que defineixi un àmbit supramunicipal, destinat a activitat econòmica, més enllà del sector

Torreblanca-Quatre Pilans, promogut per l'Institut Català del Sòl i l'Ajuntament de Lleida.

L'àmbit de l'estudi se situaria geogràficament a l'est de Lleida, en una àrea d'interès econòmic, industrial i logístic. Es tracta d'una àrea que afecta als termes municipals de Lleida, Bell-lloc d'Urgell i els Alamús, situada entre les carreteres A-2, LL-11 i N-240, i les vies fèrries R12 Lleida-Barcelona i R14 Lleida-Tarragona. Lleida en general i aquest enclavament estratègic en particular es troba en un punt intermedi de dos eixos de primer ordre a nivell europeu, com són el corredor Mediterrani i el corredor Atlàntic.

Suposaria potenciar la concentració de l'activitat econòmica en l'encreuament d'aquests grans eixos territorials, evitant la dispersió de l'activitat econòmica i logística i potenciant condicions optimitzades per a acollir noves activitats estratègiques per al territori i pel conjunt del país, tot sota el paraigües dels principis establerts per l'Agenda Urbana de Catalunya.

4. Pla director urbanístic d'activitat econòmica de l'Alt Camp



L'estudi abasta els municipis de Vila-rodona, Valls, Pla de Santa Maria i Alió. L'àmbit del planejament que es proposa abasta inicialment unes 700 hectàrees i se situa sobre l'eix central de l'autopista de l'Ebre, a 17 km de la bifurcació de l'AP-2 i l'AP-7 direcció Lleida, a uns 35 Km del Port de Tarragona i l'aeroport de Reus, i a 11 km de

l'estació de trens d'alta velocitat de Camp de Tarragona a la Secuita.

Juntament amb els polígons industrials logístics de Valls i Montblanc, el nou desenvolupament suposaria potenciar la concentració d'aquesta activitat econòmica al llarg de l'AP-2, eix central d'infraestructura viària al Camp de Tarragona, evitant la dispersió territorial de l'activitat econòmica i potenciant condicions optimitzades per a acollir noves activitats estratègiques per al territori.

Conjuntament amb els àmbits de l'anterior PDU Planes del Guardià dels municipis d'Alió i Vila-rodona, que en conseqüència es deixa sense efecte, i dels nous àmbits que es proposen, tant el del Pla de Santa Maria com el del municipi de Valls, el nou desenvolupament podria aprofitar les sinèrgies introduïdes per l'excel·lent accessibilitat d'aquesta àrea per a la captació de les noves activitats lligades a la logística i a la intermodalitat del transport, així com per a potenciar el sector industrial i de serveis. Tot això evitant la dispersió territorial de l'activitat econòmica i potenciant condicions optimitzades per a acollir noves estratègies pel territori català i sota el paraigües dels principis establerts per l'Agenda Urbana de Catalunya.

La realitat dels sistemes urbans metropolitans

D'altra banda, els acords de la CTC d'avui responen al reconeixement de la realitat d'uns sistemes funcionals de caràcter supramunicipal, amb un alt grau d'integració socio-econòmica entre municipis, i que cal articular amb visió metropolitana. Suposen també el reconeixement de l'existència, més enllà de l'entorn metropolità de Barcelona, d'uns sistemes metropolitans la configuració i planificació dels quals són un repte de país. Cal ressaltar que els dos PDU que ara s'impulsen compten amb el consens dels municipis implicats, que tindran un paper actiu i rellevant en la seva elaboració

Concretament, la Comissió de Territori de Catalunya ha aprovat iniciar la tramitació dels dos plans directors urbanístics metropolitans següents, per planificar i gestionar de manera ordenada les dinàmiques urbanes residencials i d'activitats, com també potenciar la infraestructura verda en l'entorn del continu urbà del Girona i del Camp de Tarragona:

1. Pla director urbanístic metropolità de Girona

S'inicia el procediment de formulació del Pla, que comprèn els municipis de Fornells de la Selva, Girona, Salt, Sarrià de Ter i Vilablareix, a la comarca del Gironès. Així, es deixa sense efecte sense efecte la resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat, de data 16 de setembre de 2016, que va resoldre iniciar el procediment de formulació de la modificació del Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona (PDUSUG).

El nou document que ara s'encarrega a la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori, neix de la necessitat de formular un pla d'abast supramunicipal que reconegui el Sistema Metropolità de Girona, que sigui coherent amb les determinacions del Pla territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) i els objectius assenyalats pel PDUSUG.

Així, vol donar resposta a les necessitats d'una realitat supramunicipal amb estratègies i dinàmiques conjuntes, que presenta una continuïtat urbana en el territori i supera els límits administratius municipals. Respon, també, a les directrius de la Llei de territori, que preveuen plans d'estructura urbana plurimunicipals, pensats pels reptes de país que requereixen solucions complexes amb instruments que superin els límits administratius dels municipis.

ÀMBIT



2. Pla director urbanístic del sistema metropolità del Camp de Tarragona

Comprèn els municipis de Reus, a la comarca del Baix Camp i de Constantí, La Canonja, Salou, Tarragona, i Vila-seca, a la comarca del Tarragonès. La Comissió encarrega a la Secretaria d'Agenda Urbana i Territori la redacció del document, tenint en compte la participació dels ajuntaments afectats. L'objectiu és determinar una ordenació racional, eficient, compartida i de consens d'àmbit metropolità, sobre la qual es materialitzin les dinàmiques econòmiques i socials sostenibles dels municipis de l'àrea directa i de la zona d'influència. Així, s'impulsa un document d'abast supramunicipal que reconegui el sistema urbà central del Camp de Tarragona, que sigui coherent amb les determinacions del Pla territorial Parcial del Camp de Tarragona (PTPCT).

A més del desenvolupament sostenible dels quinze criteris del Programa de Planejament Territorial de Catalunya, ha de procurar per la preservació dels espais oberts, davant el consum d'aquests espais per a destinar-los a noves extensions urbanes, i la prioritització de la reforma dels assentaments urbans i de la rehabilitació dels edificis existents sobre la nova extensió urbana. El Pla té una funció estratègica i estructuradora del territori, mitjançant les metodologies de l'urbanisme per tal de coordinar l'ordenació física d'aquesta àrea intermunicipal.

ÀMBIT



Aprovació definitiva de quatre PDU

Finalment, la Comissió de Territori de Catalunya ha aprovat avui definitivament quatre plans directors urbanístics:

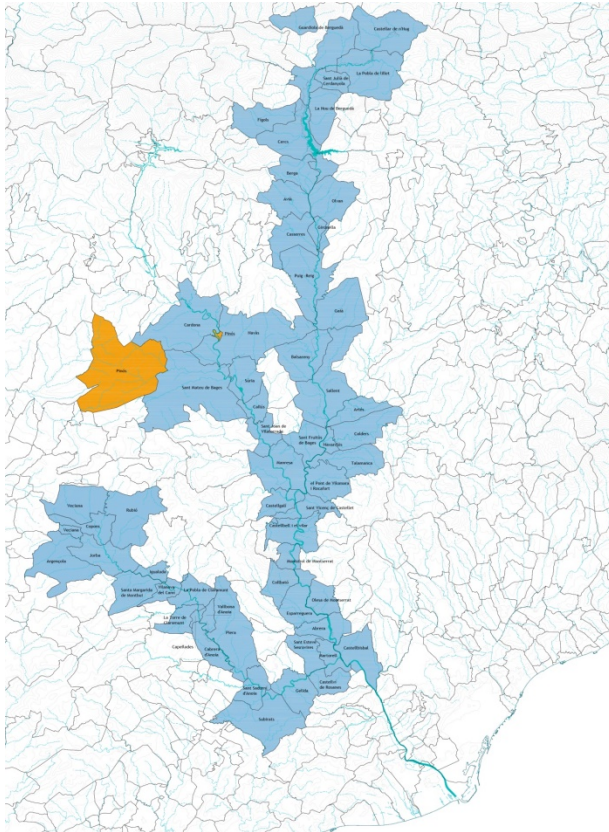
1. PDU Vies Blaves

La Comissió de Territori de Catalunya (CTU) ha aprovat avui definitivament el Pla director urbanístic (PDU) de les Vies Blaves, que permetrà crear 306 quilòmetres de camins per a vianants i ciclistes al llarg dels rius Llobregat, Anoia i Cardener. El Pla, redactat pel Departament de Territori i Sostenibilitat i la Diputació de Barcelona, crea un marc urbanístic i territorial adequat per recuperar, difondre i fer accessibles els diversos paisatges culturals i naturals situats al llarg de les lleres dels tres rius.

El PDU incentivarà el coneixement dels elements arquitectònics, arqueològics i socioculturals amb la màxima integració amb el paisatge que els acull, tot recuperant la seva història i potenciant la seva difusió. En aquest sentit, es recuperaran camins històrics, es crearan noves possibilitats de connexió entre els municipis, amb punts de serveis, i es rehabilitaran elements patrimonials i paisatgístics.

El Pla servirà també per incrementar la qualitat de les activitats d'oci i salut i per augmentar la conscienciació mediambiental. A nivell ambiental, la intervenció que preveu el PDU és molt significativa, tant per l'extensió dels camins com per la rellevància ambiental del medi fluvial on s'insereix. El PDU VBB està definint una infraestructura de lleure a la natura, amb un ús ciclista o a peu, a baixa

velocitat i de baixa intensitat, que parteix de la premissa de proximitat al riu. En conjunt, suposarà una inversió de 45 milions d'euros, a càrrec de la Diputació, que va engregar aquest projecte l'any 2015.



L'àmbit territorial del PDU aplega 59 municipis de set comarques, amb una població de més de 400.000 habitants. A més, un total de 5,2 milions de persones, el 70% dels catalans, hi viu o es troba a menys de mitja hora de distància. Per tant, per la dimensió del projecte és una actuació inèdita al sud d'Europa.

Els municipis inclosos en aquest Pla són: Argençola, Cabrera d'Anoia, Capellades, Copons, Igualada, Jorba, La Pobla de Claramunt, La Torre de Claramunt, Piera, Rubió, Santa Margarida de Montbui, Vallbona d'Anoia, Veciana, Vilanova del Camí, de la comarca de l'Anoia, Gelida, Sant Sadurní d'Anoia i Subirats, de la comarca de l'Alt Penedès, Abrera, Castellví de

Rosanes, Collbató, Esparreguera, Martorell, Olesa de Montserrat, Sant Esteve Sesrovires, Castellbisbal, de la comarca del Vallès Occidental, Artés, Balsareny, Calders, Callús, Cardona, Castellbell i el Vilar, Castellgalí, El Pont de Vilomara i Rocafort, Gaià, Manresa, Monistrol de Montserrat, Navarcles, Navàs, Sallent, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Mateu de Bages, Sant Vicenç de Castellet, Súria, Talamanca, de la comarca del Bages, Avià, Berga, Callús, Casserres, Castellar de n'Hug, Cercs, Fígols, Gironella, Guardiola de Berguedà, La Nou de Berguedà, La Pobla de Lillet, Olvan, Puig-reig, de la comarca del Berguedà i el municipi de Pinós, de la comarca del Solsonès i província de Lleida.

Elements estructuradors

El PDU distingeix tres elements que conformaran les Vies Blaves i proposa criteris d'ordenació per a cadascun. En primer lloc, **la via**, que es concep tant com un camí físic, amb els requisits d'accessibilitat que això comporta, com un recorregut i un relat per a l'evolució del paisatge i el patrimoni. Sempre que sigui possible, s'aprofitaran i condicionaran camins existents. En segon lloc, **les portes**, que es corresponen amb els punts d'accés a la via i de concentració de

serveis de mobilitat, seguretat i tècnics. Finalment, **els nodes**, que són els encreuaments de les Vies Blaves amb altres camins històrics, rutes turístiques o senders de Gran Recorregut.

Segons el document aprovat avui, **la Via Blava resultant** serà de titularitat pública i tindrà, en general, una amplada de 3 metres, excepte en casos com els espais de sensibilitat ambiental alta o molt alta, on es limita a 2 metres. El règim d'usos previst serà principalment el de mobilitat de persones i bicicletes. S'admeten també altres modalitats de mobilitat sostenible sempre i quan es justifiqui la seva compatibilitat amb l'ús principal. Es prohibeix, explícitament, la mobilitat mitjançant vehicles de motor, amb excepció dels necessaris per al manteniment de la Via Blava.

Recorregut en tres branques

Les Vies Blaves s'estructuraran en tres branques:

- **Via Blava Llobregat:** recorrerà 174 quilòmetres des de les fonts del riu, a Castellar de N'Hug, fins a Martorell, unint indrets com Sant Benet de Bages, Montserrat i 15 colònies tèxtils. El recorregut principal es podrà completar amb fins a gairebé 90 quilòmetres més de possibles variants i enllaços. La Via Blava Llobregat suposarà una inversió de 22 milions d'euros.
- **Via Blava Anoia:** seguirà el riu des de Jorba fins a Martorell, on s'unirà amb la Via Blava Llobregat. Tindrà 65 quilòmetres de longitud que transcorreran per les comarques de l'Anoia, l'Alt Penedès i el Baix Llobregat. Requerirà una inversió de 12 milions d'euros.
- **Via Blava Cardener:** en aquest cas, s'habilitaran 52,6 quilòmetres d'itineraris pel Bages, entrant a la demarcació de Barcelona per Cardona i confluint amb la Via Blava Llobregat a Castellgalí. La inversió prevista és de 10 milions d'euros.

Quant a la **localització de les portes**, el PDU en proposa 37: 21 portes a la Via Blava Llobregat; 7 portes a la Via Blava Cardener; i 9 portes a la Via Blava Anoia, que donen accés a 33 poblacions. I pel que fa a la **localització dels nodes**, a més de la intersecció de la Via Blava amb els camins GR també s'identifica la intersecció amb altres camins com el camí de Sant Jaume, camí dels Bons Homes, camins de la Sal, la ruta Intercatalunya, la ruta de les Colònies Tèxtils del Llobregat, etc.

El Pla estableix, per a cadascun d'aquests elements, una sèrie de criteris que en relació a aspectes com l'accessibilitat, el tipus de traçat, l'ordenació urbanística, i factors ambientals, paisatgístics i patrimonials.

L'abril de 2019, el conseller de Territori i Sostenibilitat va aprovar inicialment el Pla director urbanístic Vies Blaves Barcelona i es va exposar a informació pública. Així mateix, es van sol·licitar els informes preceptius als departaments interessats i organismes afectats i es va sotmetre l'expedient al tràmit d'informació als ens locals compresos en l'àmbit territorial del Pla. S'han rebut 20 informes, 33 al·legacions. Gairebé totes les aportacions han estat incorporades com a millores en el document. El document resultant és el treball de col·laboració entre les diferents administracions sectorials i locals.

Redacció coordinada del projecte

El disseny de les Vies Blaves es du a terme mitjançant el Pla director urbanístic (PDU), una figura de planejament supramunicipal amb un gran nivell de concreció, i els corresponents projectes executius de la via, que actualment estan en fase d'avanç. Una comissió de seguiment amb representants de la Generalitat, de la Diputació i de l'equip redactor coordina els treballs.

La governança pel que fa a difusió, explotació i manteniment de la Via Blava un cop estigui executada correspondrà a la Generalitat de Catalunya i a la Diputació de Barcelona amb la col·laboració dels municipis inclosos dins de l'àmbit del Pla. La governança i seguiment del PDU s'instrumentalitzen mitjançant tres figures clau: l'òrgan gestor del PDU, la comissió mixta de seguiment ambiental i el gestor de mobilitat.

2. PDU de la Pla director urbanístic d'infraestructures de la ròtula Martorell – Abrera

El PDUI abasta els municipis d'Abrera, Martorell, Sant Esteve Sesrovires, Esparreguera, Olesa de Montserrat, Castellví de Rosanes i Castellbisbal. Ordena els aspectes relacionats amb les infraestructures viàries i ferroviàries existents i previstes en aquest àmbit, per tal de garantir la disponibilitat de sòl necessària per implantar nous corredors i reconvertir els actuals. El Pla s'ha redactat amb la participació de tots els ajuntaments implicats, aconseguint així un ampli consens.

La premissa bàsica del Pla és potenciar l'accessibilitat de l'àmbit corregint o minimitzant l'efecte barrera que generen les infraestructures. Alguns dels objectius concrets que persegueix el PDUI són els següents:

- Jerarquitzar les infraestructures viàries i ferroviàries sota criteris de racionalitat territorial, optimització del seu ús i minimització de l'impacte ambiental.
- Traslladar part del trànsit viari de llarg recorregut cap a l'exterior dels nuclis urbans, possibilitant la integració urbana de les vies que els travessen.
- Definir un sistema de bulevards dintre de la xarxa viària per connectar les àrees urbanes, amb carrils bici i itineraris per a vianants.
- Situar el ferrocarril en una posició central, definint nous intercanviadors i potenciant el seu ús per al transport de mercaderies.
- Coordinar les diferents administracions implicades en la planificació i gestió de les infraestructures, oferint una visió global i permetent el desenvolupament del planejament municipal de forma coherent.

Actuacions a la xarxa viària

La xarxa viària de l'àmbit afronta reptes comuns amb la resta de la regió metropolitana, com ara vies d'alta capacitat que reben tant trànsit de pas com intern; una estructura molt radial, i, com a conseqüència, una manca de vies intermèdies entre les de gran capacitat i les locals. A més, les infraestructures existents generen un fort impacte ambiental a les ciutats, que es tradueix en efecte barrera, soroll i contaminació.

És per això que el PDUI treballa per jerarquitzar la xarxa viària, oferint alternatives per separar el trànsit de pas de l'intern, optant pels traçats de menor impacte ambiental. Algunes de les propostes són les següents:

Eixos territorials

Es proposa una **nova connexió directa entre la B-40 i l'A-2** mitjançant un traçat en túnel sota el nucli urbà d'Abbrera, que adequarà els moviments del nus de l'A-2 amb la B-40 cap el Vallès. Alhora, es completa aquest nus amb la connexió amb el Cinturó Oest.

Les altres actuacions que es proposen en les vies interurbanes milloraran la funcionalitat dels grans eixos territorials, i obren la porta a les **millores ambientals i d'integració urbana de l'A-2**, entre Esparreguera i Martorell. Es donarà continuïtat als laterals en el tram Esparreguera-Abbrera, simplificant els trenats i reformant els enllaços.

Vies secundàries i interurbanes

Connecten els eixos territorials i permeten oferir alternatives a l'actual trànsit de l'A-2 i, al mateix temps, reforçar les relacions internes entre els municipis; és per això que la seva estructuració és un dels objectius prioritaris del PDUI.

Dins d'aquesta categoria de vies, la **variant de la C-55** canalitza el trànsit del corredor del Llobregat fins a la A-2. En aquest cas, el PDUI ha estudiat tant les necessitats de mobilitat com l'impacte ambiental de les diferents propostes de traçat que es poden trobar en el planejament vigent i es decanta per una de pròpia.

El Pla proposa amb un traçat que suprimeix la via prevista pel marge esquerre del riu i la substitueix per un túnel sota del nucli d'Abrera, paral·lel a l'esmentat anteriorment, fins al nus de can Amat. La proposta es completa unint la C-55 i la BV-1201 a través de la variant d'Olesa de Montserrat per l'interior del sector industrial Can Singla.

Amb aquesta solució s'evita afectar la plana fluvial del riu Llobregat, un espai que la planificació territorial vigent vol preservar, ordenar i potenciar, atès el seu pes com a connector ecològic.

D'altra banda, el PDUI recull el traçat del **Cinturó Oest**, el vial de connexió B-40/B-224, previst a ponent dels sectors industrials Sant Ermengol, Barcelonès i de la factoria SEAT. El Cinturó funciona com un nou eix distribuïdor del trànsit dels polígons industrials a l'oest de l'A-2. El caràcter connector i estructurador del nou eix ha de garantir la integració dels espais oberts del corredor agrícola de Sant Esteve Sesrovires.

Així mateix, el Pla inclou el **desdoblament i millora urbana de la B-224** entre Masquefa i Martorell, com a via secundària de connexió amb l'Anoia. Aquesta actuació també millorarà la mobilitat dels polígons industrials de l'eix de la carretera de Piera.

Vies integrades

Pel que fa a la reordenació de la xarxa viària suburbana, les apostes més rellevants del PDUI són recuperar la continuïtat entre els municipis i millorar la dotació de vies transversals. També treballa per garantir l'accés a la xarxa de primer ordre i per especialitzar alguns carrers com a eixos cívics.

En aquest sentit, el PDUI proposa la creació d'una **xarxa de bulevards urbans**, entesos com a eixos cívics d'un carril per sentit per al trànsit motoritzat, amb preferència per al transport públic, així com carril bici i itinerari per a vianants. El principal és el **bulevard Llobregat**: uneix el centre de Martorell, la recta de SEAT, Abrera i Olesa de Montserrat per l'antiga N-II i la C-

55 reconvertida. El **bulevard Anoià**, d'altra banda, correspon a la Rambla de les Bòbiles i l'actual traçat de la carretera de Piera, un cop desdoblada la carretera B-224. Uneix el centre de Martorell, la urbanització del Pou del Merli i els polígons industrials al llarg de la B-224.

La proposta es complementa amb un **sistema de vies transversals** que connecten entre elles les carreteres que recorren paral·leles als rius Llobregat i Anoià. El seu objectiu es superar la barrera que suposen aquestes grans infraestructures i crear una xarxa que connecti àmbits urbans i rurals. Es construeix mitjançant vies existents, trams nous i reordenant els enllaços.



Principals propostes de la xarxa viària.

La xarxa de carrils bici es complementarà amb una altra de camins rurals i propera als espais fluvials.

Actuacions a la xarxa ferroviària

El Pla director recull les infraestructures ferroviàries ja previstes per les diferents figures de planejament, com l'Eix Transversal Ferroviari (ETF) i de la Línia Orbital Ferroviària (LOF) i altres en estudi com la variant d'FGC per la recta de SEAT o la millora de la capacitat del corredor Martorell-Castellbisbal. Les propostes busquen dotar d'infraestructura àrees que encara no disposen de connexió o que necessiten millorar-la; superar l'actual sistema radial, i incrementar el pes del sistema ferroviari en el transport de mercaderies.

A més, el PDUI posa l'èmfasi en els intercanviadors. Entre aquests, pel que fa a les infraestructures per a passatgers, inclou el nou intercanviador LOF-Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a la recta de SEAT, cridat a esdevenir el centre d'un nou pol de centralitat urbana. Se situa en el traçat de la variant de la línia Llobregat-Anoia d'FGC entre Abrera i l'estació de Martorell-Enllaç.

Quant al trànsit ferroviari de mercaderies, s'inclou les obres d'**implementació de l'ample via mixt** al corredor Tarragona-Castellbisbal (introducció de l'anomenat "tercer fil" entre els dos rails d'ample ibèric, 1668mm, a 1435mm d'un ells, ample internacional), actualment en construcció per part d'Adif. En el tram Martorell-Castellbisbal, aquesta actuació inclou habilitar com a itinerari alternatiu el túnel antic de via única de can Bros i l'execució de les connexions necessàries amb el traçat ferroviari actual.

L'execució d'aquesta actuació és prioritària a curt termini per a la potenciació del transport ferroviari de mercaderies al Corredor mediterrani, atès que permetrà l'encaminament cap a la frontera francesa de trens de mercaderies en ample estàndard europeu des del port de Tarragona i les principals factories i empreses situades al llarg d'aquest corredor, i la implantació de noves terminals, com és el cas de la nova terminal prevista per la BASF.

Així mateix, el PDUI incorpora la reserva del PTMB per a la **millora de la capacitat d'aquest corredor Martorell-Castellbisbal** que consisteix en executar un nou corredor ferroviari en túnel per sota l'avinguda de les Bòbiles de Martorell i construir un nou pont sobre el Llobregat per a connectar i tenir continuïtat amb el corredor ferroviari de l'antic túnel de Can Bros, actualment en construcció. L'amplada de l'avinguda de les Bòbiles permet construir un nou intercanviador amb la LOF, a l'oest del nucli urbà de Martorell.

Una altra infraestructura ferroviària a destacar és l'**Estació Intermodal de Mercaderies a Sant Esteve Sesrovires**, concebuda com un intercanviador carretera-ferrocarril. El PDUI deixa la seva localització concreta i disseny per a un futur Pla especial urbanístic (PEU).



Principals propostes de la xarxa ferroviària recollides pel PDUI.

Impuls a l'activitat econòmica

La tramitació d'aquest Pla director d'infraestructures defineix el marc de referència per al **Pla director urbanístic (PDU) d'activitats econòmiques del Baix Llobregat Nord**, que afecta als municipis d'Abrera, Martorell i Sant Esteve Sesrovires. Aquest Pla, que es tramita en paral·lel, delimitarà uns nous sectors d'activitat econòmica que potenciaran la indústria existent.

3. Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya

El [document](#), que compta amb el vistiplau definitiu de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya del 25 de febrer, classifica l'aeròdrom com un equipament que no precisa cap ampliació i preveu 25 hectàrees de sòl de protecció paisatgística al seu voltant. El sostre edificable dins del recinte es redueix dels 25.326 m² previstos anteriorment als 6.976 m².

4. Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles dels municipis de l'Alt Pirineu

El document ajusta el desenvolupament urbanístic a criteris de sostenibilitat territorial, ambiental i paisatgística, i afecta 26 municipis de les comarques de la Cerdanya, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà, l'Alt Urgell i l'Alta Ribagorça. En concret, el PDU proposa la desclassificació de 47 àmbits, modificacions en 69 àmbits, o el manteniment de 44 àmbits d'extensió urbana revisats. L'estratègia global del Pla proposa l'extinció d'unes 300 hectàrees de sòl de creixement residencial classificat pel planejament urbanístic vigent i 8.552 habitatges.

24 de juliol de 2020