

PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA

*Rodrigo Díaz

1) SÍNTESIS

La solución a los problemas de las ciudades contemporáneas obliga a replantear la teoría urbanística convencional, buscando nuevos enfoques radicalmente diferentes de los habituales. Esta es la primera conclusión, y seguramente la más importante. Es la base de la redacción y discusión de las propuestas del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona.

La cultura y las prácticas urbanísticas actuales, basadas en gran parte en teorías y modelos propuestos ya desde principios de siglo, son incapaces de entender las realidades territoriales emergentes al final del siglo XX y de actuar sobre ellas.

El hecho es que, desde mediados de este siglo, la ciudad se ha desbordado invadiendo territorios próximos, devorando pueblos y ciudades vecinas, cuya expansión previamente había catalizado. Ciudades, conurbaciones, áreas metropolitanas, megalópolis, corredores urbanos, nebulosas difusas, son fases sucesivas de un proceso de urbanización no asumido del todo, ni política ni culturalmente, que se generaliza a escala mundial y del que no se conoce todavía el final.

En Cataluña, entre 1950 y 1980 (período de intenso desarrollo económico sin control democrático), el crecimiento compacto representó apenas el 20% del total de nueva ocupación (10.000 hectáreas) mientras que el crecimiento disperso representó el 80% (40.000 hectáreas).

El objetivo final del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona es la introducción efectiva de los elementos esenciales de orden en la fase metropolitana del largo proceso de evolución y transformación urbana.

El ámbito metropolitano de Barcelona y Cataluña, globalmente considerada, están todavía lejos de las extensiones y densidades de ocupación de las grandes megalópolis internacionales como Nueva York, Tokio, Londres, París, México, Sao Paulo, El Cairo o Moscú, por ejemplo.

El territorio metropolitano de Barcelona, igual que el del resto de la cuenca mediterránea, si bien ha sido muy colonizado por el hombre (en 3.235 km² viven 4,26 millones de habitantes), se encuentra aún a gran distancia de los monstruos urbanos citados (todos entre 10 y 20 millones).

Por otro lado, el PGM 74-76 y las actuaciones urbanísticas posteriores han contribuido decisivamente a resolver graves problemas, sobre todo a escala local. Estos hechos muestran que existe todavía la posibilidad de introducir elementos esenciales de orden a escala metropolitana. Por otro lado, también muestran el riesgo de no hacerlo con urgencia.

Los nuevos espacios urbanizados tienen hoy carácter difuso y discontinuo, y las actividades tradicionalmente urbanas han pasado a relacionarse entre sí no tanto debido a su proximidad geográfica, como por sus conexiones con sistemas de transpor-

te y de comunicación (de personas, mercancías, energía, información) que tienden a organizarse siguiendo lógicas de red (basadas en la variable tiempo) más que lógicas territoriales (basadas en la variable distancia).

Un importante problema que deriva de estas lógicas disociadas es que cada día resulta más difícil poder adaptar la planificación urbana y territorial a las divisiones administrativas producto de las regulaciones heredadas del pasado.

Más que trabajar a partir de divisiones territoriales juxtapuestas, **hoy se debe trabajar en base a las múltiples visiones territoriales y sectoriales que se superponen, porque la complejidad creciente de la ocupación urbana hace que determinados problemas parciales afecten a otros sectores, simultáneamente en las escalas locales, metropolitanas o internacionales, y que el orden alcanzable a una escala para un sector en concreto puede perfectamente implicar desórdenes en otras escalas y en otros sectores.**

De las consideraciones anteriores deriva la necesidad de un nivel intermedio y multisectoriales de planificación, entre el Plan Territorial General de Cataluña (directrices globales de coordinación) y los planes generales de ordenación urbana (planificación física que afecta a los derechos de propiedad del suelo), y entre estos planes de regulación del suelo y los planes sectoriales de infraestructuras y servicios. La necesidad de este nivel de planificación es la **segunda conclusión** que se deriva de este documento.

Para enfrentarse a la redacción de un plan metropolitano al final del siglo XX, es imprescindible un cambio en las aproximaciones tradicionales al fenómeno urbano, hay que encontrar los elementos-clave con capacidad para «atraer» hacia nuevos órdenes globales la multiplicidad de agentes individuales libres, más que pretender imponer esquemas predeterminados y rígidos. Esquemas que podrían paralizarlos (problema habitual de los planes de los años sesenta y setenta) o arrastrarlos a un seguimiento resignado de las evoluciones «espontáneas» a corto plazo, en la creencia ingenua de una continuidad a largo plazo de los órdenes globales preexistentes (actitud dominante durante los años ochenta).

Hoy es necesario incorporar a la discusión urbanística ideas en cierta manera contraintuitivas, como la generación del caos a partir de leyes deterministas, la aparición de islas espontáneas de orden en medio del caos, el carácter universal de las pautas de comportamiento de sistemas complejos, diferentes en apariencia.

Este cambio de enfoque requiere también un cambio cultural. El mundo es más complejo de lo que nunca habíamos imaginado, pero las leyes que lo rigen pueden ser mucho más sencillas de lo se podría esperar.

Un análisis del Plan del Ensanche de Barcelona (Ildefons Cerdá, 1859) permite reconocer los elementos-clave de una propuesta que se ha demostrado capaz de soportar y asumir los embestidas de millones de agentes durante más de un siglo de intensas transformaciones. Una parte substancial del éxito urbano barcelonés, reconocido con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992, se basa en la calidad urbana singular del Ensanche. Unos objetivos precisos y unos cuantos instrumentos han sido suficientes para servir de marco y ordenar continuamente diferentes episodios de transformación de la ciudad.

El Plan Territorial Metropolitano también se centra en el control perma-

nente de unos pocos parámetros de fácil seguimiento para asegurar que evoluciones futuras sean aceptables si se respetan unos umbrales-límite de calidad ambiental y de eficiencia en todas y cada una de las zonas metropolitanas.

Una tercera conclusión es la idoneidad de los instrumentos que el Plan propone utilizar:

- Primer y fundamental instrumento: controlar las densidades de uso del suelo para garantizar un margen de niveles adecuados de seguridad y calidad ambiental. Ampliar el espacio donde las relaciones de carácter urbano son posibles. Descentralizar sin perder calidades urbanas.
- Segundo instrumento: delimitar previamente y preservar como espacios abiertos un sistema continuo e interrelacionado de áreas esencialmente no urbanizadas, por motivos ambientales, paisajísticos o estratégicos.
- Tercer instrumento: favorecer la movilidad y la comunicación, elementos imprescindibles para asegurar la flexibilidad de localización y, por tanto, eficiencia económica, en todo el espacio urbanizado, base de cualquier desarrollo social autosostenible.

En síntesis, el problema esencial de la ordenación territorial no es el tamaño de las aglomeraciones urbanas sino la adecuación de las densidades según diferentes ámbitos, la previsión de redes viarias homogéneas, reticulares y progresivas, articuladas según las diferentes escalas; la constitución de redes de ferrocarril y de transporte público vinculadas a operaciones de desarrollo urbano, coherentes simultáneamente a escala local y metropolitana y, sobre todo, la preservación de las áreas de más valor ambiental como áreas esencialmente no urbanizadas con carácter permanente, promoviendo su valoración activa y articulándolas en un sistema continuo, definido previamente a la ocupación del suelo.

Finalmente, se mantiene el optimismo ante la creencia racional de

que el futuro puede inventarse en parte (o que al menos los futuros no deseados pueden evitarse). Este optimismo debe basarse en un conocimiento esmerado tanto de las condiciones de contorno del presente (en términos de problemas y de oportunidades), como de la inercia de las fuertes tendencias del pasado y, sobre todo, en la previa y precisa definición, al servicio de los ciudadanos, de los objetivos políticos y de las voluntades sociales.

Explicitar claramente los objetivos, explicar la metodología y justificar los instrumentos concretos en el que se base el trabajo de redacción del Plan Territorial Metropolitano para facilitar la comprensión de la nueva complejidad de los fenómenos urbanos y estimular la participación activa en los procesos de planificación y desarrollo del área metropolitana.

2) INTRODUCCIÓN

2.1) Condiciones previas a la Planificación

El cambio del fenómeno urbano es permanente con una serie de transformaciones hasta llegar a la ciudad. La muralla significa la delimitación precisa del dentro y del fuera. Al interior las vías se llamaban calles. Al entorno se transformaban en caminos y más tarde en carreteras.

La diferenciación, la oposición, campo-ciudad era clara conceptualmente y perceptible fácilmente sobre el terreno.

A la primera mitad del siglo XIX, a Europa la industrialización y el transporte mecanizado hacen saltar las murallas. Las ciudades comienzan a crecer. Aparecen los ensanches y las primeras planificaciones urbanas limitadas a unas pocas aglomeraciones.

Los ensanches cubren prácticamente un siglo de desarrollo urbano, muy afectado por una serie interminable de

guerras que de hecho no acabaron hasta el 1945. Es a partir de esta fecha que comienza con alcance universal una nueva fase de la evolución.

Próximos al agotamiento espacial y sumergidos en una escalada de aumento de los precios del suelo, las viejas ciudades, ya no admiten las corrientes inmigratorias, derivadas de la mecanización del campo y del crecimiento de la industria.

Los municipios mas cercanos a las grandes ciudades recogen los excedentes de la inmigración y comienzan a crecer exponencialmente, la mayoría de les veces con mala o sin planificación previa, imprevisión que a menudo comparten con la ciudad matriz que no ha sabido (o no ha querido) seguir la tradición de los planes de ensanches, por cierto bien excepcional en el caso de Barcelona.

Cuando no hay barreras físicas insalvables (montañas, grandes ríos, ...), las extensiones urbanas de los municipios confrontados chocan entre sí y conforman un magma indiferenciado de edificaciones con densidades elevadas donde los correspondientes sistemas de interés general aparecen residualmente y a menudo a posteriori de la edificación de viviendas, industrias y comercios.

Se extiende la mancha de aceite. Se ocupa el espacio físico en función de la rentabilidad especulativa sin ninguna atención a las necesidades colectivas ni a los requerimientos ecológicos ni a las peculiaridades morfológicas del territorio. Aparecen las conurbaciones.

La evolución continua y sigue la presión migratoria. Pueblos y ciudades mas cercanas se acercan con las mejora de las comunicaciones y comienzan a su propio proceso de crecimiento. El peligro de la gran mancha de aceite, de la devastación de todos los espacios naturales es evidente y, una vez más, los «feed-backs» funcionan. Los defensores de la naturaleza, con antecedentes muy lejanos, crecen

en nombre y en autoridad. Comienzan las primeras protecciones voluntaristas de los espacios intersticiales. Algunas aglomeraciones se configuran como una sucesión de llenos y vacíos. Aparecen las áreas metropolitanas.

La evolución de Barcelona, de Cataluña, de Europa, el mundo, ha continuado su camino. En algunos lugares (Europa centro y norte), las áreas metropolitanas se han convertido en regiones urbanas y han comenzado a mezclarse constituyéndose en una auténtica nebulosa urbana, fenómeno sin precedentes que, se ha de recalcar, es repetido en otras zonas de América del norte o de Asia.

La península ibérica no ha entrado de lleno todavía en esta fase de evolución urbana. Pero Cataluña presenta síntomas muy claros de turbulencia que indican la proximidad temporal de la entrada a la nueva fase de «nebulosidad urbana».

Toda la franja litoral catalana es ya un corredor urbano con continuidad incipiente, pero clara, al largo del Languadoc-Rosselló, hacia Rhône-Alpes y Suiza por un lado y Provenza-Costa Azul y norte de Italia, por otro, y en dirección al Sur hacia Valencia y Murcia.

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona tiene como objetivo ordenar y estructurar la fase metropolitana del largo proceso de evolución urbana. Esta finalidad esencial, no obstante, no puede hacer olvidar el camino paralelo del cambio que afecta a toda Cataluña. En este sentido, el seguimiento preciso y conjunto de los dos planes territoriales ha de ser una tarea prioritaria de los próximos años.

2.2) Cataluña

Cataluña: Localizada en el norte de la península Ibérica.

Delimita: al Norte con Francia y España, con las Regiones de Aragón por el interior y Valencia por el litoral los

limites naturales de soporte que delimitan son: Los Pirineos, el Mediterráneo y el río Ebro por el sur.

En el contexto de España, Cataluña, con 3,2 millones de ha. de superficie representa un 6,3 % de las 50 millones de ha. del Estado.

Dentro de la Comunidad Europea, Cataluña es una de las regiones más ocupadas, con una extensión similar a Bélgica, con 3,05 millones ha. u Holanda 4,12 millones ha. Lisboa 2,5 millones

El conjunto del suelo urbano, incluyendo la ocupación dispersa, y los parques urbanos ocupa el 3% de la superficie total de Cataluña: 100,200 ha. Si consideramos los 2.800 ha. de superficie que ocupan las infraestructuras, representa un 0,09 % de superficie total.

Total del conjunto del suelo urbano	103,00 ha	3,09%
El suelo no urbanizable supone	3.097,00 ha	96,91%

La superficie ocupada del suelo urbano no sobrepasa el 4%, ni se prevé que sobrepase el 5%. Considerando además que gran parte de este crecimiento, con las exigencias públicas actuales será destinado como sistemas de interés público (parques, equipamientos, infraestructuras, etc.)

La valoración del suelo como un recurso limitado y sensible en el proceso productivo global del país, mientras que la gestión del espacio no urbanizable se configura como uno de los trabajos inexcusables de la administración, por ser de las pocas que se hacen materialmente insustituibles.

Como marco de referencia sobre el Plan territorial Metropolitano de Barcelona esta el Plan General de Cataluña aprobado en Marzo de 1995.

Perfil Legal. El Plan territorial Metropolitano de Barcelona es un encargo del Parlamento de Cataluña 1987 cons-

titud el 1990 y actualmente en redacción y en su fase final.

Diferentes entidades incluidas dentro del ámbito Metropolitano: Barcelona Ciudad, comarca del Barcelonés, Entidad municipal Metropolitana (PGM-76), Comarcas de la antigua Propuesta Región 1.

Area Metropolitana (Plan director 1965).

DELIMITACION POLÍTICA DEL ÁREA METROPOLITANA

2.3) Descripción política del área Metropolitana

Introducción a la división administrativa del territorio para situar el ámbito metropolitano en el contexto catalán.

Se sitúa geográficamente al extremo oriental de Cataluña, con 110 km. de costa, desde la cuenca de la Tordera hasta el río Foix, y de la serralada prelitoral hasta el mar. Limita al noreste con las comarcas de la Selva, Osona y el Bagés y al sudoeste con la Anoia, el Alt Camp y el Baix Penedés.

El ámbito estricto de planificación según la ley de organización territorial, en concreto la ley 7/1987, del 4 de Abril, coincide exactamente con el territorio de la antigua "región I". Abarca las cinco comarcas siguientes: el Baix Llobregat, el Barcelonés, el Maresme y los dos Valles (el Oriental y el Occidental). Con una extensión de 2.459 km² y comprende 129 municipios, con una población censada en el año 1986 de 4.229.527 habitantes.

El ámbito de estudio, no obstante, se ha extendido a dos comarcas vecinas, el Garraf y el Alt Penedés, dadas las fuertes relaciones de tipo metropolitano que ya hoy se detectan.

El nuevo ámbito («Región I» ampliada) coincide con el territorio delimitado por el plan director del área metropolitana de Barcelona ("AMB-65"), aprobado el año 1968. Con una exten-

sión de 3.235.9 km², con una población censada en el año 1991 de 4.264.422 habitantes, con una densidad de población 1.663 hab./km², Comprende 7 comarcas y 162 municipios. Ocupa un 10% del territorio de Cataluña, en esta área se ha concentrado el 70% de la población catalana, siendo Barcelona la capital de Cataluña.

Preocupaciones y Consideraciones del Plan territorial Metropolitano de Barcelona.

Como la ciudad compacta ha hecho explosión, dominando la ocupación dispersa del territorio (Magma inmerso en una nebulosa intermitente y simultáneamente la degradación, congestión de los antiguos centros urbanos.

Sin embargo carecemos de teoría, de bases conceptuales para entender la nueva situación y peor aun, nos falta propuestas utópicas, tratamientos generalista, visiones sistemáticas que capten las emergencias y consideren la probabilidad de generar desorden a base de sumar simplemente fragmentos de orden.

El Planeamiento tradicionalmente va dando soluciones desde lo urbano a la periferia de las ciudades. El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona invierte el discurso considerando el ámbito Metropolitano como algo acabado. Previendo la sostenibilidad o capacidad ecológica con horizonte a 30 años (perdida del equilibrio metropolitano a futuro).

2.4) Descripción Física-natural del área Metropolitana.

a) Situación geográfica. (Cataluña) área Metropolitana, pasillo natural de conexión Norte de Europa - Norte de África.

Medio físico muy singular y variado. El Mediterráneo, una plana litoral, una sierra litoral, Valle central y una Serralada Prelitoral, con un peinado de ríos que bajan perpendicular al mar que conforman una secuencia sinuosa de valles y depresiones.

b) Descripción natural del área Metropolitana.

b.1) PEIN, Parques y Reservas. Ocupa el 21 % del área Metropolitana.

b. 2) Forestal junto con la cota superior al 20% . Ocupa el 25 % del área Metropolitana.

b. 3) Agrícola. Ocupa el 26 % del área Metropolitana.

b. 4) Fluvial y Litoral Ocupa el 2 % del área Metropolitana.

2.5) Descripción de la artificialización del área Metropolitana.

La historia y el crecimiento de los núcleos urbanos. A modo de ejemplo podemos observar en la comarca del Valles Occidental la gran explosión de las ciudades 1972-1986 (algo coincidente con la democracia, el planeamiento y el auge en la utilización del coche.

2.5.1) Clasificación del uso del suelo (Suelo urbano urbanizable)

Cataluña recoge la ley del suelo Española con los perfiles de urbano urbanizable (Programado y no Programado). El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona reconoce y asume los diferentes perfiles como algo ya definido.

Según datos numéricos de la Dirección General de Urbanismo del año 1990 basados principalmente en cartografía, el total del suelo urbano es de 48,063 ha (el 15 % del total) y el suelo previsto como urbanizable es de 26,858 ha, (un 8% más).

Las superficie total del suelo urbanizable necesaria para un desarrollo sensato del sistema metropolitano se movería en torno a las 74,921 ha, un 23% del total del área metropolitana, (considerando el suelo urbano, urbanizable, áreas ocupadas con edificaciones dispersas e infraestructuras)

Por tanto, al margen de cualquier planificación, se dispone de 249,137 ha, el 77% de suelo no urbanizable (espacios abiertos) del ámbito metropolitano que no es necesario ocupar, (4.264.422

habitantes en el año 1991), con lo que a cada habitante del área metropolitana le corresponderían 665 m² de espacio libre no urbano.

Usos con necesidades de localización aislada en los espacios abiertos (entornos rurales) como ámbitos de mayor conflictividad, los usos periurbanos se sitúan en la periferia de los núcleos urbanos físicamente desvinculados de una estructura urbana por alguno de los siguientes motivos:

- Subsidiariamente los usos rurales en las tareas de mantenimiento de los valores ecológicos o de la explotación de los recursos naturales del territorio.

- Por imperativos legales, técnicos o físicos, que por interés científicos, tecnológicos, esparcimiento social, patrimonio cultural, seguridad ciudadana o bienestar social, aconsejan su localización aislada.

3) INSTRUMENTOS BÁSICOS DEL PLAN TERRITORIAL

3.1) Conjunto de Espacios Abiertos y Islas Metropolitanas

Si bien se considera un condicionante previo, casi imperativo, correspondiente en cierta manera a la fase de pre planificación, debe recalcar que es una propuesta específica del Plan una nueva clasificación, según el interés ecológico, del suelo metropolitano en dos categorías excluyentes: conjunto de espacios abiertos y islas metropolitanas.

Estos dos tipos de suelo incluyen suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable, de acuerdo con la clasificación, según régimen jurídico, de la Ley del suelo. También ambos tipos admiten usos «periurbanos». La diferencia es cuantitativa, pero tan marcada que se convierten en cualitativa.

Es una apuesta clara y sin precedentes del Plan la defensa primaria, no residual de la naturaleza y el medio ambiente. Con una continuidad deseada, y a veces forzada, el conjunto de espacios abiertos ocupa el 80% del espacio metropolitano.

Las islas metropolitanas (un 20% del territorio metropolitano) son la respuesta del Plan a la necesidad de corregir la excesiva dispersión del suelo urbano y, mediante la «compactación» en unos recintos definidos, reducir la innecesaria agresión a los espacios rurales y facilitar la implantación y explotación de servicios urbanos, especialmente transporte público, a la gran mayoría de ciudadanos.

La diferencia cuantitativa substancial entre un 14% de artificialización al conjunto de espacios abiertos y un 82% a las islas metropolitana definen dos territorios cualitativamente distintos y esta nueva clasificación en base a valores ambientales es el requisito previo y la esencia del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona.

Si de salida el Plan asume un grado muy elevado de respeto al planeamiento urbanístico vigente en ambos tipos de espacios, la propuesta por el futuro contempla tratamientos diferentes. En el horizonte del año 2026, con 4,7 millones de habitantes, se prevé ubicar el 90% de la población a las islas metropolitanas (20% de la superficie metropolitana) y un 20% de los habitantes al conjunto de espacios abiertos (80% de la superficie del área).

Los ajustes entre previsiones y capacidades de acogida de las diferentes partes del territorio son bastante precisos. Los suelos urbanos y urbanizables, con las intensidades previstas, del planeamiento urbanístico vigente son globalmente suficientes, tanto en los espacios abiertos como en las islas. La diferencia de tratamiento apunta más a una corrección de tendencias a medio y largo término sin imponer cambios traumáticos.

Esencialmente se dan unos grados significativos de flexibilidad a las islas

para modificar los porcentajes de suelo urbano y urbanizable y las densidades de ocupación en función del doble

En el marco de los estándares y parámetros explicitados en la Normativa de este Plan, se mantiene en el nivel del planeamiento urbanístico general y al ámbito comarcal la responsabilidad de adaptar y reajustar en detalle las morfologías y las intensidades para conseguir los objetivos trazados. Los instrumentos de alcance metropolitano han de garantizar la buena calidad y el buen funcionamiento globales aunque alguna isla o comarca cometa «errores», difíciles de evaluar a priori y siempre de efectos retardados.

3.2) Infraestructuras

3.2.1) Infraestructuras Viarias. Segregadas, cívicas.

El sistema viario es, actualmente, la estructura sustentadora de la movilidad del sistema metropolitano. Como sistema básico de comunicación y de interrelación, debe ser eficaz para facilitar la canalización de flujos troncales de orígenes y destinos cambiantes y difícilmente previsibles. Al mismo tiempo, tiene importantes implicaciones en la forma de ocupación del territorio, la calidad de vida y la protección ambiental.

En un entorno metropolitano como el de Barcelona con una fuerte densidad de ocupación y una intensidad elevada de interrelaciones, el sistema viario no se puede considerar ya como una yuxtaposición aleatoria de carreteras que sirven para ir de unos lugares concretos a otros, y que deben ofrecer más o menos capacidad de tráfico según la demanda potencial en un momento de cada corredor.

El futuro sistema viario metropolitano debe constituirse como una red libre, completa e interconectada jerárquicamente, evitando tanto como sea posible la superposición de tráfico incompatibles (urbanos, metropolitanos, internacionales, viajes obligados y no

obligados, desplazamientos motorizados y no motorizados, etc.) en las mismas vías. El objetivo es el incremento de la accesibilidad, la mejor gestión de la movilidad y el aumento de la seguridad.

Las vías segregadas constituyen una red exclusiva (ortogonal, homogénea e isótropa) para circulación de vehículos sin relación directa con las tierras, fincas y usos colindantes, que conecta grandes núcleos de población. Canalizan el tráfico de paso y constituyen el elemento básico de la accesibilidad global metropolitana.

Las vías cívicas redistribuyen los grandes flujos de tráfico y evitan la doble congestión de las vías segregadas y de las calles urbanas, mejorando la calidad ambiental de los diferentes barrios. Son también funciones cívicas importantes: canalizar los tránsitos de peatones y bicicletas, apoyar el transporte colectivo de superficie, reunir el paso de servicios técnicos, recoger los tráficos internos de agitación metropolitana, facilitar la redistribución por todo el territorio de los grandes equipamientos y de los nuevos centros de actividad, conectar entre sí los núcleos urbanos más significativos, etc.

3.2.2) *Infraestructuras Ferroviarias.*

La red ferroviaria metropolitana de Barcelona puede considerarse buena en cuanto a implantación territorial. Sin embargo, disfuncionalidades de explotación (características técnicas diferentes de las líneas -3 anchos de vía diferentes-, estrangulaciones puntuales de capacidad, falta de interconexiones entre líneas, tiempos excesivos de viaje,...) conducen a una situación en la que la participación del ferrocarril en el reparto modal del AMB es muy baja (6% de la movilidad mecanizada).

La propuesta ferroviaria del PTMB se basa en un concepto de jerarquización de servicios de diferentes características en redes yuxtapuestas. Estaciones de intercambio en puntos estratégicos de la red garantizan una conexión entre los diferentes servicios ferroviarios y de éstos con la carretera.

Puntos claves de la propuesta son la integración de las nuevas líneas de ancho Europeo en la red metropolitana y la apuesta por la unificación progresiva de características técnicas de las líneas (incluido el ancho de vía).

A su vez, la modernización del ferrocarril debe coordinarse necesariamente con otros proyectos de transformación metropolitana, especialmente con la ampliación y conexión del puerto y del aeropuerto, la constitución de zonas de actividades logísticas y el establecimiento de áreas dinamizadoras de desarrollo urbanístico a escala metropolitana, directamente relacionadas con los intercambiadores de transporte.

- La configuración de una red ferroviaria articulada a escala urbana, metropolitana, interregional e internacional.
- La definición de una estructura básica de intercambiadores metropolitanos para reducir la fricción de los transbordos y las conexiones.

3.3) **Áreas de nueva centralidad.**

Oportunidades para el desarrollo de nuevas áreas de centralidad: el estímulo del modelo policéntrico tradicional

Instrumento adecuado para orientar los nuevos crecimientos terciarios y residenciales singulares (comercia-

les, grandes equipamientos y otras actividades con fuerte valor añadido) hacia el esfuerzo de la estructura policéntrica metropolitana, (el sistema tradicional de ciudades intermedias, y con las oportunidades asociadas a nuevas infraestructuras de transporte (y la potenciación del tren como cualificador del territorio, especialmente en los intercambiadores ferroviarios).

Igualmente se han analizado la forma en que las nuevas demandas de actividades con valor de centralidad pueden estimular proyectos de renovación de los tejidos urbanos degradados (y o direccionar el crecimiento urbano de determinadas polaridades descentralizadas).

3.4) **Normativa**

La finalidad es Crear una normativa urbanística objetiva, clara, precisa, cuantificada, unívoca y coherente.

Que defina conceptos, limite densidades, fije estándares de dotaciones públicas, proteja espacios singulares, impulse el dinamismo, hacer compatibles los diferentes requerimientos y orientar los procesos de desarrollo y gestión del Plan. Rígida en la defensa de los objetivos pero flexible en la aceptación de solucionar alternativas innovadoras y variadas.

.- Parámetros básicos y estándares de usos para ámbitos comarcales o subcomarcales.

.- Recomendaciones sobre operaciones específicas de ordenación urbana.