

## 5.2 EL MODEL TERRITORIAL PER AL LITORAL: REFORÇAR L'ESTRUCTURA NODAL

El model territorial del Pla Estratègic del Litoral Metropolità es basa en **reforçar l'estructura nodal del territori** segons tres principis fonamentals:

- **Protegir i restaurar l'espai no urbà és la base per recuperar la qualitat global del paisatge litoral.** Cal evitar la connurbació de la línia costanera i preservar continuïtats paisatgístiques amb l'interior, que valoritzin elements del patrimoni cultural, urbanístic i arquitectònic preexistents. Els espais no urbans han de ser una xarxa contínua que relligui totes les proteccions, a nivell local, comarcal i metropolità, des dels parcs i jardins urbans, o els parcs periurbans, fins els espais d'interès natural. La costa ha de ser accessible d'una forma contínua per una via de vianants o bicicletes, i els deltes, les desembocadures dels rius i les rieres, restaurats prioritàriament. La resolució dels dèficits en les xarxes de sanejament i el manteniment de les rieres, així com la resta d'intervencions pendents d'infraestructures ambientals, és un condicionant previ a la millora de la qualitat del paisatge.

*El PDUSC ha suposat un primer pas en aquesta direcció, en reforçar la protecció jurídica del sòl no urbanitzable del litoral, així com la Xarxa Natura 2000. El PDUSC que afirma que el sòl no urbanitzable ho seguirà sent. Afecta a 75 municipis de Catalunya. Equivalent en superfície a 2 vegades i mitja l'àrea de Barcelona. La normativa té una preocupació per l'ús i la gestió, potencia les activitats agrícoles, de lleure, de valors paisatgístics i la creació d'uns fons per actuar-hi. La segona convocatòria d'ajuts va acabar el 6 de juny del 2005. A partir d'ara els municipis poden incorporar més sòl al sòl costaner protegit. EL PDUSC2 inclou 44 sectors, 28 desqualificació i 14 reconsideració de les afectacions. Però la gestió privada i pública d'aquest sòl, els projectes de restauració, la reconversió de les activitats actualment instal·lades, i, més greu, el conjunt de dèficits en les xarxes de sanejament, el manteniment de rieres, o la gestió de les platges, resten pendents. L'Agència Catalana de l'Aigua ha desenvolupat plans sobre els pluvials. Durant l'estiu del 2005 l'ACA va aprovar diferents plans d'inversions, com el PSAU2.*

- **Reconstruir teixits urbans per augmentar les densitats moderadament, integrant noves activitats econòmiques intensives** que augmentin l'autocontenció laboral dels municipis litorals, molts dels quals avui són excessivament residencials. Evitar formes urbanes esteses de caràcter residencial. Moderar el consum de sòl. Afavorir la cohesió social del territori evitant la segregació de l'espai. Facilitar una política d'habitatge integrada urbanísticament. Generar nous centres amb activitats terciàries, que s'haurien de preveure en connexió a noves estacions ferroviàries i de transport públic. Promoure la transformació, equipament i major integració urbana dels polígons industrials, que en el futur tendiran a acollir activitats més diverses.

*Els escenaris del Pla territorial metropolità de Barcelona en redacció preveuen la moderació dels creixements residencials i d'activitats en el litoral a les expectatives del planejament vigent, excepte en el cas de Vilanova i la Geltrú, on podria donar-se un creixement major. El Pla Territorial Metropolità de Barcelona forma part del Programa de Planificació Territorial, que ha definit 15 criteris generals i escenaris globals demogràfics i d'habitatge. Els plans territorials parcials (PTP) haurien de ser més vinculants definint densitats. Les revisions dels*

*POUM es podrien fer com a Plans Directors Urbanístics, que permeten alhora coordinació i flexibilitat local.*

- **Completar i interconnectar les xarxes d'infraestructures de transport, reduint els seus impactes socials i ambientals.** Millorar l'accés en transport públic i ferrocarril al Barcelonès des del litoral, en freqüència i rapidesa. Resituar les estacions del ferrocarril del litoral en una posició més central en els nuclis urbans, soterrant el ferrocarril. Millorar l'eficiència de la xarxa viària reformulant els peatges. Atendre la vialitat que relliga els teixits urbans entre ells i els connecta a les vies. Reconvertir les carreteres litorals en avingudes o boulevards metropolitans que relliguin els teixits urbans, impedit que siguin emprats per trànsits de llarg recorregut o de pas.

*El Departament de Política Territorial i Obres Públiques presentà el seu Pla d'Infraestructures viàries i ferroviàries abans de l'estiu del 2005. L'ATM redactarà un nou Pla Director d'Infraestructures, i possiblement de Serveis de Transport. Alguns dels projectes en curs per part del Ministeri de Foment, com les calçades laterals al llarg de l'autopista del Maresme. Pròximament, el nou Pla de Rodalies de RENFE. Com a tendència general, alguns projectes com les autopistes Vilanova-Vilafranca o Badalona-Mollet, les connexions amb el port i l'aeroport al delta, poden realitzar-se a curt termini, per els grans projectes pendents al litoral (reconversió de les carreteres del litoral en passeig o avinguda metropolitana, desplaçament i soterrament del ferrocarril) poden restar a molt llarg termini si no hi ha un impuls decidit per part dels Ajuntaments del litoral per tal de projectar-los d'una forma integrada.*