

treballs realitzats entre els anys 2004 i 2006

Pla Estratègic Litoral

de la Regió Metropolitana de Barcelona



el litoral, un territori en comú

treballs realitzats entre els anys 2004 i 2006

Pla Estratègic Litoral

de la Regió Metropolitana de Barcelona



el litoral, un territori en comú

Barcelona ha tingut sempre un paper dinamitzador i impulsor d'iniciatives innovadores per a la Regió Metropolitana. En aquest sentit, el *Pla estratègic litoral* es configura com un model de referència des de molts punts de vista, especialment perquè l'impuls ha vingut dels propis municipis com a principals agents i destinataris dels resultats assolits. Els 27 municipis del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona, o el que és el mateix, la franja costanera que s'estén entre Malgrat de Mar i Cubelles, s'han posat d'acord per avançar en una línia comuna i, amb la coordinació del Pla estratègic litoral, han treballat plegats per definir tot un seguit de *Propostes estratègiques*. Ens trobem, per tant, davant d'una experiència de participació feta possible a partir del consens entre els municipis.

L'Ajuntament de Barcelona ha participat de manera compromesa en aquest procés. La capital de Catalunya és una ciutat costanera, comprimida en tot el seu perímetre, però que ha sabut vincular els grans projectes als nous desenvolupaments urbans realitzats al litoral. Així va ser durant la Barcelona Olímpica, i així ha estat en la Barcelona del Fòrum.

La ciutat té una capacitat de lideratge que li permet ser motor de moltes accions. Certament, les sinèrgies entre la capital i la resta de ciutats i viles del litoral metropolità són tan evidents que cal plantejar-se una major coordinació en temes com el transport públic, la promoció turística o la planificació d'àrees industrials. D'aquí la necessitat d'aquest *Pla estratègic litoral*.

Estem parlant d'un projecte innovador en el context metropolità. Ara, un cop acabats els treballs i plantejades les corresponents propostes estratègiques, és el moment de seguir treballant des de l'Associació Pla estratègic litoral, per recollir el fruits, per fer-los visibles i conscienciar els agents vinculats a la gestió del litoral de la necessitat absoluta de concebre la planificació i el desenvolupament dels nous projectes de forma integrada.

Com a president de l'Associació Pla estratègic litoral només em queda agrair i reconèixer la feina feta per tots els que han participat en l'intens procés d'elaboració del *Pla estratègic litoral* i que han fet possible situar el nostre litoral en una posició d'avantatge qualitativa per gestionar els grans reptes de futur.

Excm. Sr. Joan Clos

Alcalde de Barcelona
President del Consell General
Associació Pla estratègic litoral



Aquest llibre del *Pla estratègic litoral* vol ser una eina de presentació dels treballs desenvolupats durant la realització d'aquesta iniciativa, i alhora una invitació a conèixer i aprofundir en la realitat del litoral metropolità. Una estreta franja de territori que té, com a tret comú, la delimitació amb el mar i on es produeix la major concentració del país pel que fa a població, infraestructures, xarxes de comunicació, àrees logístiques, i activitats econòmiques.

Aquest Pla ha estat possible gràcies a l'impuls dels 27 ajuntaments del litoral metropolità per evidenciar la seva realitat i fer propostes per avançar en la gestió integrada. També ha estat decisiva la col·laboració de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona, perquè ha permès que el desenvolupament dels treballs tècnics tingués en compte les responsabilitats i la globalitat de les expectatives de les administracions actuant al territori.

Si ens remuntem als antecedents del *Pla estratègic litoral*, i de l'Associació que l'ha gestionat, cal anar fins a l'estiu de 2003, en què es van produir episodis de contaminació en molts dels municipis del litoral metropolità. Davant la impossibilitat d'avançar per resoldre els temes específics del litoral des de l'àmbit estricte local, es va veure que només era possible fer-ho de forma coordinada. Es va aprofitar el Fòrum de Municipis del Litoral, com a espai de trobada entre els 27 municipis del litoral metropolità que ja coordinava el Consorci EL FAR, per plantejar aquesta qüestió. Va ser en aquest context que es va veure que calia anar més enllà per conèixer quina era la situació general del litoral metropolità i quines eren les problemàtiques específiques dels municipis, i les seves possibles vies de solució. Així, a la tardor de 2003, un grup d'alcaldes del litoral metropolità (Badalona, Calella, Castelldefels, Pineda de Mar, Premià de Mar, Sant Andreu de Llavaneres i Sitges), també Barcelona, amb el Districte de Sant Martí, i el Consorci EL FAR, ens vàrem constituir en Comissió Gestora, amb la finalitat de fixar les directrius d'aquest *Pla estratègic litoral*.

Un cop constituïda l'Associació i definits els objectius del Pla, el febrer de 2004, es va començar a treballar en la perspectiva de realitzar una diagnosi del territori i elaborar unes propostes estratègiques que fossin el marc de treball de referència per a la gestió futura. Els treballs tècnics es van desenvolupar entre juny de 2004 i octubre de 2005, per aprovar el *Pla estratègic litoral* i les seves *Propostes estratègiques* al novembre de 2005. L'Oficina Tècnica ha estat gestionada per Mcrit; l'Agència Metropolitana Barcelona Regional ha realitzat els estudis específics sobre el litoral metropolità, i el Consorci EL FAR ha assumit la Secretaria Tècnica del Pla.

Ha estat un procés complex i alhora engrescador que ha comptat amb l'activa participació de més de 400 persones. Han estat alcaldes, regidors, tècnics, experts, responsables de les administracions amb competències, representants d'entitats vinculades amb la gestió del litoral; tots ells han fet possible assolir uns resultats esperançadors perquè permeten disposar d'una sòlida base a partir de la qual treballar i prendre les decisions en un territori tan ric i divers, com és el nostre litoral metropolità.

Il·lma. Sra. Maite Arqué

Alcaldeessa de Badalona
Presidenta de la Comissió Delegada
Associació Pla estratègic litoral



El més sorprenent del procés de realització del *Pla estratègic litoral* ha estat com els representants de municipis, siguin grans o petits, turístics o residencials, amb port o sense, s'han assegut a la mateixa taula per debatre en quina situació ens trobem i com volem dibuixar el futur del nostre litoral metropolità. Ha estat un procés complicat perquè ha calgut tenir en compte tots els agents que treballen al litoral, amb una gran diversitat de maneres de fer i un gran nombre d'expectatives, no sempre coincidents. També ha estat un procés fàcil i engrescador, gràcies a la positiva actitud de tothom i a la complicitat sorgida envers a l'assoliment d'un objectiu comú, la preservació del nostre litoral.

El procés de participació ha volgut donar, per tant, veu a tots els interessats, per construir plegats uns resultats en què els agents del litoral i, molt en especial, els municipis s'hi puguin sentir identificats, malgrat la diversitat de punts de partida.

Un cop aprovat el *Pla estratègic litoral* i les *Propostes estratègiques* ha acabat una part de la feina, però en comença una altra, diferent però imprescindible, perquè els resultats del Pla i les expectatives que ha generat es puguin veure materialitzades. El passat novembre, coincidint amb l'aprovació del *Pla estratègic litoral* per part del Consell General de l'Associació, es va aprovar també, la continuïtat de l'Associació Pla estratègic litoral. L'entitat, que ha estat la dinamitzadora dels treballs del Pla, ara ha de ser la impulsora de les accions per presentar el Pla davant de les institucions, el Govern de l'Estat i el Govern de la Generalitat, així com de les accions de divulgació del Pla en el litoral metropolità. Aquesta és una tasca imprescindible perquè els participants en els treballs del Pla rebin una part del que han aportat, i els municipis puguin fer seu el *Pla estratègic litoral* des de la perspectiva de conjunt, i alhora el tinguin en compte en la gestió des de l'àmbit local. Aquesta ha estat una altra de les complexitats d'aquest Pla: analitzar la situació general tenint en compte la dimensió local, i que aquesta perspectiva general ofereixi eines per facilitar la gestió en l'àmbit local, i a l'inrevés.

Una part considerable de la feina ja està feta, i s'ha fet en un moment idoni en què el debat sobre el territori està present en l'àmbit polític i en la vida pública més que mai, i els agents, els ciutadans i les administracions estan prenent part activa en el dibuix del futur del nostre litoral. Des dels municipis i des del nostre marc competencial així ho hem fet i així ho seguirem fent, cercant i comptant amb el suport i la col·laboració necessària de totes les parts implicades.

Il·lm. Sr. Jordi Baijet

Alcalde de Sitges

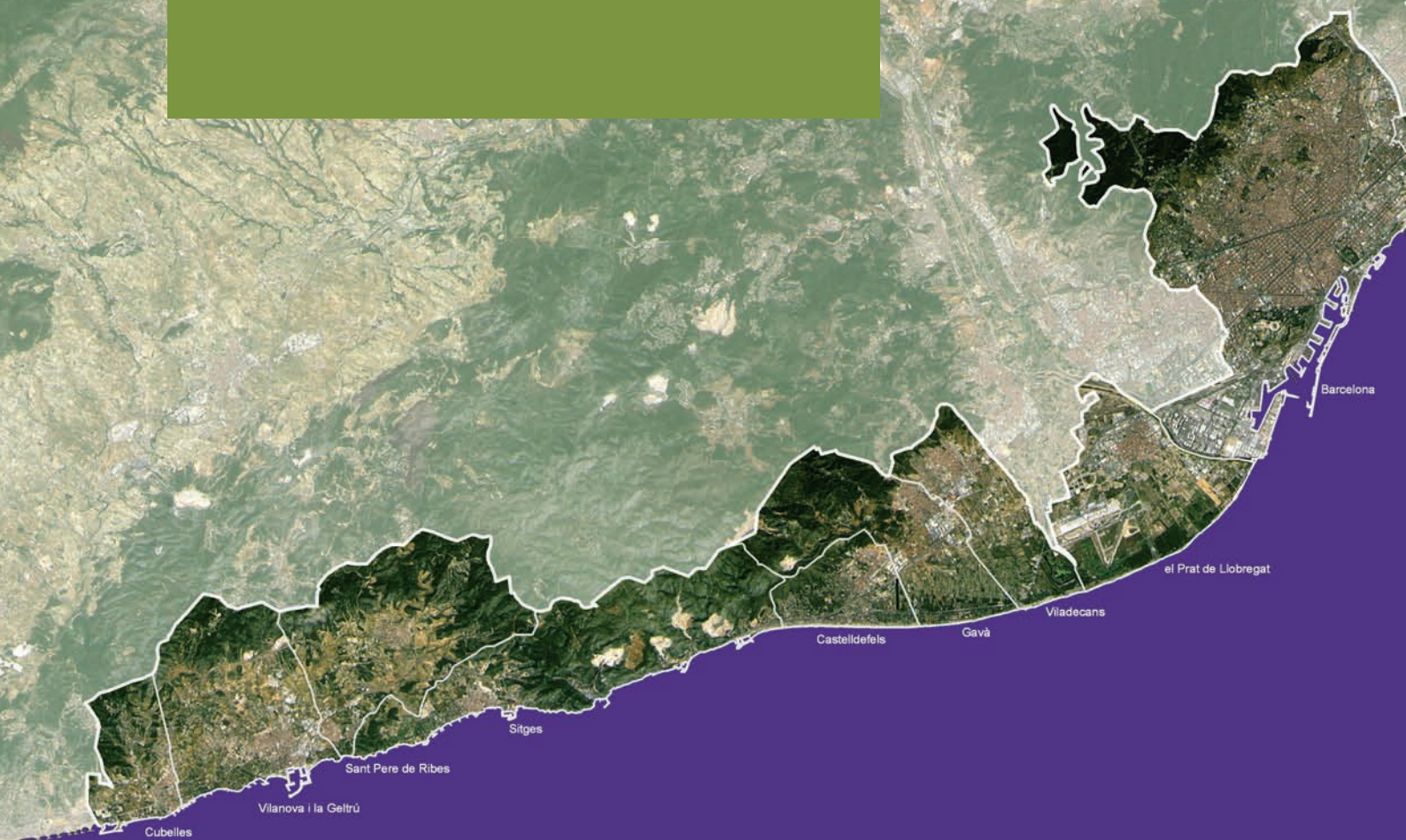
Vicepresident de la Comissió Delegada
Associació Pla estratègic litoral

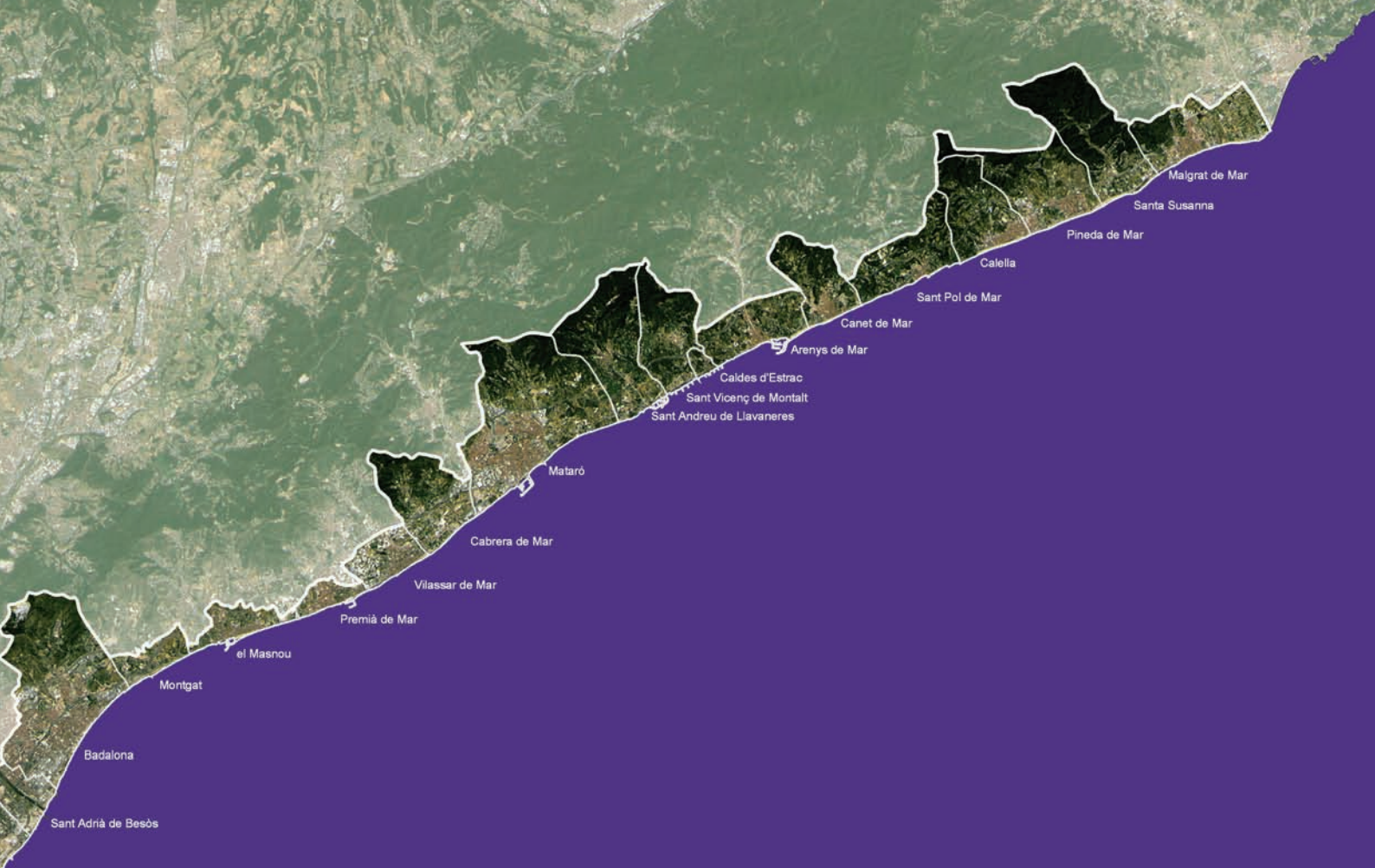


el territori

espai heterogeni i divers

- km de costa: 118,6
- Superfície que abasta el Pla: 478 km²
- Milions d'habitants: 2,5 (36% de Catalunya)
- Densitat mitjana de població: 3.600 hab/ km²
- Port de Barcelona i Aeroport del Prat
- Infraestructures viàries i ferroviàries
- Importants trams litorals continus construïts
- Escassedat de sòl urbanitzable
- Espais protegits PEIN: 7.061 ha (15% del territori)





índex

1	Pla Estratègic Litoral	11
	1.1 El Pla estratègic litoral	12
	1.2 El litoral metropolità. Un entorn singular	16
2	Informes Locals	19
	Malgrat de Mar	20
	Santa Susanna	26
	Pineda de Mar	31
	Calella	36
	Sant Pol de Mar	42
	Canet de Mar	46
	Arenys de Mar	51
	Caldes d'Estrac	55
	Sant Vicenç de Montalt	60
	Sant Andreu de Llavaneres	64
	Mataró	69
	Cabrera de Mar	75
	Vilassar de Mar	81
	Premià de Mar	87
	El Masnou	91
	Montgat	96
	Badalona	101
	Sant Adrià de Besòs	108
	Barcelona	114
	El Prat de Llobregat	122
	Viladecans	128
	Gavà	135
	Castelldefels	142
	Sitges	147
	Sant Pere de Ribes	153
	Vilanova i la Geltrú	158
	Cubelles	165

3

Informes Sectorials

173

3.1 Els canvis socioculturals	174
3.2 La transició econòmica	178
3.3 La transformació del paisatge construït	186
3.4 La vulnerabilitat del medi litoral	194

4

Estudis Específics

203

4.1 Els fons marins de la RMB. Uns grans desconeguts	204
4.2 Les aigües marines litorals	211
4.3 La costa i les platges. Cap a un enfocament diferent	219
4.4 Els espais blau-verds. Espais no urbanitzats a preservar	224
4.5 La mobilitat. Els sistemes ferroviari i viari	230

5

Propostes Estratègiques

239

5.1 Sobre la protecció i millora del paisatge	240
5.2 Sobre la restauració ecològica	241
5.3 Sobre la transformació urbana	242
5.4 Sobre la reconversió de la xarxa viària	243
5.5 Sobre el transport públic i el ferrocarril	244
5.6 Sobre el desenvolupament econòmic	245
5.7 Sobre la cohesió social	246
5.8 Sobre la cultura	247
5.9 Per a la gestió integrada del litoral	248

Participants en el Pla estratègic litoral

250



1 Pla Estratègic Litoral

En aquest primer bloc es presenta, a mode d'introducció, el *Pla estratègic litoral* de la Regió Metropolitana de Barcelona. Amb la voluntat de contextualitzar el Pla des de totes les seves vessants, es tracten els següents apartats: definició del Pla estratègic litoral; aproximació als antecedents i al context en què es desenvolupa; delimitació de l'àmbit d'estudi, i explicació de la metodologia emprada.

Al llarg del període de desenvolupament dels treballs, l'Associació Pla estratègic litoral ha sabut dinamitzar un ampli ventall d'entitats i agents que han participat activament en sessions de treball, reunions d'experts i jornades. El Pla es basa, fonamentalment, en la documentació elaborada pels equips tècnics a partir del treball de gabinet i la dinamització del procés participatiu. El resultat de totes aquestes accions s'ha concretat en la diagnosi del territori, per municipis i per àmbits sectorials, i en la definició de les Propostes Estratègiques de futur.

1.1 El Pla estratègic litoral

El *Pla estratègic litoral* es va iniciar el febrer de 2004 amb la constitució de l'Associació Pla estratègic litoral, impulsada pels 27 municipis del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), amb el suport de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona, a més de 38 entitats vinculades, des d'àmbits diversos, a la gestió del litoral metropolità. El projecte ha estat coordinat pel Consorci EL FAR; com a Secretaria Tècnica; l'empresa Mcrit ha gestionat l'Oficina Tècnica, i l'Agència Metropolitana Barcelona Regional ha desenvolupat els estudis específics. El plenari de l'Associació Pla estratègic litoral, reunit el novembre de 2005, va aprovar el document del *Pla estratègic litoral* i les *Propostes estratègiques* consensuades per les entitats participants.



Aquest llibre del *Pla estratègic litoral* és un recull dels aspectes més rellevants dels treballs realitzats entre juny de 2004 i octubre de 2005. Bàsicament és una eina de presentació i divulgació del territori objecte d'estudi, que abarca els termes municipals dels 27 municipis del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona. En la publicació s'ha prioritzat la definició de l'estat de situació i els reptes de futur dels 27 municipis impulsors del Pla; la definició dels principals àmbits sectorials que afecten aquest territori; els resultats més significatius dels estudis específics sobre els àmbits amb major impacte sobre el litoral i, finalment, les *Propostes estratègiques* consensuades pels participants en el Pla.

Antecedents i oportunitats

Els antecedents del *Pla estratègic litoral* es troben en l'impuls, per part del Consorci EL FAR, del Fòrum de Municipis del Litoral, com un espai de trobada i de debat posat en marxa el 2002 amb la participació dels 27 ajuntaments del litoral de Barcelona. Aquest Fòrum va posar en evidència la manca d'un espai comú per tractar els aspectes específics del litoral metropolità, així com la complexitat de la gestió d'aquest territori per la diversificació de competències, i la gran quantitat d'impactes que incideixen sobre un espai privilegiat, extremadament fràgil i altament intervingut.



Derivat d'aquest Fòrum, l'any 2003 van començar els treballs d'una Comissió Gestora per tal d'anar més enllà i elaborar un pla estratègic específic per aquest territori. Van formar part d'aquesta Comissió Gestora els Alcaldes de Badalona, Calella, Castelldefels, Pineda de Mar, Premià de Mar, Sant Andreu de Llavaneres, Sitges, el Regidor del Districte de Sant Martí, de l'Ajuntament de Barcelona, i el President del Consorci EL FAR. Un cop consultada la iniciativa amb tots els ajuntaments del litoral, i les entitats vinculades a la gestió d'aquest territori, van començar les accions prèvies per constituir l'Associació Pla estratègic litoral i impulsar el *Pla estratègic litoral*.

Els municipis del litoral metropolità comparteixen una sèrie de característiques i oportunitats de desenvolupament que han propiciat la realització del *Pla estratègic litoral*.

Característiques comunes:

característiques comunes

- Unes problemàtiques que requereixen un enfocament conjunt, en particular les que afecten el medi ambient, el sanejament, el paisatge i les infraestructures.
- Una història i una cultura comunes marcades per la situació arran de mar, que ha determinat l'activitat econòmica, l'urbanisme, i el caràcter i dinàmica de les poblacions.
- La situació en un medi natural singular, que s'estén entre les serralades litorals i el mar. Aquest territori està sotmès a un procés de transformació molt accelerat, amb intervencions que han provocat impactes ambientals importants.
- Les grans possibilitats per atraure i desenvolupar activitats econòmiques i per crear ocupació, pel fet de gaudir d'unes condicions climatològiques i territorials privilegiades, i la proximitat a Barcelona com a centre de referència.

El Pla ha realitzat una diagnosi del litoral metropolità i ha definit propostes concretes d'actuació. També és un instrument per ajudar els municipis a establir criteris per actuar de manera consensuada i coordinada davant la complexa gestió del litoral.

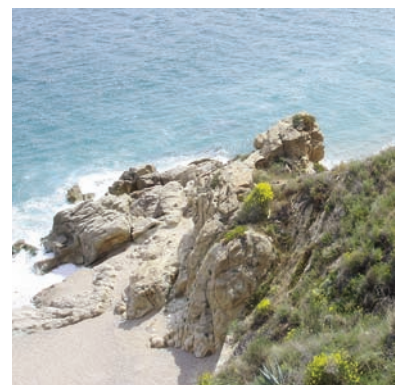
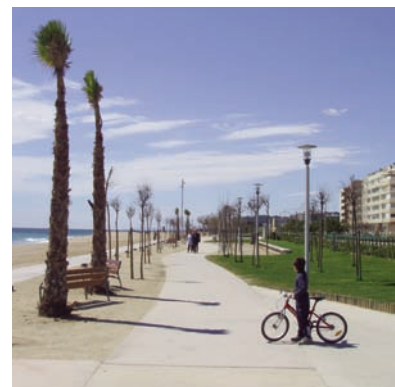
Objectius

Els objectius concrets del Pla han estat:

- Identificar els principals problemes i potencials de desenvolupament del litoral metropolità de Barcelona.
- Definir propostes estratègiques, en el marc d'una visió de conjunt fonamentada en els principis i els criteris de la gestió integrada del litoral.

Abast territorial

L'abast del *Pla estratègic litoral* és el territori constituït pels 27 municipis del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona, que pertanyen a 4 comarques: Maresme, Barcelonès, Baix Llobregat i Garraf.



Estructura organitzativa

L'Associació Pla estratègic litoral s'ha organitzat de la següent manera:

□ Consell General

Integrat pels representants dels 27 ajuntaments del litoral de Barcelona, de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona, i 38 institucions i entitats adherides al Pla. Aquest Consell s'ha reunit en tres ocasions: al febrer de 2004 per impulsar el projecte; a l'octubre de 2004 per presentar el primer Informe de Situació, i al novembre de 2005 per presentar i aprovar el *Pla estratègic litoral*, i les seves *Propostes estratègiques*.

El President del Consell General és l'Alcalde de Barcelona, i les quatre Vicepresidències són ocupades per la Generalitat de Catalunya; la Diputació de Barcelona; la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona.

□ Comissió Delegada

És l'òrgan de govern de l'Associació i està integrat pels representants d'11 municipis del litoral, i els representants de 13 administracions i entitats amb competències en la gestió del litoral. La Comissió s'ha reunit mensualment per validar el desenvolupament dels treballs tècnics i per coordinar les accions en l'àmbit institucional.

□ Secretaria Tècnica

Integrada per un representant de la Comissió Delegada, un representant del Consorci EL FAR i un representant de l'Oficina Tècnica. Ha realitzat el seguiment de les accions i treballs realitzats.

□ Grups de Treball

Comissions d'eix

Integrades per regidors i tècnics dels ajuntaments, experts i representants de les institucions i entitats adherides al Pla. Estan organitzades en 5 eixos temàtics: cultura i patrimoni; medi ambient; desenvolupament econòmic i ocupació; urbanisme i mobilitat, i infraestructures.

Grup de Sistemes d'Informació Geogràfica

Han format part del Grup, a més dels tècnics municipals en sistemes d'informació geogràfica, cartografia i planejament territorial, les següents entitats: el Departament de Política Territorial i Obres Públiques; la Diputació de Barcelona (Oficina Tècnica de Cartografia i SIG Local); els 4 consells comarcals; l'Institut Cartogràfic de Catalunya; la Mancomunitat de Municipis (Estudis Territorials, Servei de Cartografia) i Barcelona Regional. El grup ha treballat en una proposta per definir un SIG litoral d'interès per als municipis.

Comissió Assessora

L'objectiu de la Comissió ha estat completar el directori d'estudis i projectes en relació al litoral metropolità, i col·laborar en el debat de les iniciatives estratègiques. En formen part: l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona; Barcelona Regional; l'Institut d'Estudis Territorials; l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans, i el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.



Comissió de Prospectiva i Estratègies

Formada per experts molt vinculats als municipis costaners, que han col·laborat en el procés de discussió de les estratègies.

Col·laboració amb la Universitat

Finalment, també s'han realitzat col·laboracions amb el món acadèmic. D'una banda, amb el Màster d'Estudis Territorials i Urbanístics de l'Escola d'Administració Pública de Catalunya; i de l'altra, amb el Taller d'Espai Públic, de l'Escola d'Arquitectura, de la Universitat Politècnica de Catalunya. Ambdós grups han desenvolupat treballs específics sobre el territori del litoral metropolità.

Elaboració dels treballs tècnics

Els treballs tècnics del *Pla estratègic litoral* s'han desenvolupat en base a la recerca d'informació, el treball de camp, les reunions amb les comissions i grups de treball, i les jornades tècniques.

Accions realitzades:

accions

Plenaris del Consell General	3 reunions
Reunions de la Comissió Delegada	15 reunions
Reunions Comissions d'Eix	7 reunions
Reunions de la Comissió de Prospectiva i de la Comissió Assessora	4 reunions
Grup de treball SIG	2 reunions
Jornades tècniques de treball	
■ Gestió integrada del litoral metropolità	(13/07/05)
■ Perspectives urbanístiques per al litoral de la RMB	(13/06/05)
■ Potencialitat del turisme blau a la RMB	(17/03/05)
■ Espais blau-verds a la RMB	(11/11/04)
■ Mobilitat i eixos de comunicació al litoral metropolità	(30/09/05)

Les *Propostes estratègiques* han estat discutides i consensuades durant les successives reunions de les comissions, sota la direcció de la Comissió Delegada.

Els principals materials elaborats durant el procés de treball del *Pla estratègic litoral* han estat: els informes locals, els informes sectorials, i els estudis específics sobre el litoral metropolità, en què s'ha aprofundit en cinc dels temes que tenen un major impacte en la gestió del litoral: fons marins, aigües marines, dinàmica litoral, espais blau-verds, i sistema ferroviari i viari.

Les jornades tècniques de treball han estat una de les eines fonamentals per avançar en el coneixement del litoral metropolità i intercanviar experiències.

El seguiment i la difusió de totes les accions desenvolupades s'ha realitzat per mitjà de la web www.plalitoral.net. Un cop acabats els treballs tècnics del Pla, aquesta web continua sent operativa com a eina al servei dels municipis del litoral metropolità.



1.2 El litoral metropolità. Un entorn singular

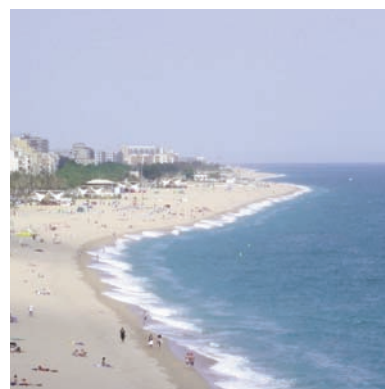
El litoral de Catalunya presenta una longitud de costa de 672 km amb una plataforma continental relativament estreta de 1.780 km², que representa aproximadament uns 3 km d'amplada de mitjana. El 2003, prop d'un 70% de la població del país es trobava en una franja entre el mar i vint quilòmetres cap a l'interior. D'aquesta població un 81,7% es concentra en els municipis litorals de la Regió Metropolitana de Barcelona.

El territori objecte d'aquest Pla és el litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona, que té una superfície de 478 km², dels 31.895 km² de Catalunya. Amb 118,61 km de costa aquest àmbit s'estén des de Cubelles fins a Malgrat de Mar, abastant els 27 termes municipals.

Els municipis litorals metropolitans, amb una **població** de 2,5 milions d'habitants, concentren gran part dels habitants de Catalunya, en l'1,3% de la superfície hi viu el 36% de la població catalana. Es tracta d'una població que s'ha incrementat en els darrers anys i que presenta un creixement desigual pel que fa a la distribució territorial, parlant en termes absoluts. Així, mentre en alguns municipis s'ha pràcticament duplicat la població com a Castelldefels, Sitges, Sant Pere de Ribes, Cabrera de Mar, Vilassar de Mar, Llavaneres, Caldes d'Estrac, Sant Pol de Mar, i Pineda de Mar; en altres s'ha triplicat i quadruplicat com a Cubelles, Sant Vicenç de Montalt i Santa Susanna. Aquest augment respon principalment a la proximitat i connectivitat amb Barcelona, factors com el mercat de l'habitatge o el desig d'una major qualitat de vida. En l'actualitat la densitat mitjana de població en aquesta regió és de més de 3.600 hab./km², mentre a Catalunya és d'uns 200 hab./km². Cal considerar que només Barcelona ja concentra entorn a 15.700 hab./km², destacant també les altes densitats de Badalona i Premià de Mar. En aquest context, la immigració, tan interna com externa, és el primer factor de creixement en aquest litoral.

Respecte a l'**urbanisme i l'habitatge**, al litoral del Barcelonès i al Maresme Sud el sòl urbanitzable està gairebé esgotat en relació a la resta del litoral metropolità. En un període de deu anys, del 1992 al 2002, el 39% dels habitatges construïts a Catalunya es troben a municipis costaners, aproximadament mig milió. En aquesta zona, el Garraf és la comarca que, en l'última dècada, ha presentat una major taxa anual de creixement d'habitatges. Aquest ritme de creixement, localitzat en una franja tan estreta, ha provocat que el litoral metropolità esdevingui, excepte en algun punt, un continu urbà, afectant de forma notable al paisatge litoral mediterrani. La **mobilitat** és un dels elements claus en la planificació del territori, en la definició de noves centralitats i en la ubicació de les activitats econòmiques. Algunes noves operacions es viuen amb l'amenaça d'una saturació de les xarxes viàries, mentre els residents reclamen la millora del transport públic.

Dels 44 **ports** i més de 60 instal·lacions nàutiques catalanes, al litoral metropolità hi ha 13 ports esportius: 4 al Garraf, 4 al Barcelonès i 5 al Maresme. El 2005, a la costa de la Regió Metropolitana de Barcelona, hi havia un total de 80 amarradors per quilòmetre, i es preveu que siguin 91 el 2015, segons els treballs de revisió del Pla de Ports. En aquesta costa, la **dinàmica litoral** erosionadora, unida a la manca d'aportacions periòdiques, provoca la pèrdua de sorra constant en gran part de les platges de la Regió.



En relació a la **qualitat** de les **masses d'aigua del litoral**, com a primer punt cal tenir en compte la millora de la qualitat de les aigües de bany registrada per l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), tot i així en punts del litoral català encara es registren vessaments o trencaments d'algun emissari en cas de pluges torrencials. Durant la temporada 2004 es van produir 136 episodis de contaminació a la costa del litoral metropolità, i la presència de residus flotants a les masses d'aigua de Catalunya augmenta cada any.

Respecte a la **biodiversitat** i els **espais naturals**, en aquesta Regió actualment hi ha 26 espais, 53.126,12 ha, considerats d'interès natural o parcs per la legislació, que total o parcialment queden dins dels municipis litorals de Catalunya. Concretament, en els municipis del litoral metropolità hi ha 5 espais PEIN, que representen gairebé el 15% de tot el territori. També destaquen les 675 ha de Zones d'Especial Protecció d'Aus en perill, distribuïdes als municipis del Prat i Viladecans, i que engloba les principals zones humides, pinedes litorals i ecosistemes dunars del Delta del Llobregat. El pocs espais lliures existents en aquest continu urbà, definits com a espais blau-verds, tenen una importància determinant per esponjar el territori i afavorir la connexió amb els espais naturals ubicats al rerepaís. Pel que fa a la biodiversitat marina, és rellevant la qualitat de l'alguer de *Posidonia oceanica* del Maresme, amb una extensió de 514 ha. També és significativa l'extensió d'aquesta fanerògama al Garraf (1.560 ha).

A grans trets, l'estructura econòmica costanera ha accelerat la seva dependència del turisme, del comerç i de la construcció: tres sectors en interacció. Les activitats industrials pateixen una regressió, mentre les activitats primàries estan sotmeses a la pressió de la urbanització, tot i que alguns conreus encara són competitius.

Un dels sectors que genera més riquesa és el turisme, que el 2004 representava l'11% del PIB català. L'atractiu turístic del litoral metropolità és un factor clau en les economies locals dels municipis litorals. Concretament hi ha 4 municipis del litoral metropolità on el percentatge de llocs de treball localitzat en el sector de l'hosteleria supera el 20%: Sitges, Calella, Caldes d'Estrac i Santa Susanna. D'altra banda, el sector de la construcció ha tingut una evolució a nivell d'ocupació molt gran, especialment al Maresme i a Cubelles. Respecte al **sector industrial**, mentre que al Garraf i al Maresme la superfície industrial representa escassament el 2% de la superfície, i es concentra sobretot a Vilanova i la Geltrú, i a Mataró, al Barcelonès arriba al 15%, i al Baix Llobregat al 9%. L'especialització agrícola de les comarques del Baix Llobregat i del Maresme les converteixen en les principals productores d'hortalisses de Catalunya.

Pel que fa al **sector pesquer**, ocupa el 0,3 % de la població activa i aporta el 0,3 % del valor final del sector primari. Tot i que continua sent rellevant en economies locals com les de Vilanova i la Geltrú i Arenys de Mar, mostra una regressió a nivell general.

A nivell **socioeconòmic i cultural**, la ràpida transformació dels municipis, per l'arribada de nous residents, procedents de la pròpia Regió Metropolitana, i de la immigració, estan modificant el teixit social, i obligant els agents locals a respondre a les noves necessitats d'equipaments i serveis.



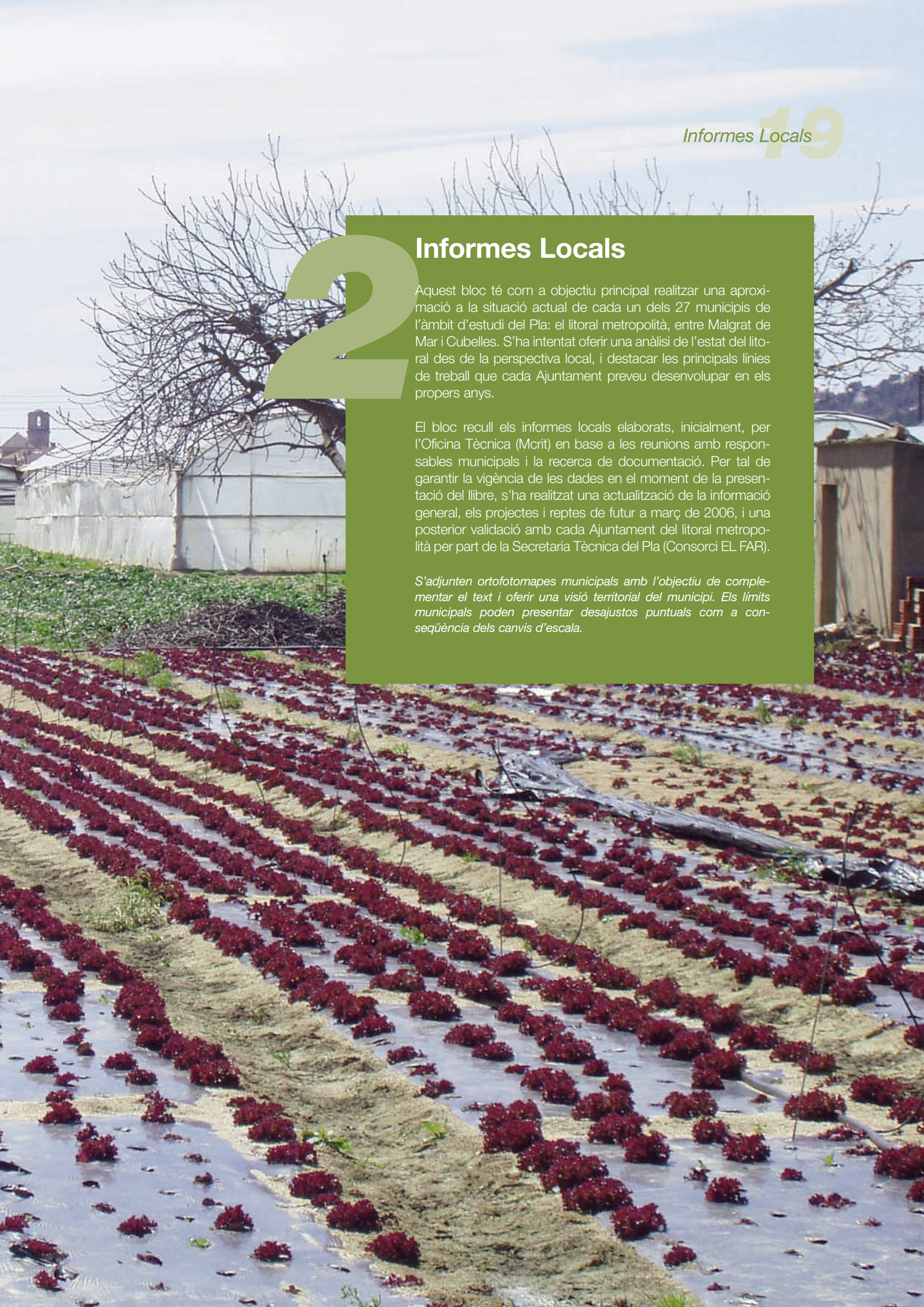


2 Informes Locals

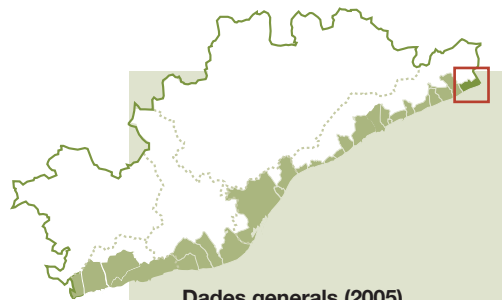
Aquest bloc té com a objectiu principal realitzar una aproximació a la situació actual de cada un dels 27 municipis de l'àmbit d'estudi del Pla: el litoral metropolità, entre Malgrat de Mar i Cubelles. S'ha intentat oferir una anàlisi de l'estat del litoral des de la perspectiva local, i destacar les principals línies de treball que cada Ajuntament preveu desenvolupar en els propers anys.

El bloc recull els informes locals elaborats, inicialment, per l'Oficina Tècnica (Mcrit) en base a les reunions amb responsables municipals i la recerca de documentació. Per tal de garantir la vigència de les dades en el moment de la presentació del llibre, s'ha realitzat una actualització de la informació general, els projectes i reptes de futur a març de 2006, i una posterior validació amb cada Ajuntament del litoral metropolità per part de la Secretaria Tècnica del Pla (Consorti EL FAR).

S'adjunten ortofotomapes municipals amb l'objectiu de complementar el text i oferir una visió territorial del municipi. Els límits municipals poden presentar desajustos puntuals com a conseqüència dels canvis d'escala.



Malgrat de Mar



Dades generals (2005)

Població: 16.833 hab.
Superfície: 8,9 km²
Densitat: 1.887,1 hab./km²
Web: www.ajmalgrat.es

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament urbanístic vigent al municipi és molt recent i correspon al nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), que ha estat aprovat definitivament a finals de 2005 i substitueix el règim jurídic previst en el Pla General de 1990.

Altres plans i projectes en curs destacables són el Pla de Mobilitat de Malgrat de Mar del 1998, el Pla d'Accessibilitat del 2005 i el procés d'Agenda 21.

Dinàmiques del municipi

Malgrat de Mar té una població de 16.833 habitants (2005), i una densitat relativament baixa de l'ordre de 1.887 habitants/km². En la darrera dècada, la població ha augmentat, com a la resta de municipis veïns, per l'arribada de nouvinguts de la mateixa comarca o comarques veïnes.

Un tret essencial de la població de Malgrat de Mar és la presència d'una nombrosa població estacional lligada al turisme. Aquesta població ocupa



tant els establiments hotelers i de càmping del municipi, com les segones residències i habitatges buits que es lloguen per la temporada. S'estima que, en els moments de màxima afluència, el turisme pot representar el 20% del total de la població resident.

Base econòmica

El municipi compta amb una estructura productiva equilibrada. L'economia es fonamenta en els sectors serveis i industrial, tot i que l'agricultura té un pes relatiu important en el context metropolità i una importància vital sobre-tot com a activitat estructuradora del territori.

Tot i que la superfície de terrenys dedicats a l'agricultura ha disminuït des dels anys 40, encara existeix una part molt significativa del terme dedicada a aquesta activitat, concretament el 43%. La plana deltaica ofereix una situació privilegiada per aquest ús: l'origen al·luvial de les terres que li confereixen una molt bona qualitat i la disponibilitat de l'aqüífer superficial que fins als darrers anys li ha permès la provisió de l'aigua necessària, així com la relativa proximitat als centres de consum, ha permès que es desenvolupi una agricultura que, amb el pas dels anys, s'ha especialitzat esdevenint horticultura intensiva. El Pla de Grau i el Pla de Pineda són els espais agrícoles característics del municipi. Amb tot, i malgrat la bona coordinació entre els agricultors (existeix una cooperativa) i la qualitat de la producció, el sector denota una certa crisi per la competència del mercat internacional i l'entrada de fruites i verdures tot l'any en el mercat local i regional.

Pel que fa al sector turístic, destacar que mostra símptomes de certa crisi, tant per la forta competència d'altres destinacions, com per la dificultat de reconversió i millora de l'oferta, així com pels canvis de comportament sociocultural en relació a l'oci. La majoria dels hotels daten dels anys 60 i es troben situats dins de la trama urbana amb dificultats per ampliar els seus espais lliures i adequar la seva oferta a la demanda actual.

La indústria també té una representació important en el municipi. Un dels centres d'activitat econòmica més importants del municipi és al polígon industrial de Can Patalina, hi ha empreses mitjanes i petites de sectors com la fusteria, la mecànica, la logística, etc. Un altre enclavament industrial, de la dècada dels 1960-1970, és el del Camí de la Pomereda, s'hi troben ubicades tres empreses multinacionals, que donen feina a uns 200 treballadors directes i uns 300 indirectes.

Altres iniciatives de promoció econòmica són l'ampliació del Polígon Industrial de Can Patalina, la continuació de les Escoles Taller per a la formació ocupacional; la participació en el Pacte de Promoció Econòmica i Ocupació del Maresme; la promoció turística directa del municipi en fires del sector i altres espais clau; i la promoció, en coordinació amb associacions de botiguers i altres entitats, de l'activitat comercial.

Ocupació del sòl

El municipi presenta tres grans unitats geomorfològiques constituïdes per: les estribacions del Montnegre (en concret el turó de Montagut), el Pla de Pineda i l'hemidelta dret de la Tordera, conegut com a Pla de Grau. Cadascuna d'aquestes unitats experimenta funcionaments ecosistèmics diferenciats, que són la base de la gran riquesa paisatgística del municipi.



La configuració territorial de la vila, al seu torn, ve determinada per la presència del Montnegre, al nord del municipi, i l'existència de la plana al·luvial, que ha permès l'establiment d'unes bones xarxes de comunicació (orientades a Barcelona i a les comarques gironines) i alhora la creació d'una sòlida xarxa de relacions socio-econòmiques entre els municipis de la part baixa de la conca del riu Tordera, veritable eix vertebrador d'aquest territori. Destacar també, pel que fa al nucli del poble, que actualment s'estan realitzant actuacions de millora i potenciació del centre urbà com a aglutinador de la vida i activitat local, tals com la progressiva peatonalització de carrers, la implantació d'aparcaments disuasoris, i la promoció de l'activitat comercial. També es fa una aposta per la millora del paisatge urbà, promovent la rehabilitació i transformació de les àrees més degradades i es treballa en la millora del paisatge urbà en llocs clau pel turisme, com és el front marítim, a través de l'homogeneïtzació dels quioscos de la platja o la millora de la integració dels contenidors de residus sòlids urbans en el passeig.

Infraestructures i mobilitat

La principal via de comunicació que connecta el municipi amb la resta del Maresme i Barcelona és l'autopista C-32. L'autopista AP-7 també presenta sortida al municipi i el connecta amb les comarques gironines. Així mateix destacar que la N-II arriba al municipi, tot i que no resulta problemàtica perquè transcorre fora del teixit urbà.

Pel que fa al transport públic existeix la línia de ferrocarril i també d'autobusos, tot i que les estadístiques mostren que en els darrers anys ha disminuït el seu ús. Un fet destacable, que pot explicar en gran mesura aquests resultats, és la baixa freqüència de pas dels autobusos de les línies Barcelona-Girona-Figueres i Calella-Blanes-Hostalric així com la mancança de transports públics nocturns. La baixa freqüència i el temps de recorregut entre Barcelona i Malgrat fa que molts ciutadans optin per l'ús del vehicle privat. Actualment, durant la temporada turística d'estiu, no hi ha prou zones d'aparcament i hi ha espais on el trànsit tendeix a col·lapsar-se. Cal assenyalar que el ferrocarril genera problemes de permeabilitat, perquè actua com a barrera entre el nucli urbà i la platja, i entre el polígon industrial del Camí de la Pomereda i la resta del municipi. Estan pendents d'execució els projectes de supressió dels dos passos a nivell que encara funcionen.

Des de l'Ajuntament s'han adoptat mesures de pacificació del trànsit urbà, des de les directrius aportades pels plans de mobilitat i accessibilitat. Darrerament, s'han peatonalitzat alguns carrers i també s'han fet carrils bici per tal d'ampliar les possibilitats d'ús d'aquest mitjà de transport.

Gestió ambiental del litoral

El municipi forma part d'un dels espais naturals més emblemàtics de la RMB, el Delta de la Tordera, espai d'alt valor ecològic, però també econòmic i social, concretament l'hemidelta dret, que correspon al Pla de Grau, es troba dins l'àmbit municipal. Tot i el potencial valor del Delta, les activitats que tradicionalment s'hi han desenvolupat i la pressió antròpica a la qual ha estat sotmès, així com la complexitat de gestió pel seu caràcter supramunicipal, han condicionat tradicionalment la seva conservació i n'han generat una degradació important. La desembocadura es troba ocupada per tot d'activitats que n'han malmès el seu estat. A més, la qualitat ecològica de la

Des de l'Ajuntament s'a-
posta per millorar el pai-
satge urbà, promovent la
rehabilitació i transformació
de les àrees més degrada-
des i els llocs clau pel turis-
me, com el front marítim.



Tordera, al seu pas per Malgrat de Mar, presenta problemes per excés de sal i eutrofització, i també per l'escassetat de la vegetació de ribera.

En relació als espais agrícoles, el conreu intensiu de l'horta de Malgrat de Mar ha tingut efectes negatius sobre els sistemes naturals derivats del consum d'aigua, la producció i l'abocament de residus plàstics; també per la utilització de productes químics (fertilitzants, herbicides, insecticides), que han provocat episodis de contaminació de l'aigua subterrània.

Per les condicions de l'espai, el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) ha assenyalat amb la màxima protecció el tram final del delta. Les característiques naturals de l'espai, així com la seva situació geogràfica propera a altres espais protegits, fan que el Delta constitueixi una peça clau dins la xarxa d'espais naturals.

Pel que fa als valors del medi marí, destacar que davant del municipi es troben praderies de fanerògames, concretament *Cymodocea nodosa*.

La costa de Malgrat la constitueixen 4,5 km de platges sorrenques que van de la desembocadura de la Tordera fins al terme veí de Santa Susanna. Des del punt de vista ambiental, assenyalar que les petites dunes existents estan sotmeses a una gran influència de persones i a les neteges periòdiques que perjudiquen el seu estat, tot i que Malgrat de Mar té un pla de recuperació i conservació de l'espai dunar que està permetent la reaparició d'espècies i la posada en valor d'aquest espai.

Cal assenyalar també que el riu, històricament, ha representat una important font d'aport de sediment per les platges del Maresme, però en els últims anys s'ha donat una clara disminució d'aquests aports sòlids a la desembocadura, conseqüència de l'augment de l'extracció d'aigua en la seva capçalera, la proliferació d'activitats industrials, el consum agrícola, el creixement urbanístic. La presència, al marge dret de la desembocadura, d'un espigó construït amb la finalitat de protegir un càmping de les avingudes periòdiques d'aigua, ha provocat també alteracions en la dinàmica litoral, així com en l'ambient deltaic típic de la zona. L'espigó impedeix la formació de la llacuna de la desembocadura a la platja de Malgrat, una llacuna que abans d'aquesta obra, s'estenia uns 500 metres en direcció sud-oest.

Per tant, les aportacions de sorra de la Tordera han disminuït i, com a conseqüència dels temporals, les platges del municipi perden sorra periòdicament, el que contribueix al seu retrocés. En aquest sentit, destacar que l'any 1986 la platja del municipi va ser objecte d'una regeneració al llarg d'un tram de 2,2 km amb 1.072.880 m³ procedent dels fons situats davant de Premià de Mar. L'aspecte visual de la platja de Malgrat és bo i el de la platja de la desembocadura, la de la Pomereda, és moderat (ACA, 2004).

Malgrat de Mar, no disposa d'estació depuradora i les seves aigües residuals se sotmeten a un pretractament a la planta situada al municipi de Pineda de Mar. Destacar que aquesta situació variarà en el futur ja que s'ha aprovat la construcció d'una estació depuradora d'aigües residuals, l'EDAR de l'Alt Maresme al municipi de Pineda i Santa Susanna, que recollirà les aigües residuals dels municipis de la zona. La qualitat físico-química de les aigües costaneres del municipi és bona i la biològica també (ACA, 2005).

El municipi forma part d'un dels espais naturals més emblemàtics de la RMB, el **Delta de la Tordera, espai d'alt valor ecològic, econòmic i social.**



La gestió dels residus és un dels aspectes que genera més despesa al municipi. Disposa d'una planta de transferència i d'una deixalleria, situades al municipi, que es van projectar per donar servei als municipis de l'Alt Maresme. Presenten però, problemes per subdimensionament.

Cultura

Malgrat de Mar és seu de moltes celebracions populars. Des de les tradicionals fins a altres com les Jornades Internacionals Folkloriques, celebra des al setembre, o les Festes Majors de Sant Nicolau, a l'hivern, i la de Sant Roc, a l'estiu.

L'activitat i iniciativa més remarcable del municipi és la celebració del Trofeu Internacional de Bandes de Música i Majorets. A més, Malgrat de Mar compta amb dues revistes locals Som-hi i l'Ateneu.

A més, el municipi té cinc itineraris per diferents zones de Malgrat de Mar que permeten conèixer l'entorn natural, el nucli antic, els edificis i les platges.

2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Preservació de l'espai agrícola i control dels usos periurbans. Una de les mesures proposada pel planejament és la preservació de l'espai agrícola mitjançant l'establiment de qualificacions de sòl no urbanitzable que reconeguin i fomentin els usos propis de la pagesia, i també que preservin àrees i paisatges d'especial interès.

Ampliació del sector industrial. El nou POUM proposa l'ampliació de la zona Industrial de Can Patalina amb una superfície de 290.036 m². La zona de desenvolupament industrial que es proposa ha de permetre traslladar, des del nucli urbà residencial, algunes activitats de producció que encara s'hi localitzen i que no són compatibles amb aquell ús preferent. També ha de donar cabuda a les activitats de nova implantació que la dinàmica de la població genera atenent als nous creixements residencials que es proposen, amb la finalitat de millorar la taxa d'autocontenció de la població.

□ Ocupació del sòl

Compatibilització del procés urbanístic amb l'entorn. És important destacar que el POUM, recentment aprovat, assenyalava que pràcticament dues terceres parts del territori municipal resten excloses del procés d'urbanització i edificació, i esdevenen espais, en els que l'aprofitament rústic s'ha de produir, permetent el manteniment dels valors ambientals presents en cadascun dels àmbits. De la mateixa manera, la proposta urbana del Pla, conté una configuració del model d'ocupació del sòl, compacta i densa.

□ Infraestructures i mobilitat

Millora de la línia d'autobusos. Des de l'Ajuntament es posa de manifest la necessitat de millorar aquest tipus de transport a través d'acions, com per exemple, una línia d'autobusos que permeti la connexió de Tordera-Palafolls-Malgrat amb l'hospital de Calella.



L'agricultura té una importància vital al municipi, perquè estructura el territori. Està previst el manteniment del Pla de Grau com l'element paisatgístic de major entitat municipal.

Milliores en el transport ferroviari. L'Ajuntament es mostra a favor de la doble via des d'Arenys, així com també un increment de la freqüència de pas dels trens. En qualsevol cas, es demanen actuacions conjuntes i contundents en el litoral que permetin millorar el serveis i minimitzar l'impacte del ferrocarril.

Milliores en la xarxa urbana. Es preveu l'obertura de l'Avinguda de Barcelona a mig termini i l'obertura del vial perimetral, que han de permetre millorar les anelles externes. Una altra de les previsions a mig termini és la millora de l'accessibilitat del Carrer Passada/Girona i la continuació amb la progressiva racionalització dels carrers definits com a cor de la ciutat.

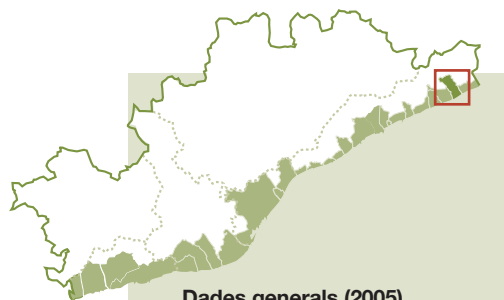
□ **Gestió ambiental del litoral**

Preservació dels paisatges característics del municipi. Segons el POUM està previst el manteniment del Pla de Grau com a element paisatgístic de major entitat municipal i també la preservació de paisatge forestal del turó de Montagut, amb la desqualificació de 8,5 ha de sòl urbanitzable al turó de Santa Rita.

Recuperació de l'espai de la desembocadura de la Tordera. El POUM preveu també la reordenació del front litoral al sector de llevant del municipi, on es troba la zona de càmpings, que ha de permetre la restitució dels valors ambientals de la desembocadura de la Tordera. Aquesta actuació comporta la classificació d'una peça de terrenys de 6 ha com a Sistema de Protecció de Ribera i Delta.



Santa Susanna



Dades generals (2005)

Població: 2.868 hab.
Superfície: 12,7 km²
Densitat: 226,2 hab./km²
Web: www.stasusanna.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent que data del 1982 ha estat desenvolupat gairebé en la seva totalitat i s'ha iniciat la seva revisió l'any 2005. A grans trets, destacar que el nou Pla no preveu un augment substancial de l'àmbit residencial, i en el supòsit de donar-se seria basat en una tipologia d'eixample. En aquest sentit, assenyalar també que el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) ha afectat part del terme municipal i ha limitat les possibilitats, en gran mesura, d'expansió urbanística.

Per altra banda, esmentar que està previst millorar i crear nous equipaments turístics i de promoció econòmica, i que es compta amb un Pla de dinamització turística des de l'any 2004 per tal de dirigir el municipi vers un turisme de qualitat.

Dinàmiques del municipi

Santa Susanna és un municipi d'uns 12,7 km², situat a la comarca de l'Alt Maresme que, des de 1981, ha multiplicat gairebé per cinc el nombre



d'habitants, arribant en l'actualitat als 2.868 habitants (any 2005). Malgrat el fort increment relatiu dels darrers anys, en termes absoluts, continua sent juntament amb Caldes d'Estrac, un dels municipis litorals menys habitats.

La majoria de nouvinguts són procedents de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i gran part respon a l'estès procés de transformació de segones residències en primeres. Assenyalar que una de les principals conseqüències d'aquesta micromigració és l'envelliment de la població, doncs gran part de les persones que s'han traslladat de forma permanent a la seva segona residència corresponen al grup de la tercera edat. Cal destacar, per altra banda, que les zones de nova construcció existents al municipi han generat també l'arribada de famílies joves amb nens en edat escolar.

Base econòmica

La vocació econòmica del municipi és eminentment turística amb una ocupació en aquest sector del 65,5%, seguit del sector industrial amb un 15,6% i el de la construcció amb un 11,2%, segons dades del 2001 (Idescat). Pel que fa a l'agricultura es registra una ocupació del 7,6%.

L'oferta hotelera està constituïda per una vintena d'establiments de tres i quatre estrelles, a més de 3 càmpings, tots ells amb un elevat nivell d'ocupació. La major part de l'oferta turística s'orienta a un públic familiar de classe mitjana que prové d'arreu d'Europa i Espanya.

Després de ser declarat municipi turístic (segons la llei 13/2002 de Turisme de Catalunya), i obtenir la certificació i el Diploma de Municipi de Turisme Familiar, Santa Susanna va ser seleccionat l'any 2003 per desenvolupar un Pla de Dinamització Turística (PDT). Es tracta d'una figura jurídica per a la promoció de l'activitat turística i que s'atorga en aquells indrets emergents on hi ha una elevada col·laboració i corresponsabilitat entre els sectors públics i privats vers el turisme. Els objectius generals del Pla són incrementar la qualitat dels serveis turístics de la destinació; promoure la millora del medi urbà i natural del municipi i l'ampliació i millora dels espais públics; promoure l'increment i diversificació de l'oferta complementària; la posada en valor de recursos turístics; la creació de nous productes, i la sensibilització i implicació dels agents locals en la cultura de la qualitat. Destacar que es va posar en marxa la Fundació Turística de Santa Susanna per gestionar el Pla i garantir la qualitat dels serveis que s'ofereixen.

Així doncs es pot afirmar que, en general, les activitats de major pes específic del municipi giren al voltant del sector terciari. El comerç i els serveis ocupen molta població, no sempre resident al municipi. Pel que fa a la construcció només esmentar que es troba al servei del sector hotel·ler i el residencial. El camp és manté com a activitat residual, tot i que relativament té un valor destacable al municipi.

Ocupació del sòl

Es tracta d'un municipi poc habitat on més de la meitat del terme correspon a espai lliure. El nucli urbà compacte es concentra allunyat de la primera línia de mar, lloc que ocupen els hotels i les instal·lacions turístiques.

La vocació del municipi és eminentment turística i va ser seleccionat l'any 2003 per desenvolupar un Pla de Dinamització Turística.



Disperses per la muntanya s'estenen urbanitzacions de baixa densitat i tipologia d'habitatge aïllat.

A nivell general destacar que Santa Susanna es caracteritza per presentar una diversitat paisatgística important, existeixen extensions de boscos a la zona interior i espais agrícoles al litoral.

Infraestructures i mobilitat

L'estació de Renfe de Santa Susanna és el resultat d'una actuació conjunta entre el sector privat i el públic i un exemple de gestió compartida amb bons resultats. Concretament el sector hotelier va participar en el conveni signat amb Renfe aportant part de la inversió per la construcció de l'estació, i l'Ajuntament s'encarrega del sufragat del personal i del manteniment de l'estació (el concessionari ferroviari reverteix un 10% de la facturació específica a l'Ajuntament per a participar en aquestes despeses). El municipi genera 450.000 viatges de sortida anuals a municipis veïns i a Barcelona capital.

La via del tren, al seu pas pel municipi, es troba en primera línia de mar aproximadament en un 50% del seu traçat. Concretament en el front turístic de llevant existeix una línia d'hotels i càmpings entre la via i el mar però a partir de la Riera de Santa Susanna i fins a Pineda de Mar, la via es troba a tocar de la sorra de la platja. Tanmateix, l'estació està ben situada per la qual cosa el desdoblament i/o desplaçament de la via no es considera una prioritat.

L'Ajuntament va renunciar en el seu moment a la creació d'una sortida d'autopista al seu terme, sense que això causi problemes d'accessibilitat viària. La N-II no està saturada i els seus laterals funcionen bé.

Gestió ambiental del litoral

Pel que fa als espais lliures esmentar que existeixen, en la zona interior, paisatges muntanyosos i forestals propis de la Serralada litoral que s'estenen fins al PEIN de les Serres del Montnegre-Corredor, i constitueixen la zona de pre-parc. Destaquen la proliferació de fonts minero-medicinals tals com les del Boter (situada al parc forestal del mateix nom a 1 km del centre urbà) i la del Verdor. Per altra banda, es troba la plana litoral, on hi ha parcel·les agrícoles, tradicionalment el municipi es dedicava a aquesta activitat afavorida per l'existència d'un terreny pla i l'abundància d'aigua a la zona.

Cal destacar que el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) contempla l'espai lliure situat entre el municipi de Santa Susanna i Pineda de Mar, anomenat Pla de Balasch, que constitueix una via de connexió ecològica i paisatgística entre el mar i l'espai natural de l'interior.

Pel que fa al medi marí, esmentar que el municipi presenta praderies de fanerògames, concretament *Cymodocea nodosa*, que s'estenen fins a Malgrat de Mar.

La costa del municipi és rectilínia, sorrenca i contínua. Abasta una extensió de quasi 2,5 km i compta amb l'anomenada, tradicionalment, Platja de Santa Susanna que s'estén des del terme municipal de Pineda de Mar fins

L'estació de Renfe de Santa Susanna és el resultat d'una actuació conjunta entre el sector privat i el públic i un **exemple de gestió compartida amb bons resultats**.



al de Malgrat de Mar. Aquesta platja presenta un aspecte visual de la sorra bo (ACA, 2004) i està dividida, per la riera de Santa Susanna, en dos trams diferenciats. Concretament, a llevant de la riera, existeix un espai de platja d'uns 700 metres de longitud, amb una dotzena d'acumulacions de roca que protegeixen la costa, que constitueix la Platja de les Caletes i a continuació s'estén la Platja de Llevant que arriba fins al municipi veí de Malgrat. A ponent de la riera, i fins a Pineda, s'hi troba la Platja de les Dunes.

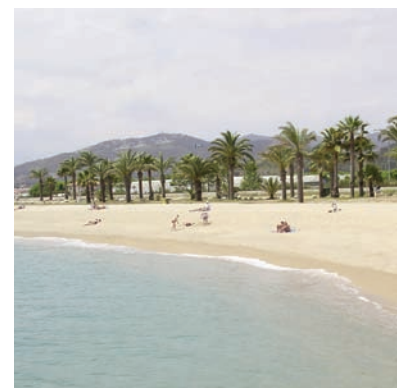
En relació a la riera de Santa Susanna, esmentar que la seva gestió és un repte per l'Ajuntament. La urbanització i la creació de l'autopista han generat problemes d'impermeabilització a la capçalera i l'escorrentia s'ha incrementat considerablement, generant problemes d'erosió. Actualment es troba canalitzada parcialment.

Santa Susanna actualment no disposa d'estació depuradora i les seves aigües residuals se sotmeten a un pretractament a la Planta situada al municipi de Pineda de Mar. Les aigües són abocades a mar a través d'un emissor, que a causa de la seva antiguitat, ha tingut incidències periòdiques per trencament, fet que ha provocat greus problemes de contaminació marina afectant tot el front litoral de Pineda i en ocasions també el de Santa Susanna (l'ACA ha realitzat actuacions per tal de solucionar aquesta problemàtica). Destacar que la situació variarà en el futur ja que s'ha aprovat la construcció d'una estació depuradora d'aigües residuals, l'EDAR de l'Alt Maresme, que recollirà les aigües residuals dels municipis de la zona. La qualitat físico-química de les aigües costaneres del municipi és bona i la biològica també (ACA, 2005).

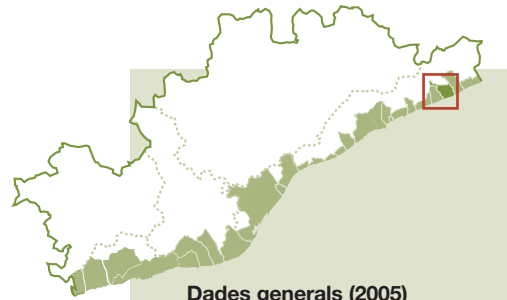
Cultura

Santa Susanna és una vila amb uns orígens que es remunten al segle XII, quan la Vall d'Alfata era poblada per pagesos que conreaven els camps de vinya i cereals. De l'època medieval es conserven les torres de guaita (Torre del Mas Galter, la torre de Can Ratés, la Torre de Vall Xirau, la Torre de Montagut, la de Can Bonet o la del Pla de la Torre); les capelles (la de Sant Isidre, la de Sant Crist, la de Santa Susanna i l'ermita de la mare de Déu de Gràcia) i antigues masies que en conjunt constitueixen el patrimoni arquitectònic més destacat del municipi.

Des de l'Administració local es treballa amb l'objectiu d'oferir una programació cultural i lúdica diversa. Concerts, exposicions, conferències, activitats esportives, mostres gastronòmiques, audicions de sardanes i un llarg etcètera d'actes són repartits al llarg dels caps de setmana de tot l'any o s'engloben dins del marc de la Primavera Cultural i de la Festa Major del municipi. D'entre l'oferta d'activitats turístiques i culturals, destaca la celebració del Festival Shakespeare, la Fira Màgica i el Festival Internacional de Màgia i Il·lusionisme, el Raid Hípic Internacional Barcelona Santa Susanna, així com el Campionat Mundial de Fitness i els diversos itineraris a peu per mar o muntanya i les rutes amb bicicleta establertes.



Pineda de Mar



Dades generals (2005)

Població: 24.702 hab.
 Superfície: 10,8 km²
 Densitat: 2.293,6 hab./km²
 Web: www.pinedademar.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent (PGOU, 1992) estableix diferents sectors de desenvolupament urbà (unitats d'actuació i PERI) i nous sectors de desenvolupament en sòl urbanitzable (Plans Parciais urbanístics). Durant aquests anys s'han anat desenvolupant diferents sectors, però n'hi ha molts altres pendents d'execució o en procés que encara no es troben ocupats. L'Ajuntament planteja realitzar la revisió del planejament un cop s'hagin dut a terme els Plans Parciais en curs, que serà aproximadament cap al 2010.

El planejament vigent s'ha caracteritzat per una notable expansió urbana. La previsió de cara al futur és de contenció i restricció del nou creixement. Tanmateix, els Plans Parciais en curs preveuen la construcció d'uns 2.300 nous habitatges, així com un altre miler amb l'objectiu de densificar el nucli urbà. Si s'executessin, durant la propera dècada, Pineda podria arribar als 32.000 habitants. Assenyalar per altra banda,



2. Reptes i projectes de futur

□ **Gestió municipal**

Revisió del Planejament urbanístic vigent. El planejament vigent que data del 1982 ha estat desenvolupat gairebé en la seva totalitat i està prevista la seva revisió.

□ **Base econòmica**

Desenvolupament del Pla de Dinamització turística. En el marc del Pla, l'Ajuntament de Santa Susanna està duent a terme diversos projectes entre els quals destaquen la creació d'un Palau de Congressos per a 1.100 persones a l'extrem sud del Parc de la Riera; el desenvolupament d'una base nàutica, plataformes marines i la il·luminació a la platja; la creació del Passeig de Dunes al front marítim i d'un Parc Central connector del nucli urbà i els establiments hotelers; la conversió de la porta del Montnegre-Corredor en centre de visitants i d'interpretació de la natura, a més de recorreguts i circuits BTT, així com també espai de senderisme. Finalment, destaca el desenvolupament de la Urbanització del Torrent de Can Gelat o l'estudi de la viabilitat de creació d'un Parc d'Aus al municipi.

□ **Ocupació del sòl**

Desenvolupament de projectes urbanístics. Com a grans projectes urbanístics, esmentar el desenvolupament del Pla Parcial del Torrentó de Can Gelat, (sector de 156.955 m²) que preveu un ús turístic i un comerç de baixa concentració en l'espai, i destina un 60% del sòl a sistemes públics i un 40% del sòl a terreny privat. I també el desenvolupament del polígon 1 del Sector la Riera on es contemplen 14.000 m² de sòl comercial amb un sostre total de 8.700 m² (situat paral·lel a la N-II) i alhora en una segona línia, 26 vivendes unifamiliars. També destacar l'execució total del sector de Can Ratés, amb 150 habitatges al polígon 1 i 27 habitatges al polígon 2.

Millores generals en l'espai urbà. Es preveu dur a terme projectes de rehabilitació de la zona urbana que comportin l'ajardinament d'alguns espais, la peatonalització i la creació de parcs, com l'esmentat Parc central. Així mateix, també es pretenen realitzar millores en el passeig marítim.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Construcció de l'EDAR de l'Alt Maresme. Aquesta recollirà i tractarà les aigües residuals de Santa Susanna i de Pineda de Mar entre d'altres. La futura EDAR tindrà inicialment un cabal de disseny de 40.000 m³/dia i realitzarà un tractament de tipus biològic. No obstant això, no es descarta la possibilitat d'instaurar el tractament terciari ja que alguns dels Ajuntaments implicats així ho han sol·licitat a l'Agència Catalana de l'Aigua.

Potenciar un desenvolupament respectuós amb el medi. Es pretén impulsar la protecció del sòl agrícola, convertint-lo en un gran parc al costat oest de la riera de Santa Susanna i l'ordenació del creixement turístic-hoteler a tota la plana, a l'est de la riera.

□ **Cultura**

Creació d'un Museu de Pagesia. El Centre Cultural Can Ratés es va presentar a un concurs a la Cambra de Comerç per a la creació del Museu de la Pagesia.

Es pretén impulsar la protecció del sòl agrícola a l'oest de la riera de Santa Susanna i crear un Museu de Pagesia.



que el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) ha incidit en alguns sectors, bloquejant el creixement previst per l'Ajuntament.

El municipi de Pineda compta amb un procés en marxa d'Agenda 21 que va ser iniciat al 2003, amb un Pla d'Acció Local.

Dinàmiques del municipi

Els darrers anys, Pineda de Mar ha incrementat la seva població més d'un 20%, arribant als prop del 25.000 actuals. A més, la població estacional augmenta el total un 30% en temporada estival i caps de setmana afegint pressió sobre els recursos existents i afectant la prestació dels diferents serveis municipals (durant els mesos d'estiu Pineda s'aproxima a una població de 40-50.000 habitants). Es tracta de nous habitants, majoritàriament, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El creixement explosiu, sumat amb el fenomen del turisme, ha suposat una important ocupació del sòl i també un baix grau d'identitat dels ciutadans respecte el municipi. És el cas de diverses urbanitzacions i del barri de Poble Nou (en el qual hi viu un 30% del conjunt de la població empadronada de Pineda).

Destacar també que es preveu que la transformació de segona a primera residència cada vegada sigui més accelerada, fet que incrementarà les demandes de serveis i equipaments. En definitiva l'augment continuat de població està comportant la necessitat de donar resposta als nous requeriments quan a equipaments sanitaris (recentment s'ha creat un ambulatori nou), i d'ensenyament (hi ha una manca important de places de llar d'infants).

En les darreres dècades a Pineda de Mar s'observa una reducció important de la població del grup d'edat més jove, i un increment considerable del grup d'adults i vells. Així, mentre que a l'any 1981 més del 28% de la població tenia menys de 15 anys, actualment aquest percentatge s'ha reduït a només el 15,6%. Tot i això, l'índex d'envelliment de la població resulta inferior al del Maresme i del conjunt de Catalunya.

Base econòmica

Quant a l'estructura productiva, Pineda presenta 58% de població ocupada dedicada al sector terciari, la indústria ocupa el 22% de la població treballadora i, la construcció, el 16% amb tendència a l'alça. La població ocupada en el sector agrícola és minoritària, concretament suposa un 3'4% i manté una tendència a la baixa. Per activitats, la indústria tèxtil i de la confecció, el turisme (hosteleria, restauració i comerç), així com d'altres lligades a la construcció, són les principals del terme.

Pineda i Calella funcionen de manera complementària quan a activitats industrials. Pineda concentra aquestes activitats i també les constructives en un polígon proper al terme de Calella que serveix a ambdós municipis. L'Ajuntament ha aprovat dues ampliacions d'aquest polígon. Tot i la competència en el sector tèxtil, la indústria de Pineda de Mar que s'hi dedica és encara força important. Pel que fa a la construcció, es pot dir que en el municipi encara existeix un clúster d'activitats relacionades (fusters, ferrers, etc.), tot i estar sotmesos a la fragilitat del context econòmic actual.

El municipi té una dotzena d'hotels i una vintena d'empreses familiars turístiques. El sector turístic s'orienta a un públic familiar i que busca tranquil litat.



Dins el sector primari, els agricultors i pescadors són cada cop menys per abandó d'aquesta activitat. Estan agrupats en cooperatives que presenten en la seva majoria dèficits tecnològics i d'equipaments.

Pineda de Mar té una dotzena d'hotels i una vintena d'empreses familiars turístiques. El sector s'orienta a un públic familiar que prové majoritàriament d'Europa i que busca tranquil·litat. Aquesta característica de "poble tranquil" és l'oferta diferencial respecte a la resta de municipis turístics veïns. L'Ajuntament compta amb el Consell Municipal de Turisme, que té com a principal funció la promoció turística i la difusió dels recursos turístics que ofereix la ciutat.

Ocupació del sòl

A Pineda de Mar es distingeixen dues àrees ben diferenciades: una part nord-oriental i meridional de morfologia més o menys planera en la qual s'ubiquen els principals nuclis de població (Pineda disposa d'un nucli compacte amb més de 80 places i espais lliures urbans) i una part nord-occidental de relleu més accentuat i amb una menor ocupació antròpica.

El sector nord-occidental del municipi de Pineda de Mar es caracteritza per correspondre als primers relleus de la Serralada Litoral, una àrea amb pendents importants, amb sòls pocs desenvolupats i una baixa riquesa hídrica que han condicionat una baixa ocupació i per tant una major conservació de la seva qualitat natural. Aquest fet és el que ha motivat la seva incorporació al PEIN. Aproximadament el 10% de la superfície municipal de Pineda de Mar està inclosa en el PEIN de les Serres del Montnegre-Corredor, fet que garanteix la conservació d'aquests espais.

Assenyalar que la trama urbana del municipi està plenament integrada amb Calella configurant, ambdós termes, un continu urbà només interromput per la presència de la riera que fa de límit municipal.

Infraestructures i mobilitat

Al municipi de Pineda de Mar les infraestructures viàries ocupen prop del 7% del territori (i prop del 21% del sòl urbanitzat).

La carretera N-II que travessa el nucli urbà en direcció O-E constitueix la principal barrera que té avui la ciutat, i dificulta la cohesió entre els diferents sectors urbans que hi ha a banda i banda d'aquesta via de comunicació. El seu elevat trànsit dificulta molt els desplaçaments entre ambdós sectors. Per altra banda, destacar que la principal via de comunicació que dota la ciutat d'una bona accessibilitat amb Barcelona i la resta de la comarca és l'autopista C-32.

Pel que fa al transport públic, esmentar que el ferrocarril presenta algunes mancances en el seu servei i sovint esdevé poc competitiu respecte al vehicle privat en els desplaçaments a Barcelona. Com a elements destacables en la xarxa d'autobusos assenyalar que existeix una línia interurbana, que permet arribar a l'hospital de Calella (finançada de manera conjunta entre el municipi de Pineda i la Generalitat, que va aportar el 50%) i un bus nocturn que connecta amb Barcelona.



Per últim comentar que no existeix un passeig marítim continu i integrat amb els municipis veïns. Actualment existeixen 1,7 km de façana marítima urbanitzada dels 3 km que té el municipi i queden pendents els espais colindants amb els altres municipis.

Gestió ambiental del litoral

El PEIN de les Serres del Montnegre és l'espai natural de més interès que existeix al municipi, tot i que només una petita extensió al nord en forma part. Existeix a més un espai lliure localitzat entre Pineda i el municipi de Santa Susanna, que connecta les Serres amb la zona litoral. Aquest espai presenta tres zones diferenciades; la zona forestal dels vessants del Turó de Guàrdia, les planes agrícoles litorals i el sistema fluvial definit per la riera de Valdemaniu. És un espai lliure d'alt valor que evita el continu urbà entre els dos municipis, i que permet accedir des del mar a la zona natural de la Serra.

La costa del municipi és rectilínia i sorrenca i no presenta defenses costaneres. Pel que fa a la platja de Pineda destacar que l'aspecte visual de la seva sorra és bo (ACA, 2004). A més, segons la valoració de l'ACA, la massa d'aigua, tenint en compte la qualitat dels sediments, presenta un estat químic considerat com a moderat.

Pineda de Mar actualment no disposa d'estació depuradora i les seves aigües residuals se sotmeten a un pretractament (desbastador, dessostrador i desgreixador) i no a un procés de depuració abans de ser abocades a mar a través d'un emissari submarí. Assenyalar que a causa de l'antiguitat de l'equipament, s'han donat incidències periòdiques pel trencament de l'emissari la qual cosa ha provocat greus problemes de contaminació marina afectant tot el front litoral del municipi i dels municipis veïns, i obligant al tancament de la platja. L'ACA ha desenvolupat diferents accions per posar solució a aquesta problemàtica. Esmentar que la situació variarà en el futur ja que s'ha aprovat la construcció d'una estació depuradora d'aigües residuals, l'EDAR de l'Alt Maresme, que recollirà les aigües residuals de Pineda i dels municipis veïns.

Finalment, i a nivell de la gestió de residus municipals, indicar que al terme es troba implantada la recollida selectiva de diferents fraccions (vidre, paper/cartró, envasos i fracció orgànica).

Cultura

El nucli urbà de Pineda de Mar es caracteritza per mantenir la seva estructura medieval de carrer únic. En alguns dels seus carrers encara es poden contemplar edificis dels segles XV i XVI. Pel que fa als edificis moderns, destaquen la Biblioteca Serra i Moret, una joia de l'arquitectura noucentista dels anys 20, i altres de més contemporanis com el del Polisportiu de Can Xaubet. A més, també existeix la Fundació Pública Municipal Josep Tharrats dedicada a l'Art Gràfic.

Hi ha restes d'una important vila romana al Mas de Can Roig, on desembocava un llarg aqüeducte, quatre arcades del qual són encara clarament visibles al mas de Can Cua. Al turó de Montpalau hi llueixen les ruïnes de l'antic castell. El municipi compta amb la Parròquia de Pineda que té l'església de Santa Maria i les capelles de la Mare de Déu de Gràcia, de Sant Antoni, de Sant Jaume i de Sant Rafael. També hi ha un nombre notable de

Es preveu **desenvolupar un projecte d'arranjament de la riera de Pineda**, per tal que transcorri en superfície i connecti la platja amb la Serra del Montnegre.



masies ben conservades al sector de l'interior: Can Cànoves, Can Jalpí o el Mas Castellar i altres de més malmeses com la Torre de Merola.

2. Reptes i projectes de futur

□ Infraestructures i mobilitat

Millora de la xarxa viària principal del municipi. Es pretén millorar la connexió viària entre Poblenou i el Centre de Pineda fruit del desenvolupament del Pla parcial Pineda Centre, i continuar implantant mesures per reduir la velocitat dels vehicles que passen per la carretera N-II per tal de minimitzar l'efecte barrera de la N-II al seu pas pel municipi.

Projecte de la variant de la N-II. Actualment s'està estudiant la viabilitat de dur a terme un projecte de variant d'aquesta carretera.

Milliores en l'autopista C-32. Es proposa un peatge condicional o la seva transformació en autovia al pas pel municipi.

Millora del passeig marítim. Es preveu acabar la façana marítima amb l'allargament del passeig marítim cap als municipis veïns.

□ Gestió ambiental del litoral

Projecte d'arranjament de la riera de Pineda. Es preveu deixar que aquesta transcorri en superfície i que connecti com a espai verd la platja amb el parc de la Serra de Montnegre. Es preveu la creació d'un carril bici i d'un camí peatonal per les vores.

Creació de l'EDAR de l'Alt Maresme. Aquesta recollirà i tractarà les aigües residuals de Pineda de Mar i de les poblacions veïnes: Calella i Santa Susanna entre d'altres. La futura EDAR tindrà inicialment un cabal de disseny de 40.000 m³/dia i realitzarà un tractament de tipus biològic. No obstant això no es descarta la possibilitat d'instaurar el tractament terciari ja que alguns dels Ajuntaments implicats així ho han sol·licitat a l'Agència Catalana de l'Aigua.

□ Cultura

Desenvolupament de nous equipaments culturals. Entre les mancances d'equipaments culturals del municipi destaca la manca de biblioteques que, pròximament serà solucionada amb la construcció d'una de nova, i la posada en marxa de l'espai de dinamització social i cultural Masia Can Comas.

Destaca la posada en marxa de l'espai de la **Masia Can Comas**, com a centre de dinamització social i cultural.



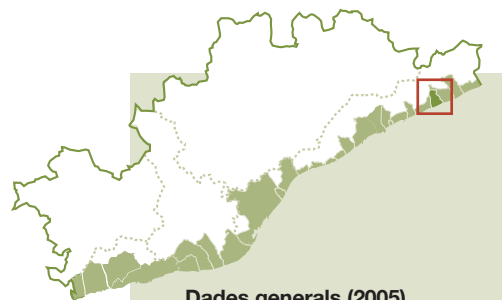
Calella

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El municipi compta amb un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme el 2005. La voluntat del consistori és executar-lo en un termini de 10 anys i es caracteritza per exhaurir les possibilitats del municipi quant al sòl urbanitzable no delimitat.

Gran part del territori susceptible d'expansió urbana, està ja ocupat o qualificat, en conseqüència, el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, no és tant un pla d'expansió o de creixement urbanístic, sinó de reestructuració i de redefinició de les característiques urbanístiques de les diferents àrees urbanes, per tal de millorar-ne la qualitat urbana de tot el conjunt. El Pla redueix notablement part del sòl que havia estat classificat com a sòl urbà en les anteriors normes subsidiàries, tant al sector de Can Carreres per la inadequació dels terrenys, com per considerar que els càmpings són establiments que s'implanten en sòl no urbanitzable. El sòl urbanitzable residencial ocupa les parts més baixes de l'àrea de la riera de Capaspere i els rierans de Valldebanador i del Raig, considerant la resta dels terrenys fins l'autopista C-32 com a sòl urbanitzable no delimitat.



Dades generals (2005)

Població: 16.927 hab.
Superfície: 8,0 km²
Densitat: 2.113,2 hab./km²
Web: www.calella.org



Assenyalar també que Calella disposa d'una Agenda 21 amb un Pla d'Acció Local redactat l'any 2004.

Per últim i en relació al finançament, esmentar que el municipi presenta una situació econòmica bona i estable. L'any 2004 es va tancar amb un romanent positiu de tresoreria de 1,5 milions d'euros. El que hi ha és endeutament, el 87% en relació al màxim del 110% permès per llei. Les actuacions municipals més costoses són les relacionades amb els serveis a les persones (ensenyament, cultura, seguretat, neteja, etc.) les quals es veuen gravades pel volum de població flotant del municipi. Sovint, la capacitat financera del terme no correspon amb les necessitats reals que es generen per causa del turisme.

Dinàmiques del municipi

Es tracta d'un municipi ubicat a la comarca de l'Alt Maresme amb una extensió de 8,0 km² on hi viu una població resident, segons dades de l'Ajuntament a gener de 2006, de 18.000 habitants, tot i que la població flotant estacional pot arribar a duplicar el nombre d'habitants.

Les xifres han augmentat de manera considerable al llarg dels últims deu anys conseqüència de la immigració estrangera i també de l'arribada de població de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Base econòmica

La seva activitat econòmica principal va lligada a l'activitat i estacionalitat turística, tot i que manté encara una certa activitat industrial i comercial, que li configura un major equilibri econòmic respecte altres municipis de la comarca.

La major part de l'oferta turística està orientada a grups familiars de classe mitjana, provinents d'arreu d'Europa i Espanya però, molt especialment, del nord i est europeu. Actualment, el municipi compta amb 14.000 llits hotelers (2005), nombre que es preveu que disminueixi fins arribar al voltant dels 8.000-10.000, per mitjà d'un Pla de reconversió hotelera. Paral·lelament, hi ha en marxa, des de 1997, un projecte de transformació d'apartaments hotelers en habitatges. La voluntat política és que Calella es converteixi en un municipi de turisme de qualitat i en aquest sentit l'any 2004 va obtenir la marca de Turisme Familiar, la certificació de la "Q" de qualitat turística per a la platja de Garbí (la primera de tot Catalunya) i està efectuant una reconversió del sector turístic important.

En general, totes les activitats que giren al voltant el turisme gaudeixen d'un important pes específic en l'economia del municipi. El sector del comerç i dels serveis es troben al capdavant ocupant un elevat percentatge de la població temporera, no sempre resident al municipi. La construcció es troba lligada al sector hotel·ler i residencial.

D'altra banda, la indústria, de petita mida (10-15 treballadors), està situada en petits tallers al nucli urbà. Actualment hi ha un projecte de trasllat d'aquestes activitats industrials, que ocupen tallers i magatzems al nucli urbà generant-hi contaminació acústica i ambiental, cap al polígon habilitat al municipi i que encara roman amb suficient oferta de sòl.

El treball al camp és manté com a activitat residual ocupant només l'1% de la població.

L'activitat econòmica principal és el turisme. La voluntat política és **avançar cap un municipi de turisme de qualitat** i l'any 2004 va obtenir la marca de Turisme Familiar.



Ocupació del sòl

Calella és un municipi típic de l'Alt Maresme, la seva àrea urbana es troba situada a la part plana de la terrassa sorrenca litoral, ocupant tot el front de mar, amb excepció de la zona del Capaspre, o punta de Calella, on la Serralada litoral arriba al mar. De la mateixa manera que altres municipis del Maresme, la seva configuració morfològica, amb una estreta franja litoral entre el mar i les estribacions de la Serralada Litoral, és la que determina les característiques urbanístiques del nucli urbà, i genera les dificultats d'adequar les infraestructures, sobretot viàries, a les successives fases d'expansió del nucli.

El nucli urbà de Calella conforma amb Pineda un continu urbà, i constitueix amb ell una unitat funcional en la major part dels àmbits econòmics, dins la qual, cada un d'ells desenvolupa les seves potencialitats. Així el creixement del barri del Poble Nou de Pineda és resultat de la seva situació respecte de Calella, i tampoc es pot destriar la distribució de les àrees industrials, el creixement de les zones hoteleres, o el desenvolupament de l'àrea comercial de Calella, d'aquest context. Calella aporta dins aquest continu urbà principalment l'estructura comercial i de serveis.

Infraestructures i mobilitat

L'estreta franja litoral que resta entre el mar i les estribacions rocalloses de la Serralada litoral està ocupada en la seva totalitat per l'àrea urbana edificada, que ha atrapat dins el seu creixement les infraestructures de pas i accés a la població, en especial la carretera N-II, i la via del ferrocarril, reduint-ne la seva funcionalitat i augmentat progressivament la seva incidència i perillositat. Tanmateix, la posada en funcionament de l'autopista C-60 entre Mataró i Granollers ha afavorit decisivament la connexió entre el municipi i les terres de l'interior de Catalunya. L'autopista C-32 permet la connexió del municipi amb la resta del Maresme i Barcelona.

Assenyalar que el trànsit actual congestiona la part baixa i més propera al mar del municipi, dintre de l'entramat urbà.

Pel que fa al transport públic, Calella disposa d'un servei de gestió i explotació d'una flota d'autobusos, mancomunat amb els municipis veïns. D'altra banda, el ferrocarril dona servei a la població però també constitueix una barrera física greu. El pas de la via del ferrocarril pel front de mar ha esdevingut per la ciutat un element determinant en el seu desenvolupament, la seva funcionalitat, i la configuració de tota l'àrea propera a la façana de mar. A més de l'efecte barrera que ha suposat al llarg dels anys, ha esdevingut un front de molèsties i perillositat, i en l'actualitat la seva supressió és un element clau per a la millora de la qualitat urbana i mediambiental de tota l'àrea urbana.

Gestió ambiental del litoral

Com a tret característic esmentar que el municipi compta a l'oest amb un espai lliure d'alt valor que permet la connexió del litoral amb l'espai natural protegit de les Serres del Montnegre-Corredor. Es tracta de la zona de les Torretes-Roca Grossa i el Turó de Capaspre, que juntament amb l'espai de Sant Pol, conformen una matriu agroforestal d'interès, on coexisteixen usos agrícoles amb abundants boscos mixts i que és drenada per un abundant nombre de torrents.

Pel que fa als fons marins del municipi destacar que existeixen algunes

El municipi conforma amb Pineda un continu urbà, i constitueix amb ell una **unitat funcional en la major part dels àmbits econòmics**, dins la qual cada un desenvolupa les seves potencialitats.



zones aïllades on s'hi poden trobar fanerògames (concretament *Cymodocea nodosa*) i també fons rocosos en els quals hi viuen espècies d'interès.

La costa de Calella la conformen 3 km de platja sorrenca sense defenses costaneres i petites cales a partir del Capaspre entre penya-segats. De llevant a ponent es troba la Platja Gran, la Platja del Garbí i les cales anomenades, en conjunt, Platja de les Roques. Una de les seves platges de sorra, la del Garbí, ha estat guardonada amb la bandera blava de les platges d'Europa per la seva qualitat (disposa actualment de la Q de qualitat atorgada pel Instituto para la Calidad Turística Española, ICTE). L'aspecte visual de la sorra en les tres platges és bo (ACA, 2004).

En relació a la gestió dels recursos hídrics, el municipi de Calella presenta un dèficit d'aigua conseqüència de l'elevada pressió antròpica que experimenta. El volum de persones que acull el territori (entre residents i població flotant) pot arribar a les 40.000 persones a l'estiu, la qual cosa dóna lloc a uns consums molt elevats. Els aqüífers, al seu torn, presenten problemes per contaminació o una elevada salinitat conseqüència de la intrusió salina, fet que repercuteix directament sobre els conreus del terme municipal.

El municipi no compta amb cap depuradora d'aigües (actualment se sotmeten a un pretractament) tot i que preveu acollir-se a l'EDAR de l'Alt Maresme, que recollirà i tractarà les aigües residuals dels municipis de la zona. La qualitat físico-química de les aigües costaneres és molt bona i la qualitat biològica és bona (ACA, 2005).

Pel que fa a la gestió de residus municipals, destacar que s'ha implantat al municipi un sistema de recollida selectiva de les diferents fraccions (vidre, paper/cartró, envasos i orgànica).

Cultura

El nucli antic de Calella es concentra al voltant de l'església arxiprestal de Santa Maria i Sant Nicolau d'estil neoclàssic que conserva el portal barroc de l'antic edifici. Edificis pròxims són exemples del patrimoni cultural del municipi: la Casa dels Salvador (segle XIV) i la Casa Sivilla (segle XVI); la capella de Sant Quirze i Santa Julita i el Far que, construït el 1859, s'ha convertit en un símbol de la ciutat junt amb les Torretes, de telegrafia òptica, construïdes els anys 1849 i 1850.

L'oferta festiva de Calella és abundant i variada. Entre les fites més interessants cal destacar: l'aplec de la Sardana organitzat per l'Agrupació Sardanista de Calella que se celebra el primer cap de setmana de juny; la fira de Calella i l'Alt Maresme que se celebra pels volts de 23 de setembre; la setmana de la Imatge en Moviment que concentra el Certamen Estatal de vídeo i el festival d'Imatge Festimag que aplega diferents concursos de fotografia, curtmetratges i cinema 9'5.

En quant a iniciatives de gestió i promoció del patrimoni cultural, destacar que el municipi compta amb el Museu-Arxiu Municipal (on es conserven objectes i documents relacionats amb la història de la ciutat), El Mual (un butlletí, d'aparició trimestral, d'informació i difusió dels fons i activitats del

Compta amb un **espai lliure d'alt valor**, la zona de **les Torretes-Roca Grossa i el Turó de Capaspre**, que juntament amb l'espai de Sant Pol, conformen una matriu agroforestal d'interès.



Museu de Calella) i la digitalització de l'arxiu fotogràfic de 966 negatius en plaques de vidre i 813 negatius en diapositiva.

En general, el terme municipal de Calella presenta una important oferta d'oci i serveis lúdics, tan culturals com esportius, sense oblidar el fort pes de la cultura autòctona amb festes d'arrels catalanes i marineres. Tot i així, pel que fa als equipaments culturals del municipi, es detecten com a mancances una sala d'exposicions i un centre cívic.

2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Proposta del POUM de creixement equilibrat. El Pla proposa una previsió de creixement equilibrat que permeti indistintament la ubicació d'usos residencials i hotelers, amb l'objectiu de possibilitar l'augment de la població estable de primera residència. El planejament estableix un creixement moderat de la població i del nombre d'habitatges.

Treballar en l'ordenament del paisatge urbà. Davant la clara manca d'ordenances relatives al paisatge urbà i l'antiguitat de l'actualment vigent, es preveu treballar en aquest sentit.

Trasllat de la petita indústria. Aquesta està actualment ubicada en el centre urbà i es preveu traslladar-la al polígon, en el qual encara existeix sòl disponible.

□ Infraestructures i mobilitat

Millores en l'autopista C-32 al pas pel municipi. Es preveu l'obertura de dues sortides a l'autopista o la seva gratuïtat en el tram de Calella. Es considera que la sortida de l'autopista és problemàtica, impermeable i no facilita la mobilitat dins del municipi. L'autopista C-32 hauria de permetre resoldre els aspectes negatius del pas de la carretera N-II pel centre de la població, i juntament amb el disseny d'una nova xarxa viària bàsica, alliberar-la de part del trànsit. És necessari que l'autopista esdevingui més permeable, tingui un major nombre d'accessos i doni un major servei com a distribuïdor de trànsit a tot el llarg del seu recorregut.

Proposta d'una nova xarxa viària bàsica pel municipi. El POUM preveu habilitar un nou accés, que sortint de l'actual accés a l'autopista permeti accedir directament a l'àrea hotelera, a través de la part urbana de la riera de Capaspre, que s'ha de reconvertir en un nou eix central de la ciutat. Aquest nou eix urbà, concebut com una rambla urbana, haurà d'assolir funcions d'eix cívic sobre el qual gravitin els nous creixements. Aquesta nova xarxa viària bàsica hauria de donar l'impuls definitiu per a la realització dels sectors industrials i de l'extensió urbana al voltant de la riera Capaspre.

Redefinició de la N-II com a via per a la ciutat. És necessari buscar altres alternatives viàries a la distribució del tràfic d'accés als diferents sectors urbans, i incorporar, en la mesura que sigui possible, un disseny de la N-II més adequat a l'estructura urbana i funcional de la ciutat, i que augmenti la seguretat.



Modificacions en el traçat ferroviari. Es preveu el desplaçament i soterrament de la via fèrria a l'interior del nucli urbà i la creació de noves estacions. La configuració del nou eix viari esmentat, juntament amb la remodelació del front de mar, a partir de la supressió de la via del ferrocarril, poden esdevenir les operacions urbanístiques més importants, i sobre elles es recolzarà l'evolució futura i la transformació urbana de la ciutat.

Millores en el passeig marítim. A més de la ja existent millora del passeig de la Platja d'en Garbí, es preveu també la reforma estètica i d'usos del passeig marítim entre les rieres de Capaspre i els Frases.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Millorar la gestió de l'aigua. Es pretén buscar solucions que garanteixin un millor aprofitament i una més bona gestió de l'aigua, així com també una reducció del consum, davant dels dèficits greus i puntuals que presenta el municipi, sobretot en èpoques d'estiu i amb una aflluència de turistes important.

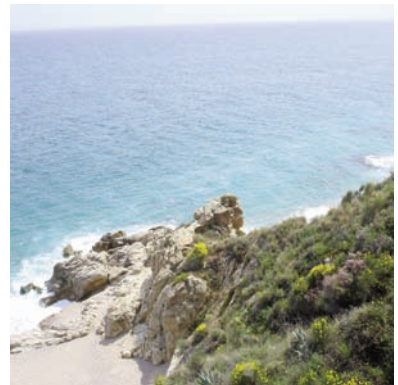
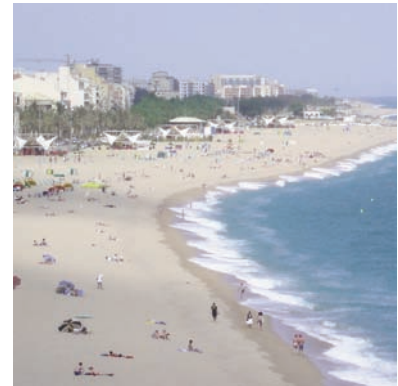
Declaració de noves zones verdes. El POUM preveu crear nous espais públics de passeig i millorar els que ja existeixen, desenvolupant una anella verda urbana per connectar físicament el Parc Dalmau amb el sector de Torretes.

Conservar i restaurar els espais lliures. Aquells que actuen com a connectors ecològics i paisatgístics, i especialment els que connecten el Parc natural del Montnegre-Corredor amb el mar, la riera de Capaspre i el torrent d'en Comes.

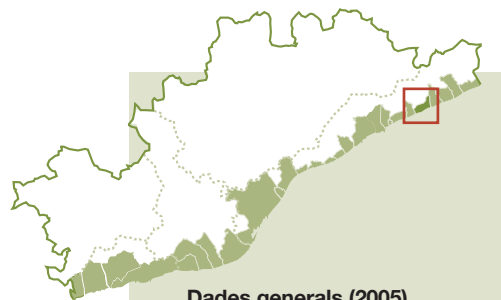
Rehabilitar la façana litoral. Es preveu rehabilitar l'espai amb criteris paisatgístics, tot establint itineraris de passeig i desenvolupant un Pla d'usos de la platja que ordenarà l'espai.

□ **Cultura**

Potenciar les iniciatives innovadores. De cara al futur, els projectes i les iniciatives culturals més innovadores del municipi són la construcció d'una nova Biblioteca i l'Àrticum que, gestionat des de la regidoria de Turisme, vol esdevenir un Festival Internacional de Folklore i Arts Tradicionals de la Mediterrània que se celebri cada dos anys.



Sant Pol de Mar



Dades generals (2005)

Població: 4.597 hab.
Superfície: 7,51 km²
Densitat: 612 hab /km²
web: www.santpol.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent data del 1992, tot i que el gener de 2006 s'ha fet l'aprovació inicial de l'avanç del nou POUM.

L'Ajuntament ha liderat un Pla estratègic que es va presentar el juliol de 2005, per definir els projectes futurs.

El municipi està participant en un procés d'Agenda 21 i al gener de 2006 s'han presentat els resultats de l'Auditoria Ambiental.

Dinàmiques del municipi

Segons el cens del 2003, el municipi comptava amb 4.276 habitants, però l'últim padró del 2005 segons l'Ajuntament, situava la població al voltant dels 4.800 habitants. El creixement de les últimes dècades ha estat accelerat en termes relatius; en els darrers 5 anys, el ritme de creixement ha estat del 6,35% anual. Les causes d'aquest ràpid augment de la població estan relacionades, sobretot, amb el canvi de la segona residència a primera. Els



residents nascuts al terme representen el 33,5% del total, mentre que els nascuts a l'estranger superen lleugerament el 7%.

Pel que fa als equipaments educatius i culturals es detecta una mancança.

Base econòmica

L'activitat principal del terme municipal de Sant Pol de Mar és el turisme familiar que conviu amb un ràpid procés de canvi de modalitat residencial. L'agricultura es troba en regressió per l'elevada competència tant comarcal com internacional. Tot i així encara representa un percentatge d'ocupació superior al de la comarca del Maresme.

El polígon industrial de què disposa el municipi acull empreses logístiques i magatzems, així com algunes constructores; tanmateix, també hi ha empreses autòctones petites i mitjanes de diversos sectors, com el tèxtil, entre altres.

Ocupació del sòl

El nucli principal, la vila de Sant Pol pròpiament, amb una ocupació compacta del territori, s'estén per la costa entre la desembocadura de la riera de Sant Pol i les vessants del Turó de Sant Pau coronat per l'església de l'antic Monestir de Sant Pol del Maresme, al voltant del qual va créixer el nucli de població, sobretot a partir del segle XV. De tota manera al municipi, com en molts d'altres de la comarca, també han proliferat els nuclis disseminats de població formats per les urbanitzacions residencials (Farell Park, Roques Blanques, Jardins de Sant Pol, Sant Pol 2000, Can Balmanya, Els Garrofers, El Casarell, Urbapol, La Marina, La Rajoleria i Can Pou).

El sòl urbanitzable s'ha consolidat principalment del 1992 al 2005, amb tipologies d'habitatge aïllat o adossat; més del 80% del parc d'habitatges respon a aquesta tipologia.

El Pla Director del Sistema Costaner (PDUSC) afecta a 5 sectors del municipi. Amb el planejament en curs, queden els sectors de la Sènia i l'eix Sant Pol - Sant Cebrià per desenvolupar.

Infraestructures i mobilitat

Sant Pol de Mar compta amb un pla de mobilitat, pendent d'executar, que permetrà una millora de l'espai públic, amb l'ampliació de les voreres i la peatonalització d'alguns carrers.

El ferrocarril és impermeable al trànsit tan rodat com peatonal, constituint una barrera entre la vila i la platja, sobretot des de l'eliminació del pas a nivell de l'estació que permetia el pas en superfície per sobre les vies. D'altra banda, la manca de protecció amb tanques fa que la infraestructura presenti un elevat risc per la seguretat dels vianants.

Hi ha una demanda important de mobilitat cap a Barcelona i altres centres de treball metropolitans.

L'Ajuntament, el febrer de 2006, ha posat en funcionament un servei d'autobusos de manera conjunta amb el municipi veí de Sant Cebrià per resoldre les demandes d'ambdues poblacions i unir-los amb l'hospital de Calella.

L'activitat principal del terme és el turisme familiar que conviu amb un ràpid procés de canvi de modalitat residencial.



Gestió ambiental del litoral

Al municipi de Sant Pol de Mar hi ha mostres de fins a 4 hàbitats d'interès comunitari, així com diverses espècies de fauna protegides. S'ha sol·licitat la inclusió de dos espais a la Xarxa Natura 2000, i el planejament atorga la seva màxima protecció als sòls situats a la Vall de Golions i el Bosc del Morer.

El municipi compta amb diversos espais clau per a la connectivitat ecològica. Concretament, l'espai delimitat per la riera de Sant Pol al nord-est i el límit municipal de Canet de Mar amb Sant Pol al sud-oest, i l'espai que engloba les Torretes del municipi de Calella i el Bosc Morer de Sant Pol de Mar. Ambdós espais poden connectar amb l'espai protegit en el PEIN de les Serres del Montnegre-Corredor.

El tipus de costa de Sant Pol de Mar és rectilínia i de sorra de mitjana a gruixuda sense defenses costaneres. Existeix una zona de penya-segats anomenada Roca Grossa, entre Sant Pol i Calella. A diferència del que esdevé en la resta del Maresme, a Sant Pol de Mar no hi ha problemes especials en relació a la sorra de la platja que es manté relativament estable en petites cales, a més, la qualitat visual de la sorra ha estat considerada bona excepte a la platja del Farell que es considera moderada (ACA, 2004). Als fons, de naturalesa predominantment sorrenca, s'hi troben enclavaments rocosos davant del municipi entre els 10 i 20 metres de fondària aproximadament, i amb presència de praderies de fanerògames marines (*Cymodocea nodosa*).

Pel que fa al sanejament, la depuradora amb què compta el municipi fa tractament secundari i els serveis tècnics de l'Ajuntament s'estan plantejant iniciar el terciari. El cabal de disseny és de 17.600 m³/dia però l'equipament té problemes puntuals per vessament i sobreeiximent en períodes de fortes pluges. D'altra banda, la canonada que passa sota la riera pateix filtracions d'aigua per les arquetes de connexió que esdevenen un problema quan plou, perquè provoquen un excés d'aigua de pluja cap a la depuradora amb el conseqüent sobreeiximent d'aigües brutes. Finalment, el sistema aboca les aigües residuals mitjançant un emissari (ES Nou de St. Pol) a 40 m de fondària.

La qualitat físico-química i biològica de la massa d'aigua d'aquest front litoral ha estat qualificada de molt bona i bona respectivament (ACA, 2005).

Cultura

El municipi té un teixit associatiu de gran riquesa i dinamisme que organitza activitats culturals i lúdiques durant tot l'any. Compta amb un emblemàtic centre cultural d'activitats teatrals, cinema i reunions, al centre de la vila.

A Sant Pol de Mar se celebren una gran quantitat de festivitats diverses lligades al folklore i les tradicions populars. De totes, cal destacar la Fira del Mar que, tenint el mar, les arts i els oficis mariners com a protagonistes, neix amb l'objectiu d'esdevenir la fira marinera del Maresme.

La Fira del Mar que té el mar, les arts i els oficis mariners com a protagonistes, neix amb l'objectiu d'esdevenir la fira marinera del Maresme.



2. Reptes i projectes de futur

□ Desenvolupament econòmic

Ampliació del polígon industrial. Està prevista l'ampliació del polígon industrial del municipi en 33.000 m², per tal de facilitar el trasllat de les activitats que encara estan ubicades en el nucli urbà.

□ Ocupació del sòl

Urbanisme. Les pretensions polítiques i tècniques intenten impulsar la contenció del creixement i la remodelació de l'espai públic. Així, un exemple concret és la construcció de 35 habitatges socials al casc urbà de Sant Pol, a l'antiga Fàbrica Sauleda. També està en projecte la millora del passeig marítim.

Construcció de nous equipaments. Actualment, hi ha una manca d'equipaments sanitaris i culturals que es resoldrà amb la construcció d'un Centre d'Atenció Primària de 400 m² i el trasllat de la Biblioteca a l'antiga llar d'infants un cop acabada la nova llar d'infants.

□ Infraestructures i mobilitat

Trasllat del ferrocarril. S'aposta pel trasllat del ferrocarril, tot i que es percep com un projecte a molt llarg termini.

Conversió de la N-II. Es proposa la conversió de la N-II en via urbana, desviant el trànsit cap a l'autopista.

Creació de passos soterrats. Per tal de permeabilitzar l'accés a la platja, està prevista la creació de dos passos soterrats per la via i d'un passeig marítim tou; el projecte però, es troba aturat.

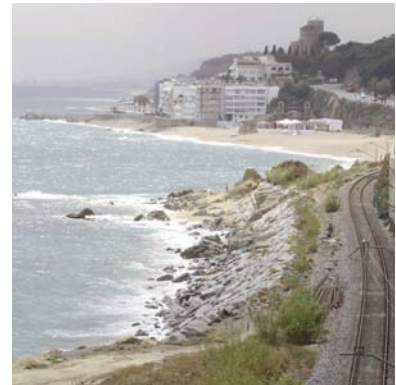
□ Gestió ambiental del litoral

Restauració ecològica del paisatge litoral. Es preveu establir un corredor biològic per la riera de Sant Pol, reduint els factors potencialment fragmentadors. Es proposa un carril bici fins a Sant Cebrià.

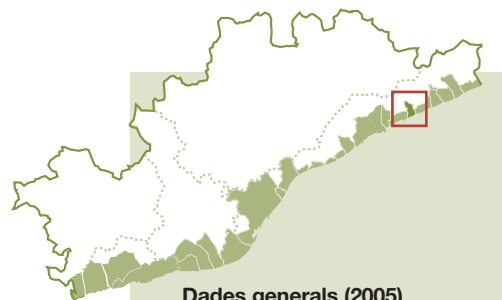
Regeneració dels fons marins. Un dels projectes encara incipients és la regeneració dels fons marins a partir de la tasca per part de Voluntariat de l'Alt Maresme en Medi Ambient (VAMA).

Millora de la gestió dels residus. Un dels projectes previstos és la construcció d'una deixalleria que funcionaria conjuntament amb el municipi de Sant Cebrià. S'està treballant perquè, en un futur pròxim, els contenidors puguin ser soterrats i també es dugui a terme la recollida de la matèria orgànica.

Es preveu establir un **corredor biològic** per la Riera de Sant Pol i un **carril bici** fins a Sant Cebrià.



Canet de Mar



Dades generals (2005)

Població 2005: 12.429 habitants

Superfície: 5,56 km²

Densitat: 2.235 hab /km²

Web: www.canetdemar.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El municipi compta amb les Normes Subsidiàries de Planejament de l'any 1992, modificades el 1999, i amb modificacions puntuals el 2004. Canet de Mar disposa d'un Pla de futur impulsat des de l'Ajuntament i presentat el 2003, que defineix les línies estratègiques, els sectors i els tipus de projecte.

Dinàmiques del municipi

Canet és un municipi que ha mantingut al llarg de les darreres quatre dècades un ritme de creixement alt, al voltant del 4% anual, arribant al 2003 amb 11.722 habitants, més d'un 20% dels que tenia 5 anys enrere, les dades de 2005 donen una xifra de 12.429 habitants i l'any 2006 ja s'arriba als 12.818 habitants. Aquests increments es deuen, principalment, a l'arribada de nous residents, ja que el creixement vegetatiu ha estat negatiu en els darrers anys. La majoria, que procedeixen de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, són residents amb rendes mitjanes que surten diàriament fora del municipi a treballar, i una part són immigrants estrangers.



Segons les dades de residus generats, es calcula que la població flotant del municipi pot incrementar-se en uns 3.000 habitants, arribant a més de 15.000 habitants durant els mesos d'estiu i els caps de setmana.

La pressió immobiliària, i la transformació de segona a primera residència, permeten preveure un creixement demogràfic important pels pròxims anys, que es traduirà en una major pressió sobre els recursos i en increments de la demanda de serveis i equipaments. Amb tot, segons el planejament vigent, l'11'5% del territori municipal és urbanitzable, concretament 71ha, que estan actualment en procés de transformació per mitjà d'operacions urbanístiques residencials.

Base econòmica

L'elevat nombre de segones residències és un indicador de l'orientació turística i residencial del municipi. Malgrat que l'estructura productiva és força diversificada, en els darrers anys, s'ha incrementat el pes del sector terciari, que ara ocupa més de la meitat de la població (58'4%), amb empreses dedicades el comerç, el sector immobiliari, la construcció i, en menor mesura, l'hosteleria. El municipi compta amb dos hotels i diversos càmpings de qualitat mitjana situats a la façana costanera.

El sector industrial, que el 1996 ocupava el 46'1% de la població, ha minvat considerablement fins un 27'8% el 2001. Això no obstant, s'està construint un polígon industrial sobre l'autopista, i una zona d'equipaments esportius. En aquest sector està en funcionament una planta de runes, en terrenys d'Arenys de Munt, que es preveu que generi un important volum de trànsit pesat per la part alta del terme municipal de Canet. Tanmateix, hi ha un altre polígon industrial al front costaner, al costat de la N-II i al límit amb Arenys de Mar, pendent de ser desenvolupat. La principal activitat industrial, continua sent el tèxtil.

L'agricultura, per la seva banda, té una presència petita pel que fa a l'aportació a l'economia local. Tradicionalment, s'havia centrat en la maduixa que encara es cultiva en hivernacles, i ara s'està produint un canvi cap al cultiu de la flor.

Ocupació del sòl

El terme municipal està creuat per diverses rieres-camins en direcció muntanya-mar que fan de tallafores amb la part boscosa del terme. El nucli urbà, amb carrers estrets, és densament compacte i s'ha mantingut per sota de l'autopista, deixant la part alta com a espai natural no urbanitzable. Tanmateix, hi ha un poblament dispers de masos i edificacions d'autoconstrucció, sovint lligades a l'activitat agrícola.

Del parc d'habitatges total, aproximadament un 10% són d'ús secundari. Aquesta variable, junt amb l'important creixement en el preu de l'habitatge, fan que el municipi sigui receptor de forts fluxos de nous residents, al compàs de les dinàmiques metropolitanes.

Infraestructures i mobilitat

El municipi conviu amb el tall urbà que suposa la línia del ferrocarril i la impermeabilització ambiental que provoca, i pel que fa a la mobilitat, els residents es troben que l'elevat temps de connexió amb Barcelona (1

La població flotant del municipi es pot incrementar en 3.000 persones, arribant a 15.000 habitants a l'estiu i els caps de setmana.



hora) genera un elevat ús del vehicle privat. La Nacional-II, al seu pas pel municipi, té un traçat amb corbes, rotondes i semàfors, que fan que el trànsit es pacifiqui i es redueixi l'accidentalitat. Aquesta via fa la funció de carrer urbà i està relativament integrada, per bé que hi ha barreres de protecció de la carretera i un volum de vehicles important.

Entre les principals mancances detectades, destaca el dèficit de llocs d'aparcament i d'un servei de línia d'autobús públic suficient. Actualment, hi ha una línia que connecta amb Barcelona quatre cops al dia.

Gestió ambiental del litoral

En el límit amb Sant Pol de Mar hi ha una franja de front costaner no urbanitzat que s'estén fins a la serralada litoral, en un espai conformat per un entramat agrícola i forestal. Les Normes Subsidiàries preveuen la creació d'un cinturó verd com a espai lliure de continuïtat per garantir la condició de corredor biològic fins a l'espai PEIN de la Serralada Montnegre-Corredor. Aquest cinturó verd permetrà la connexió amb els parcs públics, i amb els espais lliures del litoral per mitjà del Rial de Vall Maria i el Rial de Sant Crist: el primer és un dels únics possibles corredors per permetre la connexió natural entre la costa i l'interior; el segon, permet la connexió d'espais lliures de la zona nord del municipi, enllaçant Can Segarra amb la zona forestal de l'interior, que alhora connecta amb el Montnegre.

A les platges del municipi predomina la sorra de mitjana a gruixuda sense defenses costeres, en una continuïtat de 5,5 km que va des del Port d'Arenys de Mar fins a l'espigó situat davant del nucli urbà de Sant Pol de Mar. Aquesta costa és rectilínia i sorrenca, amb presència d'estructures rocoses d'origen artificial, i de praderies de fanerògames marines, tot i que existeixen trams de roca natural entre Canet de Mar i Calella. Com a infraestructures existents, a Canet de Mar hi ha un espigó perpendicular a la costa, i un emissari submarí, i entre Arenys de Mar i Canet hi ha una instal·lació d'esculls artificials de 50 ha depenent de la Generalitat.

Les dues platges del municipi, la de Canet, i la de Cavaíó, van tenir una qualificació de bona (ACA, 2004); pel que fa a la qualitat físico-química també va donar un resultat de molt bona (ACA, 2005), i els indicadors de qualitat biològica van donar una qualificació de molt bona (ACA, 2005).

L'Ajuntament compta amb una brigada de neteja que desbrossa la vegetació de riera i es fa càrrec de la inspecció dels abocaments a les lleres. La Diputació de Barcelona, per la seva banda, s'encarrega de netejar els camins de Can Manresa, el camí del Castell, el Camí dels Dos Pins i el camí de la carena per evitar el risc d'incendi.

Quant a l'abastament d'aigua, SOREA abasta el municipi, igual que la resta del Maresme, amb aigua procedent de la dessaladora del Maresme. Tanmateix, el municipi explota l'aqüífer amb 3 pous de l'Ajuntament per l'aigua d'ús domèstic i altres pous per ús agrícola. Properament s'obrirà un quart pou a la zona del polígon. L'aigua és depurada a l'estació depuradora mancomunada que dona servei a Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar. El sistema de tractament és secundari amb eliminació de nutrients i té un cabal de disseny de 7.700m³/dia. L'abocament de les aigües depurades



Canet té una de les taxes de recollida selectiva més altes de Catalunya: un 60%.

és realitza mitjançant un emissari submarí de 1.600 m de longitud i una fonària d'abocament de 27m.

Pel que fa a la recollida selectiva, el 2005 es va implantar la recollida de la FORM (Fracció Orgànica dels Residus Municipals) i es va implantar el nou model porta a porta, retirant tots els contenidors dels carrers excepte els del vidre. Actualment Canet té una de les taxes de recollida selectiva més altes de Catalunya: un 60%.

L'increment del cost del servei, degut a la implantació del model porta a porta, s'ha pogut quadrar gràcies a l'increment dels ingressos per la valorització de residus, del retorn del cànon de l'Agència de Residus de la Generalitat i dels pagaments (ara directe a l'Ajuntament) per part d'Ecoembes i Ecovidrio.

S'han delimitat dues àrees a la platja entre el Club de Vela i el final del passeig marítim per tal de permetre la recuperació natural de la vegetació dunar. Aquest projecte ha aconseguit ara un ajut de la Fundació Territori i Paisatge amb qui s'ha signat un conveni de col·laboració.

Per segon any consecutiu se celebrarà a Canet de Mar la Neteja del Fons Marí, activitat promoguda per l'Associació de Voluntaris de l'Alt Maresme, el Club Subaquàtic de Calella, associacions de Canet i l'Ajuntament, que pretén sensibilitzar sobre el problema de la brutícia al mar.

El Consell Municipal de Medi Ambient va ser aprovat durant l'any 2005 i ha celebrat el primer plenari. Actualment consta de dues comissions (aigua i residus) que es reuneixen periòdicament per tal de proposar i debatre sobre aquests aspectes.

Cultura

Canet de Mar té un museu a la casa natal de l'arquitecte modernista Lluís Domènech i Montaner, equipament que esdevé la porta d'entrada al patrimoni arquitectònic local. També cal destacar la presència del grup teatral Els Comediants, radicats al municipi, i la riquesa associativa amb prop d'un centenar d'entitats i associacions de diferents àmbits.

A Canet de Mar s'ha iniciat el procés de recuperació de l'espai cívic i cultural L'Odèon, ubicat al centre del poble i que pot revitalitzar aquesta àrea. El Centre d'Estudis Canetencs és una entitat que té per objectiu potenciar el bagatge cultural i històric de Canet. L'Escola de Mar, Can Brugola, té propostes educatives que combinen activitats a l'aula amb altres fora el mar.



S'ha previst **reorganitzar la zona de càmpings** al límit amb Sant Pol de Mar per mantenir l'activitat i adequar les instal·lacions a l'entorn.

2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Reorganització de la zona de càmpings al límit amb Sant Pol de Mar. El PDUSC-2 proposa mantenir i regular l'activitat dels càmpings amb l'adequació de les instal·lacions a les característiques ambientals de la zona.

□ Infraestructures i mobilitat

Nova rambla de cara al mar. El nou equipament comptarà amb un pàrquing subterrani, un pas soterrat d'accés a la platja per a vianants i una zona verda al costat de la N-II.

Nous habitatges públics. S'ha aprovat la promoció d'habitatges dotacionals públics en dos espais destinats, prèviament a equipaments.

□ Cultura i equipaments socials

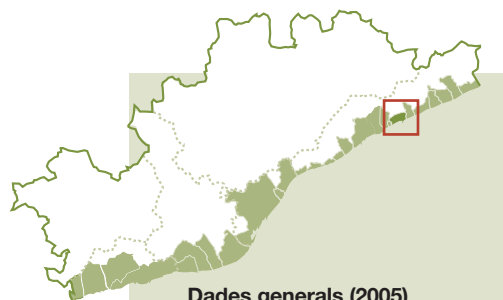
Nous equipaments socials. S'ha aprovat la construcció d'un nou centre d'assistència primària; una piscina coberta i un gimnàs.

Espai cívic i cultural L'Odèon. Espai per a activitats socials i culturals.

S'ha aprovat la promoció d'habitatges dotacionals públics.



Arenys de Mar



Dades generals (2005)

Població: 13.860 hab.
Superfície: 6,87 km²
Densitat: 2.017 hab./km²
Web: www.arenysdemar.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament general vigent d'Arenys de Mar data del 1984 i el 2002 es va iniciar la revisió del Pla que hauria de dur a l'aprovació definitiva d'un nou POUM.

Arenys de Mar disposa d'una Auditoria Ambiental i una Agenda 21 amb un Pla d'Acció Local des de l'abril de 2003, amb una vigència de 10 anys.

Dinàmiques del municipi

Té una població de dret de 13.860 habitants segons el cens de 2005, i una població estacional que l'incrementa un 19%. El creixement de la població en els darrers anys ha estat un dels més baixos del Maresme, amb uns increments anuals mitjos de l'1,9% des del 1998.

El municipi té una població envellida, amb una taxa de natalitat menor que la de defuncions, compensada en part, per la gent nouvinguda per canvi de residència.

La mancança més important d'equipaments és una nova escola de primària i l'ampliació del CAP.



Base econòmica

L'economia i els llocs de treball es concentren en el sector serveis, que representa el 66% de la producció econòmica i el 60% dels llocs de treball. Existeix un important desequilibri entre la població ocupada resident i els llocs de treball localitzats del municipi. Pel que fa al sector primari, cal destacar l'activitat pesquera del Port d'Arenys. L'agricultura en canvi, ha anat minvant i una part dels camps de conreu i hivernacles han estat abandonats per la falta de relleu generacional o la pressió urbanística. El municipi compta amb 2 polígons industrials i 92 indústries, tres de les quals representen el 51% dels llocs de treball oferts pel sector industrial. L'oferta d'equipaments turístics és pràcticament inexistent. Dels 20 hotels familiars que havien arribat a existir no en queda cap.

La taxa d'atur és baixa i tendeix a disminuir (5,8%). Els sectors de la població més desocupats són les dones i els majors de 40 anys.

Ocupació del sòl

El nucli urbà històric d'Arenys de Mar ressegueix, compacte i dens, a banda i banda de la riera principal, anomenada Bisbe Pol, que actualment està soterrada i en procés d'urbanització com a rambla. La resta de sòl urbà del municipi, més dispers i de menor densitat, s'estén de forma irregular sobre una estructura de carrers orgànics i poc estructurats.

Actualment, de les 645 ha que disposa el municipi, el 31,4% és sòl urbà i el 23,1% és urbanitzable. L'avanç del pla que s'inicià el 2002 reduïa lleugerament la superfície de sòl urbanitzable respecte l'establerta al Pla General del 1984. El pla que s'està estudiant també manté aquest criteri, aposta per una compacitat i augment de la densitat.

Hi ha dos barris, Sant Telm i Sagrada Família, que requereixen d'una intervenció i millora dels edificis i les instal·lacions.

Mobilitat i infraestructures

L'autopista C-32, la N-II i la via de tren són importants barreres territorials, tot i que la N-II és actualment l'única via de lliure circulació que estructura el trànsit transversalment en el municipi.

Els principals problemes en relació a la mobilitat són: el trànsit del centre urbà degut a què la carretera B-511 passa encara per l'eix cívic de la població, les poques connexions entre els sectors de ponent i de llevant, algunes de les quals són rials de pas, i la manca d'aparcament.

Gestió ambiental del litoral

El terme municipal té 7 hàbitats d'interès comunitari, 3 terrestres i 4 en zona d'influència marítima d'acord amb la identificació feta pel Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

La costa d'Arenys de Mar és rectilínia i sorrenca, amb presència d'estructures rocoses d'origen artificial (espigons i acúmuls rocosos de protecció de

El febrer de 2005 va entrar en funcionament el sistema de sanejament d'Arenys de Mar que depura també les aigües de Canet de Mar.



les platges entre Arenys de Mar i Canet de Mar) i de praderies de fanerògames marines *Cymodocea nodosa*.

La dinàmica marítima i la presència del Port han fet que s'acumuli la sorra a llevant i molt poca a ponent. L'any 1993 es va fer una regeneració entre el Port Balís i el Port d'Arenys de Mar, amb l'objectiu de servir de jaciment de tot el Maresme, un cop establerts els sistemes de by-pass de sediments als diferents ports al sud del Balís. El Servei de Dragatges dels Ports de Catalunya du a terme, durant el 2006 al Port d'Arenys de Mar, el dragatge de 100.000 m³ de sorra de la platja de llevant a la platja de ponent en dues fases.

Pel que fa a la qualitat de les platges i fons marins submergits, destacar que, segons les dades de l'Agència Catalana de l'Aigua per la temporada de bany 2004, la qualitat visual de la sorra de la platja de Cavaió ha estat bona, mentre que la de la platja d'Arenys ha estat moderada. En canvi, els sediments propers al Port d'Arenys presenten microorganismes indicadors de contaminació fecal per sobre dels límits establerts.

El febrer de 2005, va entrar en funcionament el sistema de sanejament d'Arenys de Mar, que depura les aigües de Canet de Mar i Arenys de Mar. El sistema de tractament és secundari amb eliminació de nutrients amb un cabal de disseny de 7.700 m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es realitza mitjançant un emissari submarí de 1.600 m de longitud i una fondària d'abocament de 27 m.

Cal destacar que durant la temporada d'estiu de 2004, l'estació de bombament de l'EDAR va partir dues avaries que van provocar el sobreiximent de l'estació i l'abocament d'aigües residuals al mar des de la riera d'en Botifarra, on es troba l'estació.

La qualitat físico-química i biològica de l'aigua és molt bona i bona respectivament (ACA, 2005), però Arenys de Mar va destacar l'estiu del 2004, pel nombre d'incidències per la presència de sòlids flotants, el que va representar més de 20 m³ recollits per les embarcacions de neteja de l'Agència Catalana de l'Aigua.

Pel que fa a la gestió de residus, s'està duent a terme la recollida porta a porta del cartró als comerços i de la fracció orgànica a grans productors. També hi ha àrees d'aportació de recollida selectiva localitzats arreu del municipi.

Cultura

El febrer de 2005, l'Ajuntament va posar en marxa el Pla d'Acció Cultural, que té per objectiu fer una diagnosi de la situació analitzant des de la programació d'activitats fins la relació amb les entitats i el consistori, o els usos dels equipaments municipals.

Arenys compta amb una rica vida cultural i associativa històricament constituïda, així com un patrimoni arquitectònic de gran valor.



El Pla Especial del Port permetrà potenciar l'activitat pesquera i industrial del Port, l'encaix de la infraestructura al teixit urbà, la incorporació d'usos recreatius i lúdics i un cert impuls comercial.

2. Reptes i projectes de futur

□ Modernització de l'estructura econòmica

Pla Especial del Port. Es tracta d'un projecte ja iniciat que té per objectiu, a més d'afavorir l'activitat pesquera i industrial, l'encaix de l'infraestructura en el teixit urbà, la incorporació d'usos recreatius i lúdics lligats a les activitats del port (escola de vela, restauració, etc.) i un cert impuls comercial.

□ Gestió ambiental del litoral

Ampliació de la deixalleria. L'Agenda 21 recull com una de les accions previstes l'ampliació de la deixalleria.

□ Ordenació de la façana litoral

Construcció d'un passeig marítim a llevant del port, sobre la platja Cavaíó i fins a Canet. El projecte persegueix la recuperació ambiental i paisatgística de l'entorn i compta amb una dotació pressupostària de la Generalitat. Actualment està aturat perquè els Ajuntaments d'Arenys de Mar i Canet de Mar reclamen la possibilitat de mantenir alguns aparcaments a la zona de Domini Públic Marítim-Terrestre.

Construcció d'un passeig marítim a ponent d'Arenys fins a Caldes d'Estrac. Hi ha dues intervencions previstes: per una banda urbanitzar el passeig de la Musclera que dóna continuïtat amb Caldetes i per altra banda es contempla un camí de vianants en el tram a llevant del túnel de la Musclera fins al port.

Construcció d'un espigó al marge dret de la riera d'Arenys, per estabilitzar les platges.

Restauració ambiental de les platges. Mitjançant convenis i programes de sensibilització.

□ Ocupació del sòl

Rehabilitació i creixement urbanístic:

Pla Especial del Centre Històric: Regulació urbanística de l'edificació i peatonalitzar i millorar l'espai públic.

La riera del Bisbe Pol està canalitzada des de fa 6 anys però s'ha d'urbanitzar i millorar com espai públic. Es preveu la seva conversió en l'eix cívic.

Hi ha en projecte el desenvolupament d'una urbanització a la part alta del municipi, per sota de l'autopista.

□ Infraestructures i mobilitat

Construcció de la Variant C-61: Es tracta d'una nova carretera que passa per Valdegata-Draper i que comptava ja amb el compromís de Foment i de la Generalitat. La seva execució acumula molts anys de retard.

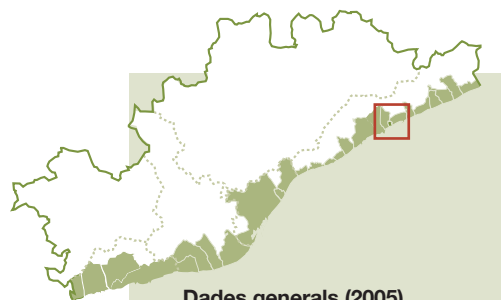
Dotació de nous aparcaments. Està en marxa la construcció d'un aparcament soterrani al Xifré que juntament amb l'aparcament al costat de la platja conformen una bossa de més de 1.000 places d'aparcament.

Construcció de laterals a l'autopista: S'aposta per 2 calçades laterals (una per sentit) amb una velocitat mitjana de 60-70 km/h que estructurin el trànsit i el territori, i integrin i comuniquin Arenys de Munt amb Arenys de Mar.

Hi ha dues intervencions previstes per donar continuïtat al passeig marítim a ponent d'Arenys fins a Caldes d'Estrac.



Caldes d'Estrac



Dades generals (2005)

Població: 2.508 hab.
Superfície: 0,76 km²
Densitat: 3.300 hab./km²
Web: www.caldetes.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent data del 1984. D'ençà, s'han fet modificacions puntuals i, actualment, només queden per desenvolupar un parell de Plans Parciais que ja estan en curs. Compta amb un Pla d'Accessibilitat en fase d'aprovació inicial (2004).

L'Ajuntament forma part de l'agrupació "les 3 viles", que agrupa els municipis veïns de Llanerers i Sant Vicenç de Montalt per a la promoció turística conjunta i la gestió de serveis comuns.

L'Ajuntament compta amb un Pla de Sanejament del deute que, entre altres aspectes, ha promogut que totes les obres i equipaments que es realitzen es financin gràcies a concessions administratives.

Dinàmiques del municipi

El terme municipal de Caldes d'Estrac, conegut també com Caldetes, és un dels més reduïts del país (0,76 km²). De fet, es tracta, del segon municipi



menys habitat del litoral metropolità, amb 2.310 persones el 2003 (per bé que les últimes dades padronals del 2005 ja revelen 2.508 habitants). El creixement anual mig, al voltant del 5,6% des del 1998, ha estat notablement alt, la qual cosa fa preveure un sostre de 4.000 habitants. Aquesta xifra és lleugerament inferior al creixement previst en el planejament vigent, que preveu una capacitat màxima en sòl urbà de 5.896 habitants i una mínima en el sòl urbanitzable al voltant de 964 habitants. En total, doncs, dona un sostre potencial de 6.860 persones.

El percentatge de nascuts al mateix municipi és del 19'3%, mentre que els nascuts a l'estranger estan pròxims al 10%. La població estrangera procedeix principalment d'Amèrica del Sud i del Marroc els quals, normalment, ocupen pisos de lloguer i es desplacen a treballar fins a Mataró. La majoria de nousvinguts però, són procedents dels entorns de Barcelona seguint el mateix procés que han experimentat els altres municipis de la zona.

No es detecten dèficits d'equipaments sanitaris o educatius. Tot i així, l'Ajuntament ha començat a estudiar les perspectives de futur i es planteja millorar la guarderia i l'escola.

Base econòmica

La base econòmica del municipi és el sector serveis amb un 72,3% de la població ocupada (2001). El motiu d'aquest fet pot explicar-se, en part, per la història i l'origen del poble i dels seus habitants que ha anat sempre vinculat a les aigües, ja siguin termals o marines. La cultura, la talassoteràpia, el termalisme vora la mar i la gastronomia segueixen sent els grans atractius turístics de Caldes i configuren la base de diverses campanyes i estudis proporcionals que tenen l'objectiu de donar a conèixer turísticament Caldes. La Regidoria de Turisme, creada el 2003, ha estat treballant amb l'Oficina Tècnica de Turisme de la Diputació de Barcelona per elaborar un estudi que defineix les estratègies de futur.

L'Hotel Colon (4 estrelles) és un exemple de la voluntat de l'Ajuntament de donar suport a iniciatives privades encaminades a la promoció turística del municipi basada en els valors de la salut i el termalisme. El balneari termal de luxe situat al front marítim, reconstruït sobre les runes de l'anterior, compta amb unes instal·lacions de quasi 2.500 m², amb una piscina amb aigua de mar escalfada, jacuzzi, sales de massatge i gimnàs, entre altres serveis.

Ocupació del sòl

El sòl urbanitzable està proper a l'esgotament ja que només es disposa d'un sector de 64.000 m² per a la construcció de 40 habitatges de baixa densitat i un altre sector, de 12.000 m², per habitatge plurifamiliar en filera. Altres operacions en curs són Can Comas (55 habitatges), Can Solé de Baix (50 habitatges) i Les Escoles (38 habitatges). Entre els habitatges aïllats i adossats nous sumen més del doble del total edificat.

El planejament urbanístic dels primers anys democràtics classificava una gran part del territori municipal com a urbà, incloent Can Montanyà i Can Solé, que posteriorment s'ha protegit classificant-lo de no urbanitzable i esdevenint finalment un parc urbà.

L'Ajuntament forma part de l'agrupació les tres viles que agrupa els municipis veïns de Llavaneres i Sant Vicenç de Montalt per a la **promoció turística conjunta i la gestió de serveis comuns.**



Infraestructures i mobilitat

El municipi pateix un gran impacte visual i acústic a causa del pas elevat de la N-II sobre la via ferroviària, construït als anys 60. El viaducte, a més, pateix problemes pels nius de coloms que generen brutícia i un problema de manteniment de l'infraestructura.

Hi ha la necessitat de crear passos soterrats a la N-II, especialment per accedir a l'aparcament públic per a 250 vehicles que hi ha al costat de mar, a la part sud del municipi. L'aparcament és un aspecte ben resolt gràcies a la creació d'un pàrquing subterrani i d'un altre, a l'aire lliure, a pocs metres de l'estació.

Gestió ambiental del litoral

L'Ajuntament està treballant juntament amb el municipi d'Arenys de Mar, per la promoció de la Torre dels Encantats i el Puig Castellar com a entrada al Parc Natural del Montnegre-Corredor, amb l'objectiu de difondre els valors ambientals, històrics i arqueològics d'un jaciment considerat dels més espectaculars del Maresme.

Pel que fa als valors del medi marí, cal esmentar que davant del litoral de Caldes es troben praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa*. Pel que fa a la qualitat de les sorres de les platges cal destacar que les dues platges de què disposa Caldes d'Estrac, la de la Riera i la Platja dels Tres Micos, han estat guardonades durant 9 anys consecutius per la Generalitat de Catalunya amb un diploma de qualitat de les platges.

La costa de Caldes d'Estrac és rectilínia, sorrenca i continua resultat de la regeneració, amb un ample de platja d'uns 70 metres. La regeneració de la platja realitzada el 1993 va deixar inserits en la platja els espigons preexistents col·locats l'any 1965 per protegir-la de l'erosió.

En relació al sanejament, Caldes d'Estrac està inclòs en el sistema de Sant Andreu de Llavaneres, que disposa de tractament secundari i terciari amb un cabal de disseny de 7.400 m³/dia. El sistema aboca les aigües residuals mitjançant l'emissari submarí de Port Balís que aboca a 26 metres de fondària. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és molt bona i bona respectivament (ACA, 2005).

Cultura

L'Ajuntament va treballar amb el Centre d'Estudis i Recursos Culturals (CERC) de la Diputació de Barcelona per elaborar el document Diagnòstic d'estructuració de les necessitats i oportunitats culturals a Caldes, on s'hi exposen i es plategen diferents propostes. En aquest sentit, s'ha començat a treballar en l'elaboració d'un inventari de patrimoni arquitectònic i natural de Caldes, i la creació de rutes o itineraris de caràcter històric i literari.

Des de la seva creació, l'any 2002, la Fundació Palau-Centre d'Art és el principal actiu i atractiu turístic i cultural del municipi. Compta amb una exposició permanent al fons privat d'art de Josep Palau i Fabre, format per un ampli ventall d'obres de pintura catalana entre les quals destaquen originals de Picasso, Miró, Tàpies i Perejaume.

El municipi compta amb una revista municipal, *Portada*, una altra de literària, *El Mirador*, així com una emissora de ràdio local.



D'altra banda, l'Ajuntament subvenciona entitats dedicades a la preparació de festes i tradicions que, entre altres coses, permeten mantenir un teixit associatiu força dens, la qual cosa es fa palès en la vida social, cultural i econòmica.

Existeix un equipament de promoció econòmica i cultural, inaugurat el 2001, que destaca per la seva polivalència funcional, tant pel que fa a l'ús com a local de promoció turística i econòmica -amb una gran projecció de futur, en aquest sentit- com per les noves prestacions a nivell cultural.

La cultura, la talassoteràpia, el termalisme vora el mar i la gastronomia segueixen sent els grans atractius turístics de Caldes.

2. Reptes i projectes de futur

□ **Gestió municipal**

Projecte d'actuació al Cementiri Municipal. És parroquial i requereix d'inversió municipal per adequar-lo.

□ **Desenvolupament econòmic**

Fira d'aigua i salut. L'Ajuntament té en projecte la Fira d'aigua i salut basada en l'aprofitament de les aigües termals.

Reconversió turística. Es preveu la realització d'un projecte d'actuació integral als voltants de l'Hotel Colón, amb la creació d'una nova escullera, un edifici per pescadors/Creu Roja i un varador per a les barques pesqueres i turístiques.

□ **Ocupació del sòl**

Creixement residencial. Desenvolupament dels creixements residencials previstos als sectors de Les Escoles, Can Coll Godó, Can Solé i Can Comas.

Construcció d'un nou balneari i instal·lació hotelera. Es preveu la construcció d'un complex balneari amb hotel de 5.000 m² de sostre.

□ **Infraestructures i mobilitat**

Millora del Passeig marítim. El projecte de Passeig marítim fins al Port Balís (Llavaneres) i el projecte constructiu del passeig marítim fins al Galeón (Arenys de Mar) està finalitzat i pendent d'aprovació.

Construcció d'un pas soterrat. Un dels projectes previstos és un pas soterrat a la N-II que dona accés a l'aparcament públic que hi ha al costat de mar, a la part sud del municipi.

Reorganització de les carreteres. Es preveu millorar els accessos de sortida/entrada de vehicles a la carretera.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Creació d'un Centre d'Interpretació de la Natura. Existeix un preacord entre l'Ajuntament de Caldes d'Estrac i el d'Arenys de Mar per a la creació d'un Centre d'Interpretació de la Natura a l'entorn de la torre dels Encantats i el Puig Castellar per a la gestió conjunta de l'espai. El Parc Muntanyà haurà de superar el handicap de la propietat privada dels terrenys d'Arenys.

Disposar d'una deixalleria. Existeix un conveni amb els Ajuntaments de Llavaneres i Sant Vicenç de Montalt per a la construcció d'una deixalleria mancomunada entre els 3 municipis.

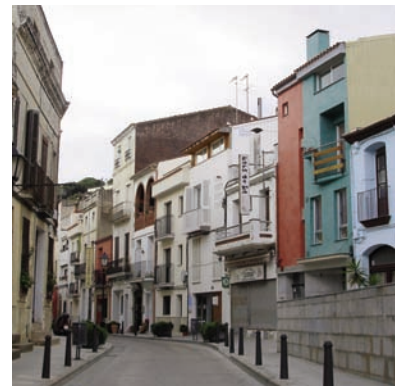
Actuacions de millora del soterrament del tram final de la riera.

El tram final de la riera presenta problemes d'estancament d'aigua des del seu soterrament. Un dels projectes principals és resoldre aquest aspecte amb l'ajuda de l'ACA o la Demarcació de Costes.

□ **Cultura**

Finalitzar les obres del poliesportiu. Es preveu dur a terme el tancament d'una de les façanes i la creació de més vestuaris.

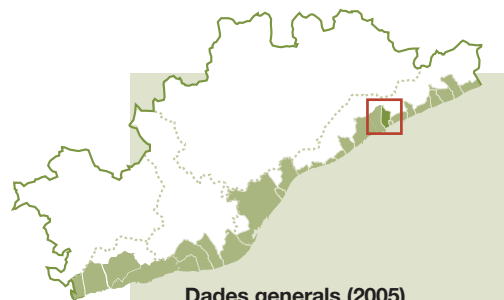
Incrementar la participació ciutadana. Estan previstes accions per incentivar la participació amb experts del CERC. Es tracta de recollir propostes i consensuar projectes.



Es treballa conjuntament amb l'Ajuntament d'Arenys de Mar per a la **creació d'un Centre d'Interpretació de la Natura** a l'entorn de la **Torre dels Encantats** i el **Puig Castellar**.



Sant Vicenç de Montalt



Dades generals (2005)

Població: 5.056 hab.
Superfície: 8,1 km²
Densitat: 624,2 hab./km²
Web: www.svmontalt.cat

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent són normes subsidiàries (NSB) amb data del 1986. L'any 2003 es va redactar un POUM que, després de diverses modificacions, està pendent d'aprovació definitiva per la Comissió d'Urbanisme.

El 2005 es va iniciar un procés d'Agenda 21 i ja es compta amb la Memòria Descriptiva de Sant Vicenç de Montalt. A l'abril de 2006 s'ha iniciat el procés de participació ciutadana.

Dinàmiques del municipi

El cens d'habitants del 2003 donava una població total de 4.326 persones i, en l'últim padró d'habitants municipal del 2005 ja se'n comptabilitzaven 5.056. En el període 2000-2005, l'increment anual mitjà va ser del 8,40%.

Tenint en compte les promocions d'habitatges existents i el pas de segona a primera residència, s'estima un horitzó temporal de 7.500 habitants. Aquest increment es tradueix en un dèficit d'equipaments educatius, socials i esportius.



Base econòmica

La majoria de la població resident treballa fora del municipi. La base econòmica està centrada en el sector serveis (68,1% de la població ocupada), tot i que el sector industrial també té un percentatge significatiu (21,9% de la població ocupada). Al municipi hi ha ubicades dues fàbriques dedicades al tèxtil amb un pes específic considerable en l'economia local, i pel nom i la importància que cada cop més estan prenent, cal destacar els dos establiments del sector de la restauració dedicats especialment a casaments.

Des de l'Àrea de Promoció Econòmica del municipi, es treballa en un servei d'ocupació local, amb la previsió de treballar en un projecte mancomunat amb diferents ajuntaments del Maresme. En aquesta línia, l'Ajuntament ha obtingut de la Generalitat l'homologació de Centre Acreditat per a l'Assessorament d'Autoempresa, en col·laboració amb Sant Andreu de Llavaneres i la Diputació de Barcelona.

Pel que fa al turisme, el juliol de 2005 es va signar un conveni de col·laboració amb els ajuntaments de Sant Andreu de Llavaneres i Caldes d'Estrac per treballar en un projecte comú de promoció turística i de marca de territori.

Ocupació del sòl

L'estructura urbana del municipi s'organitza en dos nuclis, un a la part de muntanya on es troba ubicat el nucli històric a 1,7 km de la costa i l'altre a la part litoral del terme. És un municipi de poca extensió (8,1 km²), amb un 33,48% i un 21,64% de sòl classificat com a urbà i urbanitzable respectivament. La major part d'aquest sòl ja estava classificat en les anteriors Normes Subsidiàries de Planejament. El nou sòl catalogat d'urbà o urbanitzable suposa un increment del 19'85% respecte al planejament anterior.

L'any 2001 els habitatges secundaris representaven el 44,95% del parc total. L'Ajuntament compta amb un Pla especial del nucli històric.

L'ordenació de nous sectors residencials, 41'25ha de sòl urbanitzable, obeeix al criteri d'ordenar les bosses entre les diferents urbanitzacions ja executades, per tal de completar àrees homogènies de sòl urbanitzable. D'aquesta manera, es pretén aconseguir que aquests nous sectors puguin assolir una estructura de connectivitat viària global més coherent.

El potencial total d'habitatges segons la normativa vigent és de 4.516, dels quals resten com a reserva a mig termini 754 habitatges. En el nou POUM les xifres augmenten en 510 nous habitatges possibles. Així, el potencial total és de 5.026 habitatges dels quals 118 estarien destinats a habitatges socials. Pel que fa a la tipologia constructiva dels nous creixements residencials es preveu que estigui basada en l'edificació aïllada en ciutat jardí tot i que també es primarà l'habitatge plurifamiliar.

El ja iniciat projecte lúdic-esportiu i residencial del Golf de Sant Vicenç de Montalt ocupa un 10% del territori municipal. L'Ajuntament va destinar part dels ingressos que li va reportar l'operació en la construcció d'un poliesportiu i en el soterrament de la riera del Gorg.

Infraestructures i mobilitat

S'està redactant un Pla de mobilitat que ha d'establir els carrers que s'han de peatonalitzar i les millores necessàries a la xarxa viària urbana. Alguns

El web municipal s'ha consolidat al llarg del 2005 com a portal d'informació municipal, així com una eina per realitzar gestions i tràmits a través de la Fines-treta Digital.



dels aspectes prioritaris a resoldre és la manca d'aparcament a la zona de platges i la millora de la N-II al seu pas pel municipi.

Pel que fa al ferrocarril, Sant Vicenç de Montalt no disposa d'estació de tren i comparteix aquest servei amb Caldes d'Estrac.

Gestió ambiental del litoral

Dels espais de valor paisatgístic que resten al municipi de Sant Vicenç de Montalt, cal destacar el Parc dels Germans Gabrielistes que, amb una superfície de 35.634 m², presenta una orografia típica de l'àrea del Maresme de les zones forestals reconvertides a zones agrícoles, modelat per una sèrie de planes i pendents connectades amb camins i escales. Es tracta d'un parc periurbà de baixa densitat on es poden trobar espècies vegetals de ribera, com l'àlber, el freixe o el salze i espècies d'ombra i de marina associades a les zones de praderia (localitzades a la zona del Mirador de la Torre).

Pel que fa als valors del medi marí, cal esmentar que davant del litoral de Sant Vicenç de Montalt es troben praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa*. Cal destacar també la qualitat de la platja, amb un aspecte visual molt bo (ACA, 2004).

La costa de Sant Vicenç de Montalt és rectilínia, sorrenca i contínua resultat de diverses aportacions de sorra (1965, 1986 i 1993), amb un ample de platja de 110 metres respecte el passeig marítim. La darrera regeneració va deixar inserits en la platja els espigons preexistents col·locats l'any 1965 per protegir-la de l'erosió.

La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja del litoral és molt bona i bona respectivament (ACA, 2005).

Al barri Montalpark ja s'han resolt els problemes d'inundacions derivats de l'infradimensionament de les canonades existents.

Al llarg del 2006 s'implantarà la recollida selectiva de la fracció orgànica dels residus domèstics. El municipi té implantat, a més, un sistema de gestió energètica (SIE) que els permet pagar l'energia a un preu més barat, reduir el consum, potenciar l'ús de les energies renovables i donar compliment a la normativa sobre contaminació lumínica.

Cultura

Sant Vicenç de Montalt compta amb una bona mostra d'edificis notables com l'església, exponent del gòtic tardà de finals del segle XVI, així com diverses masies de la mateixa època: Can Brunet, Can Mora, Can Rams i la Casa de la Mongia, entre d'altres.

Disposa d'un Centre Cívic anomenat El Gorg, de recent construcció, que possibilita les activitats culturals i de lleure i que, a més a més, esdevé un punt natural de trobada pels veïns i les entitats del poble.

A nivell informatiu, el municipi compta amb la Ràdio St. Vicenç (107.4 FM) que durant el 2005 ha estat en funcionament de prova en format Ràdio Fórmula i que té previst iniciar una programació definitiva el 2006; també compta amb la revista El 9 Montalt, que dona informació mensual; i la pàgina web www.svmontalt.cat en funcionament des del 2005.



Es preveu construir una rotonda a la N-II per tal de millorar l'accés al municipi, distribuir la circulació i descongestionar els altres punts d'entrada a Sant Vicenç.

Finalment, destacar que al nucli antic es pot trobar el Museu del Pessebre de Catalunya, que acull una singular exposició permanent d'aquest art popular, amb una seixantena de pessebres dels millors artistes i una extensa col·lecció de figures catalanes, espanyoles i iberoamericanes d'èpoques i estils variats.

2. Reptes i projectes de futur

□ **Gestió municipal**

Col·laboració amb municipis veïns. L'Ajuntament està molt interessat a treballar conjuntament amb els municipis de Sant Andreu de Llavaneres i Caldes d'Estrac, sobretot per desenvolupar a fons el projecte de *Les tres viles*. Podrien establir-se acords per a la neteja de platges, el transport públic o la recollida selectiva.

Continuar impulsant el web municipal. El web municipal s'ha consolidat al llarg del 2005 com a portal d'informació municipal, així com de les gestions i tràmits que es poden realitzar a través de la Finestreta Digital. L'Ajuntament aposta per la seva continuïtat i l'oferta de nous serveis.

□ **Ocupació del sòl**

Millora de la dotació d'equipaments educatius, socials i esportius.

Es preveu la implantació d'un nou mòdul de 120 m² al CEIP Sot de Camp i la reconversió i reforma de l'actual CEIP Sant Jordi en escola d'una línia. A llarg termini es preveu la construcció d'un IES del qual ja s'han cedit els terrenys al Departament d'Educació de la Generalitat. També hi ha en projecte la creació d'un geriàtric. D'altra banda, està prevista la construcció d'un edifici com a seu social del club i la urbanització de l'entorn. Al juny de 2006 està prevista la inauguració de les obres de remodelació realitzades a la piscina.

Urbanització del sector Milans del Bosch. El projecte contempla el soterrament de nous serveis, renovació i/o adequació dels existents, i enllumenat i pavimentació dels vials i voreres.

□ **Infraestructures i mobilitat**

Reduir l'impacte de l'N-II. Pel setembre de 2006 està previst iniciar les obres de construcció d'una rotonda a la N-II per tal de millorar l'accés al municipi, distribuir la circulació i descongestionar els altres punts d'entrada a Sant Vicenç, tant en direcció al centre urbà com al front marítim.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Redacció del Pla Especial de l'Espai No Urbanitzable. Es preveu la redacció del Pla Especial de l'Espai No Urbanitzable, que haurà de delimitar zones de protecció en funció de criteris ambientals i paisatgístics.

Construcció d'una deixalleria. Existeix un conveni amb Caldes d'Estrac i Sant Andreu de Llavaneres per a la construcció d'una deixalleria mancomunada entre els tres municipis.

Millores en la capacitat i l'eficiència de les xarxes de sanejament.

Ja s'han realitzat les obres de millora en el col·lector de Montalpark, i està previst l'inici de les obres de clavegueram al sector Can Boada - Can Ripoll.



L'Ajuntament ha obtingut l'homologació de Centre Acreditat per a l'Assessorament d'Autoempresa.

Sant Andreu de Llavanes



Dades generals (2005)

Població: 9.180 hab.
Superfície: 11,8 km²
Densitat: 775,3 hab./km²
Web: www.llavaneres.es

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

En relació al planejament general, actualment Sant Andreu de Llavanes està en procés d'elaboració del seu Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM). L'aprovació inicial d'aquest Pla s'ha fet a l'abril del 2006. Fins al moment es comptava amb unes Normes Subsidiàries de Planejament del 1995.

El municipi compta amb una Agenda 21 aprovada pel ple de l'Ajuntament.

L'Ajuntament té un pressupost al 2006 d'uns 14 milions d'euros, un 14,20% superior respecte el del 2005 (12 milions d'euros). Els projectes i obres que es realitzen es gestionen amb plusvàlues generades per la urbanització.

Dinàmiques del municipi

Sant Andreu de Llavanes té una població de 9.180 habitants empadronats segons dades del 2005, xifra que s'incrementa durant l'estiu i els caps de setmana amb població estacional que pot arribar a ser del 19%. El crei-



xement recent ha estat força accelerat, de l'ordre del 6,3% anual de mitjana. La gran majoria com a conseqüència de la ràpida conversió de segona a primera residència i l'arribada de població procedent de Barcelona i del Vallès. Només el 17% del total de població ha nascut al municipi. La voluntat de l'Ajuntament és no sobrepassar els 15.000 habitants segons el POUM, i les previsions d'habitatge es fan entorn a aquest límit.

L'índex d'autocontenció (33,16%) que relaciona la població resident del municipi i la total, és una de les més baixes del Maresme. Molts habitants surten diàriament del municipi per anar a treballar a Barcelona o Mataró. Una de les preocupacions de l'Ajuntament és no esdevenir "ciutat dormitori".

Actualment, Sant Andreu de Llavaneres presenta alguns dèficits en equipaments, principalment educatius, com seria la necessitat d'una tercera escola i una escola bressol, i un centre d'entitats.

Base econòmica

Es tracta d'un municipi eminentment residencial i turístic amb una població d'alt nivell adquisitiu. Les dades d'ocupació mostren un major pes del sector serveis, el 68,6% dels treballadors. Tanmateix, hi ha una lenta implantació d'oficines i despatxos de professionals liberals. Pel que fa a la indústria, que representa el 19,6% de la població ocupada, destaquen les del tèxtil i la confecció i la logística. Es preveu l'atracció d'activitats intensives en coneixement no contaminants. El municipi disposa d'un port esportiu, el Balís. Respecte al sector primari, la superfície de conreus del municipi s'ha vist reduïda en els darrers anys. Segons el cens agrari la superfície agrària del municipi era de 224 ha l'any 1999. Els cultius herbacis i més concretament els ornamentals i horticòles constitueixen l'única orientació agrícola d'una certa entitat al municipi.

Ocupació del sòl

El sòl urbà representa el 33,6% del municipi, mentre que la urbanitzable és el 17,8%. L'ocupació urbana es caracteritza per la baixa densitat, amb gran presència d'urbanitzacions que s'enfilen per la muntanya. El 50,73% del parc d'habitatges del terme és adossat i aïllat. Són nombroses les parcel·les de gran dimensió amb cases unifamiliars d'alt nivell adquisitiu. El nucli més antic es troba situat a la part interior del terme, per sobre de l'autopista i per sota de la muntanya. La major part de població es concentra al seu voltant; per bé que hi ha un altre assentament al llarg de la façana marítima. Concretament, són tres barris: Barri Can Sans, Sant Pere i Balís, relligats per la N-II. Cal assenyalar la manca d'un passeig marítim continu i integrat amb els municipis veïns. La zona agrícola de les Cinc Sènies, més de 400 hectàrees que separen Mataró de Sant Andreu de Llavaneres, estan afectades en gran part pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner, PDUSC.

Infraestructures i mobilitat

El principal trànsit rodat del municipi es canalitza a través d'una única via d'accés pel Passeig de la riera o Avinguda Sant Andreu, del tot insuficient per distribuir els aproximadament 7.000 vehicles diaris que hi circulen. Disposen d'un bus municipal i un escolar que fan un recorregut per tot el terme.

En relació als impactes viaris i ferroviaris s'han encarregat estudis per a la solució de l'impacte negatiu de la N-II i el ferrocarril.



L'ocupació urbana es caracteritza per la **baixa densitat**, amb gran presència d'urbanitzacions que s'enfilen per la muntanya.

Gestió ambiental del litoral

El terme municipal té sis hàbitats d'interès comunitari terrestres d'acord amb la identificació feta pel Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya. És un dels municipis més afectats pel PDUSC que arriba fins a 2 km a l'interior. Tanmateix, les al·legacions presentades per l'Ajuntament a aquest pla han permès la no afectació d'alguns espais adjacents al nucli poblacional desenvolupat al front litoral, donada la manca de sòl urbanitzable del terme per tal de localitzar alguns equipaments. En relació al medi marí, davant del front litoral del terme destaquen les praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* (just davant del port) i *Cymodocea nodosa*. En quant a la qualitat dels fons marins emergits (platges) i fons marins submergits, destacar que segons les dades de l'Agència Catalana de l'Aigua per la temporada de bany 2004, la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat bona. En canvi, els sediments propers al port Balís presenten microorganismes indicadors de contaminació fecal per sobre dels límits establerts.

La costa de Sant Andreu de Llavaneres és rectilínia, amb presència d'una franja d'escullerat a ponent. A banda i banda de port Balís es troben les tres platges del municipi, sorrenques i sense defenses costaneres.

La dinàmica litoral i la presència del port, fan que s'acumuli la sorra a llevant i a ponent es vagi perdent. L'any 1993 es va fer una regeneració entre el Port Balís i el Port d'Arenys de Mar, amb l'objectiu de servir de jaciment de tot el Maresme, un cop establerts els sistemes de by-pass de sediments als diferents ports al sud del Balís. Actualment existeix un espigó perpendicular a la costa i altre amb forma de L. El Servei de Dragatges dels Ports de Catalunya ha dut a terme el dragatge de 10.000 m³ de sorra de la bocana del port a la platja de ponent.

En relació a la qualitat de l'aigua, el terme municipal no presenta problemes ni risc d'inundació en les rieres. Existeix un sistema de sanejament, que depura les aigües de Sant Andreu de Llavaneres i Caldes d'Estrac. Es tracta d'un sistema de tractament secundari i terciari amb un cabal de disseny de 7.400 m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es realitza mitjançant un emissari submarí (a Port Balís) de 1.738 m de longitud i una fondària d'abocament de 26 m. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és molt bona i bona respectivament, segons dades de l'Agència Catalana de l'Aigua.

A nivell de residus el terme aposta per la sostenibilitat i les empreses no contaminants. Hi ha una deixalleria i es fa recollida selectiva amb contenidors, tot i que el percentatge recollit és encara força baix, el 9,89%.

Cultura

El terme municipal compta amb un ric patrimoni arquitectònic que evidencia la importància d'anys d'història, des dels primers assentaments neolítics fins a les diverses vil·les romanes. Cal esmentar les masies de base romànica, altres fortificades i amb elements d'estil gòtic, com també algunes que evidencien la importància agrícola de la zona per la dimensió dels seus cellers. D'altra banda, destacar un retaule i unes pintures que es troben a l'església nova, considerades unes de les millors composicions del manierisme tardà de Catalunya. També són d'importància les cases d'estiueig

La costa de Sant Andreu de Llavaneres és rectilínia, amb presència d'una franja d'escullerat a ponent.



modernistes i postmodernistes que es varen erigir al municipi al llarg del s. XX per algunes famílies de la burgesia barcelonina.

Sant Andreu de Llaveneres compta amb una ràdio i una televisió locals. A més, la seva actitud associacionista es plasma en les nombroses entitats i associacions culturals, folklòriques i esportives, entre altres, que hi ha al municipi.

2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Creació d'un polígon industrial. Es projecta crear un polígon industrial sota l'autopista i el trasllat dels tallers que actualment ocupen el nucli urbà i creen molèsties al veïnatge.

Potenciació del front litoral. Aquesta és una altra de les iniciatives i una de les propostes al respecte és donar impuls a Port Balís.

Solucionar la manca d'oferta hotelera. Existeix un Pla Parcial amb aprovació provisional que preveu la construcció d'un hotel en una zona propera al Port esportiu de Sant Andreu de Llaveneres.

□ Ocupació del sòl

Previsió de les àrees de creixement urbanístic. Els sectors previstos de creixement urbanístic estan situats sota l'autopista i als costats de l'Avinguda Sant Andreu. Per altra banda, existeix un projecte de Passeig marítim continu i integrat amb els municipis veïns.

□ Infraestructures i mobilitat

Permeabilització de l'estructura ferroviària. Es proposa permeabilitzar l'estructura a través d'un aixecament de les vies del tren i el pas obert, ampli i soterrat dels vianants cap el mar. S'ha realitzat un estudi analitzant aquesta possibilitat, però no es descarta el desplaçament soterrat per l'interior.

Reconversió de l'N-II. A nivell viari, es proposa fer una pacificació i reconversió de la N-II en via urbana, mitjançant la col·locació d'una rotonda. Aquesta acció també permetrà millorar l'accessibilitat a l'interior del municipi.

Ubicació d'una sortida d'autopista a Llaveneres. Es planteja un projecte per tal de situar una sortida d'autopista a Llaveneres en la direcció Girona-Barcelona.

Dotació d'aparcaments. Un altre dels projectes en estudi és la creació d'aparcaments en el lloc que ara ocupa una benzineria, localitzada a prop del front costaner, i el trasllat d'aquesta a la futura rotonda.

Peatonalització i condicionament del Passeig de la Riera.



□ **Gestió ambiental del litoral**

Obres proposades pel Pla de Ports. Les actuacions proposades al Pla de Ports a Port Balís són executar les obres d'allargament del dic de recer i la proposta de construir un espigó en forma de conxa que faciliti la retenció de les sorres que es vagin redistribuint a través d'un by-pass. Concretament, es pretén fixar la platja de l'Estació amb un espigó que alhora creés una nova platja a la seva banda de ponent.

□ **Cultura**

Creació de nous equipaments. Actualment està en construcció un casal d'avis, s'han iniciat actuacions per obrir un casal per a joves i s'ha proposat la creació d'un centre d'entitats al municipi. Es planteja obrir un parc urbà i un gran equipament esportiu, com també fer un replantejament i, depenent del volum de creixement poblacional, recalculer alguns equipaments.

El creixement és força accelerat, principalment com a conseqüència de la ràpida conversió de segona a primera residència i l'arribada de població procedent de Barcelona i del Vallès.

Mataró

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament general vigent del municipi data de 1996, i ha estat sotmès a modificacions puntuals per canvis d'ús, degut principalment a què el sòl urbanitzable per a usos residencials i industrials es troba pràcticament esgotat. Destacar, a més, que el municipi compta amb una Memòria Social (com a nou document del Pla General) que es troba aprovada inicialment i un Pla Local de l'habitatge 2005-2015 on s'exposen les polítiques de sòl i habitatge previstes.

També existeix el Pla de Mobilitat Urbana de Mataró que té l'objectiu de minimitzar la problemàtica ambiental associada al transport i a la mobilitat; el Pla d'Ordenació d'Equipaments Comercials i l'Agenda 21 de Mataró.

Dinàmiques del municipi

El municipi compta amb una població total de 116.698 segons el cens de 2005. La població ha experimentat durant els darrers anys un creixement continuat a un ritme de l'1,7% anual des de 1998, conseqüència principalment de l'arribada de nous residents provinents de Barcelona i la immigració estrangera. L'obertura de l'autopista de peatge Montgat-Mataró, la pro-



Dades generals (2005)

Població: 116.698 hab.
Superfície: 22,5 km²
Densitat: 5.179,7 hab./km²
Web: www.mataro.org



0 500 Metres



©ICC

gressiva millora del sistema ferroviari i la prolongació de l'autopista fins a Palafrúls al 1996, així com la conversió de segones residències en habitatges principals, ha originat en les últimes dècades el que alguns estudis qualifiquen com a boom immobiliari al municipi de Mataró.

Actualment el municipi ha de fer front a qüestions de cohesió social i reconversió econòmica amb una població relativament envellida. Assenyalar però, que no existeixen dèficits importants en equipaments assistencials o sanitaris, tot i que la situació és crítica pel que fa a centres educatius.

Base econòmica

El municipi és eminentment industrial i es pot definir com el principal clúster tèxtil de la província, on el sector del punt representa un 20% de l'ocupació total. La ciutat està sotmesa a una forta competència internacional, especialment xinesa, que ha exigit un procés de millora i especialització del teixit productiu. Si a la dècada dels 90 el sector tèxtil ocupava el 48% de la població, actualment aquesta ràtio ha minvat fins el 17% i la tendència indica que seguirà baixant. El municipi està fent un esforç per la diversificació del seu teixit productiu cap a altres activitats econòmiques com ara les tecnologies del coneixement i els sectors industrial-tecnològic i terciari-tecnològic.

Tot i que encara persisteix una mescla d'usos industrials en les àrees residencials més centrals, la major part de l'activitat secundària s'ha traslladat als polígons industrials més propers al perímetre de la vila, que es caracteritzen per comptar amb un elevat grau d'integració en el teixit urbà del municipi. Destaquen dues grans concentracions industrials; el polígon del Pla d'en Boet i el polígon de Mata-Rocafonda.

A nivell comercial, Mataró presenta una àmplia oferta constituïda per 2.067 establiments. Pel que fa a l'activitat turística, actualment compta amb tres hotels i un en construcció prop del port, i s'avança en la línia d'impulsar un turisme urbà i de negocis.

El sector primari es troba en procés de transformació, en els últims anys s'ha produït un abandonament progressiu de l'agricultura tradicional, i paral·lelament una intensa tecnificació del procés productiu amb un augment important d'hivernacles. El gran sector agrícola del municipi és Cinc Sènies, que compta amb una Pla especial que es va aprovar inicialment al 2003. Destacar, a més, que el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) li ha conferit a l'espai la màxima protecció, fet que ha generat la necessitat de replantejar el Pla especial existent. Pel que fa a la pesca, l'activitat ha patit un progressiu abandonament i existeix una pèrdua constant d'embarcacions.

Ocupació del sòl

En el conjunt del territori municipal destaca l'equilibri, amb un terç d'ocupació urbana, agrícola i forestal.

La realitat urbana de Mataró es caracteritza per una estructura més o menys compacta, fruit de les intervencions urbanístiques portades a terme els darrers anys, sent poques les urbanitzacions disperses. Existeix, per tant, un nucli urbà de 7,8 km² de superfície, delimitat per la via fèrria, l'antiga N-II, el traçat de la C-32 i les rieres d'Argentona i de Sant Simó.

Compta amb un **potencial paisatgístic i ambiental** important a l'**espai agrícola de les Cinc Sènies**, que corresponen a 610 ha situades entre Mataró i Sant Andreu de Llavaneres.



Darrerament, la ciutat ha viscut una tendència de basculament del centre cap a la riera d'Argentona. Entre d'altres, destaca la construcció de l'accés oest de l'autopista i la Via Europa que han permès relligar el teixit urbà de la ciutat.

Es diferencia la zona assentada sobre l'estreta franja litoral (centre històric i primers creixements de la ciutat) amb una orografia molt suau i molt bona accessibilitat, dels posteriors creixements que s'han anat assentant sobre els primers contraforts de la serralada Litoral (Cerdanyola, La Llàntia, Cirera o Vista Alegre) que inicialment formaven nuclis força desconnectats i amb una orografia irregular, però que actualment i, arrel del desenvolupament del planejament, presenten una continuïtat en el seu teixit urbà i en relació amb la ciutat històrica. La major part de la població maratonina resideix en barris perifèrics (un 63% de la població).

A nivell de planejament, Mataró està a punt d'esgotar les previsions de nou sòl urbanitzable per a usos residencials i industrials, mentre que el sòl urbanitzable previst per a serveis i dotacions privades tan sols s'ha desenvolupat en un 20%. Els últims anys s'han desenvolupat grans operacions residencials al voltant de la Via Europa i el Parc Central, que estan pràcticament consolidades. Destacar que, actualment, els nous habitatges que es continuen construint se situen més en petites operacions de reforma interior i en operacions de substitució directament sobre el teixit urbà existent.

Infraestructures i mobilitat

La principal via de comunicació que estructura el Maresme i dota la ciutat d'una bona accessibilitat amb Barcelona i la resta de la comarca és l'autopista C-32 que al seu pas per Mataró funciona com a ronda. Aquesta absorbeix el trànsit de pas que antigament havia de creuar la ciutat per la N-II i disposa de tres sortides que donen accés directe a la ciutat.

Les principals vies de penetració al nucli urbà són l'antiga carretera N-II (connecta amb Barcelona per la plana litoral i està sent transformada en via urbana mitjançant la col·locació de semàfors i l'ampliació de voreres), l'autovia C-60 (antiga B-40, que uneix Mataró amb Granollers), la carretera C-1415 (dóna accés al Vallès per Argentona) i la BV-5031 (via de caràcter comarcal que connecta el nord del Maresme).

Pel que fa al transport públic, la ciutat disposa de 6 línies de bus urbà que connecten tots els barris i una línia interurbana Barcelona-Mataró amb nivells força elevats d'eficàcia. El ferrocarril, per la seva banda, dóna servei a 18.700 viatgers d'anada i tornada/dia feiner i se situa a primera línia.

Gestió ambiental litoral

Mataró va ser un dels municipis pioners en el procés d'Agenda 21, iniciant la seva auditoria ambiental municipal l'any 1995-96. Actualment es troba en el sisè any d'implantació del Pla d'Acció Ambiental.

El municipi compta amb un potencial paisatgístic i ambiental important a l'espai agrícola de les Cinc Sèries, que correspon a 610 hectàrees que separen Mataró de Sant Andreu de Llavaneres, i que permet connectar el front litoral amb l'espai PEIN de les Serres del Montnegre-Corredor. Pel que fa al medi marí, existeix una praderia de *Posidonia oceanica* de gran riquesa natural de



Existeix una praderia de *Posidonia oceanica* de gran riquesa natural de la qual s'està realitzant un seguiment i que presenta un bon estat, fet que es considera indicador de la qualitat litoral.

la qual s'està realitzant un seguiment de la seva evolució. Es tracta d'una praderia que presenta un bon estat, fet que es considera un indicador de la qualitat del litoral.

Actualment, a Mataró, hi ha tres platges de nord a sud: Sant Simó (que pateix oscil·lacions en funció dels episodis anuals de temporals, i que ha estrenat un passeig marítim de gran èxit per la ciutadania), el Callao i el Varador (antigament Platja Central, que s'ha mantingut força estable des de la seva regeneració), totes elles a llevant del Port de Mataró i presentant un aspecte visual de la sorra entre bo i molt bo (ACA, 2004). A llevant de la infraestructura, la platja va desapareixent a mesura que avancem cap a Port Balís, deixant pas a la zona nord a un penya-segat baix i l'escullerats del ferrocarril que delimita el mirall d'aigua. A ponent del Port les platges són totalment residuals, i existeix també l'escullerats de protecció.

Associat als diferents tipus de costa existents al municipi, hi trobem fons sedimentaris sorrencs on predominen comunitats de *Corallina elongata*, *Ulvàcies* i *Cianofícies*, fons rocosos naturals i també artificials. Concretament pel que fa al substrat rocós artificial profund, enfront la costa de Mataró, en aigües exteriors, hi ha l'escull artificial del Maresme III instal·lat l'any 1998.

Pel que fa a la qualitat de les aigües litorals, destacar que el municipi compta amb una EDAR que realitza un tractament secundari i té un cabal de disseny de 57.000 m³/dia. Existeixen però alguns punts crítics a tenir en compte: els abocaments eventuais durant els episodis de pluges a través dels sobreixidors de la platja, les sortides puntuals directes de les aigües residuals quan hi ha aturades del sistema de col·lectors en alta o de l'EDAR del municipi, i els abocaments incontrolats il·legals al litoral d'activitats o habitatges que no estan connectats a la xarxa de clavegueram. Les aigües litorals de Mataró presenten una qualitat físico-química bona i una qualitat biològica moderada (ACA, 2005).

En matèria de residus cal destacar l'existència en el municipi de la Planta de valorització de residus sòlids urbans del Maresme. Mataró té un sistema implantat de recollida (paper/cartró, vidre i envasos) i també es realitza recollida de voluminosos. En algunes zones de nova construcció s'han construït contenidors soterrats, tant per la recollida selectiva com pel rebuig. També disposa de dues deixalleries que donen cobertura a tota la ciutat. Per últim assenyalar que en tres barris hi ha implantada la recollida segregada de matèria orgànica.

Cal assenyalar l'estratègia d'implantació d'energies renovables en les instal·lacions municipals com a pas previ a la redacció de l'ordenança solar (actualment en curs), que implicarà obligacions en aquest sentit al sector privat. Paral·lelament, s'han realitzat ja diagnòstics energètics en equipaments esportius i està en estudi la realització d'auditories en altres equipaments.

Cultura

La ciutat compta amb un patrimoni cultural destacable, existeixen en els seus carrers elements romans, barrocs i pertanyents a l'època colonial i de l'etapa modernista. Entre els principals elements d'interès destaca la basílica de Santa Maria, el Museu-Arxiu de Santa Maria, el Museu de Mataró, la Casa Coll i Regàs, les restes romanes de Can Xammar i el Clos arqueolò-



gic de Torre Llauder, el teatre del Parc Central, la sala d'exposicions Can Palauet i la biblioteca pública.

Destacar també que el municipi celebra al llarg de l'any nombroses fires, fet que denota el dinamisme de la ciutat i també jornades gastronòmiques. A més existeixen diverses iniciatives, entre les quals destaca la promoguda per TecnoCampusMataró i l'Ajuntament que organitza tallers i cursos gratuïts de noves tecnologies.

2. Reptes i projectes de futur

□ Desenvolupament econòmic

Projecte de potenciació d'eixos comercials, peatonalització de carrers i millora de l'espai públic. La localització del centre comercial a l'encreuament dels carrers Miquel de Badia i Ronda d'Alfons XII serà aprofitada per dinamitzar una àrea de la ciutat i crear una nova àrea de centralitat.

Iniciatives de modernització de l'estructura econòmica tals com Tecnocampus (Universitats, empreses tecnològiques). Amb l'objectiu d'implantar un nou model de ciutat (ciutat del coneixement), promoure-la i realitzar una dinamització comercial, es preveu desplegar tota una sèrie de propostes i projectes que faran de catalitzadors del desenvolupament del municipi.

Impulsar el turisme urbà i el de negocis. Actualment el municipi compta amb dos hotels de tres estrelles i un altre de quatre i, en un futur pròxim, s'afegirà un segon hotel de quatre estrelles situat al port.

□ Ocupació del sòl

Rehabilitació de barris: Cerdanyola (Ilei de Barris), Rocafonda, el Palau (Pla integral). El barri de Cerdanyola s'ha presentat a les convocatòries de la Llei de Barris, i es preveu que independentment dels resultats, es posin en marxa els projectes previstos dins del Pla Integral: l'aparcament subterrani del Parc de Cerdanyola, la reurbanització de l'Avinguda Puig i Cadafalch i la plaça de Gatassa. Altres barris que es preveuen rehabilitar són Rocafonda i el Palau, que compten amb un Pla Integral amb finançament de la UE.

Desenvolupament de nous sectors (o modificacions de les seves condicions urbanístiques). Per una banda, s'està treballant a nivell de planejament, en els sectors del Rengle, Iveco i la Ronda Barceló que formen el nou Front Marítim de Ponent que constitueix, probablement, la transformació més important que té planejada la ciutat en aquest moment. En conjunt aquests tres sectors suposaran doblar els actuals 1.500 metres de façana marítima residencial amb una nova façana que, des de la Ronda Barceló fins al passeig del Rengle, ha de canviar radicalment la imatge de la ciutat en aquest entorn. També destaquen, per dimensió, els sectors de Riera de Cirera, el Sorral i l'Eix Herrera.

S'està treballant, a nivell de planejament, en els sectors del Rengle, Iveco i la Ronda Barceló, que formen el nou Front Marítim de Ponent, i que constitueixen una de les transformacions més importants que té planejada la ciutat.



□ Infraestructures i mobilitat

El Pla de Mobilitat Urbana. Aquest estableix la peatonalització de diversos carrers del centre històric potenciant eixos comercials, augmentant la mida de les voreres i millorant l'espai públic, alhora que pacifica el trànsit i permet acostar la ciutat al front costaner.

Nou traçat del ferrocarril i projecte de 3 estacions. A mig/llarg termini, es replanteja el model ferroviari amb una primera variant soterrada de l'actual línia del Maresme que, seguint aproximadament el circuit de rondes de la ciutat, contempli un mínim de tres estacions urbanes per tal de donar servei, sobretot, a la màxima població possible.

Desenvolupament de la nova línia de ferrocarril orbital. El traçat d'aquesta línia preveu la connexió de Vilanova, Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró (amb una quarta estació al barri de Cerdanyola).

Conversió de l'N-II a carrer urbà. La carretera està sent transformada en una via urbana a través de la col·locació de semàfors i l'ampliació de les voreres.

Millora de la funcionalitat i el servei de l'Autopista. L'Ajuntament aposta perquè aquesta via ràpida tingui un caire més metropolità i no tant de llarg recorregut, per tal que serveixi als municipis i permeti una major permeabilitat interna. S'està treballant en millorar els accessos en les sortides nord i sud de l'autopista, encara incompletes. Una de les alternatives que es proposa són les calçades laterals. El peatge tou que han de pagar no és considerat un greuge.

□ Gestió ambiental del litoral

Pla Especial de millora rural i desenvolupament agrícola de Cinc Sènies-Mata-Valldeix. Existeix a banda de la regulació establerta a l'espai pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner. És iniciativa de l'Ajuntament de Mataró, i es troba aprovat inicialment i pendent de revisió per tal d'adaptar-se en alguns punts al PDUSC.

Rehabilitació de la riera d'Argentona. Es preveu que sigui objecte de rehabilitació ambiental amb una intervenció supralocal, amb l'objectiu que la façana fluvial sigui restaurada. En aquesta línia ja s'ha començat a treballar amb els municipis veïns per aconseguir les complicitats necessàries i un calendari de treball.

Actuacions en matèria de qualitat de les aigües. Està en projecte la construcció de dipòsits anti-DSU. Actualment, no existeix una xarxa separativa de pluvials i residuals. S'estan construint canonades que recuperen les aigües de pous i mines en desús (aigua apta per regar i per la neteja viària).



Cabrera de Mar



Dades generals (2005)

Població: 4.119 hab.
 Superfície: 9 km²
 Densitat: 458,7 hab./km²
 Web: www.cabrerademar.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

En relació al planejament general, Cabrera de Mar compta amb un Pla General vigent que data del 1992. Actualment, es planteja la seva revisió, en tant que només resten 71,9 ha per desenvolupar, que representen un 7,9% de la superfície municipal.

Al municipi s'ha iniciat un procés d'Agenda 21, i compta amb un Pla d'Acció Local aprovat. Respecte als serveis, malgrat no tenir cap mancomunitat establerta com a tal, cooperen amb Vilassar de Mar i Cabrils amb la deixalleria i amb Vilassar de Mar comparteixen la vigilància de la platja i l'autobús interurbà.

El deute municipal acumulat no és elevat i progressivament ha anat incrementant l'IBI, que havia estat històricament baix.



Dinàmiques del municipi

Amb un total de 4.119 habitants segons el cens del 2005, Cabrera és un dels municipis més petits del litoral metropolità. El ritme de creixement s'ha accelerat, sobretot, des de mitjans de la dècada dels vuitanta, malgrat no ser tan ràpid com en altres municipis veïns. Des del 1981 fins al 2003, el creixement relatiu global ha estat del 56% i en l'últim tram, des del 1998, el ritme mitjà anual ha estat del 1,7%. L'augment de població s'ha degut especialment a l'arribada de població procedent de Barcelona, així com també d'altres països europeus i americans. Al padró s'hi comptabilitzen més de 30 països diferents, amb rendes mitjanes i altes, i també hi ha població procedent del Magrib. Amb tot, només el 18% dels habitants són nascuts al mateix municipi. L'Ajuntament pretén reduir les expectatives de creixement de població per als propers 15 anys que havia establert el planejament vigent i que marcaven la xifra de 10.000 habitants. Així, amb la revisió i la redacció del futur POUM es vol arribar a un màxim de 7.000 habitants.

Segons les últimes dades dels Estudis de Mobilitat Obligada (EMO) el municipi presenta un índex d'autosuficiència del 18,7, és a dir, hi ha una majoria de residents que, diàriament, surten fora del municipi a treballar.

Actualment, Cabrera de Mar no presenta dèficits importants en equipaments. Recentment s'ha obert una nova escola pública al terme.

Base econòmica

Pel que fa a la seva estructura econòmica, l'agricultura és encara destacada amb un 6,4% de persones ocupades en el sector, una proporció molt semblant a la de la construcció, d'un 6,9%. També és important la implantació industrial i comercial, amb un 22,1% i un 64,7% de població ocupada respectivament, que es concentra en diversos punts, com el polígon industrial del Camí del Mig.

Respecte al sector agrícola, hi ha una certa concentració d'hivernacles semiindustrials. La tendència en els darrers anys ha estat passar del cultiu d'horta, a la flor tallada i, més recentment, a la planta ornamental, que s'exporta a Holanda i França, països amb una major tradició de compra d'aquests productes. Tanmateix, aquesta producció és competitiva a Europa en tant que el clima permet que les plantes estiguin llestes abans per al mercat. En conjunt, es tracta d'una activitat rendible, tot i la generació d'impactes visuals i ambientals, com poden ser la contaminació dels aqüífers o l'increment d'escorrentia. Existeix una cooperativa que agrupa als agricultors de la zona i que els facilita la compra de material per al camp. Respecte a les perspectives de futur de l'activitat agrícola, es constata un progressiu abandonament de l'activitat, i una substitució d'usos per altres de periurbans.

La indústria present al municipi és molt variada i diversa i, a diferència de les dècades anteriors, no es pot destacar una major presència del tèxtil o el metall. De fet, l'elevat cost del sòl industrial i de la construcció de naus, fa que als polígons s'implantin petits i mitjans magatzems dedicats al comerç a l'engròs i fins i tot, sovint, també al detall.

Respecte als sector comercial, al municipi hi ha implantats dos grans centres comercials.

La tendència en els darrers anys ha estat passar del cultiu d'horta a la flor tallada i, més recentment, a la planta ornamental.



Pel que als equipaments turístics i de lleure, cal destacar l'alberg de joventut de la Generalitat.

Ocupació del sòl

De les 905 ha de superfície total del municipi, un 19,7% està classificat com a sòl urbà i un 7,9% com a urbanitzable. La major part del territori d'aquest municipi, el 72,3%, està classificat com a agrícola protegit, rural o forestal i prop del 18% del municipi està protegit com a espai PEIN, es tracta de l'espai Conreria-Sant Mateu-Cèlecs.

L'estructura urbana en la qual s'organitza el terme presenta un centre urbà, que es correspon amb l'antic poblat ibèric i romà situat a l'interior, i les urbanitzacions residencials: Pla de l'Avellà, Agell, Sant Joan de Munt, Mas Terrillo, Costamar i Bonamar. Si analitzem la tipologia d'habitatge aïllat construït recentment, Cabrera de Mar és el municipi que més sòl i més recursos consumeix, per sobre de qualsevol altre terme del litoral metropolità, on més del 62% dels habitatges és d'aquest tipus. La normativa urbanística estableix una densitat edificadora més baixa que en la resta de municipis veïns, sense descartar la possibilitat de modificar-la i créixer en densitat.

Actualment, hi ha en curs diferents projectes de millora urbana i una operació d'habitatge al Pla de l'Avellà i l'acabament d'una urbanització residencial entre els municipis de Cabrera i Vilassar. D'altra banda, durant la construcció de nous habitatges al centre urbà s'han trobat jaciments arqueològics i per garantir la seva protecció s'ha hagut de recórrer a una operació de polígons discontinus. La permuta de sòl urbà ha obligat a planificar la urbanització d'una àrea, concretament el sector d'Horta de Can Carles, on es preveuen més habitatges dels inicialment previstos abans de la modificació puntual del planejament.

Infraestructures i mobilitat

El principal trànsit rodat del municipi s'articula a través de la N-II, aquesta infraestructura no es percep com a excessivament problemàtica ja que el gruix de la població es concentra a la part alta del municipi. La carretera comarcal B-502 Vilassar de Mar/Argentona i el seu entroncament pel Camí del Mig en direcció a Mataró són vies amb mobilitat creixent. En hores punta s'està arribant a la saturació d'aquestes vies. A nivell de transport públic, l'Ajuntament gestiona, conjuntament amb Vilassar de Mar, un autobús interurbà, que connecta tot el poble amb l'estació de ferrocarril.

Gestió ambiental del litoral

Cabrera de Mar presenta al nord un espai amb important valor natural i paisatgístic, es tracta d'una part de l'espai PEIN Conreria-Sant Mateu-Cèlecs que té definit un Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge des de l'any 2004⁽¹⁾. A la vessant costanera, una part important de la superfície de Cabrera de Mar està afectada pel PDUSC. En relació a les rieres, en els episodis de pluja les fortes avingudes i l'existència d'alguns punts dèbils fan que es desbordin i inundin camps de conreu així com que es facin patents alguns problemes de sanejament. El col·lector ha patit algunes incidències durant temporals de mar molt forts. En quant a la qualitat de les platges, destacar que la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat bona (ACA, 2004).

Cabrera de Mar presenta al nord una part de l'espai **PEIN Conreria-Sant Mateu-Cèlecs** amb un important valor natural i paisatgístic.



La costa de Cabrera de Mar és rectilínia amb una platja sorrenca i contínua sense defenses costeres. A ponent presenta un tram escollerat que protegeix les infraestructures existents, el ferrocarril i més a l'interior la N-II. Es tracta d'un tram d'escollera que es perllonga pràcticament fins al Port de Mataró. Respecte la dinàmica litoral en aquest tram, és interrompuda pels diversos ports i espigons localitzats a llevant i que intercepten parcialment el transport longitudinal de sediment. La platja de Cabrera de Mar pateix una important escassetat de sorra, de manera que la pèrdua de sorra és un dels principals problemes per al municipi. En aquesta línia, s'ha fet una regeneració de més de 400.000 m³ de sorra per part del Ministeri de Medi Ambient. En relació a la qualitat de l'aigua, les aigües del municipi són tractades pel sistema de sanejament localitzat a Mataró. Es tracta d'un sistema de sanejament secundari, que depura les aigües de Vilassar de Dalt, Cabrils, Vilassar de Mar i Cabrera, amb un cabal de disseny de 57.000 m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es realitza mitjançant un emissari submarí (ES Riera d'Argentona) ubicat a Mataró i de 2.000m de longitud i una fondària d'abocament de 20m. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és bona i moderada respectivament, segons dades de l'Agència Catalana de l'Aigua.

A nivell de residus el terme té implantada la recollida selectiva i recentment ha iniciat també la recollida de matèria orgànica. Respecte les fraccions de vidre, envasos i paper, col·laboren amb el municipi de Cabrils.

Cultura

El terme municipal compta amb un ric patrimoni arqueològic i arquitectònic, destacant la presència d'importants jaciments ibèrics i romans. És el cas del poblat de Burriac que va fer la funció de capital dels ibers laietans fins a la conquesta romana, com també el cas del jaciment d'època romana republicana de Ca l'Arnau, seu de l'administració romana del territori, i on s'han trobat els banys públics més antics de la Península Ibèrica i la imponent *domus* republicana decorada amb mosaics de Can Benet. Menció apart mereix també el temple d'època imperial romana dedicat al deu Mitra, que es troba a Can Modolell i que ja es pot visitar actualment. El municipi compta també amb un important nombre de masies i edificis d'interès protegits. Tanmateix, hi ha una manca de pressupost per fer front als processos d'expropiació, excavació, restauració i museïtzació, que fan que aquest potencial depengui de futures inversions. A nivell de planificació, existeix un Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic, Històric i Ambiental de Cabrera de Mar, que inclou un inventari dels béns d'aquest tipus presents en el municipi. Paral·lelament, en col·laboració amb la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat, s'ha elaborat un Inventari del Patrimoni Arqueològic de Cabrera de Mar.

El municipi compta amb un ric teixit associatiu, com ho demostra la vitalitat de diverses entitats culturals i esportives.



2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Potenciar el sector turístic. Existeix un potencial per al desenvolupament turístic. L'Ajuntament pretén impulsar projectes d'hosteleria de reduïdes dimensions i d'alta qualitat.

Potenciar la planta ornamental i el sector agrari. Respecte al sector agrari, es vol impulsar la producció de planta ornamental, en tant que existeix un potencial en aquest àmbit. D'altra banda, el desenvolupament de fórmules de cultiu intensiu de productes diferenciats i de qualitat per abastar els mercats de proximitat, podria tenir èxit.

□ Ocupació del sòl

Promoció de nous habitatges. Existeix un projecte de creació de 415 nous habitatges (dels quals 80 seran de promoció municipal de venda), ubicats al polígon de Can Carles i a la finca de Cal Conde. Entre altres iniciatives, destaca la voluntat d'impulsar l'habitatge social tant de venda com de lloguer.

Creació d'un passeig marítim tou. Hi ha previst de construir un passeig marítim que tingui continuïtat amb els municipis veïns. Actualment es disposa de diversos estudis al respecte i resten pendents d'elaboració de propostes concretes que abordin el tema de l'accessibilitat i la permeabilitat en aquest espai, per exemple a través de passos soterrats de suficient amplada, entorn els 6-10m.

□ Infraestructures i mobilitat

Creació d'una carretera i millora del transport públic. Es creu convenient la construcció d'una carretera que connecti tots els nuclis de dalt.

Permeabilització de l'estructura ferroviària. Pel que fa al ferrocarril, per tal de resoldre la impermeabilitat d'aquesta estructura, es planteja l'opció del desplaçament cap a l'interior. O bé si es manté l'actual ubicació permeabilitzar la via del tren amb diversos passos soterrats com si fossin carrers.

□ Gestió ambiental del litoral

Estabilitzar la sorra de les platges. Per tal d'estabilitzar la sorra de les platges es preveu aplicar una sèrie de mesures de protecció i estudiar la col·locació d'espigons. En aquest context, es considera que caldria un estudi i un pla global de tot el Maresme que estableixi d'on s'ha de treure la sorra, amb quina freqüència i com s'ha de mantenir. Es planteja la possibilitat d'aportar sorra acumulada a les mateixes rieres (Argentona i Cabrera), així com dels bypass previstos als ports.

Restauració i neteja de rieres. La restauració i neteja de rieres, enteses com a un espai públic més, permetria crear corredors biològics i passeigs urbans de gran qualitat.

Hi ha previst de construir un passeig marítim tou que tingui continuïtat amb els municipis veïns.



□ Cultura

Valorització de les activitats culturals. Es pretén aprofitar la riquesa i el potencial econòmic-cultural dels jaciments arqueològics, patrimoni del municipi.

Creació i ampliació d'equipaments. Respecte a les necessitats que encara queden pendents i per les quals es busca finançament privat, es troba la creació d'un centre assistencial (geriàtric i centre de dia). Així mateix, l'Ajuntament espera orientar la inversió vers la construcció d'un centre de joventut, una biblioteca i l'ampliació de les instal·lacions del consistori. D'altra banda, caldrà donar resposta a les demandes ciutadanes sobre l'ampliació o trasllat del poliesportiu, i la creació d'una sala polivalent per a la pràctica d'activitats escèniques i altres usos.



(1) Garcia, J. i Salvático, S. (2003) Estudi Urbanístic i Mediambiental del Baix Maresme. Màster en Sistemes d'Informació Geogràfica. UPC.

Vilassar de Mar



Dades generals (2005)

Població: 18.900 hab.
Superfície: 4,0 km²
Densitat: 4.713,2 hab./km²
Web: www.vilassardemar.cat

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

En relació al planejament, Vilassar de Mar compta amb un planejament general que data del 1999, essent un text refós actualitzat del PGO del 1987. Fins l'actualitat s'ha desenvolupat tot el sòl urbanitzable, inclòs el darrer sector de les Pinedes, acabat d'urbanitzar, amb un potencial de 487 habitatges, amb una política decidida d'habitatge de lloguer públic.

També s'han desenvolupat pràcticament tots els sectors de reforma urbana i polígons d'actuació que el pla delimitava, i en l'actualitat s'estan tramitant i planificant modificacions del Pla general al centre, amb uns paràmetres d'habitatge protegit públic d'un 40% dels proposats. A més d'aquesta política d'habitatge, les millores de remodelació urbana proposen una mobilitat urbana pensada més des del vianant, l'obtenció de nous equipaments, zones verdes i aparcaments públics. En el marc d'aquestes noves reformes urbanes endegades destaca l'actuació de l'illa del Mercat municipal, com a motor econòmic de les zones més comercials de Vilassar de Mar.



El Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner ha afectat, pràcticament, la meitat del terme municipal, corresponent al sòl agrícola que el planejament qualifica, a excepció d'alguns àmbits de vora per donar un límit urbà endreçat i gestionar una política d'equipaments i serveis equilibrada amb l'actual població. La decisió de potenciar l'espai agrari és molt evident, i alhora s'està programant una actuació emblemàtica per concentrar les activitats de comercialització a l'entorn del Mercat de la Flor, netejar activitats adverses a la pròpiament agrària del sòl no urbanitzable, i potenciar un centre estratègic a nivell metropolità per aquest tipus d'activitats vinculades a la producció agrària.

Dinàmiques del municipi

El 2005, la població del municipi era de 18.900 habitants, amb un ritme de creixement mig anual d'unes 300 persones/any en els darrers anys. El creixement anual acumulatiu, en el període 1998-2003, s'estima que ha estat del 3,41%. La tendència descrita respon a l'arribada de població procedent de l'Àrea Metropolitana que, o bé per canvi de residència o bé per transformació de segona a primera, s'instal·len a Vilassar de Mar. Un 6,49% és d'origen estranger, procedent, en la majoria dels casos, d'Europa i, en segon lloc, de Sud-Amèrica i Àsia. La forta pressió que la població flotant havia tingut temps enrere és cada cop menor, a mida que el municipi es consolida com a residencial i perd el seu caràcter de lloc d'estiueig. L'esgotament del sòl urbanitzable i la manca d'oferta d'habitatge en el mercat fan preveure una desacceleració i limitació del creixement en els propers anys. L'horitzó potencial es calcula en uns 24.000 habitants. Tanmateix, l'escassetat de sòl dificulta la capacitat de l'Ajuntament per donar resposta a la demanda d'habitatge social.

Pel que fa a la provisió d'equipaments escolars, al municipi hi ha tres escoles, una d'elles concertada i compartida amb Cabrera, el curs 2006-2007 es posa en marxa una quarta escola de primària. Quan als equipaments sanitaris, compten amb un centre d'atenció primària, inaugurat fa quatre anys.

Base econòmica

El Mercat de la Flor i la Planta Ornamental, tradicionalment cultivades al municipi, és un mercat avui dia molt competitiu a nivell de Catalunya. Aquesta activitat té un potencial de creixement, tot i que d'altra banda, el sòl rústec està sotmès a una gran pressió especulativa que propicia l'abandó de l'activitat agrícola tradicional.

Respecte al sector industrial, el polígon industrial està pràcticament ocupat al 100%, no es preveu cap ampliació i la majoria d'empreses que l'ocupen són petites i mitjanes.

En relació al turisme, el municipi ha anat perdent el seu caràcter de poble d'estiueig per convertir-se, cada cop més, en una vila residencial. Actualment, només disposa d'una fonda com a equipament d'allotjament turístic.

Ocupació del sòl

De la superfície total del municipi, el 50,3% està classificat com a sòl urbà i l'altre 49,7%, és el sòl no urbanitzable, caracteritzat per una ocupació

Fins a l'actualitat s'ha desenvolupat tot el sòl urbanitzable, inclòs el darrer sector de les Pinedes.



important d'hivernacles pel cultiu intensiu de planta i flor. En l'actualitat s'acaba d'urbanitzar el darrer sector de sòl urbanitzable de les Pinedes de 10,59 ha, i per tant ja és sòl urbà. Les petites actuacions pel tractament de vora que el Pla Director Costaner possibilita representaria en el futur ampliar lleugerament el sòl urbà fins arribar al 52% del total de municipi.

L'estructura urbana del centre de Vilassar de Mar té un nucli antic compacte i de baixa densitat de gran valor patrimonial, per la tipologia de casa de cos barrejada amb cases modernistes de principis del segle XX de gran qualitat arquitectònica, amb jardins donant a carrer. A l'entorn del centre històric hi ha una part de tipologia de casa aïllada, inicialment d'estiueig, i a continuació es troben els creixements del planejament dels anys 90 amb la tipologia clàssica adossada en la seva majoria. Entremig d'aquesta estructura urbana, i més al límit del sòl urbà amb el sòl agrícola es troben tipologies d'habitatge col·lectiu d'alta densitat, que caracteritza un perfil singular des de la part superior de la vila.

Malgrat el procés de residencialització que es produeix al municipi, aquest encara té un 23,73% d'habitatges secundaris, situació molt diferent dels municipis veïns de la mateixa costa. El Pla Parcial de les Pinedes, preveu la construcció de 487 habitatges dels quals 70 seran de promoció pública.

Infraestructures i mobilitat

Respecte al sistema viari, el pas de la N-II pel front marítim, on s'hi connecten carrers amb una visibilitat pràcticament nul·la i sense capacitat de maniobra, provoca una elevada sinistralitat i una contaminació sonora molt elevada.

L'impacte del ferrocarril és, a l'igual que a la resta de municipis del Baix Maresme, un problema per la impermeabilitat i l'efecte barrera. Pel que fa al transport públic, el municipi explota, conjuntament amb Cabrera de Mar, una línia d'autobús que ha permès millorar el servei al ciutadà però que té uns costos municipals considerables i difícilment sostenibles. Per aquest motiu, l'Ajuntament està interessat en implicar altres municipis del Baix Maresme en la creació d'una línia conjunta. Un primer pas ha estat formar part de l'Associació de Municipis per al Transport Urbà (AMTU). L'Ajuntament va encarregar un estudi de viabilitat i mobilitat dins el casc urbà del qual se'n van derivar unes propostes de peatonalització que es van executar progressivament.

Gestió ambiental del litoral

Davant de les costes de Vilassar de Mar destaquen les comunitats de fanerògames marines de *Cymodocea nodosa*. En quant a la qualitat de les platges, destacar que segons les dades de l'Agència Catalana de l'Aigua (temporada 2004), la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat moderada.

La costa de Vilassar de Mar és rectilínia amb una platja sorrenca i contínua sense defenses costeres. Cal destacar l'existència d'una barra rocosa enfront de la platja de Vilassar de Mar. Respecte la dinàmica litoral en aquest tram és interrompuda pels diversos ports i espigons localitzats a llevant i que intercepcen parcialment el transport longitudinal de sedi-

Es vol **potenciar l'espai agrari** i alhora **està programada una actuació emblemàtica** per concentrar les activitats de comercialització a l'entorn del **Mercat de la Flor**.



ment. De la mateixa manera que moltes de les platges del Baix Maresme, la platja de Vilassar de Mar té una important escassetat de sorra de forma que la regressió de la platja és l'altre gran problema al qual s'ha d'afrontar el municipi. Actualment, hi ha dos projectes en marxa per a la reposició de sorres en què hi participa el Ministeri de Medi Ambient: l'extracció de sorra a llevant dels ports de Premià de Mar, Masnou i Mataró per a transvasar-la a Cabrera, Vilassar i Premià de Mar. La segona actuació consisteix en l'extracció de sorra del fons marí de Premià de Mar. En relació a la qualitat de l'aigua, les aigües del municipi són tractades pel sistema de sanejament de Mataró. Es tracta d'un sistema de sanejament secundari, que depura les aigües de Vilassar de Mar, Cabrera i Mataró, amb un cabal de disseny de 57.000 m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es realitza mitjançant un emissari submarí (ES Riera d'Argentona) ubicat a Mataró i de 2.000m de longitud i una fondària d'abocament de 20m. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és bona i moderada respectivament (ACA, 2005). El col·lector transversal, que transporta les aigües fecals a l'estació decantadora de Mataró, és insuficient i ineficaç en períodes de pluja i els vessaments afecten directament la qualitat de l'aigua marina.

A nivell de residus, Vilassar ha estat un dels primers a implantar la recollida selectiva porta a porta (finals del 2003), amb un 70% recollit respecte al produït, el que ha permès reduir els residus que van a la incineradora en una quarta part.

Cultura

Vilassar de Mar disposa d'un ric patrimoni arquitectònic, entre el que destaca la presència de diverses troballes arqueològiques d'època prehistòrica, és el cas del Molí, del Neolític, i la Rajoleria Robert, de l'Edat de Bronze. El territori és ric també en troballes arqueològiques d'època romana, destacant el jaciment de Can Vilalta. Altres elements a considerar són la Torre d'en Nadal, de finals del s. XV. Vilassar és ple de construccions modernistes edificades durant el darrer quart del segle XIX i els primers anys del XX. L'abundància i qualitat dels elements de ferro forjat que ornamenten moltes cases de Vilassar, i, en especial, la portalada del cementiri, són una mostra remarcable de l'arquitectura d'aquells anys. Edificacions singulars com Can Viladomiu, Can Bassa, Can Matamala o l'edifici porxat del Casino són testimonis de la vitalitat de l'activitat marinera i la construcció naval al segle XIX i principis del XX al municipi.

D'altra banda, el teixit social vilassarenc és força dens. El municipi compta amb un bon nombre d'associacions culturals i festives de gran dinamisme. Una mostra n'és l'associació Bricbarca i la restauració del vaixell Sant Ramon. El Museu de la Mina Vella, que també disposa d'una biblioteca i un arxiu, mostra un recorregut per tot el cicle de l'aigua. També destaquen per la seva vitalitat, el Museu de la Marina de Vilassar de Mar i el Museu Monjo.



2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Potenciar el Mercat de la Flor i la Planta Ornamental. Es preveu millorar i tecnificar els processos. En aquest sentit, està prevista l'ampliació del Mercat i treballar en la millora de la distribució i comercialització a gran escala. L'ajuntament també preveu l'obtenció d'una part de sòl públic d'equipaments tecno-agrícoles per poder incentivar aquesta activitat.

Potenciar el comerç del centre. En aquest sentit s'han limitat alguns usos en planta baixa no comercials, per potenciar la instal·lació de nous comerços en els àmbits més actius de la vila. El projecte més emblemàtic és la transformació urbana de l'illa del Mercat municipal, amb un nou mercat, una nova mitjana superfície comercial, oficines i habitatges, amb un gran aparcament en tota l'illa.

□ Habitatge públic

Habitatge públic de lloguer. L'Ajuntament ha modificat el seu Pla general per possibilitar la qualificació del "sistema d'habitatge dotacional públic de lloguer", que s'ha aplicat a algunes modificacions actuals en curs. Actualment s'estan construint 59 habitatges de lloguer al sector de les Pinedes i està prevista una altre actuació de 50 habitatges a la part de llevant de la vila.

Altres habitatges de protecció pública. Les modificacions puntuals del PGO que s'estan iniciant contemplen un 40% d'habitatge protegit, com el cas de la transformació de l'illa del Mercat municipal o l'àmbit de les antenes.

□ Infraestructures i mobilitat

Creació d'aparcaments soterrats. Està previst fer aparcaments en tota l'illa del Mercat municipal juntament amb la seva transformació urbana prevista, a la Plaça del Círcol, i al Carrer del Carme. S'ha modificat la normativa urbanística augmentant els estàndards d'aparcament per a cada nou habitatge.

Millora de l'espai públic a través de la peatonalització de carrers i la prolongació del passeig marítim, amb nous accessos a la platja.

Tancament d'una ronda nord mitjançant el projecte de la nova rotonda entre la carretera de Cabriels, Carles III i la nova avinguda Lluís Companys, que permetrà disminuir el trànsit de l'eix viari de la Riera de Cabriels ampliant la vorera de llevant.

Conversió de la N-II en carrer urbà. L'Ajuntament, aposta per la transformació de la carretera en una via urbana desplaçant el trànsit a l'entorn de l'autopista amb el futur projecte de la nova N-II. En la reconversió de l'actual carretera es preveu l'ampliació de voreres i quatre noves rotondes situades als encreuaments amb el torrent de les Tartanes (accés al Mercat de la Flor), l'eix de la Riera de Vilassar, l'eix de la Riera de Cabriels i la carretera d'Argentona.

Al municipi hi ha el **Museu de la Marina** de Vilassar de Mar, un dels més actius del Maresme.



Soterrament del tren, tot i que es tracta d'un projecte a mig -llarg termini i d'abast supramunicipal.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Estabilitzar la sorra de les platges a través dels projectes de transvassament.

Esculls artificials. Existeix un projecte de la Regió Metropolitana de Barcelona promogut per la Generalitat per tal de protegir entorn a 300 ha davant de la façana marítima de Vilassar de Mar i Badalona.

□ **Cultura**

Provisió d'equipaments i serveis. Pel que fa a la provisió d'equipaments escolars, es projecta la creació d'un centre de primària. Quan als equipaments sanitaris, s'està estudiant la possibilitat de crear un nou centre d'atenció primària. S'ha iniciat la construcció d'una biblioteca, alhora que s'apunta la necessitat d'una sala polivalent per activitats culturals, ja que l'actual és insuficient.



Premià de Mar



Dades generals (2005)

Població: 27.653 hab.
 Superfície: 2,1 km²
 Densitat: 13.043,9 hab./km²
 Web: www.premiademar.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

Premià de Mar compta amb un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de l'any 1991 que actualment es troba en procés de revisió pendent de passar a aprovació inicial.

Respecte a altres plans i programes en curs, aquest és un dels vuit municipis que formen part de l'auditoria supramunicipal del Baix Maresme. D'altra banda, existeix una mancomunitat de serveis amb els municipis veïns. A Premià de Mar s'hi localitzen serveis sanitaris, de seguretat i de conservació de fauna marina que cobreixen municipis propers, alhora que el terme utilitza equipaments d'aquests altres, principalment esportius i educatius, i d'altres com la deixalleria de Premià de Dalt.

En relació al finançament de l'Ajuntament, el fet de no tenir activitats econòmiques rellevants, fa que el dèficit local sigui, a la pràctica, de difícil reducció.



Dinàmiques del municipi

El municipi compta amb 27.653 habitants al 2005 que ocupen poc més de 2 km², amb una densitat de població entorn els 13.000 habitants/Km², és per tant un dels municipis amb major densitat de població. El creixement anual acumulatiu de població entre els anys 2000 i 2005 ha estat del 1,43%. Pel que fa a la procedència dels seus habitants, al 2004 un 0,30% de la població total era immigrant, la gran majoria procedents d'Àfrica (68%), seguits d'Amèrica (19%) i de la resta d'Europa (11%).

Cal tenir en compte que una part important dels seus residents estan ocupats fora del municipi, tot i que la majoria dels llocs de treball de Premià estan coberts per residents en el mateix terme municipal. En aquesta línia la taxa d'atur registrada al terme a gener de 2006 és d'un 8,56%.

Base econòmica

Premià de Mar és un municipi netament residencial, de manera que les activitats industrials són escasses i l'agricultura representa un percentatge relativament baix de l'economia municipal.

Es tracta d'un municipi on els serveis tenen un pes important en l'economia. Pel que fa al nombre d'empreses i professionals per sectors, l'any 2000 un 60% eren del sector serveis i comerç al detall, mentre que els professionals representaven un 19%, seguits dels sectors de la construcció i la indústria amb un 14% i 7%, respectivament. En aquest context el creixement anual acumulat del valor afegit brut (VAB) en el període 1991-2001 mostra com el sector serveis és el més important, seguit del de la construcció i la indústria.

Ocupació del sòl

De la superfície total del municipi, la major part està classificat com a sòl urbà, un 85,6%, mentre només un 1,6% ho està com a urbanitzable de forma que la capacitat d'extensió urbana de Premià és bastant limitada.

Respecte a l'estructura urbana de Premià de Mar, la primera franja dels 500 metres des de la línia de costa es troba totalment urbanitzada de forma que la major pressió en termes d'ocupació del sòl es dona principalment en aquesta zona. El teixit urbà, semblant al d'altres ciutats del Baix Maresme, té un centre urbà relativament dens que es troba creuat per dues rieres que baixen de Premià de Dalt i Vilassar de Dalt. Actualment estan en marxa els treballs de remodelació del Nucli Antic que afecten diversos carrers i que inclou la renovació de tots els serveis, a més de la pavimentació del sòl i millores del mobiliari urbà. Hi ha alguns barris que necessiten millores urbanes, i reducció de les densitats actuals, que s'acolliran a la Llei de Barris. La capacitat de l'Ajuntament de cedir sòl per promoure habitatge social és escassa, tot i així actualment hi ha un grup de 24 habitatges en construcció, gestionats per l'INCASOL.

Infraestructures i mobilitat

Premià de Mar, a vint quilòmetres de Barcelona i deu de Mataró, està molt ben comunicat. A més, té dues carreteres principals: l'autopista C-32 i la N-II. L'existència de la N-II, amb trànsits importants de vehicles que eviten l'autopista, provoca greus problemes de seguretat i organització del viari local. L'accés des del centre de Premià a la N-II es pot fer només per un carrer, en una cruïlla no regulada per semàfors i sense suficient visibilitat.

Existeix una **mancomunitat de serveis** amb els municipis veïns. A Premià s'hi localitzen **serveis sanitaris i de seguretat** que cobreixen els municipis propers.



Respecte al transport públic, el municipi disposa d'una línia d'autobús general i una altra de nocturna que connecta el terme amb Barcelona; a més, també té una línia interna de bus i estació de rodalies Renfe.

El municipi té també un port marítim d'ús esportiu i una dàrsena d'ús pesquer.

Gestió ambiental del litoral

En quant a la qualitat de les platges, destacar que segons les dades de l'Agència Catalana de l'Aigua, la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat molt bona a la platja de Llevant, i moderada a la platja de l'Ós (temporada 2004).

La costa rectilínia de Premià de Mar presenta un tram escollerat a ponent seguit d'una platja sorrenca i contínua sense defenses costaneres que arriba fins al Port de Premià, es tracta de la Platja del Pla de l'Ós davant de la qual hi ha fons rocós. A llevant del port la costa presenta un tram de platja sorrenca també sense defenses costaneres anomenada Platja de Llevant que arriba fins a Vilassar de Mar. Respecte la dinàmica litoral, un dels problemes greus de Premià, compartit amb la resta de municipis del Baix Maresme, és la pèrdua de sorra de les platges que incrementa la perillositat dels temporals marítims i provoca inundacions a l'estació de ferrocarril, als passos soterrats sota el ferrocarril i als aterraments a la sortida de la riera. En aquesta línia s'han realitzat els treballs de transvasament de sorra de la platja de llevant a la platja de ponent d'un total de 100.000m³ de sorra, segons el projecte de la Direcció General de Ports i Transports. En relació a la qualitat de l'aigua, les aigües del municipi són tractades pel sistema de sanejament Teià - Maresme Sud localitzat al municipi interior de Teià. Es tracta d'un sistema de sanejament secundari, que depura les aigües de Masnou i Premià de Mar, amb un cabal de disseny de 22.500m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es realitza mitjançant un emissari submarí (ES Riera de Teià) ubicat al Masnou i de 1.300m de longitud i una fondària d'abocament de 14m. Existeixen també dos emissaris submarins d'emergència associats als sistemes de sanejament localitzats al Masnou. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és bona i moderada respectivament, segons dades de l'Agència Catalana de l'Aigua.

Cultura

Premià de Mar compta amb un ric patrimoni, entre el qual destaquen algunes vil·les romanes.

El municipi compta amb nombroses associacions i activitats participatives. Destaca la Fundació per a la Conservació i Recuperació d'Animals Marins (CRAM), dedicada a la recuperació d'animals marins, a la investigació i a l'educació. Aquest és el primer centre d'aquestes característiques a la Mediterrània i l'únic centre especialitzat i equipat per recuperar aquest tipus de fauna per la Generalitat de Catalunya. El municipi disposa també de ràdio local, Radio Premià de Mar, d'un Museu de l'Estampació a l'antiga fàbrica del gas, així com també de l'Institut Municipal de Música de Premià de Mar, entre altres instal·lacions.

Amb una densitat de població entorn els 13.000 hab./km² és un dels municipis amb major densitat de població del litoral de la RMB.



2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Construcció de nous habitatges i augment de zones verdes. Es preveu el creixement controlat amb un màxim de 500 habitatges, una tercera part dels quals serien de protecció oficial⁽¹⁾.

Creació i ampliació d'equipaments respecte a les necessitats existents al municipi.

□ Infraestructures i mobilitat

Reconversió de l'N-II en un passeig marítim, transformant la façana marítima de la ciutat. Tot i així aquest és un projecte a mig-llarg termini d'abast supramunicipal.

Permeabilització de l'estructura ferroviària. El desplaçament i soterrament del ferrocarril que es preveu que faciliti, en primer lloc, l'accés a peu a l'estació i, en segon lloc, alliberar la costa d'una barrera adicional. També hi ha pendents tota una sèrie de mesures de millora del transport públic, com ara incrementar la freqüència i l'adequació per a persones amb mobilitat reduïda.

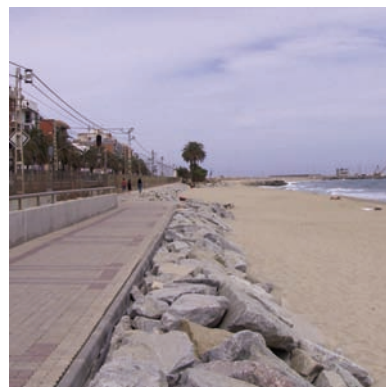
□ Gestió ambiental del litoral

Mesures de protecció de sorra i transvasaments, segons el projecte del Ministeri de Medi Ambient que té per objectiu regenerar amb 3 milions de metres cúbics de sorra les platges del Baix Maresme, així com el projecte de dragatge i transferència, o la recirculació de les sorres retingudes pels dics dels ports que s'està duent a terme segons el projecte de la Direcció General de Ports i Transports.

□ Cultura

Projecte de desenvolupament d'un Museu Romà a partir de les excavacions de vil·les romanes.

Al municipi es localitza la **Fundació per a la Conservació i Recuperació d'Animals Marins (CRAM)** dedicada a la recuperació d'animals marins, a la investigació i a l'educació.



⁽¹⁾ Segons la proposta del POUM de Premià de Mar. Publicació mensual de l'Ajuntament de Premià de Mar. Núm. 22. Març 2006.

El Masnou

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

En relació amb el planejament vigent, el Masnou compta amb un Pla general d'ordenació urbana, revisat i aprovat l'any 2001. Cal destacar que la majoria de les grans operacions urbanístiques proposades pel planejament vigent es troben en marxa, amb el planejament derivat aprovat o en vies d'aprovació definitiva.

Pel que fa a d'altres plans o programes en curs, es disposa d'un Pla de mobilitat urbana (PMU), coherent amb la nova Llei de mobilitat de 2003, amb la voluntat de programar l'execució del seguit de propostes d'actuacions per a la millora de la mobilitat; alhora s'ha engegat la redacció de la primera fase d'un Pla d'accessibilitat. També està en marxa el catàleg del patrimoni arquitectònic.

Dinàmiques del municipi

El Masnou, amb 21.464 habitants censats el 2005, és el municipi del Maresme que ha presentat un ritme de creixement relatiu més baix, un 0,2% de mitjana anual des del 1998. Això es deu, fins ara, a la poca oferta i a una reduïda promoció de nous habitatges, els quals, majoritàriament,



Dades generals (2005)

Població: 21.464 hab.
Superfície: 3,4 km²
Densitat: 6.239,5 hab./km²
Web: www.elmasnou.net



han estat ocupats per població del mateix municipi, tot i que també s'han incorporat nous residents procedents de l'àrea metropolitana i que van a treballar, principalment, a Barcelona. Cal constatar que paral·lelament també s'estan produint baixes.

La previsió del Pla general del 2001 és no sobrepassar els 25.000 habitants, malgrat que el planejament vigent estima que, per al 2011, s'arribarà als 26.190 habitants.

El terme compta amb dos instituts, cinc escoles públiques, tres de concertades, una escola bressol pública i tres de privades. Al Masnou també hi ha una àrea bàsica de salut i un CAP de salut mental, i està previst, properament, una nova àrea bàsica de salut, l'ampliació del CAP de salut mental i un hospital de dia.

De l'equipament esportiu, cal destacar el poliesportiu, la piscina i dos camps de futbol. La gent gran disposa de tres centres, i els joves, del centre de Ca n'Humet, equipat amb una sala polivalent (teatre).

Base econòmica

El Masnou és un municipi residencial amb una oferta comercial i cultural important. La distribució de la població ocupada per sectors mostra que el major percentatge d'ocupats, un 67,2%, es localitza en els serveis, seguit de la indústria, amb el 24%. La taxa d'atur se situava entorn del 6,66% el gener de 2006.

La majoria de les empreses són empreses mitjanes i les activitats, diversificades. Les indústries més importants són una empresa de teixits de seda i fibres sintètiques que compta amb 600 treballadors, uns laboratoris farmacèutics que ocupen 525 persones i una fàbrica de vidre amb 160 treballadors. El municipi disposa de poc sòl industrial i algunes activitats es troben a l'interior del nucli urbà. Val a dir, però, que hi ha en marxa una sèrie de projectes que faran possible modificar els dèficits i ampliar l'oferta de sòl industrial i del sector terciari.

El port esportiu del Masnou és un dels actius econòmics del municipi. L'oferta esportiva, comercial i lúdica del port es troba a ple rendiment. A aquesta oferta s'hi han d'afegir les platges d'Ocata i del Masnou, al llarg de més de tres quilòmetres de costa.

L'oferta gastronòmica, tant la ubicada al port com la de la població, és àmplia i diversa, i, a més, d'entre l'oferta de vins i caves del terme, destaca la DO Alella, de la qual el Masnou en forma part.

Finalment, cal esmentar l'existència d'una instal·lació d'aqüicultura marina davant de la costa del Masnou.

Ocupació del sòl

De les 330 ha de superfície del municipi, la majoria es troben classificades com a sòl urbà, un 75,9%, mentre que un 13,4% ho està en qualitat d'urbanitzable. Una part del territori costaner del municipi està comprès en el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).



El Masnou és un **municipi residencial** amb una **oferta comercial i cultural important**.

La vila de Masnou ha anat creixent en forma d'eixample ordenat i compacte que s'ha anat densificant lentament, amb una tipologia d'habitatges de planta baixa més dues plantes. Actualment, continua aquest procés, amb una tendència a seguir creixent a l'eixample i al nucli antic, que sembla que podrà corregir-se quan avancin els nous plans parcials.

El planejament en curs va aprovar l'execució de cinc plans parcials destinats a habitatge i es preveu que es pot arribar a la xifra de 12.000 habitatges, partint del parc actual de 9.800 habitatges. Hi ha dos nuclis d'habitatges que requereixen intervencions de millora en les instal·lacions: alguns dels edificis modernistes del nucli antic i un grup d'habitatges de protecció oficial dels anys 60, a la part alta del municipi, a prop de l'autopista. Aquests planejaments parcials de caràcter residencial permetran pal·liar una gran part dels dèficits acumulats els darrers anys, pel que fa a l'espai públic en general, i als espais lliures i equipaments en particular.

S'està urbanitzant un important conjunt de carrers, en ple eixample; s'aconseguiran d'altres eixos viaris, cabdals per ordenar la mobilitat i, amb les cessions corresponents, es passarà dels actuals 95.000 m² d'espais verds als 140.000-150.000 m² els anys 2007-2008, una part significativa dels quals formarà part del parc Vallmora.

Pel que fa als equipaments, cal destacar l'antic Mercat Vell, els Països Catalans, el parc esportiu de Pau Casals i l'equipament cívic dels Vienesos, que són algunes de les propostes de millora en curs.

Pel que fa a d'altres projectes d'intervenció en l'espai públic, hi ha diferents propostes orientades a potenciar el front litoral per tal que constitueixi un espai de lleure al llarg de tot l'any, com ara la recent finalització del tercer tram del passeig marítim, la propera construcció d'una passarel·la per a vianants sobre la riera d'Alella que connecti amb el tram de passeig cap a Montgat, i la potenciació d'activitats a la platja.

Infraestructures i mobilitat

Respecte a les infraestructures viàries, la N-II creua completament el terme municipal de manera paral·lela a la costa i al tram del Masnou ha concentrat una elevada taxa de sinistralitat durant els darrers tres anys. Al llarg d'aquesta via hi ha una elevada presència d'establiments comercials i la voreta de la façana urbana és una de les més transitades pels vianants. S'ha començat a estudiar una proposta de sincronització de semàfors que permeti reduir la velocitat mitjana dels vehicles que hi transiten i l'impacte acústic, així com la millora de la seguretat.

És clar, doncs, que el municipi del Masnou no vol renunciar a la façana litoral de què disposa. El debat més recent, i alhora més actual, és el de trobar la fórmula que permeti traslladar de la façana litoral les dues infraestructures actuals -la carretera N-II i el tren-, que dificulten la plena integració urbana i la recuperació d'un important espai per a ús ciutadà.

Pel que fa a la carretera, i fins que la nova Nacional II no sigui una realitat, al Masnou s'ha apostat per petites però efectives actuacions de pacificació que disminueixen la velocitat i el nivell sonor. En aquest sentit, fa menys d'un any s'ha instal·lat un nou pas de vianants en superfície i un semàfor davant



l'estació d'Ocata, amb una rampa d'accés directe a l'andana direcció Barcelona i, aviat, se n'instal·larà un altre davant l'estació del Masnou. Alhora, estan molt avançats els treballs de redacció del projecte constructiu d'una rotonda a la cruïlla de la N-II amb la carretera d'Alella (BP-5002).

El ferrocarril de Rodalies (línia C-1) és el transport públic per excel·lència del Masnou i de la comarca del Maresme, especialment per la seva ràpida i bona connexió amb Barcelona i Mataró. Malgrat el bon nivell de servei assolit els anys 90, ja fa anys que aquesta línia està propera a la saturació, sobretot en hores punta. Cal, doncs, insistir en més inversions en noves unitats i formacions dobles de trens, i en la millora de les freqüències. També és necessària l'adaptació de les estacions per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). L'escenari de futur sense aquesta infraestructura arran de costa, amb la construcció d'una variant Montgat-Mataró per l'interior dels nuclis urbans, acabarà donant el caràcter de "metro regional" a aquest ferrocarril que, fins que no arribi el moment desitjat (2026), ha de seguir donant el millor servei possible.

Pel que fa al transport urbà, s'ha fet un estudi, conjuntament amb els municipis d'Alella i Teià, a partir del qual s'ha inaugurat ja una nova línia d'autobús Teià-el Masnou-Alella. Alhora, s'està treballant en la integració tarifària i la millora del transport urbà del Masnou.

Gestió ambiental del litoral

Davant de les costes del Masnou destaquen les comunitats de fanerògames marines de *Cymodocea nodosa*, d'alt valor ecològic per a la conservació d'ecosistemes marins. Quant a la qualitat de les platges, cal destacar que la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat bona a les platges d'Ocata i del Masnou, segons dades de l'ACA (2004).

La costa del Masnou presenta, a llevant, una platja sorrenca i contínua sense defenses costaneres. A continuació es troba el port. Concretament, es tracta d'una dàrsena d'ús esportiu i pesquer que separa aquesta platja de l'altra, també sorrenca i sense defenses portuàries. Aquesta altra platja presenta, a ponent, un tram amb esculleres, pràcticament fins a Premià, que protegeix les infraestructures que hi ha a tocar de la costa. La dinàmica litoral i la presència del port esportiu fan que s'acumuli la sorra a ponent i molt poca a llevant. La pèrdua de sorra de la platja ha fet patent la necessitat de portar a terme actuacions de transvasament de sorra de la platja de llevant a la de ponent.

Respecte a la qualitat de l'aigua, les aigües del municipi són tractades pel sistema de sanejament Teià-Maresme Sud, situat a Teià. Es tracta d'un sistema de sanejament secundari que depura les aigües del Masnou i Premià de Mar, amb un cabal de disseny de 22.500 m³/dia. L'abocament de les aigües depurades es fa mitjançant un emissari submarí (ES Riera de Teià), ubicat al Masnou, de 1.300 m de longitud i una fondària d'abocament de 14 m. Existeixen també dos emissaris submarins d'emergència associats als sistemes de sanejament localitzats al Masnou: l'ES Mare de Déu de Núria i l'ES d'Ocata. La qualitat fisicoquímica i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és bona i moderada, respectivament, segons dades de l'Agència Catalana de l'Aigua.

El ferrocarril de rodalies és el transport públic per excel·lència del Masnou i de la comarca del Maresme.



En relació amb la gestió de residus municipals, el Masnou ha implantat la recollida selectiva de la matèria orgànica i té un servei de deixalleria mancomunat amb Teià i Alella.

Cultura

El terme compta amb el Museu Municipal de Nàutica, dedicat a la conservació del patrimoni històric i cultural de la vila, en què destaquen els aparells de navegació, una pinacoteca de tema marítim, un gran repertori de cartes nàutiques i una biblioteca especialitzada amb documents des del segle XVIII. El Museu conté una important col·lecció nàutica, arqueològica i de ceràmica. Hi ha un projecte per consolidar les activitats que es porten a terme actualment, en especial el funcionament de l'Escola de Maquetisme Naval. Juntament amb aquests equipaments culturals, cal destacar la sala polivalent de l'Edifici Centre i la Casa de Cultura.

2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Creació d'una escola laboratori. Els laboratoris d'una de les empreses farmacèutiques ubicades al municipi tenen previst obrir una escola laboratori.

□ Ocupació del sòl

Trasllat de la fàbrica Dogi als afores. Es construirà una nova àrea de renovació urbana i de nova centralitat amb residències, activitats, aparcament i espai públic.

Pla de millora del nucli antic. Creació d'espais lliures, noves zones de vianants, aparcament regulat per mitjà d'àrees verdes i millora del paisatge.

Connexió del port amb el parc Vallmora. Es portarà a terme la definició urbanística d'un eix vertebrador entre el mar i la muntanya, que unirà diverses zones comercials i l'àrea de nova centralitat de la Dogi.

Pla local d'habitatge. La redacció del Pla promourà l'habitatge protegit, i l'aprofitament del parc d'habitatges existent.

Tractament dels espais agrícoles. Dotació dels serveis necessaris pels espais agrícoles intensius d'hivernacle, i homologació d'una estructura d'hivernacle per al Mares-me.

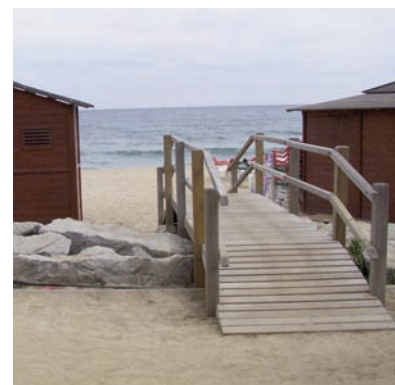
□ Infraestructures i mobilitat

Continuïtat del passeig marítim. Construcció d'una passera sobre la Riera d'Alella per a vianants i bicicletes, i millora dels passos inferiors existents.

Noves zones de vianants al nucli antic i construcció de nous aparcaments. Construcció de noves places d'aparcament al Mercat Vell, als Jardins dels Països Catalans i a la nova centralitat de la Dogi.

Conversió de l'actual N-II. Conversió de l'N-II en una via única de comunicació entre municipis amb un tractament fortament urbà.

El terme compta amb el **Museu Municipal de la Nàutica** amb aparells de navegació, una pinacoteca de tema marítim i cartes nàutiques.



Montgat

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament de Montgat està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, sobre el qual s'han introduït modificacions i reclassificacions de sòl.

El municipi participa en el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona i en el Fòrum de Municipis del Barcelonès Nord, juntament amb Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià de Besòs, i Tiana. També participa en el Pacte Territorial per a la Promoció Econòmica i l'Ocupació del Barcelonès Nord que treballa, des de l'any 2001 en la millora de l'eficàcia de les polítiques d'ocupació i el desenvolupament econòmic del territori. El 2004 va iniciar un procés d'Agenda 21 i compta amb una diagnosi ambiental.

L'Ajuntament de Montgat ha iniciat un procés de participació ciutadana per consensuar un Pla estratègic que defineixi el futur del municipi.

Dinàmiques del municipi

Montgat tenia el 2003, una població de 8.775 habitants mentre que el 2005 ja supera els 9.100. En els darrers 5 anys, el creixement demogràfic ha estat continuat, a un ritme del 2'5% mig anual. La voluntat de



Dades generals (2005)

Població: 9.112 hab.
Superfície: 2,95 km²
Densitat: 612 hab./km²
Web: www.montgat.org



l'Ajuntament és reduir aquest ritme i arribar a un sostre estable de 12.000 o 13.000 habitants.

Els nascuts al mateix municipi representen el 14,59%, mentre que el 55% ha nascut en un altre municipi català, majoritàriament de la comarca del Barcelonès. El 3'85% representa el percentatge de població estrangera.

Pel que fa als equipaments, es compta amb un Centre d'Assistència Primària, un poliesportiu, un IES, escoles de primària i una biblioteca amb una sala polivalent.

Base econòmica

Es tracta d'un municipi amb una base econòmica tradicionalment centrada en la indústria que, en la darrera dècada, tot i que continua tenint un pes important, ha començat a transformar la seva estructura.

Actualment, el sector amb més pes ocupacional és el de serveis (65'5% del total), seguit pel sector de la construcció i la indústria (24'6% del ocupats). El sector industrial és el que genera més riquesa en valor afegit brut amb el 66'5%, front el 27'3% del sector serveis, seguit de la construcció (9'1%) i molt minoritàriament per l'agricultura (0'7%). Tot i això, durant els últims anys, els sectors que més han augmentat en activitat han estat la construcció, el comerç al detall, els professionals i artistes i altres serveis, mentre que el sector de la indústria ha patit una lleugera regressió.

Un elevat nombre de les indústries instal·lades a Montgat es troben integrades en el nucli urbà del municipi. Els 76 establiments industrials existents es troben repartits en els 2,95 km² de superfície municipal, el que significa un total de 26 indústries/km². Els sectors industrials amb més pes són la transformació de metalls (tallers i indústries), el tèxtil i la confecció, seguit de l'edició (arts gràfiques), mobles (fusteria), la química i el metall. També té força importància el sector de l'alimentació.

Ocupació del sòl

El municipi de Montgat, segregat del municipi veí de Tiana des del 1933, s'ha desenvolupat amb una estructura urbana de creixement no històric. La seva configuració actual ha estat definida per desenvolupaments urbans diversos. El primer barri que apareix és l'anomenat barri antic de Montgat que correspon a l'antic barri pescador de Tiana. Durant la dècada dels 60 s'estableix la colònia industrial de les Mallorquines i amb ella apareixen els barris de treballadors immigrants de la colònia Argentina, can Maurici, can Ciurana i les Costes amb una urbanització plurifamiliar d'estructura compacta. Durant la dècada dels 90 les dues grans indústries del municipi, Lejía Conejo i Explosivos Río Tinto, entren en crisi i s'enderroquen generant una oportunitat de transformació urbanística important no només per al municipi, sinó també per al mercat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. En aquest sentit es construeix el barri Residencial Montgat amb una estructura d'habitatges plurifamiliar de planta baixa més quatre i més sis pisos i una torre de 16 plantes. El darrer creixement previst és el que s'està produint actualment en el Pla de Montgat amb la construcció de 850 habitatges de tipologia diversa: plurifamiliar, unifamiliar en fileres i unifamiliar aïllat. En aquesta zona està previst un paquet central d'equipaments i la construcció d'una nova escola.

Dels espais de valor paisatgístic que resten al municipi de Montgat cal destacar el **Turó de Montgat i el Parc de les Bateriaes**.



Aquesta peculiar configuració urbanística defineix una estructura de paisatge en sis unitats tal com estableix l'Auditoria Ambiental de l'Agenda 21 de Montgat: El paisatge **urbano-industrial**, concentrat al barri antic i als polígons del seu voltant; el paisatge **d'urbanitzacions**, caracteritzat per una matriu ajardinada entre les construccions no contigües; el paisatge **forestal** que es correspon a l'àrea de Turó del Mar de la serralada litoral; el paisatge **fluvial** associat a les lleres de la riera d'en Font i el seu principal afluent; el paisatge **arvense ruderal**, corresponent a la plana de Montgat i el paisatge **rural**, associat a la reduïda activitat agrícola.

Concretament, de les 283 ha del terme municipal, 85 ha són urbanes, 83,50 ha no són urbanitzables i hi ha encara 14,5 ha que sí ho són. Segons el planejament vigent, el nombre d'habitatges nous previstos és de 700 al Pla de Montgat (urbanització que en total en tindrà 850), i 450 habitatges de protecció al Turó del Sastre. És a dir, un total de 1.150 habitatges.

No s'han detectat problemes de segregació social ni de degradació urbana. Amb tot, el barri de les Mallorquines requereix d'intervenció per la seva millora. Els barris de les Costes i can Ciurana presenten dificultats de mobilitat a causa de la topografia accidentada.

El Pla Director del Sistema Urbanístic Costaner ha afectat una franja al nord del municipi, en el límit amb el Masnou, entre les rieres de Miquel Mates i el torrent de la Foguera.

Infraestructures i mobilitat

Montgat es troba envoltada per la N-II i la línia de ferrocarril al sud, per la B-20 que creua el municipi per un túnel i la C-32 a l'extrem nord.

La N-II presenta un elevat grau de congestió viària i el ferrocarril suposa una important barrera per l'accés al mar.

No es disposa de cap pla per millorar la mobilitat interna del municipi i en aquest sentit es detecta la mancança d'una línia d'autobús públic urbà que doni servei a tot el municipi.

Existeix un passeig marítim de Montgat al Masnou, freqüentat per vianants i ciclistes, que a causa de la pèrdua de sorra pels temporals es troba en molt mal estat.

Gestió ambiental del litoral

Dels espais de valor paisatgístic que resten al municipi de Montgat cal destacar el Turó de Montgat i el Parc de Bateries. El Turó de Montgat, de 0,78 ha, és un punt arran de mar que històricament ha estat travessat pel túnel del tren, i del qual també es va explotar el material calcari que hi aflora per a la construcció de la via del ferrocarril. La zona més propera a la platja acull algunes espècies d'interès típiques de la vegetació marina i mediterrània. El Parc de les Bateries, de 3,5 ha, és una zona verda que abarca el Turó de les Bateries, antigament emplaçament militar, i els seus voltants, i es manté com una illa natural entre la població. Tot i l'interès natural i la situació al bell mig del municipi, l'ús social del Parc no està prou arrelat perquè presenta un fort desnivell i es troba en un estat de degradació a causa dels incendis forestals i els abocaments incontrolats de deixalles. La riera d'en Font, junt



amb el Torrent de Can Gili, és l'eix vertebrador de gairebé tot el sistema fluvial del municipi. Recentment, s'ha soterrat el tram final de la riera de Miquel Mates, mentre que la de Sant Jordi, a la part sud del terme, serà la pròxima en ser-ho.

Els fons marins de Montgat són sorrencs amb aflorament aïllats de roca granítica. S'observen també, petites taques de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa*. En aquest litoral hi ha instal·lat, des de l'any 1992, un escull artificial amb una superfície de 200 ha entre les fondàries de 27 i 32 metres.

El tipus de costa de Montgat és de platja sorrenca contínua interrompuda pel roc de Montgat. S'han realitzat diverses regeneracions de la platja de Montgat (1986 i 1994) però la dinàmica litoral fa que cada any a l'hivern (novembre-març), amb els temporals de pluja i vent s'emporti la sorra de les platges. És més apreciable la sorra perduda a la platja al Nord de l'espigó del Turó de Montgat, sobretot, des del Turó de Montgat fins al límit amb el Masnou (degut al port del Masnou). Per a l'any 2004, la qualitat visual de la sorra de la platja de Montgat ha estat qualificada de bona (ACA).

En relació al sistema de sanejament, Montgat està inclòs en el Sistema del Besòs juntament amb els municipis de Badalona, Sant Adrià de Besòs i l'est de Barcelona. La depuradora, que s'està ampliant a tractament secundari, té un cabal de disseny de 546.448 m³/dia. El sistema aboca les aigües residuals mitjançant un emissari que aboca a 48 metres de fondària. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és bona i de moderada a bona respectivament.

Pel que fa als residus, el municipi es regeix segons el Pla Metropolità de Gestió de Residus Municipals (PMGRM) del 1997. Actualment, la separació selectiva és prou completa: se separen els envasos, paper/cartró, vidre, piles, roba, medicaments i voluminosos.

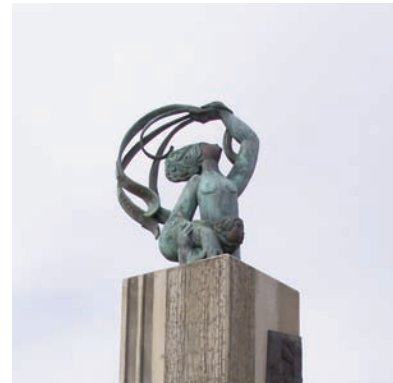
El municipi disposa d'un servei de deixalleria des del març del 2002, mancomunat amb Tiana. Al voltant del 47% dels usuaris són particulars i la resta petits industrials o comerciants. També hi ha una deixalleria mòbil que efectua parades al poble dos dissabtes al mes.

Cultura

El patrimoni cultural de Montgat és notable. L'època medieval va caracteritzar-se per la profusió de construccions lligades a la religiositat i a la defensa, com l'església de Sant Martí o la Torre de Ca l'Alzina (segles XVI-XVII). Més endavant, l'arquitectura prengué un caràcter més civil, destaca, per exemple, el primer túnel ferroviari de la península. El conjunt és un espai de gran interès pel que fa al patrimoni arquitectònic. Recentment, amb la construcció de la plaça Mallorquines davant de l'estació de la Renfe de Montgat, s'ha aixecat l'escultura *Mediterrània* d'Àlvar Suñol de gran interès, pel seu reflex cap a la cultura Mediterrània.

D'altra banda, pel que fa a les celebracions populars del municipi relacionades amb el mar, cal destacar la Festa Cara al Mar que se celebra durant el mes de juliol.

L'Ajuntament vol **convertir l'N-II en via urbana**, amb dos carrils, voreres, arbrat i carril-bici.



2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Reordenació urbanística del nucli urbà. L'Ajuntament vol traslladar a polígons industrials les activitats d'aquest sector que encara queden al nucli urbà. D'altra banda, aposta per la promoció de la indústria no contaminant.

Millora de la dotació d'equipaments socials. Hi ha en projecte la construcció d'un centre d'educació secundària i d'un geriàtric. També es preveu que la manca de places escolars obligarà a ampliar l'escola Salvador Espriu.

□ Infraestructures i mobilitat

Prolongació del passeig marítim: Està previst iniciar les obres per prolongar i millorar el passeig marítim.

Millora de la mobilitat interna. Per tal de millorar la mobilitat interna l'Ajuntament treballa amb la idea de crear unes calçades laterals a l'auto-pista. També es preveu la realització d'un Pla de Mobilitat que ordeni el trànsit intern, defineixi camins peatonals i millori la mobilitat i l'accessibilitat del terme.

Reconversió de l'N-II. El projecte de l'Ajuntament és reconvertir-la en via urbana amb dos únics carrils, voreres amples, arbrat, carril-bici, etc.

□ Gestió ambiental del litoral

Restauració del sector de les plataformes. Es preveu convocar un concurs d'idees per a realitzar la reordenació i revalorització del tram litoral sud del municipi, conegut amb el nom de les plataformes.

Millora de la recollida selectiva. Es preveu començar la recollida selectiva de matèria orgànica.

L'Ajuntament vol traslladar a polígons industrials les activitats d'aquest sector que encara queden al nucli urbà i **aposta per la promoció de la indústria no contaminant.**



Badalona

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament de Badalona està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, sobre el qual s'han introduït modificacions i reclassificacions de sòl.

Badalona disposa d'una Agenda 21 amb un Pla d'Acció Local aprovat el 2005, amb una vigència de 10 anys. Compta també amb un Pla estratègic dedicat a temes culturals i un Pla Director per a la Societat de la Informació. Participa en el Pacte Territorial per a l'Ocupació i el Pacte Industrial del Barcelonès Nord.

Dinàmiques del municipi

Badalona, amb prop de 220.000 habitants, és demogràficament el tercer municipi de Catalunya i el més poblat de la Costa de Llevant. La segona meitat del segle XX va rebre un fort increment d'immigració del sud d'Espanya i, més recentment, de països estrangers, amb un 10% de població nouvinguda. Badalona presenta una elevada proporció de joves i adults sobre la població total. En consonància amb això, la seva taxa d'envelliment és de les més baixes respecte a altres grans ciutats de l'entorn.



Dades generals (2005)

Població: 218.553 hab.
Superfície: 21,17 km²
Densitat: 10.324 hab./ km²
Web: www.aj-badalona.es



La condició principal de Badalona en el marc de la Costa de Llevant rau en la seva condició de frontissa entre Barcelona i el litoral llevantí. El seu poblament ha estat condicionat per l'orografia: les rieres i les petites valls que formen, que configuren un paisatge i connecten la serralada amb el litoral i permeten l'accés al Vallès pels colls de la Vallensana i la Conreria. Avui, l'antic coll de Parpers ja és un túnel que enllaça Mataró i Granollers, i es treballa en el projecte del de la Conreria, que enllaçaria Badalona i el Vallès.

La geografia ha marcat un corredor litoral propici a les comunicacions longitudinals entre el mar i la falda de la serralada, cosa que, juntament amb la proximitat, el pes i l'atracció de la ciutat de Barcelona, ha fet que Badalona tendeixi a decantar-se cap a Barcelona en perjudici a la seva pertinença llevantina.

Base econòmica

La base econòmica de Badalona s'ha basat tradicionalment en l'agricultura, la pesca i la marineria, i una indústria diversa. En l'agricultura ha destacat el conreu de la vinya, en els costers de la serralada, i l'horta a la plana, fins als marges del Besòs.

Actualment el govern local badaloní ha apostat per preservar el sòl dedicat a activitats econòmiques industrials i de distribució, buscant un equilibri entre els sectors industrial, comercial i de serveis. La tendència dels darrers anys, paral·lela a la resta de la Regió Metropolitana, ha estat la disminució del pes relatiu de la indústria, alhora que s'incrementava el sector serveis. Tot i així, un 24% dels afiliats a la seguretat social estan dedicats a activitats industrials, un dels percentatges més alts del litoral metropolità.

La taxa de desocupats (13,69%) està per sobre d'altres ciutats metropolitanques de característiques similars a Badalona. Això no obstant, l'atur efectivament enregistrat (8,3%) ha denotat una tendència a la baixa en els darrers 5 anys, per bé que l'atur femení continua sent persistent.

El 38,7% dels badalonins surten diàriament fora del terme per anar a treballar: aquesta taxa d'autocontenció, que relaciona el nombre de persones residents amb els llocs de treball localitzats, indica l'alt grau d'integració de la ciutat a l'Àrea Metropolitana, i la necessitat de donar suport a la generació d'activitats econòmiques per reduir el residencialisme. Complementàriament a aquesta xifra, només el 56,88% dels llocs de treball oferts estan ocupats per persones residents a Badalona. Val a dir que les taxes formatives són baixes i denoten una feblesa a l'hora d'afrontar els reptes de la nova economia basada en el coneixement i les noves tecnologies: només un 7,51% són diplomats i llicenciats, davant el 20,17% de Barcelona.

Badalona gaudeix d'una important especialització en el sector de la salut: el complex hospitalari format per l'Hospital Municipal (Badalona Serveis Assistencials), l'Hospital Universitari Germans Trias i Pujol, l'extensió de la facultat de Medicina de la UAB a Can Ruti, l'Institut Guttman i el Sociosanitari del Carme a Montigalà, constitueixen una gran oportunitat per a promoure serveis complementaris i derivats al seu entorn.

També cal destacar la concentració d'empreses de moda prompta a Montigalà que cal estimular a fi que accedeixi als segments de moda més qualificats, i augmenti la presència a les grans fires del sector.

Dels projectes de rehabilitació urbana cal destacar el de la **Serra d'en Mena**, inclòs en la primera convocatòria de la Llei de Barris.



El turisme esportiu i cultural, vinculat sobretot a la platja, al port i a la ciutat romana, així com el turisme de negocis, lligat al Centre de Convencions del BCIN (Badalona Centre Internacional de Negocis) i al nou hotel de l'avinguda de Navarra, han d'esdevenir elements importants de dinamització del sector terciari de la ciutat. Al seu torn, la Ciutat del Bàsquet, el Corte Inglés, la urbanització de l'Illa Central i la renovació dels eixos comercials tradicionals resituaran la polaritat comercial de Badalona en el Baix Maresme i el Barcelonès Nord.

Finalment, existeix l'oportunitat d'emprendre, conjuntament amb les altres poblacions que configuren el corredor litoral Badalona-Mataró, polítiques conjuntes en vista a aprofitar l'avantatge comparatiu que els confereix llur situació estratègica des del punt de vista climàtic, paisatgístic i de centralitat, per a atraure serveis avançats i activitats d'alt valor afegit.

Ocupació del sòl

La ciutat en el seu conjunt segueix un model residencial compacte, amb una majoria de teixits residencials, o residencials i industrials, i amb habitatges en blocs. L'estructura urbana del terme, formada per barris heterogenis i diversos, s'organitza en tres àrees principals de diferents característiques: la primera està configurada pel cinyell muntanyenc de la serralada de Marina, que comprèn un 35% del territori municipal i és objecte de diferents figures de protecció ambiental, tot i que inclou alguns sectors d'urbanització aïllada. La segona inclou la Serra d'en Mena i altres turons i fondals de la falda de la serralada de Marina, com can Cabanyes i Morera, fortament urbanitzats i habitats per més de dues terceres parts de la població de Badalona. Aquesta part de la ciutat està travessada per l'autopista C-31 i la B-20. Finalment, la tercera àrea s'estén per tota la plana litoral i la franja costanera, sota la C-31. Amb Dalt de la Vila i Baix a Mar i les traces dels diferents eixamples, comprèn la tercera part del total de la població, i els serveis i equipaments administratius centrals.

Dels projectes de rehabilitació urbana, cal destacar el de la Serra d'en Mena, a cavall entre Badalona i Santa Coloma de Gramenet, inclòs en la primera convocatòria de la Llei de Barris. El projecte té l'objectiu de vertebrar el teixit urbà, crear equipaments i nous espais públics, facilitar la seva connectivitat, així com abordar la supressió de barreres arquitectòniques i la reordenació del trànsit rodat. Així mateix, incorpora un programa de millora socioeconòmica per la zona, amb foment de la formació professional, i ajuts a la joventut i als infants. Els altres barris en procés de millora i rehabilitació urbana són els que formen el Consorci Badalona Sud.

Infraestructures i mobilitat

Badalona va apostar fort per tal que, aprofitant l'onada olímpica es construís la Pota Nord, l'actual autopista B-20, que, juntament amb l'autopista C-31, li confereix connexió i centralitat respecte de Barcelona i el Baix Maresme. Això no obstant, aquestes grans vies que transcorren paral·leles a la costa generen, en alguns punts, notables impactes ambientals, acústics i visuals en el teixit urbà que travessen, així com una impermeabilitat en la mobilitat en direcció mar-muntanya. A aquestes infraestructures s'hi afegeix el pas del ferrocarril per la primera línia de costa, que constitueix també, una barrera difícilment franquejable. Actualment, existeix un avantprojecte de la Direcció General de Carreteres que tracta de minimitzar aquests impactes.

Es preveu desenvolupar una estratègia econòmica conjunta per al corredor Badalona-Mataró.



L'asimetria pròpia de les poblacions costaneres, amb la sorra de la platja com a fràgil línia de frontera entre la terra i l'aigua, accentuada encara per la serralada de Marina, crea unes servituds viàries i de comunicacions longitudinals de pas a través que cal superar. Alhora, la conveniència que Badalona exerceixi la funció de ròtula entre Barcelona i les comarques de l'entorn, ha fet plantejar la creació d'un enllaç vial amb el Vallès Occidental, el túnel de la Conreria o de la B-500, amb la intenció d'afavorir noves connexions i relacions de proximitat, tal com es dona entre Mataró i el Vallès Oriental a través del túnel de Parpers. Això comportaria un canvi significatiu de posició de Badalona, de lloc de pas a punt central i d'enllaç.

Gestió ambiental del litoral

Les dues grans zones naturals són la serralada de Marina i la costa, que delimiten la plana litoral.

La serralada de Marina és l'àrea natural més rellevant de Badalona, no únicament per les seves dimensions (el 35% del sòl municipal) sinó també per la varietat de paisatges naturals i agrícoles, i especialment, perquè ha contribuït a dibuixar, amb el traç de les rieres, bona part de les lògiques de la ciutat construïda. És tanmateix, una zona d'alt risc d'incendis, la principal causa de degradació de les comunitats naturals.

Les característiques morfològiques del terme municipal comporten un gran desnivell des de la serralada fins al pla (400 metres d'alçada en algun punt i tan sols 4 o 5 km de recorregut fins al mar). Aquests forts pendents determinen el caràcter sovint torrencial de les rieres, capaç de provocar inundacions a la part baixa de la ciutat. Hi ha un total de 17 km de rieres, més 50 km de torrents perpendiculars, molts dels quals estan en mal estat pel fet d'haver estat utilitzats tradicionalment com a abocadors i com a horts i espais d'ocupacions il·legals.

La costa és de platja sorrenca, d'una amplada d'uns 40m l'any 2004, amb una sorra d'una qualitat visual bona (ACA, 2004). El sediment submarí és granític en la seva major part, provinent de la degradació del sauló. Existeixen barres rocoses submergides que recorren paral·leles a la línia de costa. Fins a finals de la dècada dels 70 del segle passat, se sabia de la presència d'un alguer de *Posidonia oceanica* de dimensió reduïda.

En els sediments dels fons marins s'observen traces d'elements contaminants associats a les antigues instal·lacions industrials (Lejía Conejo i Explosivos Río Tinto) i al Pont del Petrolí, resultat de descàrregues d'hidrocarburs. Al sud del terme municipal també s'observa la influència associada a l'antic sistema de sanejament de la conca del Besòs (Litoral Consult, 2006).

Pel que fa al sanejament, la xarxa disponible és integrada. Les aigües residuals es recullen en el col·lector interceptor de Llevant i són conduïdes a la depuradora de Sant Adrià de Besòs. En cas de pluja entren en funcionament els sobreexidors del col·lector que aboquen directament a mar l'aigua de pluja barrejada amb aigües residuals, la qual cosa influeix negativament en la qualitat sanitària de l'aigua de mar en un període no superior a les 48 h.

A més d'aquestes descàrregues, cal afegir com a principals problemes ambientals del litoral la forta urbanització de l'espai litoral, la pèrdua de



sorra, la contaminació del sòl degut al passat industrial del litoral badaloní i la presència de sòlids flotants a l'aigua. La construcció del port de Badalona, a part dels beneficis econòmics i socials, podria incidir sobre el litoral badaloní en aspectes com la dinàmica litoral, l'augment de la freqüentació de la costa o la contaminació deguda a les embarcacions.

Cultura

Badalona posseeix un patrimoni arqueològic, arquitectònic, artístic i monumental important: la Baetulo romana -la superfície de restes coberta més gran de Catalunya-, el nucli medieval de Dalt de la Vila, el monestir de Sant Jeroni de la Murtra -monument nacional-, les grans masies de la seva ruralia a la falda de la serralada de Marina, l'entorn pescador de Baix a Mar amb la Rambla com a espai públic i lloc d'esdeveniments, els edificis modernistes i les mostres d'arqueologia industrial, etc. Hi ha un patrimoni de cultura popular considerable, capitalitzat actualment per les Festes de Maig, que tenen com a acte emblemàtic la Cremada del Dimoni.

D'entre les institucions i equipaments, cal destacar el Museu i l'Arxiu Històric, el Conservatori Professional de Música, el Centre d'Arts Escèniques del Teatre Zorrilla, l'Escola d'Arts Plàstiques Pau Gargallo i la Biblioteca central de Can Casacuberta.

D'entre les aportacions de Badalona a la dimensió cultural relacionada amb el litoral cal remarcar la seva romanitat, partint de la Via Augusta com a eix de la Laietània i l'antiga *Ora marítima*, incloent tot el que envolta la cultura del vi laietà. Una altra, la dimensió educativa de l'Escola del Mar, Centre d'Estudis Marins, i l'Escola de Natura Angeleta Ferrer. I una tercera, la de les tradicionals festes majors, tal vegada amb la recuperació dels antics envelats, una construcció efímera que havia estat pròpia de tota la costa.

2. Reptes i projectes de futur

□ Desenvolupament econòmic

Modernització de l'estructura econòmica. Es preveu l'acabament del nou Port (Marina Badalona) i dels polígons industrials Guixeras i Granland, el Pla d'Ordenació d'Equipaments Comercials, la Ciutat Europea del Bàsquet, el Pla Director per a la Societat de la Informació i el suport al sector textil-confecció.

Reconversió turística. La construcció de nous hotels permetrà desenvolupar les potencialitats pel que fa al turisme esportiu, cultural i comercial del port nàutic i de la platja, els eixos comercials tradicionals i alhora el complex Badalona Ciutat del Bàsquet i el Corte Inglés, l'atractiu de Baetulo ciutat romana i del monestir de Sant Jeroni de la Murtra, monument nacional. A més del salt endavant del Centre de Convencions del BCIN, projectant-se a l'exterior i atraient congressos d'altres països.

Impuls del sector serveis. L'edifici d'oficines d'Urbis a Bufalà, l'ampliació del BCIN, la torre d'oficines que s'aixecarà a les Guixeres i els baixos de la futura Illa Central permetran desenvolupar serveis avançats.

Desenvolupar una estratègia econòmica conjunta per al corredor Badalona-Mataró. Una política conjunta de reconversió d'activitats

El nou port de Badalona serà un focus d'activitat econòmica i d'atracció ciutadana.

S'està elaborant un projecte de col·locació d'esculls submarins a la zona compresa entre el Pont del Petrol i el Port de Badalona.

extensives o obsoletes i de creació de nou sostre de serveis i de preservació de la qualitat paisatgística i residencial pot fer del Corredor de Llevant un espai californià de serveis avançats.

□ **Ocupació del sòl**

Potenciar l'espai de la platja de Badalona. Promoció d'activitats lúdiques, esportives i de lleure al llarg de tot l'any, a més de la recuperació de l'activitat pesquera que el nou port ha d'afavorir decisivament. Un altre aspecte decisiu a considerar és la continuïtat física de la platja, el fet que no és exclusiva de cap municipi sinó, ben al contrari, intermunicipal. I el fet que també és la platja de les poblacions interiors del Barcelonès Nord i de la comarca prelitoral del Vallès.



Restauració del paisatge litoral. Assegurar el sanejament del litoral a través d'un col·lector interceptor, la regeneració de la platja, la transformació dels usos industrials, el buidat de la primera línia litoral amb el desplaçament de la línia ferroviària a l'interior, la recuperació de la Rambla com a signe d'identitat i espai públic de trobada, i la culminació del Passeig Marítim.

□ **Infraestructures i mobilitat**

Millora dels serveis de transport públic. El Pla Director d'Infraestructures preveu actuacions de millora de transport públic a Badalona que resol·dran els dèficits actuals de serveis i permetran millorar la mobilitat interior. El perllongament de les línies de metro fins al centre de la ciutat (L-2, L-4, L-9 i tramvia), millorarà notablement les connexions i possibilitarà noves alternatives al vehicle privat, junt amb el carril bici i els desplaçaments a peu dels viants.

Desplaçament i soterrament del ferrocarril. Existeixen estudis que analitzen la possibilitat de desplaçar el ferrocarril de la façana marítima i soterrar-lo pel centre, entre les línies 9 i 4 de metro o més al nord.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Pla de disminució de la descàrrega del sistema unitari de clavegueram al mar. Es vol fer un pla director de clavegueram que aconselli quines són les actuacions més adients per evitar o, si més no, reduir l'abocament del sistema unitari de clavegueram al mar en cas de pluja.

Projecte del Passeig Marítim. La primera línia de costa entre el carrer de Mar i el terme municipal de Sant Adrià de Besòs ha sofert un canvi espectacular passant d'un ús industrial a ser una part residencial amb el port enmig. Falta executar el Passeig Marítim en aquest tram de costa que ha d'incloure el Pont del Petrolí.

Pont del Petrolí. És una antiga estructura industrial que servia per a la descàrrega de productes del petroli que se subministraven a CAMPSA (CLH). Aquesta estructura, a més de formar part del Passeig Marítim, té un potencial pedagògic i científic molt interessant. A més, la seva part submergida és visitada per persones afeccionades al submarinisme. S'està treballant en un programa pedagògic i científic en el qual intervenen l'Ajuntament de Badalona (Escola del Mar i Departament de Gestió del Medi Natural), l'Institut de Ciències del Mar (CSIC) i el Laboratori d'Enginyeria Marítima (UPC).

Parc d'esculls submarins de Badalona. Per tal d'augmentar l'àrea de fons durs presents en el litoral de Badalona i per potenciar la recuperació d'alguna de les barres rocoses que actualment es troben tapades per una capa de sediment molt fi, s'està elaborant un projecte de col·locació d'esculls submarins a la zona compresa entre el Pont del Petroli i el Port de Badalona.

Recuperació de l'alguer de Badalona. La praderia de *Posidonia Oceanica* de Badalona està totalment desapareguda i només queden restes de les plantes mortes, el que s'anomena la "mata". El projecte de recuperació parteix d'una prova pilot consistent a plantar fruits germinats que s'hauran aconseguit de les Balears.

Actuacions per disminuir la pèrdua de sorra de la platja. S'ha demanat reiteradament al Ministeri de Medi Ambient de fer un estudi de la dinàmica marina en el tram de Badalona per poder prendre les decisions que portin a disminuir al màxim la pèrdua de sorra. Cal dir que a les enquestes que es fan perquè els ciutadans i ciutadanes valorin la ciutat, l'espai més ben valorat és la platja.

Recuperació del tram de platja limítrof amb Montgat. La darrera zona de platja que queda per transformar és la limítrof amb Montgat, que estava ocupada pel "Quitrà" i per Casamitjana Mensa, que elaborava la "Lejía Conejo". Aquesta àrea, que en el tram de Badalona es troba dins la zona de domini públic, s'ha de transformar de tal manera que es recuperi com a platja amb un espai destinat a la continuació del Passeig Marítim.



Sant Adrià de Besòs



Dades generals (2005)

Població: 32.940 hab.
Superfície: 3,78 km²
Densitat: 8.714 hab./ km²
Web: www.sant-adria.net

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, el qual s'ha desenvolupat i s'hi han introduït modificacions.

El fet de pertànyer a l'Àrea Metropolitana i les mesures compensatòries que aquesta rep, és vist com un gran avantatge per l'Ajuntament. D'altra banda, es considera molt necessari la cooperació supralocal per a fer front a aquells aspectes i dinàmiques que depassen les competències del terme municipal. L'experiència de treball conjunt amb Barcelona és valorada com un gran èxit de gestió.

Després de la crisi financera que va patir l'Ajuntament a la dècada dels 90, la hisenda pública local s'ha recuperat notablement i ha pogut gestionar i beneficiar-se de les últimes actuacions i projectes de millora urbana.



Dinàmiques del municipi

Sant Adrià de Besòs és el municipi més petit del Barcelonès, amb només 3,78 km². Forma una conurbació amb Barcelona, Badalona i Santa Coloma que se situen a ponent, llevant i al nord respectivament. El municipi s'estén a banda i banda del riu Besòs de forma irregular. La proximitat amb Barcelona ha generat servituds al municipi però també oportunitats. Des dels anys 60, Sant Adrià havia estat una ciutat dormitori al servei de Barcelona, però a la darrera dècada les dinàmiques socioeconòmiques i les transformacions urbanes han permès un desenvolupament del municipi com a ciutat amb identitat i visibilitat pròpia.

Del 1981 al 2001, Sant Adrià de Besòs, de la mateixa manera que Barcelona i Badalona, va perdre població amb un creixement negatiu superior al 10%. Aquesta pèrdua de població es relaciona amb la relocalització de la població cap a d'altres municipis de la Regió Metropolitana, com a conseqüència de l'esgotament del sòl edificable i de l'increment dels preus de l'habitatge. Entre els anys 1996 i 2001 només la població estrangera ha registrat un creixement positiu. En general però, des del 1998 fins a l'actualitat, el municipi s'ha mantingut congelat en termes de creixement natural, sent igual a zero, i una població total de 32.940 habitants segons el cens del 2005.

Les previsions de creixement d'habitants, considerant les operacions residencials en marxa, situen la població en uns 41.329 habitants per als pròxims 15 anys.

Una anàlisi de la població per trams d'edat revela que el grup de 65 anys i més ha augmentat els darrers anys, mentre que el col·lectiu menor de 16 anys ha disminuït. El tram d'edat entre els 25 i els 39 anys ha experimentat una entrada de població important (d'un 7,1%) entre 1996 i 2001, pràcticament tota de sexe masculí, que cal atribuir a l'arribada d'immigració masculina procedent fonamentalment del Marroc i l'Equador.

Pel que fa als equipaments educatius, no hi ha dèficits d'escoles, però sí de guarderies. D'altra banda, la manca d'un hospital fa que el municipi depengui completament del de Santa Coloma que, malgrat estar ben comunicat, no té la dotació d'un autobús de línia. Existeix un dèficit en els equipaments lúdics i culturals, en concret cinemes i sales de teatre.

Quant als equipaments esportius, el municipi compta amb una oferta que està sent ampliada amb diverses operacions en construcció.

Base econòmica

Sant Adrià de Besòs ha estat històricament, un municipi industrial i obrer directament vinculat a les dinàmiques urbanes de Barcelona. Actualment, es tracta d'un municipi en el qual predomina el sector terciari (64,4% de la població ocupada) i on la dinàmica dels darrers anys ha vingut marcada per la pèrdua de llocs de treball a la indústria. Per grans sectors, la construcció és l'àmbit amb augments relatius més importants de l'ocupació entre 1999 i 2002, seguit del comerç, l'administració pública, les activitats immobiliàries i els serveis empresarials.

Al 2001 la taxa d'atur se situava al voltant del 13,5%, superant en gairebé tres punts la taxa d'atur provincial (10,6%). En general, el Barcelonès Nord



i en particular Sant Adrià, genera pocs llocs de treball en relació a la seva població resident (23 per cada 100 residents, enfront als 62 per cada 100 generats per Barcelona). Els índexs d'autocontenció i autosuficiència són doncs, relativament molt baixos (26,12% i 29,47% respectivament).

La indústria, que ocupa a un 25,2% de la població, està molt diversificada (especialment la transformació de metalls, química, construcció) i predominen les empreses de tipus mitjà. Destaquen les centrals tèrmiques del Besòs i de Fecsa i la planta incineradora de residus.

Els polígons industrials (Polígon de Montsolís de 28 ha, Polígon industrial de Sant Joan i la Mina industrial, de 50 ha), estan totalment ocupats.

La posada en marxa del nou port esportiu, construït amb motiu del Fòrum 2004, ha de suposar un nou pol d'activitat econòmica pel municipi.

Ocupació del sòl

El desenvolupament urbà de Sant Adrià de Besòs ha anat estretament vinculat a la instal·lació de noves fàbriques i a la construcció de barriades d'habitatges per als treballadors, així és com van sorgir els polígons industrials de Montsolís (1955) i els barris de la Verneda (1952), el Besòs (1960) i la Mina (1970).

Actualment el municipi ha esgotat el sòl urbanitzable i tot el terme municipal és urbà i altament dens. Tipològicament, presenta percentatges superiors al 90% en habitatge plurifamiliar. El barri de la Mina, a cavall entre Sant Adrià i Barcelona, és una àrea que encara presenta índexs de baixa qualitat i està en procés de remodelació. Els voltants de la Via Trajana s'estan urbanitzant i ja s'està realitzant el trasllat dels darrers afectats per l'aluminosi. Actualment, està en marxa el Pla de transformació de la Mina, el Pla de la Catalana, l'operació urbanística de Can Baurier i altres projectes urbanístics i d'equipaments que renovaran el marge dret del riu Besòs, amb l'objectiu de millorar les condicions socials, educatives, cíviques, de seguretat, d'urbanització i habitatge, de lluita contra l'exclusió social i de dinamització de la vida associativa.

Per altra banda, Sant Adrià de Besòs ha transformat recentment la seva fisonomia, millorant notablement la qualitat de l'espai públic i del paisatge urbà. El projecte del Fòrum 2004 va ser un repte per afrontar la recuperació del Delta del Besòs i de la façana marítima, que va ser assolit amb notable èxit.

El passeig marítim és un dels temes pendents, que està executat en part, i en estudi per part de la Mancomunitat de Municipis. Es considera prioritari permetre la vialitat peatonal i en cicloturista per tota la costa, i connectar els passeigs de Barcelona i el de Badalona.

Infraestructures i mobilitat

Sant Adrià de Besòs està ben comunicat amb Barcelona, a través de la Ronda Litoral (B-10). Té accés a les principals vies de comunicació cap al Nord per la costa (C-31) i per l'interior (enllaçant amb l'AP-7). A nivell intern però, la comunicació entre barris és difícil ja que la xarxa de transport està orientada a servir els fluxos predominants que genera la ciutat de Barcelona (carretera i autopista de Mataró, Ronda de Dalt i Cinturó del Litoral, ferroca-



rrils de Barcelona a Mataró). El riu Besòs resulta també un obstacle per a la comunicació.

L'Ajuntament no compta amb un Pla de Mobilitat, per bé que sí s'han realitzat estudis d'aparcament, i actualment està sent remodelada i ampliada l'oferta.

Pel que fa al transport públic, actualment hi ha una connexió directa amb Barcelona a través de la Línia 2 de metro i amb el Tramvia del Besòs. El territori disposa també d'una xarxa d'autobusos intracomarcal i de la xarxa de trens de rodalies (línia C-1). Tot i així, existeix un dèficit d'infraestructura ferroviària al territori el qual porta a uns índexs baixos d'utilització del transport públic. El Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010 preveu la construcció d'una nova estació de Rodalies a Sant Adrià - Via Trajana.

Gestió ambiental del litoral

Un dels espais més rellevants de Sant Adrià de Besòs és el riu Besòs, que durant molts anys ha estat determinant de la vida del poble. El riu Besòs és un riu del sistema mediterrani que recull les aigües de bona part del Vallès i d'un sector de l'Osona a través d'un ventall d'afluents. La conca del riu Besòs té una superfície de 1.024 km² i desguassa a la Mediterrània en el terme de Sant Adrià de Besòs formant un petit delta, que està en fase de recuperació. En aquest tram final, el riu es troba encaixonat i fortament alterat degut a la presència d'obres lineals que la travessen amb ponts, com el tren i la via urbana, així com a l'existència d'infraestructures energètiques als dos marges del riu. Davant la situació de marginalitat i degradació del tram final i la necessitat de recuperar l'espai com a eix vertebrador del territori i com a espai natural de les aus migratòries, s'està duent a terme un procés de recuperació amb l'objectiu de recuperar el grau de naturalització de la desembocadura. El projecte de condicionament planteja la creació d'una llacuna amb vegetació helòfítica, així com la restauració d'un prat fluvial amb espècies halòfiles i tamarigars.

El front marítim de Sant Adrià de Besòs forma part d'un sector altament modificat per l'acció humana, amb importants variacions del perfil litoral original. La qualitat dels fons marins revela l'existència d'aports continentals d'aigües residuals tan recents com històriques. Un dels aportats més significatius ha estat l'abocament a mar a través de l'emissari submarí de fangs procedents del procés de depuració de l'EDAR de Montcada i de l'EDAR Besòs des de finals dels anys 70 i fins a començaments de l'any 2001. Actualment, però, hi ha més infraestructures associades a aquest litoral: es tracta dels conductes de captació d'aigua de refrigeració i el canal de sortida d'aigües de refrigeració de la Central Tèrmica del Besòs; de l'emissari submarí de l'EDAR Besòs; i l'emissari submarí Curt nou. Tot plegat ha influenciat significativament en la qualitat dels sediments i de la massa d'aigua: els sediments entre la desembocadura del riu Besòs i el port Olímpic presenten un elevat contingut en metalls pesants; i la massa d'aigua presenta un estat físico-químic considerat com a dolent i una qualitat biològica moderada (ACA, 2005).

El tipus de costa de Sant Adrià de Besòs és de platja sorrenca contínua. Per a l'any 2004, la qualitat visual de la sorra de la platja del Parc Litoral ha estat qualificada de bona, mentre que per la platja del Parc del Nord-est ha estat qualificada de moderada (ACA).

Destaca l'**equipament Fred i Calor**, que aprofitant les calories que la incineradora genera, **subministra aigua freda i calenta a equipaments i habitatges de l'entorn**.



En relació al sistema de sanejament, Sant Adrià de Besòs està inclòs en el sistema del Besòs, juntament amb els municipis de Montgat, Badalona i l'est de Barcelona. La depuradora, que s'està ampliant a tractament secundari, té un cabal de disseny de 546.448 m³/dia. El sistema aboca les aigües residuals a 48 metres de fondària mitjançant un emissari. El Pla Director d'Aigües Pluvials metropolità preveu la construcció d'un dipòsit anti-DSS (dipòsits anti-contaminació i dipòsits o basses de laminació amb una certa capacitat de reducció de contaminants) amb un volum de retenció de 10.000 m³.

Pel que fa a la gestió dels residus, cal destacar l'existència de l'Ecoparc de la Mediterrània. L'ecoparc de Sant Adrià del Besòs és un equipament dissenyat per al tractament de residus d'origen municipal, amb l'objecte de valoritzar-ne els recursos que contenen, bé sigui en forma de materials, bé sigui en forma d'energia mitjançant un procés biològic de transformació de la matèria orgànica. L'equipament, que s'integra al costat de l'actual incineradora amb recuperació energètica, té una capacitat de tractament de 400.000 tones a l'any i està format principalment per una planta de triatge i una planta de metanització per a la producció de biogàs a partir de la matèria orgànica.

És interessant esmentar l'existència de l'equipament Fred i Calor, que aprofitant les calories de la incineradora genera, subministra aigua freda i calenta. En aquests moments ho fa als equipaments públics del Fòrum, a l'institut de nova construcció a Sant Adrià, i a tots aquells equipaments i habitatges particulars que així ho han contractat.

Cultura

El creixement sobtat d'un municipi que a principis del segle XX tenia només 400 habitants i en els anys 60 arribava als 30.000, a més de la manca de vestigis històrics destacats, va contribuir a una certa feblesa de la identitat municipal. La presència d'un teixit associatiu progressivament dens, ha pal·liat aquesta realitat. Però molt especialment, les recents iniciatives del Fòrum 2004 i la del Museu d'Història de la Immigració de Catalunya, han contribuït a dibuixar un imaginari col·lectiu abans inexistent.

El nou Museu d'Història de la Immigració de Catalunya destaca com a iniciativa innovadora, ja que assaja activar la memòria de la nombrosa població immigrada als anys seixanta, com a base per a promoure la integració social de la nova immigració procedent avui de països i cultures molt diferents.

Finalment, esmentar que recentment s'han finalitzat les obres de la nova escola de música que preveu entrar en funcionament el 2006.

El nou **Museu d'Història de la Immigració de Catalunya** destaca com a iniciativa innovadora per activar la memòria de la nombrosa població immigrada als anys seixanta.

2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Millora de la dotació d'equipaments. Es preveu la construcció d'una nova llar d'infants entre d'altres.

□ Infraestructures i mobilitat

Reduir l'impacte de les infraestructures. Una de les operacions previstes és el cobriment d'un tram de la Gran Via per tal de minimitzar l'im-



pacte que produeix. També està previst un vial urbà (Sant Raimon de Penyafort) per creuar l'autopista, així com un carrer pel costat esquerre del riu. Amb el desenvolupament del Sector de la Catalana es preveu la construcció d'un pont viari i una passera peatonal que uneixi els barris de Sant Joan Baptista amb la Catalana.

Desplaçament i soterrament del ferrocarril. L'impacte del ferrocarril i el possible soterrament i retraçat de la via i l'estació, s'observa com un projecte que cal afrontar de manera supralocal. Es preveu també una nova estació de Rodalies a Sant Adrià de Besòs.

Millora dels serveis de transport públic. El transport públic es veurà reforçat a partir de l'entrada en funcionament de la Línia 9, amb dos ramals cap a Santa Coloma i Badalona, i amb els perllongaments de les línies 2 i 1 de metro.

Millora del passeig marítim. Seguir amb el projecte d'integració en un únic passeig marítim que connecti amb Barcelona i Badalona.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Restauració ecològica del paisatge litoral. Es preveu continuar amb el projecte de restauració ecològica del l'últim tram del Besòs.

Es preveu continuar amb el projecte de **restauració ecològica** de l'últim tram del Besòs.



Barcelona

1. Característiques del municipi

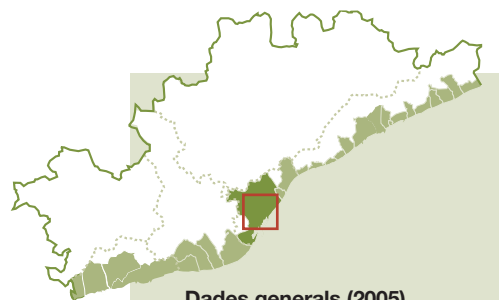
Gestió municipal

El planejament urbanístic de Barcelona està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, sobre el qual s'han introduït modificacions. Es disposa d'una reedició actualitzada el 2004 que incorpora les modificacions de les normes urbanístiques.

Amb la creació l'any 1998 del Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat s'inicià l'elaboració de l'Agenda 21 Local que va posar en marxa diversos grups de treball. En base a aquests treballs i a les aportacions ciutadanes, es va elaborar el Compromís Ciutadà per a la Sostenibilitat (2002).

Dinàmiques del municipi

Barcelona té una població de 1.612.377 habitants (padró municipal, juny 2005). A partir de l'any 2000 s'ha donat un significatiu canvi de tendència del moviment demogràfic, amb un increment i un lleuger rejuveniment de la població. Aquests fets estan estretament lligats a la forta onada migratòria que rep la ciutat a partir d'aquest any. La població estrangera resident a la ciutat són 260.000 persones, el que representa un 15'9% sobre el total de la població empadronada el 2005. Concretament, es tracta en un 52% de



Dades generals (2005)

Població: 1.612.377 hab.
Superfície: 100,4 km²
Densitat: 16.059,5 hab./km²
Web: www.bcn.es



població d'origen llatí, seguida de població de la resta d'Europa (23%), i Àsia (16%), destacant l'Àsia central, i amb un 9% les persones procedents d'Àfrica. Tot i el lleuger rejueniment, la població de més de 65 anys suposa el 22,7 % de la població, dels quals un 25 % viuen sols.

La taxa d'autocontenció de Barcelona era del 77,54% el 2001. Tot i que la majoria dels llocs de treball estan ocupats per residents al municipi i la majoria dels residents estan ocupats en el mateix municipi, cal considerar que aquesta taxa ha disminuït respecte el 1991, any en què la taxa era del 83,52%.

Base econòmica

L'estructura productiva de la ciutat mostra una concentració creixent d'activitats terciàries. El creixement mitjà anual del PIB de Barcelona entre 1998 i 2002 ha estat entorn del 3% que s'ha traduït en una forta creació d'ocupació i una reducció de l'atur (2003). El 2005 la taxa d'ocupació va ser del 71,3%, i al sector serveis hi treballa el 82 % dels ocupats.

Pel que fa al sector turístic, Barcelona ha consolidat la seva posició com a focus d'atracció de visitants, tant per raons d'oci com de negoci. El turisme s'estima al voltant del 14% del PIB de la ciutat. Des de 1998, el nombre de visitants s'ha incrementat un 20%, arribant a 5 milions, un 70% dels quals són estrangers. El 2005 es van crear 9.000 noves places hoteleres, i l'índex d'ocupació hotelera es va situar en el 7%. En el període entre 1998 i 2002 s'ha passat de 166 establiments hotelers i 28.607 places a 215 establiments i 36.574 places.

A nivell d'atracció de congressos i convencions, Barcelona és la novena ciutat europea quant a organització d'aquests esdeveniments i la dotzena en el rànquing mundial. Durant el 2005 el total de congressistes que van visitar la ciutat va arribar a 330.000 persones.

Important ha estat també la proximitat a la ciutat de l'Aeroport del Prat, pel qual han passat 27 milions de passatgers l'any 2005. El Prat s'ha situat en el novè lloc per nombre de passatgers: la meitat del trànsit de passatgers correspon a connexions internacionals, principalment amb països de la Unió Europea.

L'ampliació del Port de Barcelona, prevista en el Pla Director, permetrà que segueixi el ritme de creixement de l'activitat portuària, que ha suposat un augment del nombre de contenidors i mercaderies del 32% des de 1998. Les principals actuacions de l'ampliació són la construcció del dic sud, la prolongació del dic est, i la construcció del moll Prat. D'altra banda, el Port s'ha convertit en una de les principals destinacions turístiques de la Mediterrània, perquè més del 60% dels vaixells que escalen a Barcelona, comencen o acaben el creuer a la nostra ciutat, amb un increment d'usuaris de l'ordre del 80%. El 2005 els passatgers arribats a la ciutat a través del port han sobrepassat els 2 milions.

Durant la darrera dècada, Barcelona ha experimentat un canvi de base econòmica, amb un creixement continu de llocs de treball en els sectors lligats a l'economia del coneixement: el 45% dels llocs de treball estan relacionats amb la tecnologia i el coneixement, la producció vinculada a aquest



sector suposa el 38 %, i cal precisar que la meitat dels llocs de treball del sector a Catalunya es localitzen a Barcelona (46 %). En aquest àmbit, la Plataforma Barcelona Coneixement, que agrupa el sector empresarial i l'administració pública, desenvolupa accions per promoure el canvi cultural propi de l'economia del coneixement.

El Parc de Recerca Biomèdica, posat en marxa el 2006, té per objectiu situar la ciutat en l'avantguarda europea de la recerca biomèdica. També destaca l'ampliació del Parc Científic de Barcelona on treballen grups de recerca pública i empreses. El Parc Tecnològic Barcelona Nord és un espai integrat a Nou Barris que compta amb 46 empreses instal·lades i 484 llocs de treball.

Ocupació del sòl

La realitat urbana de Barcelona es caracteritza per una estructura compacta fruit d'intervencions urbanístiques desenvolupades al llarg de la història de la ciutat que han anat absorbint els nuclis de població que històricament estaven a la perifèria (Horta, Nou Barris, Carmel, Gràcia, Sants, etc.) i que ara conformen una continuïtat urbana.

Barcelona ha culminat una sèrie de grans transformacions a la façana marítima iniciades d'ençà l'Exposició Universal del 1888, quan s'enderrocà la Muralla de Mar; després de l'Exposició del 1929, es transformà Montjuïc en parc urbà; als Jocs Olímpics, la façana del Poblenou; i al Fòrum 2004, el front litoral del Besòs. La ciutat ha desenvolupat tots els seus grans projectes d'ordenació i transformació urbana d'àrees obsoletes litorals sota arguments potents i innovadors de transcendència internacional, que han provocat consensos socials i creat les condicions per obtenir fons de finançament addicionals. Els projectes de transformació de Barcelona van respondre a una visió general formulada a mitjans dels anys vuitanta en les estratègies de noves centralitats, i han coincidit en el temps amb d'altres processos més lents, el 22@ al Poble Nou, o les operacions de nous barris tecnològics com Bon Pastor o Marina. En uns vint anys, la façana litoral s'ha convertit en un actiu estratègic de la ciutat i els nous usos que s'hi localitzen (habitatges, hotels, oficines, parcs científics, centres de convencions) representen un valor econòmic molt alt per a la ciutat.

Barcelona està pràcticament tota construïda i, per tant, el desenvolupament urbanístic es caracteritza per rehabilitacions i reformes tan interiors com dels elements externs. La tasca de les oficines de rehabilitació de Ciutat Vella, Eixample, Poble Sec i Gràcia, ha estat clau per impulsar la rehabilitació en els cascs antics de la ciutat, i en el període 1999-2002 ha actuat sobre més de 40.000 habitatges. Pel que fa a les millores en àrees que s'han beneficiat de la Llei de Barris, destaquen les actuacions a Roquetes, Santa Caterina i Poble Sec.

El nombre d'habitatges iniciats el 2005 ha estat de 5.800, i els habitatges acabats han estat 3.591, dels quals quasi un 24% tenen categoria de protegits. Els preus dels habitatges nous han acumulat un creixement del 35% entre 2003 i 2005, i un 25,5% els habitatges de segona mà.

La nova estació de la Sagrera inclou un sistema ferroviari complex, que farà del tren un element dinamitzador i generador d'una nova àrea de centralitat a Sant Andreu.



Infraestructures i mobilitat

Barcelona és un gran nucli urbà, referent principal d'una regió metropolitana de més de quatre milions d'habitants. Tant per la seva situació territorial com per la seva estructura econòmica, la ciutat s'ha consolidat com un centre dinàmic, on conflueixen l'activitat comercial, logística i industrial amb el turisme.

El transport públic és el mitjà principal pel que fa als desplaçaments interns de la ciutat amb un 58,7%, mentre que en els desplaçaments amb l'exterior continua pujant la utilització del vehicle privat. El nombre de viatgers en transport públic ha pujat un 5,9 els dos darrers anys, i l'augment més elevat es dona en l'ús de rodalies (9,5) i destaca el 4% en el metro.

En els darrers anys, gràcies a la implantació del Pla de Millora de Freqüència s'han produït millores importants en el transport públic, tant pel que fa al temps d'espera com a l'oferta de nous serveis (Nit Bus, Bus de Barri, perllongament de noves línies de metro). Igualment important ha estat l'extensió de les xarxes de carril bus-taxi i de carril-bici. La xarxa bus-taxi s'ha incrementat un 37,5% entre 1998 i 2002, i la xarxa de carril-bici és de 121,7 km, després de la creació de 26 km nous els darrers quatre anys.

El parc de vehicles de la ciutat arriba als 950.000 vehicles, i el de motocicletes és de 160.000. Les dades d'intensitat de trànsit detecten una disminució en les principals vies internes, mentre que ha augmentat en els accessos a la ciutat. El 2005 s'ha implantat el nou sistema de l'Àrea Verda en algunes zones de la ciutat, que ha comportat l'augment de places mixtes (25.000) per a veïns i no residents.

Gestió ambiental del litoral

Barcelona es caracteritza per ser un municipi molt antropitzat on la presència d'espais naturals és escassa, només la part més interior pertany a l'espai PEIN de la Serra de Collserola. Cal assenyalar també que, en un entorn tan urbanitzat, les zones verdes i les platges de la ciutat realitzen una important funció de caràcter ambiental i social. Durant els últims anys s'han creat nous parcs urbans arribant als 6,7 m² de verd urbà per habitant. Un dels grans projectes ambientals en curs és la recuperació total del parc de Montjuïc, que preveu incorporar més de 8.000 m² de zona verda per a la ciutat.

Pel que fa a medi marí, destacar que el font litoral barceloní és ocupat de manera general per fons de transició, que presenten valors característics de litorals propers a ambients urbans amb un cert grau de desequilibri en la seva qualitat ambiental. Un dels apunts més importants que ha pogut influir en la seva qualitat ha estat l'abocament a mar, a través de l'emissari submarí, de fangs procedents del procés de depuració de l'EDAR de Montcada i de l'EDAR Besòs des de finals dels anys 70 i fins a començaments de l'any 2001. Els sediments més alterats es troben en el tram més septentrional presentant un elevat contingut de metalls pesants. Per altra banda, cal destacar l'existència del Parc d'Esculls de Barcelona situat entre la nova boca del port i els espigons submergits del col·lector de Bac de Roda.

La costa barcelonina es troba altament modificada per l'acció humana, presentant importants variacions del perfil original. En primer terme existeix el

El transport públic és el mitjà principal per als desplaçaments interns, amb un 58,7%.

La ciutat ha experimentat un canvi de base econòmica, amb un creixement continu de llocs de treball vinculats a l'economia del coneixement.

Port de Barcelona, que ocupa la totalitat de l'hemidelta nord del riu Llobregat i traspasa cap al nord-est Monjuïc. A partir del port, el tram de costa està format per platges encaixades entre espigons artificials de les conduccions de desguàs i el port olímpic fins arribar al port del Fòrum. Les platges de Barcelona (de ponent a llevant: Sant Sebastià, Barceloneta, Nova Icària, Bogatell, Mar Bella i Nova Mar Bella) reben 2,5 milions d'usuaris en temporada alta. L'aspecte visual de la sorra ha estat qualificat com a moderat a Sant Sebastià i Barceloneta i bo a la resta (ACA, 2004). Per altra banda, cal assenyalar que l'Institut Municipal de Parcs i Jardins desenvolupa el Programa de Gestió Integral del Litoral de Barcelona des de març de 2004 i coordina les actuacions a les platges de la ciutat.

En relació al sistema de sanejament, Barcelona est (65-70%) està inclòs en el sistema del Besòs i Barcelona oest (30-35%) en el sistema del Prat del Llobregat. La depuradora del Besòs (que s'està ampliant a tractament secundari) té un cabal de disseny de 546.448 m³/dia i aboca les aigües residuals a 48 metres de fondària mitjançant un emissari, i la depuradora del Prat té un cabal de 420.000 m³/dia i aboca les seves aigües a 60 metres de fondària. La massa d'aigua de Barcelona presenta un estat físico-químic considerat com a moderat i una qualitat biològica bona (ACA, 2005).

Pel que fa a residus, la introducció dels nous Serveis de Neteja i Recollida Selectiva ha suposat un nou concepte de servei públic, amb l'adaptació a les necessitats de cada barri, una recollida específica per a comerços i la participació d'institucions ciutadanes, associacions comercials i de veïns. En dos anys de funcionament del nou sistema, s'ha accelerat la recollida selectiva, que arriba ja al 25,5% del total de residus urbans.

Per últim, destacar que s'han impulsat instruments de gestió i planificació energètica a través del Pla de Millora Energètica de Barcelona i la constitució del Consorci Agència Local d'Energia de Barcelona (2002). Cal destacar que l'ordenança de Captació Solar Tèrmica ha facilitat que 136 edificis nous i rehabilitats hagin tramitat la instal·lació de plaques solars.

El verd urbà ha pujat un 3% en els dos darrers anys, i durant el 2005 s'ha posat en marxa un programa de reforma integral a 11 parcs de la ciutat; s'ha rehabilitat Vil la Florida i es treballa en la millora dels interiors de 21 interiors d'illa.

Cultura

La ciutat presenta una sòlida oferta cultural que es reflecteix també en el dinamisme del seu teixit social. L'oferta va des de l'art contemporani, la música, l'arquitectura, les lletres, el cinema, el teatre i la dansa fins als grans festivals, les festes i tradicions.

Com a gran esdeveniment cultural destaca el Festival Grec, i les festes de la Mercè suposen la gran cita d'abast ciutadà. L'Institut Municipal de Cultura de Barcelona (ICUB) és el dinamitzador de les accions culturals i ciutadanes, i el responsable del seguiment del Pla Estratègic de Cultura. Barcelona lidera les grans expressions culturals del país i, des de la perspectiva metropolitana, dinamitza estratègies de concentració i de cooperació, com el Fòrum Metropolità de Regidors de Cultura i el primer Programa Metropolità de Cultura.



Les platges de Barcelona (Sant Sebastià, Barceloneta, Nova Icària, Bogatell, Mar Bella i Nova Mar Bella) **reben 2,5 milions d'usuaris en temporada alta.**

Un dels trets més representatius de Barcelona és la seva gran riquesa arquitectònica, de la qual hi ha vestigis evidents a les muralles romanes, a la ciutat medieval i moderna. En pocs anys, la ciutat s'ha posicionat com un escenari adient per al desenvolupament de projectes audiovisuals d'àmbit nacional i internacional.

Barcelona s'està convertint en un dels punts atractors dels nous fluxos de turisme cultural. En aquest àmbit la ciutat compta amb la qualitat de l'oferta cultural, i la gran diversitat de programes, activitats i equipaments. A nivell d'equipaments vinculats a la tradició de la ciutat relacionada amb el seu litoral, destaca el Museu Marítim de Barcelona, el Museu d'Història de la Ciutat i el Museu d'Història de Catalunya, els quals permeten conèixer com ha evolucionat aquesta vinculació.

2. Reptes i projectes de futur

□ **Gestió municipal**

Impulsar un pla d'acció municipal Acció 21. Cal que contribueixi eficaçment a assolir els objectius de l'Agenda 21.

□ **Base econòmica**

Ampliació del recinte firal Gran Via M-2. El recinte tindrà 8 pavellons i connexió amb metro i aeroport.

Promoure Barcelona com a entorn atractiu per a inversions i iniciatives de negocis. Es pretén impulsar el paper de la metròpoli com a porta d'Europa pel sud, capital d'una euroregió mediterrània, i com a centre logístic del Sud d'Europa.

Treballar amb les plataformes público-privades de sectors estratègics i impulsar nous sectors emergents i de valor afegit. A través de la promoció d'accions conjuntes, fomentar les sinèrgies i les iniciatives bilaterals.

Captar més activitat econòmica exterior, gestionar els projectes d'inversió i fidelitzar el teixit empresarial. Accions de màrqueting per incrementar fluxos econòmics amb mercats emergents i estratègics, assessorament i seguiment d'inversors potencials, i suport a les empreses.

Consolidar els eixos comercials urbans a cel obert i el comerç urbà. Potenciar la vida als carrers i l'activitat als barris.

Reforçar l'atractiu turístic de Barcelona. Potenciar el turisme jove i familiar, i l'oferta de la Barcelona cultural.

Promoure una activitat econòmica ecoeficient i respectuosa amb el medi urbà. Col·laborar amb els agents econòmics per promoure l'ambientalització d'empreses i sectors productius.



La nova estació de la Sagrera inclou un sistema ferroviari complex, que farà del tren un element dinamitzador i generador d'una nova àrea de centralitat a Sant Andreu.

□ Ocupació del sòl

Continuar la transformació i remodelació dels barris. Impulsar la renovació i rehabilitació dels barris preservant la seva personalitat, i propiciar mecanismes de participació ciutadana per al desenvolupament dels projectes urbanístics.

Assegurar el màxim nivell de qualitat en les intervencions transformadores. Es persegueix un urbanisme que garanteixi la mixticitat d'usos: espai verd, equipaments, teixit comercial, serveis, voreres amples, mobilitat sostenible i punts de trobada.

Impulsar la cultura del lloguer. Desenvolupament de campanyes de sensibilització.

Impulsar una política d'habitatge. Segons el Pla de l'Habitatge 2004-2010, es preveu un potencial de promoció de 10.000 habitatges nous. Per a la gent gran, es promouen apartaments amb serveis.

□ Infraestructures i mobilitat

Garantir una mobilitat sostenible i segura a l'Àrea Metropolitana. Dotar a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana d'un sistema de transport que garanteixi la mobilitat metropolitana en condicions de qualitat, eficiència i sostenibilitat.

Millorar el transport públic. Incrementar l'oferta, la freqüència, la qualitat i l'accessibilitat de la xarxa ferroviària. Millorar la cobertura territorial, la velocitat comercial, l'accessibilitat i adaptació a persones amb mobilitat reduïda, la millora ambiental i la qualitat del servei del transport públic de superfície.

Estendre i millorar el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. En base als compromisos de finançament de la Generalitat de Catalunya i l'Estat amb actuacions sobre totes les línies.

Actuar en les orientacions del Pacte per la Mobilitat i l'Agenda Local 21. Nou model de mobilitat que redueixi significativament les disfuncions i impactes ambientals que genera el trànsit de vehicles, a través de la implantació del projecte d'illes de vianants, de zones de restricció de trànsit o de noves polítiques de transport públic i bicicletes.

Parc b-TEC Barcelona Innovació Tecnològica. Ubicat entre Barcelona i Sant Adrià de Besòs, està concebut com un espai dedicat a la creació i a la innovació en energia, aigua, mobilitat i arquitectura sostenible.



□ **Gestió ambiental del litoral**

Incrementar la superfície verda i realitzar-ne una gestió sostenible. Es preveu augmentar els espais verds i millorar les seves connexions amb els espais periurbans, així com gestionar-los seguint criteris de sostenibilitat.

Elaboració del Pla de Biodiversitat Urbana. Impulsar les accions contemplades en l'Agenda 21 per millorar el coneixement, i la difusió del patrimoni natural.

Assegurar la protecció definitiva de Collserola. Incrementar la protecció del Parc defensant l'equilibri de l'ecosistema urbà, el forestal i les comunicacions.

Desenvolupament del Pla Integral per a la Gestió del Litoral. A través del Programa de Gestió Integral del Litoral es preveu continuar el seu desenvolupament: qualitat, educació, promoció ambiental, gestió del patrimoni, seguretat, activitats de lleure i gestió d'infraestructures.

Consolidar el creixement de recollida selectiva. Es pretén promoure un augment continuat de la recollida selectiva, estendre la recollida de la fracció orgànica, i treballar per augmentar l'eficiència general del sistema.

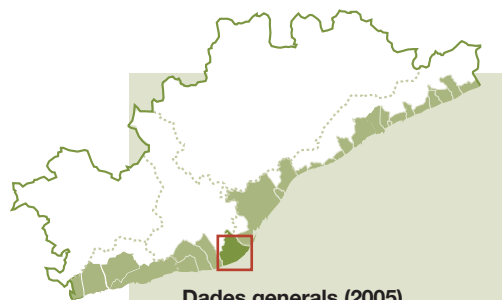
□ **Cultura**

Nous projectes vinculats a la creativitat. El Museu del Disseny a la plaça de les Glòries i la Ciutat de l'Audiovisual de Ca l'Aranyó, on s'ubicarà el Parc Barcelona Mèdia, seran impulsors de nous projectes de producció de continguts culturals.

Desenvolupament de la Biblioteca Central Urbana. Ha de resoldre un dels dèficits de la ciutat, i esdevenir cap de la xarxa de biblioteques de Barcelona.

Centre Cultural del Born. La singularitat de les restes arqueològiques convertiran el Nou Born en eix vertebrador del barri de la Ribera, potenciant el coneixement i la convivència entre passat, present i futur.

El Prat de Llobregat



Dades generals (2005)

Població: 63.276 habitants

Superfície: 31,17 km²

Densitat: 2.027 hab./km²

Web: www.aj-elprat.es

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent és el Pla General Metropolità del 1976; i s'han anat incorporant modificacions, principalment motivades pel Pla Delta (Pla d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta). Les propostes de futur s'articulen entorn als següents eixos: acabament de les infraestructures, naturalització d'espais lliures, desenvolupament de projectes urbanístics per completar les façanes nord i sud de la ciutat, i impuls de les activitats econòmiques del municipi.

El Pla d'Actuació Municipal (2004-2007) recull la planificació de la ciutat a partir del desenvolupament territorial equilibrat, la gestió de l'espai públic, l'impuls econòmic i els serveis a les persones. El Pla Delta va ser el punt de partida de projectes territorials i ambientals amb els quals el municipi ha contrarrestat els impactes negatius de la seva proximitat a grans infraestructures.



La Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) Prat; l'ampliació de l'Aeroport, amb la nova terminal, i el parc Litoral, com a mesura compensatòria; el desenvolupament de l'Eixample del Prat Nord; el desviament del riu Llobregat; i el Prat 21, que aborda les noves transformacions derivades de l'arribada del tren d'alta velocitat i el metro, amb la creació d'una estació intermodal, són els principals projectes que perfilen el desenvolupament actual del municipi.

El Prat de Llobregat, que compta amb una Agenda 21, aprovada el 2002, disposa d'una economia sanejada pel dens teixit d'indústries i empreses de serveis ubicades al municipi.

Dinàmiques del municipi

Es tracta d'un municipi que s'estén íntegrament per la plana deltaica del riu Llobregat, a la comarca del Baix Llobregat, però intensament lligada a les dinàmiques de la conurbació urbana de Barcelona. Té una extensió de 31,17 km², el que representa la tercera part del total del Delta. La població del Prat és de 63.276 habitants (padró habitants, 2005). Des de 1998, el creixement mitjà ha estat del 0,3%, i destaca l'índex d'autocontenció: el 40% de residents treballen al municipi.

El municipi està ubicat a la plana deltaica formada pel riu, entre el marge dret del riu Llobregat i l'estany del Remolar, i el seu front marítim té una llargària de 8 km. A llevant limita amb la Zona Franca, al nord amb l'Hospitalet i Cornellà, al nord-oest amb Sant Boi, i a ponent amb Viladecans. A mitjans del segle XIX va començar l'explotació del Delta com a terra de cultius, però a mitjans del segle XX, amb la industrialització massiva de la conca del Llobregat, el riu es va convertir en un dels més contaminats d'Europa. A partir dels anys 50 va començar la regressió del Delta, que ha perdut uns 300 metres en l'àrea més propera a la desembocadura.

Base econòmica

L'estructura econòmica del Prat s'ha basat tradicionalment en la indústria, tanmateix tot i que es manté la producció química i paperera, el sector industrial està perdent el seu pes relatiu. El municipi està adquirint una especialització logística i de transport que arrenca als anys 80 (l'any 1996 aquestes activitats representaven ja el 16% dels llocs de treball del municipi, molt per sobre del 7% metropolità), i té perspectives de creixement amb la posada en marxa de la ZAL-II (coneguda com a ZAL Prat), que es construirà al polígon Pratenc.

L'Ajuntament aposta per la diversificació del teixit productiu i ha iniciat el projecte de la Ciutat Aeroportuària, com un polígon per a la concentració d'empreses orientades a aquest sector. En aquest context, la formació adquireix un caràcter estratègic per resoldre les mancances de competitivitat d'algunes empreses instal·lades al Delta, principalment relacionades amb el domini d'idiomes estrangers i amb les noves tecnologies. L'Escola d'Oficis Delta del Llobregat és una iniciativa per potenciar l'aprenentatge d'oficis de caire industrial i social, i des del Centre de Promoció Econòmica de l'Ajuntament es dona suport, amb serveis i programes, a treballadors en actiu, o a persones aturades. Pel que fa al comerç local, el teixit presenta una certa feblesa enfront de la competència de les grans superfícies.



El Parc Litoral, de 3 km de llargada entre els estanys de la Ricarda i el Remolar, intenta fer **compatible la naturalització i l'ús públic**

L'Ajuntament preveu impulsar el Consell Municipal del Comerç per dinamitzar els eixos comercials existents. El creixement de la ciutat cap al nord, amb l'Eixample Nord o Prat Nord, suposarà la integració, en el teixit urbà, d'un model que torna al concepte de carrer i eix comercial.

El turisme es comença a potenciar orientat a dues línies: l'oferta dirigida a negocis i convencions, i l'orientada a l'oci i el lleure. Finalment, el sector agrícola és considerat un potencial de desenvolupament sostenible i s'ha afavorit la protecció de l'espai de producció agrícola integrat en el Consorci del Parc Agrari. La producció agrícola del municipi s'està focalitzant en la producció autòctona de qualitat, ocupa només l'1% de la població i es topa amb el problema de la manca de continuïtat de les explotacions agrícoles.

Ocupació del sòl

El nucli urbà, allunyat de la costa, s'ha mantingut relativament compacte, el 90% de l'habitatge respon a la tipologia de plurifamiliar. El terme suporta l'impacte de grans infraestructures d'interès general i la ubicació de l'Aeroport de Barcelona al seu territori ha suposat l'ocupació de més de 4 km de litoral per aquest ús. El Pla Delta ha estat el marc de les actuacions realitzades al municipi, que s'han gestionat per minimitzar els impactes negatius i rendibilitzar les obres. El municipi té una gran capacitat de creixement en sòl urbanitzable, entorn al 20%, el que ha permès definir els grans projectes urbanístics per acabar la ciutat.

En la planificació del territori, el Prat es planteja l'acabament de les façanes nord i sud de la ciutat, la rehabilitació d'àrees degradades, la potenciació del front litoral i la conservació sostenible del Parc Agrari.

L'actual Pla d'actuació de Sant Cosme s'ha plantejat: acabar la reforma urbanística, recolzar l'activitat econòmica, reduir els nivells d'exclusió social, programes d'intervenció sociosanitària, i el foment de l'activitat cívica i cultural. Al casc antic de la vila es realitza un projecte de millora urbana centrat en la mobilitat, l'aparcament i l'eixamplament de voreres. Per gestionar els temes d'habitatge i aparcament, l'Ajuntament va crear el 2005 l'empresa Prat Espais.

Infraestructures i mobilitat

Una de les problemàtiques del Delta és la possible incapacitat dels accessos viaris per satisfer les necessitats de la zona logística associada al port i la ZAL II, un cop aquestes infraestructures hagin arribat al cent per cent d'ocupació. L'accessibilitat als polígons industrials encara presenta mancances: a Mas Blau i l'Aeroport, amb més de 8.000 treballadors, s'hi accedeix amb dues línies d'autobús, i al polígon Pratenc, on hi treballen unes 6.000 persones, només s'hi accedeix amb vehicle privat.

L'ampliació de l'Aeroport és un projecte de gran complexitat, que coordina les accions per mitjà del Pla Barcelona, i que contempla tres grans actuacions: la tercera pista, la nova terminal entre pistes i la ciutat aeroportuària.

Gestió ambiental del litoral

El municipi gaudeix d'àrees ZEPA (Zones d'Especial Protecció d'Aus), espais protegits com a Reserves Naturals Parcials, i espais considerats

A l'Eixample Nord, de gairebé 200 hectàrees, convivran usos residencials i terciaris, amb activitats logístiques i industrials.



PEIN, que conformen les principals zones humides, pinedes litorals i ecosistemes dunars del Delta del Llobregat. La façana litoral inclou l'espai comprès entre l'Estany de la Ricarda i l'Estany del Remolar.

La morfologia costanera del Delta representa una costa baixa amb pocs elements que interrompin la seva continuïtat, excepte els espigons de protecció de les conduccions de desguàs des de canals agrícoles, llacunes litorals, i el riu Llobregat. L'excepció és el Port de Barcelona, que ocupa la totalitat de l'hemidelta amb les seves estructures rocalloses d'abric de les aigües. Els fons marins són sorrencs, i no hi ha roques submergides d'origen natural.

L'erosió de la sorra de les platges és un dels problemes ambientals que provoca més perplexitat a la població. L'ampliació del Port i el desviament del Llobregat van internalitzar els impactes ambientals amb la previsió d'actuacions d'estabilització de sorres a càrrec de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Es va preveure la creació d'una nova platja de 50ha i una bossa de sorra que la mateixa dinàmica litoral havia de recol·locar al llarg de la costa. Els temporals de llevant de 2004 i 2005 es van endur la sorra d'una part de la platja del Prat arribant a descalçar el passeig marítim. La construcció d'una escullera al final del nou canal de sortida del riu, la construcció d'espigons submergits paral·lels a la costa, i les reposicions periòdiques de sorra són les tres accions sobre una línia de costa que ha estat desestabilitzada. Pel que fa a l'aspecte visual de la sorra de la platja la valoració ha estat bona (ACA, 2004).

La Depuradora del Baix Llobregat (DepurBaix), que és una societat estatal que depèn del Ministeri de Medi Ambient, gestiona el sistema de sanejament, la depuració i la reutilització de l'aigua, així com l'ampliació del tractament biològic de la depuradora del Llobregat. El sistema de tractament de la depuradora permetrà que l'aigua pugui ser reutilitzada per la indústria, per l'agricultura, o per mantenir el cabal del riu i les zones humides del Delta. El municipi va aprovar el Pla Director d'Aigües del Prat, que preveu importants inversions en la millora del servei, centrades especialment en la qualitat de l'aigua. La qualitat físico-química de la massa d'aigua de l'àrea del Prat-Castelldefels ha estat moderada, i la qualitat biològica també ha obtingut la qualificació de moderada (ACA, 2004).

El 2005 es va aprovar la creació del Consorci per a la Protecció i Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, del qual en formen part el Departament de Medi Ambient i Habitatge, i els ajuntaments del Prat de Llobregat i Viladecans. Aquest Consorci gestiona, de manera integrada, els espais naturals del Delta del Llobregat.

Pel que fa a la recollida selectiva, l'Ajuntament del Prat treballa per dotar la ciutat de la infraestructura i els serveis necessaris per facilitar la separació selectiva dels residus. Les dades dels darrers dos anys mostren com s'ha incrementat la recollida selectiva de paper i cartró, la de matèria orgànica i la dels residus portats a la deixalleria.

Cultura

Cal destacar que el municipi compta amb el Catàleg de protecció dels elements d'interès del patrimoni històric, arquitectònic i ambiental. Malgrat la



joventut del municipi, el Prat té edificis emblemàtics com la Casa de la Vila i la Torre Muntadas.

Les Cases d'en Puig és el Centre d'Informació Ambiental del Prat de Llobregat que ofereix el Servei d'Educació Ambiental, el Servei d'Informació Prat Sostenible, i el Servei de documentació ambiental del Prat.

Pel que fa a equipaments culturals, el municipi compta amb el Teatre Modern i La Capsa, el Centre de Cultura Contemporània del Prat, i dos centres culturals: el Remolar i Torre Balsells.

2. Reptes i projectes de futur

□ Ocupació del sòl

Creixement de l'Eixample Nord. Al nord del nucli antic es projecta l'Eixample del Prat Nord, un territori de gairebé 200 hectàries, on conviuran usos residencials i terciaris, amb activitats logístiques i industrials. S'hi preveuen uns 8.000 pisos nous de diverses tipologies, i la creació d'uns 20.000 llocs de treball. Aquest nou espai haurà de contemplar la integració del TAV, l'estació intermodal i la Gran Via.

Desenvolupament urbà del Prat Sud. El Prat Sud és un altre projecte de creixement integrat en la trama urbana i l'entorn aeroportuari i agrícola, incorporant, entre altres equipaments i serveis, el Born del Prat en el marc de la reconstrucció de la Granja de La Ricarda, i el Centre Universitari de Formació i Investigació en Logística Integral i Transports.

□ Infraestructures i mobilitat

Estació intermodal el Prat. La futura estació intermodal al nucli urbà del Prat inclourà TAV, metro, ferrocarril, i autobusos amb connexió a l'Aeroport. També el soterrament de 1.100 metres de vies en ple nucli urbà. La futura estació serà un dels nous pols centrals del municipi.

Nou pont sobre el Llobregat. Hi ha consens en la construcció d'un nou pont sobre el Llobregat, que ajudaria a resoldre els problemes de trànsit per accedir al Polígon Pratenc i a la ZAL-II.

Nou vial d'accés a la platja, i connexió de l'A-16 amb el Prat. El nou vial d'accés a la platja comptarà amb un carril per a vianants i bicicletes separat dels cotxes. S'ha proposat la creació de la segona connexió del municipi amb l'A-16.

Millorar la connexió entre el nucli urbà, barris, centres de treball i zones de serveis. S'estudiaran noves línies de transport urbà complementàries al transport urbà integrat Metro-Bus-Renfe.

Ciutat aeroportuària i zona industrial aeronàutica.



La nova estació intermodal del Prat inclourà tren d'alta velocitat, metro, ferrocarril i connexió amb l'Aeroport.

□ Gestió ambiental del litoral

Parc Litoral i regeneració del front marítim del Prat. El projecte del Parc Litoral, d'uns 3 km de llargada, abarca la franja litoral del Prat entre el Remolar i el desaparegut càmping Cala Gogó, i intenta fer compatible la naturalització i l'ús públic. El Parc es vol convertir en un nou espai natural que comuniqui la ciutat amb el mar a través d'un vial. Es preveu un tractament de la pineda de Can Camins, la pineda litoral més ben conservada del Delta, com a espai d'oci i lleure amb un accés públic controlat, amb equipaments de restauració i un centre d'activitats nàutiques. S'ha instal·lat una àrea d'esculls artificials entre Port Ginesta i el Delta.

Potenciació del Parc Agrari. Preservar els espais agrícoles, i potenciar la producció autòctona de qualitat (carxofa del Prat).

□ Cultura i equipaments socials

Nous equipaments: Jutjats del Prat, Caserna dels Mossos d'Esquadra, Residència per a la Gent Gran i Centre de Dia, i Residència per a gent discapacitada.

Actuacions de rehabilitació del patrimoni local. Reconstrucció del molí arrosser de Ca l'Arana; rehabilitació de la Telegrafia; i reconstrucció de la Granja de la Ricarda.



Viladecans

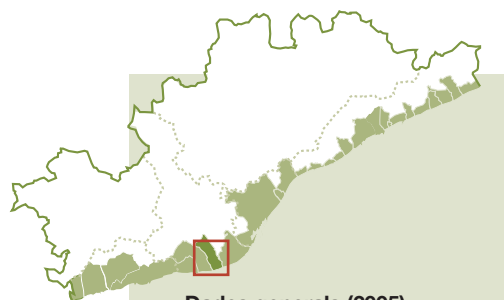
1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament de Viladecans està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, i a les diverses modificacions puntuals o figures de planejament derivat. El model urbanístic del territori, a més, es fonamenta també en altres documents tals com el primer i el segon Pla Estratègic del municipi, l'Agenda 21 local, el POEC (Programa d'Orientació per als Equipaments Comercials), el Programa de desenvolupament de zones d'activitat econòmica, o el Pla de mobilitat, que han estat redactats amb l'objectiu d'establir criteris de planificació en el camp comercial, econòmic i ambiental.

Per altra banda cal destacar el Pla d'Actuació Municipal 2004-2007 (PAM), que inclou el conjunt d'objectius i accions a desenvolupar durant aquest període per part del consistori. Aquest pla s'organitza en funció de quatre grans eixos d'actuació: promoure una ciutat justa i solidària, oferir un progrés amb oportunitats per tothom, potenciar un desenvolupament sostenible i fer que la ciutat sigui més participativa.

Altres projectes en curs són el Pla Director de Joventut o el Projecte Local d'Ocupació.



Dades generals (2005)

Població: 61.043 hab.
Superfície: 20,4 km²
Densitat: 2.993,8 hab./km²
Web: www.aj-viladecans.es



Dinàmiques del municipi

Es tracta d'un municipi de 20,4 km² situat al Delta del Llobregat, on viu una població resident de 61.043 habitants (any 2005). En els últims anys s'ha produït un augment progressiu de la població, resultat de l'assentament de nouvinguts de les rodalies de Barcelona i estrangers. Segons les darreres estimacions realitzades pels equips tècnics de l'Ajuntament, en base al nou promig d'ocupació d'habitatges, s'estima que el 2018 es pugui arribar als 78.000 habitants.

La ciutat de Viladecans ha experimentat, en els darrers anys, un important procés de transformació des del punt de vista físic, econòmic i social, que ha permès superar carències i dèficits històrics, tan estructurals com pel que fa a l'oferta de serveis al ciutadà, aprofitant les oportunitats sorgides d'acord amb la seva situació de nova centralitat metropolitana. Els fluxos diaris de mobilitat indiquen que el terme és el lloc de residència d'una població que treballa en municipis veïns i, especialment, a Barcelona ciutat.

Base econòmica

La vocació econòmica de Viladecans és cada cop més comercial i de serveis, tot i que continuen existint les activitats industrials (compta amb una considerable reserva de sòl industrial) i agrícoles (desenvolupa una agricultura de qualitat), que han caracteritzat el municipi en les darreres dècades. El patrimoni natural i els recursos agrícoles completen la base econòmica del municipi, i com a potencial, una oferta de turisme orientat estratègicament als negocis, però també al lleure.

Pel que fa a l'activitat comercial, destacar que s'està pendent del desenvolupament del Pla d'Orientació d'Equipaments Comercials de Viladecans. Per altra banda, el sector industrial tradicional presenta dificultats importants per mantenir-se al municipi. Les primeres indústries, lligades a l'ús intensiu de l'aigua, van sent substituïdes progressivament per activitats més lligades a la logística, la distribució i el transport, que troben al municipi una ubicació idònia. Aquestes tendeixen a ocupar molt de sòl, a generar poca ocupació i a saturar les infraestructures però també atrauen empreses lligades als nous sectors emergents d'alt valor afegit.

Del sector agrícola assenyalar que el municipi pertany al Parc Agrari del Baix Llobregat, que s'emmarca a la vall baixa i al Delta del riu Llobregat, i desenvolupa l'activitat agrària més important de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El Consorci del Parc Agrari va ser constituït el 1998 i estableix les línies estratègiques de gestió i desenvolupament de l'activitat agrícola en aquesta zona.

Finalment, pel que fa al turisme, esmentar que s'ha apostat per recuperar el front litoral de la ciutat i per protegir i potenciar els espais d'interès natural i agrícola del Delta, i també per integrar equipaments i serveis com instal·lacions esportives, recreatives, docents, hoteleres, de restauració, culturals, oficines, sanitari no hospitalari, assistencial, etc. La planificació en aquest sentit s'està realitzant amb criteris d'especial sensibilitat ambiental i paisatgística i sota les pautes que estableix el Pla Estratègic municipal.

Ocupació del sòl

El territori municipal de Viladecans es caracteritza per ocupar una extensió de forma més o menys rectangular, s'estén de la muntanya al mar, i és tra-



vessat per diverses infraestructures viàries i ferroviàries que dificulten la seva relació vertical, i dificulten l'accés al mar des del nucli urbà de Viladecans. En una aproximació esquemàtica, es pot afirmar que els usos del territori s'ordenen en franges paral·leles al mar.

Al nord trobem una zona de muntanya amb un àrea forestal de propietat privada. Seguidament, existeix el nucli urbà amb una estructura compacta de major o menor densitat en funció del període històric de la seva construcció. A continuació s'estén una zona industrial dels anys 60 que progressivament es transforma i modernitza. La franja fins a l'autopista és una nova zona d'activitats industrials i logístiques en ple desenvolupament urbanístic barrejat amb actuacions d'habitatge i equipaments. Sota l'autopista, es troba el Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat amb una gran quantitat de parcel·les d'horta i hivernacles que conviuen amb activitats periurbanes en precari, de baix valor afegit.

Finalment, per sota de l'autovia C-31 i la darrera ampliació de l'aeroport, comença la franja costanera amb una pineda litoral i els espais naturals dels aiguamolls del Remolar, la Murtra, can Sabadell i els Reguerons. L'ocupació per càmpings d'aquesta última franja de terme havia limitat l'accés al mar a la població de Viladecans, fins el punt que les platges són poc conegudes pels mateixos habitants del municipi. L'ampliació de l'Aeroport ha comportat l'eliminació d'aquestes ocupacions periurbanes en primera línia de mar i ha obert la possibilitat d'apropar la costa a la ciutat amb la construcció del camí del mar, llargament reivindicat pels ciutadans de Viladecans.

Per últim, destacar que la precarietat existent encara en alguns barris està sent afrontada amb millores progressives en l'espai públic i la creació d'equipaments amb el suport de la Mancomunitat de Municipis. Són objecte d'aquestes atencions, els barris del centre de la ciutat amb el pla Eixample 21, que requereix refer la urbanització de la trama urbana antiga, part de les instal·lacions i l'enllumenat viari; el pla Marina 21 que enfronta entre d'altres aspectes la millora del barri de Sales i el pla Ponent 21.

Infraestructures i mobilitat

El territori suporta el pas de grans infraestructures que el fan molt accessible territorialment: la sortida de l'autopista C-32, a tres minuts de l'aeroport, l'estació de Renfe amb connexió a Barcelona i l'estació de la futura línia de metro del Baix Llobregat. Tanmateix, aquestes comunicacions comporten impactes negatius a nivell local, no existeix una jerarquia de xarxa i es dona una important impermeabilitat. L'autopista, l'autovia, l'antiga carretera de València, el ferrocarril amb una estació allunyada del centre urbà, l'ocupació d'una part de l'espai municipal per l'aeroport, etc. són autèntics talls en el territori. La circulació longitudinal al llarg del terme, és a dir, la relació muntanya-mar, és deficient.

Per altra banda, el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona ha definit les infraestructures de l'entorn de l'àmbit del Parc del Delta (ampliació de l'aeroport i desviament de l'autovia de Castelldefels). Concretament a Viladecans, se situaran 250 ha de les noves superfícies de l'Aeroport que representaran prop del 16% de la seva extensió.



El desenvolupament del Parc de Negocis és l'operació estratègica més important en curs i preveu crear un espai obert i innovador d'activitats econòmiques i ciutadanes.

Dins la ciutat, també hi ha diversos aspectes pendents de resoldre com la manca d'aparcaments o la congestió, en determinades àrees, pel pas de trànsit pesat que travessa el nucli urbà per la C-245 o que opera a l'antic polígon industrial.

Gestió ambiental del litoral

El municipi es troba situat al Delta del Llobregat, que és el segon en extensió de Catalunya i malgrat l'elevat grau d'urbanització que existeix, encara conserva unes zones humides considerades d'importància internacional per la Unió Europea (ZEPA) que constitueixen un important refugi d'aus durant la migració i com a lloc d'hivernada. Existeix un interessant mosaic de comunitats vegetals, moltes de les quals estan protegides (són de particular interès la diversitat d'espècies d'orquídies), i estanys litorals i zones humides. Destaca la reserva natural del Remolar-Filipines pel seu valor vegetal i faunístic. Esmentar que els espais naturals del Delta estan inclosos en el PEIN i el 2005 es va aprovar la creació del Consorci per a la Protecció i Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, del qual en formen part el Departament de Medi Ambient i Habitatge, i els ajuntaments de Viladecans i el Prat de Llobregat. Aquest Consorci gestiona, de manera integrada, els espais naturals del Delta del Llobregat.

El municipi compta, a més, amb un potencial paisatgístic i ambiental important a l'espai agrícola (tant pel que fa als espais del Parc Agrari com els més costaners). Alguns d'aquests camps de conreu permeten la connexió entre els diferents espais naturals del Delta i han estat inclosos en la protecció del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).

Pel que fa l'àrea forestal, aquesta pateix un risc elevat d'incendi, i un abandonament. En aquest àmbit s'està treballant en la creació d'una xarxa de camins, senyalització d'itineraris, neteja, i es vol arribar a acords amb els propietaris per millorar l'estructura i biodiversitat del medi, tot minimitzant el risc d'incendi.

La costa del municipi és rectilínia, sorrenca i contínua, existeix una única platja, anomenada tradicionalment Platja de Viladecans (la toponímia municipal oficial però, recentment aprovada, distingeix la platja de la Murtra, la platja de la Pineda, la platja de cal Francès i la platja del Remolar) i que ha presentat històricament una lleugera acreció. Destacar que l'aspecte visual de la sorra de la platja va ser bo (ACA, 2004).

En relació al sanejament esmentar l'existència de l'EDAR Gavà-Viladecans que realitza un tractament secundari amb un cabal de disseny de 72.000 m³/dia. Es preveu la seva ampliació i la incorporació d'un tractament terciari (què permetrà la reutilització de les aigües per l'agricultura, el reg de les zones verdes de la ciutat i la recàrrega de l'aqüífer). El sistema de sanejament aboca les aigües a través de l'emissari submarí a una profunditat de 17m. Viladecans compta amb un sistema separatiu d'aigües pluvials per tal de no excedir la capacitat de la depuradora, però que pot provocar problemes puntuals de contaminació (per acumulació de residus en les conques o connexions puntuals il·legals). Les aigües litorals del municipi presenten una qualitat físico-química i biològica bona des de l'entrada en funcionament de l'EDAR del Prat.

El municipi es troba situat al **Delta del Llobregat**, que és el segon en extensió a **Catalunya** i, malgrat el grau d'urbanització, **conserva zones humides d'interès internacional**.



L'aqüífer superior ha estat afectat per les pràctiques que s'han donat en aquest entorn, tals com l'ús de fertilitzants agrícoles, les extraccions d'àrids, els abocaments il·legals, etc. L'aqüífer més profund presenta més bona qualitat, tot i que conseqüència de la sobreexplotació dels anys 60 i 70, actualment corregida, presenta problemes de salinització i contaminació puntual per altres substàncies. Aquest aqüífer representa un recurs estratègic per l'Àrea Metropolitana, amb uns recursos anuals d'uns 60-80 hm³.

Cultura

Viladecans compta amb un passat agrícola que ha deixat un patrimoni arquitectònic de masies, moltes d'elles inserides a la trama urbana de la ciutat: Torre Modolell, Can Menut, Can Xic, Can Ginestar, en són alguns exemples. En aquest sentit, s'han començat a portar a terme algunes iniciatives interessants com la voluntat de crear, a Ca n'Amat, un centre d'interpretació de la història del Delta, en el marc d'una xarxa supralocal de museus destinats a explicar l'evolució humana comuna.

Viladecans compta amb un arxiu històric que destaca per la riquesa de les seves sèries des del s. XVIII. Destaca el patrimoni històric del municipi: l'Ermita de Sales, la Torre Roja, la Torre del Baró, la Torre Modolell, Ca n'Amat, Xalet de Ca la Pilar d'en Puig i Cadafalch.

Hi ha una creixent representació d'espais públics o d'edificis d'arquitectura contemporània: edificis residencials d'arquitectes com MBM (Bohigas - McKay - Martorell) o Tous i Fargas; edificis d'equipaments públics de Bonell i Gil (Atrium), Artigues i Sanabria (Biblioteca) o de Fraile i Revillo (Cubic) o d'espais públics com la Plaça d'Europa de Dani Freixas o el Parc del Torrent Ballester d'Arturo Frediani.

2. Reptes i projectes de futur

□ Dinàmiques del municipi

Creació de nous equipaments sanitaris. Es preveu la posada en marxa del Consorci Hospitalari i el Centre Integral per a les persones grans a Can Preciós, i la creació d'un nou CAP.

Potenciació dels equipaments educatius i esportius. S'ha aprovat el Projecte Educatiu de Ciutat, per a la planificació de l'acció municipal en matèria educativa. S'han construït tres noves escoles bressol i les noves escoles públiques de Can Guardiola, CEIP Marta Mata, i de Campreciós, i CEIP Martí Pol. D'altra banda, un Pla d'Equipaments Esportius permetrà prioritzar les inversions, la millora i la conservació dels equipaments existents.

□ Base econòmica

Desenvolupament del Parc de Negocis. El Parc és l'operació estratègica més important en curs. És un espai obert, innovador, d'activitats econòmiques i ciutadanes, fonamentat en l'intercanvi de coneixement com a aposta de desenvolupament local integral.

Desenvolupament del Parc Empresarial d'Activitats Aeroespacials i de la Mobilitat de Viladecans. Es preveuen desenvolupar 535.515 m², un 50% seran d'ús públic (vials, aparcaments, zones verdes i equipaments)



i l'altre 50%, d'ús privat per a activitats econòmiques lligades als usos relacionats amb el món aeronàutic, atesa la proximitat amb l'Aeroport del Prat.

Desenvolupament del Pla Delta (Pla d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat). Comprèn un conjunt d'obres públiques que pretén convertir l'àrea de Barcelona en el principal centre logístic del sud d'Europa. Les actuacions s'estan duent a terme al terme municipal del Prat de Llobregat, i també a Viladecans.

Promoció del sector turístic. L'Ajuntament vol impulsar un turisme més orientat als negocis, però també a l'oci i el lleure, en el marc del Parc del Delta.

□ Ocupació del sòl

Desenvolupar el Parc del Delta, un innovador projecte de desenvolupament sostenible de l'àrea deltaica de Viladecans. Els seus objectius són la recuperació del front litoral de la ciutat i el seu accés, la protecció i potenciació dels espais d'interès natural i agrícola del Delta.

Desenvolupament de nous barris i arranament. A nivell urbà, es desenvolupen nous barris i s'arrangen els vells amb plans de millora de l'espai públic, de construcció d'equipaments, i d'habitatges de protecció social. Els pròxims 10 anys es preveu la construcció d'aproximadament 7.720 habitatges nous en les diverses operacions en marxa.

□ Infraestructures i mobilitat

Incrementar la mobilitat intermunicipal. En una primera fase s'està treballant en la potenciació de dos eixos verticals i en la seva activació econòmica i vocació comercial; la sortida de l'autopista pel carrer Agricultura-Avinguda Josep Tarradellas i la carretera de la Vila que connectarà el nucli urbà amb l'estació de tren. D'altra banda, la construcció definitiva de la línia de Metro del Baix Llobregat, amb l'arribada soterrada d'una nova línia de rodalies de Renfe a Viladecans, també contribuirà a incrementar notablement l'accessibilitat i mobilitat intermunicipal.

Promoure una mobilitat sostenible. Està en curs d'execució un Pla de pacificació del trànsit que preveu el tancament de les zones de vianants; la creació de noves línies d'autobusos i el reforçament de les existents per fomentar la circulació de vianants i bicicletes amb la creació de més places d'aparcament.

□ Gestió ambiental del litoral

Potenciar els espais naturals del Delta. L'Ajuntament s'ha proposat, per aquesta legislatura, formalitzar la seva participació en el Consorci de Gestió del Delta per a fomentar l'ampliació de les zones naturals i humides i els corredors verds.

Regulació i reconversió dels usos periurbans. Des de l'Ajuntament s'han iniciat els procediments per eliminar les activitats existents a espais agrícoles, en precari.

Desenvolupar el Pla de gestió de la zona forestal. Es pretén millorar paisatgísticament i convertir la zona en un espai verd d'ús d'esbarjo amb

El Parc del Delta, innovador projecte de desenvolupament sostenible a l'àrea deltaica de Viladecans, preveu la recuperació del front litoral i el seu accés, així com la protecció dels espais d'alt interès.



itineraris senyalitzats, i millorar la seva estructura i biodiversitat tot minimitzant el risc d'incendi.

Millores en la gestió dels residus. S'ha implantat un nou sistema de recollida i neteja viària, extenent a tot el municipi la recollida amb sistema de càrrega lateral, la recollida d'orgànica, l'establiment de la recollida selectiva del residu comercial, l'increment de freqüència en la neteja dels contenidors i la instal·lació de dues noves minideixalleries.

Millora de l'eficiència energètica. Es pretén fomentar l'ús d'energies renovables amb l'aprovació d'una ordenança solar per fomentar la instal·lació de plaques solars per aigua calenta sanitària. Així mateix s'instal·larà una placa fotovoltaica al sostre de la biblioteca municipal. També es preveu regular la contaminació lumínica i evitar l'ús ineficient de la il·luminació. S'ha adjudicat la construcció d'una doble xarxa per regar les zones verdes i fer el baldeig dels carrers amb aigua regenerada provinent de la planta depuradora de Gavà-Viladecans, el que suposarà un estalvi de prop d'un 10% de l'aigua potable consumida.

□ Cultura

Restauració de les masies. Totes aquestes construccions requereixen d'un projecte de rehabilitació i conservació, així com un projecte d'activitat i ús que faciliti les tasques de valorització i manteniment.

Desenvolupament del Pla d'Acció Cultural que ha de recollir la potencialitat dels elements culturals com el Teatre Atrium, altres projectes ja consolidats com el Teatre Al Carrer i CROMA, i el reaprofitament i dinamització d'altres equipaments de la ciutat com a possibles aparadors de la cultura.



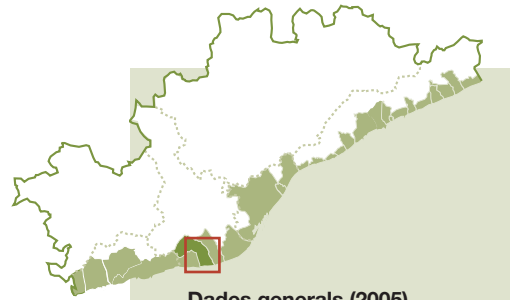
Gavà

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

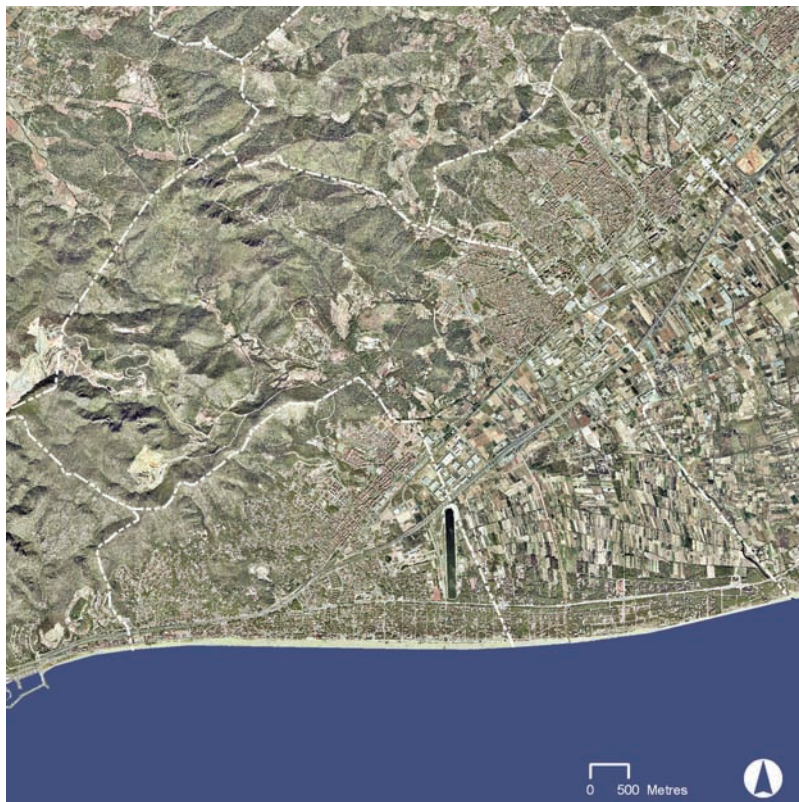
El planejament de Gavà està subjecte al Pla General Metropolità de 1976 i a les diverses modificacions puntuals. El municipi compta amb un Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM) que defineix la política municipal pel que fa al sòl i a l'habitatge durant els propers anys. El PAUM estableix les pautes per conjugar les necessitats de creixement i dinamisme econòmic amb la preservació dels recursos naturals, paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals.

Existeix també un Pla d'habitatge 2006-2012, que és fruit de l'anàlisi de les necessitats d'habitatge de la ciutat i assenta les bases per garantir-ne el seu cobriment amb habitatge de qualitat. El Pla preveu la construcció de 3.575 pisos per tal de cobrir la necessitat d'habitatge d'una població que s'estima que al 2012 sigui de 53.411 habitants. Les actuacions previstes al Pla d'Habitatge contemplen la rehabilitació d'habitatges, la posada al mercat d'habitatge buit i la construcció de vivenda protegida sota criteris de sostenibilitat i solidaritat territorial. A més, l'Ajuntament ha projectat el creixement de Gavà per als propers 20 anys, amb el Pla de Ponent.



Dades generals (2005)

Població: 44.210 hab.
Superfície: 30,8 km²
Densitat: 1.437,3 hab./km²
Web: www.gavaciutat.cat



Per últim assenyalar que el municipi va finalitzar el juny de 2005 un procés de participació ciutadana per a l'elaboració de l'Agenda 21 i ja ha iniciat el procés d'execució de les accions acordades.

Dinàmiques del municipi

Gavà és un municipi d'uns 30,8 km² amb una població de 44.210 habitants (2005) i un creixement anual mig en els darrers anys de l'1,8%. La població de Gavà ha experimentat un creixement en els últims anys atribuïble, en gran mesura al saldo migratori positiu. Tanmateix, l'existència d'una trama urbana continua amb Viladecans provoca transvasaments de residents en ambdós sentits. Per trams d'edat, són els joves d'entre 25 i 34 anys els que més emigren i també els que aporten un major nombre d'immigrants. La immigració estrangera, predominantment jove, presenta una evolució creixent en passar de les 22 persones arribades l'any 1988 a les 306 de l'any 2000.

Base econòmica

Durant anys, la principal activitat econòmica del municipi va ser l'agricultura, especialment dedicada al conreu de verdures i hortalisses, d'espàrrecs, però també, encara que en menor mesura, de vinya, cereals i fruiters. Aquesta situació començà a variar a principis del segle XX. Tot i la clara disminució de l'activitat agrícola, encara representa una activitat econòmica a tenir en compte al municipi, per la doble funció econòmica i ambiental que exerceix, amb 400 hectàrees dedicades a l'agricultura i un espai agrari protegit sota el Pla Especial del Parc Agrari. La Fira de l'Espàrrec que s'hi celebra, de notable rellevància a Catalunya, és un exemple del manteniment de l'activitat. Actualment, però, el 50% de l'activitat empresarial es desenvolupa en el sector serveis. Pel que fa a l'activitat industrial, els sectors més representatius són el químic i el del metall.

El desenvolupament històric de la indústria havia estat sempre vinculat a l'eix de Bertran i Güell fins al Camí Ral. L'oferta de sòl industrial és avui escassa, es troba exhaurit gairebé tot el sòl industrial corresponent als polígons de la Post i als àmbits dels plans parcials de Massotes, Regàs, Parets i Camí Ral. El tamany mig de les indústries ubicades al municipi és petit o petit-mig amb l'excepció de Roca, que s'estén entre Gavà i Viladecans.

Pel que fa al sector serveis, cal destacar que es preveuen desenvolupar 2.240 m² de sostre comercial, amb la conseqüent generació d'activitat econòmica que això suposa. D'altra banda, l'Ajuntament té serveis adreçats al foment de la creació de noves empreses a través del Centre de Suport a l'Empresa.

Ocupació del sòl

El municipi s'estructura territorialment en quatre grans àmbits, disposats en sentit transversal: un sector interior muntanyós, una franja urbanitzada, una plana al·luvial agrícola i finalment una franja litoral, disposició característica dels municipis de la zona.

Pel que fa a l'ocupació urbana, destacar que el municipi presenta bàsicament dos nuclis diferenciats més o menys compactes, a més d'un parell d'urbanitzacions a la zona de muntanya. Existeix, per una banda, el nucli

L'Ajuntament ha projectat el creixement de Gavà per als propers 20 anys, amb el Pla de Ponent.



antic, situat per sobre de l'autopista, on s'han dut a terme diferents millores que han contribuït a renovar la seva imatge. I per altra banda, es troba la franja costanera coneguda com Gavà Mar, amb menor densitat de població, que es recolza en els prop de 4km de costa que presenta el municipi, des del límit amb Viladecans fins al límit amb Castelldefels. Aquesta zona, al nord, limita amb l'autovia de Castelldefels, tot i que actualment també existeixen edificacions a l'altra banda d'aquesta infraestructura viària. La primera franja de costa es caracteritza per haver estat ocupada per edificacions dels anys 60-70 i ser actualment, primera residència d'aproximadament 7.000 persones. Cal assenyalar que des dels anys 80, l'Ajuntament ha projectat que les cessions de sòl es fessin en primera línia de mar per permetre la configuració d'un passeig marítim prou ample d'alta qualitat paisatgística. Això no obstant, queden encara trams amb edificacions consolidades que impedeixen la integració o acabament d'un únic passeig (el procés es preveu costós i lent). A més dels usos residencials predominants, hi ha, en règim de concessió, restaurants, un centre cívic amb servei d'atenció ciutadana, turística i mèdica, un hotel i un centre esportiu.

Pel que fa als espais no urbanitzats destacar que hi ha dues grans zones, la muntanyenca, que s'endinsa en el Garraf, i la deltaica. Pel que fa a la plana deltaica, aquest espai es caracteritza per presentar sòls agrícoles que han estat dedicats tradicionalment al conreu i zones de pineda litoral que també inclouen zones humides, jonqueres i espais dunars. La vàlua dels espais de conreu, tant des del punt de vista ambiental com agrícola es reconeix en el Pla Especial del Parc Agrari del Baix Llobregat. A banda dels conreus, la plana deltaica també es caracteritza per la franja de pineda litoral, la qual està catalogada com a hàbitat d'interès natural.

Assenyalar també que a la zona nord-oest del municipi hi trobem el massís del Garraf, on existeixen uns relleus pronunciats i poc adequats per als assentaments, circumstància que ha afavorit el manteniment dels seus valors naturals.

En general, cal destacar que els projectes que s'estan duent a terme canviaran la fesomia de la ciutat dotant-la de més equipaments, zones verdes i espais públics. L'última actuació més emblemàtica ha estat, sens dubte, el Projecte 2000. Aquest projecte ha consistit en l'edificació del nou Ajuntament i de la Biblioteca Josep Soler i Vidal, la reforma de la plaça de Jaume Balmes, la construcció d'un aparcament subterrani sota la mateixa plaça per a 370 vehicles, i la conversió del carrer de Sant Pere en una zona de vianants i passeig.

Infraestructures i mobilitat

El territori està travessat per l'autovia de Castelldefels (C-31, la qual comunica Gavà Mar amb Barcelona), l'autopista del Garraf (C-32, la qual té accessos directes al nucli urbà) i el ferrocarril (línia Barcelona-Sant Vicenç de Calders per Vilanova). Destaquen també la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell que travessa el nucli urbà, la carretera de Gavà a Begues, i l'antic camí ral de Barcelona a València.

Pel que fa a la connectivitat en transport públic, i a banda de la ja esmentada línia de rodalies Renfe, tots els barris de Gavà estan connectats ja sigui



El Parc de les Dunes ha rehabilitat la façana marítima i ha conservat ecosistemes naturals.

per un autobús urbà, el Gavabús, o bé per les diferents línies diürnes o nocturnes d'autobús que connecten la ciutat amb els municipis del Baix Llobregat i el Barcelonès.

A més d'aquestes infraestructures, es preveu la construcció del Metro del Delta, que amb una freqüència de pas prevista de 5 minuts en hora punta connectarà Gavà amb els municipis de l'interior de la comarca del Baix Llobregat. Però a més del metro del Delta, és prevista una nova estació de rodalies Renfe entre Gavà i Castelldefels. Aquestes dues actuacions, han de servir, a més, per resoldre la mobilitat en transport públic dels barris de futura creació que resultin del creixement de Gavà cap a ponent.

Gestió ambiental del litoral

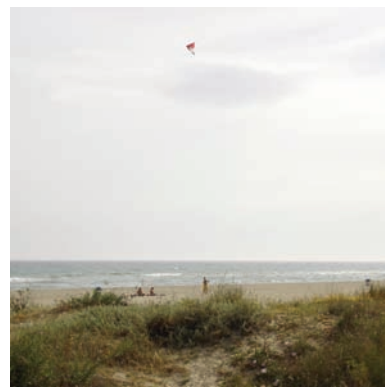
El municipi s'estén des del massís del Garraf fins al mar, configurant un paisatge molt divers: des del sector nord-occidental, accidentat pels darrers contraforts del massís de Garraf, fins al sud, constituït per les terres de la plana deltaica del Llobregat, amb una franja agrícola i una altra de pineda litoral i nucli urbanitzat. Gairebé un 50% de l'extensió municipal posseeix alguna de les figures de protecció del medi natural: Parc del Garraf, Parc Agrari del Baix Llobregat, PEIN de la Murtra i del Garraf, ZEPA i ZEC de la Murtra i les Pinedes i les Zones Humides de les Jonqueres de Rerapineda de Gavà. Pel que fa a la plana deltaica cal destacar l'existència del sistema Murtra-Murtrassa (PEIN i ZEPA), la major part del qual s'inclou dins del terme municipal de Gavà i que recentment s'ha incorporat a la zona de gestió del Consorci del Delta del Llobregat.

Cal assenyalar que 72,5 ha de la pineda, la qual inclou també zones humides, espais de duna i conreus, han estat qualificades pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) com a no urbanitzables i, posteriorment, han estat incloses en la proposta d'Ampliació de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya. Aquesta mateixa proposta de xarxa de protecció de la natura incorpora també tot l'espai marí situat a 800 m de la costa gavanenca.

La costa del municipi és rectilínia, sorrenca i contínua, existeix una única platja, anomenada Platja de Gavà. En el municipi no existeixen obres marítimes destacables que puguin produir retenció de sediments i es produeix una lleugera acreció de la platja. En la majoria del tram, les dunes que existien darrera de les platges han desaparegut com a conseqüència de la urbanització i la construcció del passeig marítim. Actualment aquest sistema dunar típic només es pot apreciar en alguns sectors situats a l'oest del litoral gavanenc, on la majoria d'edificacions han estat respectuoses i han quedat enretirades de la primera línia de mar. Concretament existeix el Parc de les Dunes de Gavà que, juntament amb les dunes de Castelldefels i la riera de Canyars, formen una zona d'interès litoral.

Pel que fa a la riera de Canyars, és previst que es realitzi un estudi per a la seva naturalització i la conversió d'aquest eix fluvial intermitent en un element de connexió paisagística entre el massís del Garraf i la plana deltaica.

Esmentar també que la plana agrícola del Baix Llobregat, tradicionalment sotmesa a activitats incontrolades tals com l'extracció d'àrids, episodis de



contaminació puntuals, i sobreexplotació ha patit afeccions en l'aquífer superior tant a nivell de contaminació com d'intrusió salina.

Amb relació al sanejament, cal destacar la existència de l'EDAR Gavà-Viladecans que realitza un tractament secundari amb un cabal de disseny de 72.000 m³/dia. Es preveu la seva ampliació i la incorporació d'un tractament terciari que permetrà la reducció de nutrients. La millora de la qualitat de l'aigua hauria de servir per afavorir-ne la reutilització. El sistema de sanejament aboca les aigües a través de l'emissari submarí a una profunditat de 17m.

Per altra banda destacar que la posada en funcionament de la tercera pista de l'Aeroport ha generat un impacte acústic al nucli de Gavà Mar i part del nucli antic. En aquest sentit l'Ajuntament ha presentat propostes concretes per a minimitzar aquest impacte i ha participat en una comissió tècnica amb AENA i altres municipis afectats.

Pel que fa als residus, tot i que Gavà té implantat un sistema de recollida selectiva, encara ha de millorar els resultats que n'obté (actualment, sols el 17% dels residus generats són reciclats), i en el seu territori es troben implantades instal·lacions pel tractament dels residus. Concretament existeix la Planta de triatge d'envasos i residus d'envasos de Gavà-Viladecans que té una capacitat de tractament de 12.000 tones/any. A més, a Gavà, es troba situat el Dipòsit Controlat de la Vall d'en Joan, on s'aboquen anualment unes 800.000 tones de residus, el qual ha de ser clausurat el gener de 2007.

Cultura

El municipi compta amb un teixit associatiu important, concretament hi són presents unes 160 associacions de diferents àmbits.

Destaca la presència de les Mines Prehistòriques de Gavà que són el conjunt miner amb galeries més antic d'Europa. Aquestes es van començar a excavar fa aproximadament 6000 anys i se'n va realitzar l'explotació durant més de 1000. Cal destacar que s'està desenvolupant el projecte del Parc Arqueològic de les Mines Prehistòriques. El municipi a més, posseeix un important jaciment romà, Les sorres, amb una extensió que totalitza més de 100 hectàrees. Les Sorres era un antic port romà d'ancoratge; els jaciments estudiats estimen que s'hi han trobat un mínim de 8 vaixells enfonsats d'època romana i una nau d'època medieval.

També hi ha restes històriques dins del mateix nucli urbà, com per exemple al Pati de la Rectoria de l'església de Sant Pere de Gavà o en alguns carrers del municipi. Són monuments d'interès el Castell d'Eramprunyà (documentat al s. X) i la Torre de Defensa de la Masia de Can Rosés (del s. XVI). Per últim destacar el Museu de Gavà, que compta amb exposicions permanents que expliquen l'evolució del medi natural de la zona.



2. Reptes i projectes de futur

□ Dinàmiques del municipi

Desenvolupament de projectes de transformació de la ciutat. El municipi es troba en uns anys de transformació amb la creació de més equipaments, serveis i zones verdes. Algunes de les actuacions importants, com la conversió de la Rambla en zona de vianants o bé la construcció d'un aparcament soterrat en la plaça Batista i Roca, s'emmarquen dins del Pla de Millora de Barris, que té com a objectiu millorar les infraestructures de la ciutat per aconseguir millores en l'accessibilitat, la mobilitat i el manteniment del nucli de la ciutat sota criteris de sostenibilitat. Una altra de les actuacions importants és el Pla d'Habitatge 2006-2012, que, entre d'altres, preveu la construcció de nous habitatges protegits. El Pla urbanístic més important previst és el Pla de Ponent, on la construcció d'habitatge protegit es preveu conjuminar amb la preservació i revalorització d'espais naturals del municipi. A aquests projectes s'afegeixen altres com el Parc Arqueològic de les Mines Prehistòriques, i la remodelació del Auditori Joan Maragall.

□ Base econòmica

Actuacions en el sector industrial. El PAUM es planteja reconvertir un sòl urbà de tipus industrial que tradicionalment ha estat ocupat per tres indústries importants, en un sector industrial amb parcel·les superiors a 2.500 m², que permeti la implantació de noves indústries al terme municipal, aprofitant el trasllat d'una de les empreses instal·lades a un altre municipi. Així mateix, el govern local pretén diversificar l'oferta de sòl industrial que farà possible la instal·lació d'indústries de tipus tradicionals o relacionades amb les noves tecnologies, ja que l'ordenació preveu la possibilitat de construir naus petites en filera amb superfícies a partir dels 300 m² d'ocupació fins a naus grans agrupades.

□ Ocupació del sòl

Desenvolupament del Pla de Ponent. És una actuació urbanística mitjançant la qual l'Ajuntament dissenya el creixement de Gavà per a vint anys (2002-2020). Engloba un àmbit de 200 hectàrees de sòl que hi ha entre el terme municipal de Castelldefels, la carretera comarcal de Santa Creu de Calafell, l'avinguda de Joan Carles I i la carretera de la Sentiu. La proposta d'ordenació, preveu la construcció de 4.749 habitatges fins l'any 2020, dels quals un 30% (1.425 habitatges) seran protegits. De les 200 hectàrees del Pla de Ponent, 174 són de sòl públic. Aquesta superfície es distribuirà en parcs forestals, parc urbà, parc d'equipaments i parc de ribera, i la resta de terreny públic es distribuirà en equipaments. Cal esmentar, però, que el Pla ha generat algunes veus en contra que han qüestionat el seu impacte en el territori i la seva viabilitat, però també ha estat reconeguda la seva excel·lència amb un premi a l'urbanisme sostenible.

□ Infraestructures i mobilitat

Millora de la mobilitat intermunicipal. Es preveu millorar el transport públic amb l'arribada del Metro del Delta. Es preveu que la línia de rodalies de Renfe tingui un abaixador entre Castelldefels i Gavà.

Actuacions concretes dins el municipi. Es contempla la provisió d'aparcaments en el teixit urbà, l'ampliació de la zona de vianants i, l'ampliació



Els projectes que s'estan desenvolupant canviaran la fesomia de la ciutat dotant-la de **més equipaments, zones verdes i espais públics.**

progressiva de la xarxa de carrils bici. Són importants també, les cruïlles de la carretera de València amb els camins de mar-muntanya com a portes d'entrada als nuclis des del Delta.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Regulació i reconversió dels usos periurbans a la plana agrícola.

Es duen a terme regularment accions per regular les activitats fora d'ordenació existents en la zona agrícola.

Rehabilitació i conservació dels sistemes dunars. L'Ajuntament ha desenvolupat el projecte del Parc de les Dunes per tal de rehabilitar la façana marítima i conservar aquests ecosistemes naturals. En aquest sentit, es preveuen actuacions per continuar amb aquesta línia.

Millora de la gestió i la qualitat ambiental de la Murtra. A iniciativa de l'Ajuntament i en col·laboració amb el Consorci del Delta del Llobregat, es preveu la realització d'estudis per a la millora de la gestió ambiental de la llacuna de la Murtra.

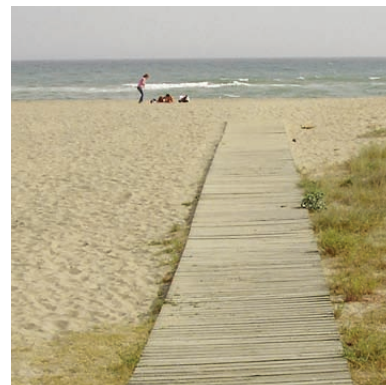
Millora de la gestió i la qualitat ambiental de la pineda litoral. Com en l'espai de la Murtra, a iniciativa de l'Ajuntament i en col·laboració amb el Consorci del Delta del Llobregat, s'han iniciat estudis i tasques de gestió que han de permetre millorar la qualitat ambiental i paisatgística d'aquest espai.

Estudi per a la conversió de la riera dels Canyars en un eix de connexió paisatgística entre el Garraf i la plana deltaica. Es pretén cercar la implicació de l'ACA en la conversió d'aquest eix fluvial intermitent en un eix de connexió paisatgística i d'ús lúdic i social del municipi.

Millores en la gestió dels residus. Es preveuen millores i ampliacions en el sistema de gestió de residus implantat per tal d'augmentar-ne l'eficiència.

□ **Cultura**

Preservació de patrimoni. Es preveuen actuacions per preservar tant els edificis històrics tals com les masies de can Ribes i la de l'Horta, com el patrimoni arqueològic, la vil·la romana de can Valls de la Roca, el poblat ibèric del Calamot i Can Rosés o el complex miner de Caçagats.



Castelldefels

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

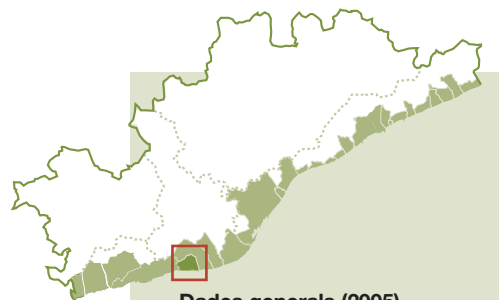
El planejament de Castelldefels està subjecte al Pla General Metropolità de 1976, sobre el qual s'han introduït moltes modificacions. El planejament en curs, qualifica de zones verdes un percentatge relativament elevat de sòl del terme municipal.

Diferents departaments de l'Ajuntament han adoptat normes ISO 9001 i existeix un bon servei d'informació territorial.

Dinàmiques del municipi

La població de Castelldefels s'ha duplicat en els darrers 10 anys, comptant amb una població de 56.718 habitants al 2005. Les previsions no preveuen una continuïtat en aquest creixement pels pròxims anys, ja que s'ha arribat al sostre d'habitatge potencial del terme i el sòl urbanitzable està pràcticament exhaurit. En els propers vint anys s'estima que la població podria incrementar-se en 15.000 habitants més com a màxim.

Pocs residents del municipi, que a principis del segle XX comptava amb uns centenars d'habitants en són nascuts. Entre el 1991 i el 2002, la variació de



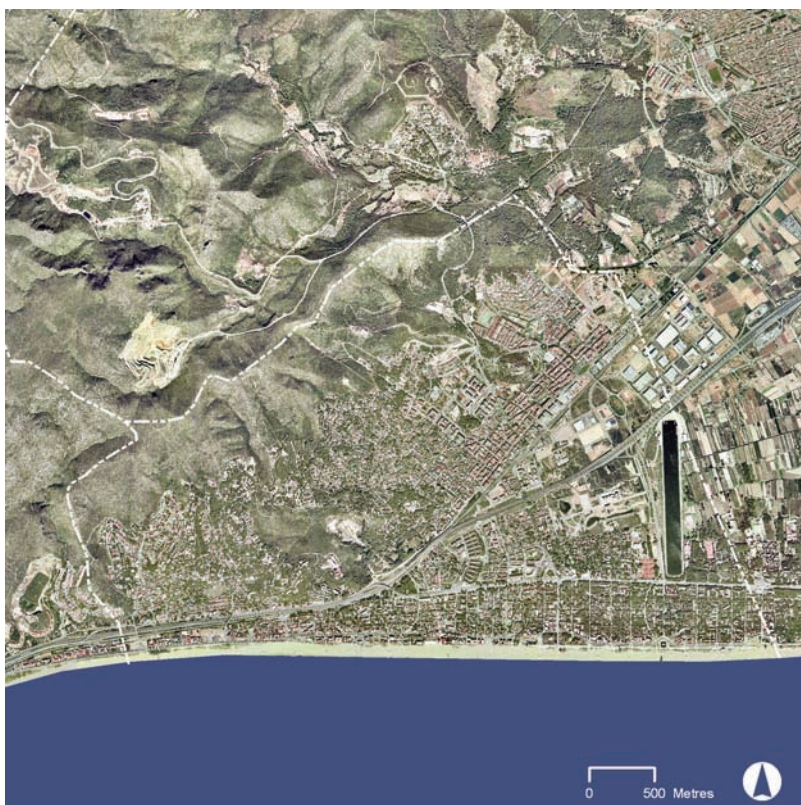
Dades generals (2005)

Població: 56.718 hab.

Superfície: 12,9 km²

Densitat: 4.407 hab./km²

Web: www.castelldefels.org



la població ha suposat un creixement del 34%. Es tracta d'un dels creixements més importants de la Regió Metropolitana de Barcelona que s'explica per diferents raons, entre elles: el pas de segona a primera residència; el nombre de nouvinguts que traslladen la seva residència a Castelldefels procedents de la pròpia comarca i de la RMB buscant una millora de la qualitat de vida i de l'entorn; i, finalment, joves d'entre 25 i 35 anys que treballen al sector serveis, servei domèstic, hosteleria i restauració. El 1991, el 22,5% de l'habitatge a Castelldefels era de lloguer, xifra semblant a la de la resta de Catalunya en aquell moment. Actualment, el mercat de lloguer s'estima en un 15%. Tal i com reflecteix el Padró Municipal, hi predomina la població jove, la qual cosa generarà a mig termini una demanda d'equipaments escolars i de serveis que caldrà valorar adequadament.

Base econòmica

Castelldefels és un municipi residencial i turístic. El desenvolupament econòmic del terme ha tingut com a eix principal el desenvolupament del turisme i l'hosteleria. Entre la seva oferta hi ha 10 hotels de qualitat, orientats al turisme de negocis i d'empresa. La seva situació en el Delta fa que Castelldefels hagi disposat d'àmplies platges i hagi estat considerada com a centre d'activitats de lleure i oci pels barcelonins des de fa temps. D'altra banda, el comerç i la construcció també s'han constituït com dos motors importants del creixement. Tot i que el comerç, en trobar-se allunyat de la platja, esdevé una activitat atomitzada, poc especialitzada i poc moderna amb una gran competència de les grans superfícies instal·lades als voltants de la comarca. Les mesures preses per l'Ajuntament amb la creació de zones peatonals i la instal·lació de pàrquings, encara no semblen haver incidit positivament al sector. La diferenciació de tipologia de persones residents, amb diversos hàbits de consum, dificulten la potenciació d'una oferta comercial homogènia per satisfer les necessitats d'una demanda tan heterogènia. El sector de la construcció ha estat el sector més dinàmic dels darrers anys, en part, gràcies a les demandes residencials i als serveis de reparació i manteniment d'habitatges. El desenvolupament del turisme s'ha limitat a l'ús de la platja i de la restauració, es podria plantejar, per tant, la potenciació d'atractius turístics complementaris. El pes de l'activitat industrial de Castelldefels té una escassa presència en l'economia del municipi, si bé s'hi observa un lleuger increment. L'agricultura és una activitat que tendeix a desaparèixer en el municipi.

El perfil productiu de Castelldefels és netament de serveis de caràcter finalista. El sector té expectatives de creixement per l'important augment de població jove que ha fixat la residència al municipi, però que diàriament surt a treballar a fora, com també en les persones grans que han passat a residir de manera fixa al municipi. Al municipi hi ha en curs diverses iniciatives en relació a l'ocupació que compta amb programes d'orientació comercial i estudis per a la dinamització econòmica del municipi a través de l'enfortiment de la micro i petita empresa. El Pla de dinamització econòmica de Castelldefels es va actualitzar l'any 2002. També s'està desenvolupant un planejament urbanístic que inclourà paràmetres comercials i reserves de sòl comercial. D'altra banda, en aquest terme municipal està ubicada l'Escola Politècnica Superior de Castelldefels (EPSC) un centre de la UPC. Es va instal·lar al municipi al 2001-02, ha anat ampliant la seva oferta formativa i actualment s'imparteixen les titulacions de: Enginyeria Tècnica de Telecomunicació, especialitat en Sistemes de Telecomunicació i en

La localització del **Parc Mediterrani de la Tecnologia-Campus** del Baix Llobregat suposa una oportunitat de **diversificació econòmica** per crear nou teixit empresarial en sectors econòmics innovadors.



Telemàtica, segon Cicle d'Enginyeria de Telecomunicació i Enginyeria Tècnica Aeronàutica, especialitat en Aeronavegació i Arquitectura.

La localització del Parc Mediterrani de la Tecnologia - Campus del Baix Llobregat (PMT-CBL), suposa una oportunitat de diversificació econòmica per a la creació del nou teixit empresarial en sectors econòmics nous pel municipi que es podran desenvolupar al voltant de les grans empreses que s'instal·lin al parc.

Ocupació del sòl

Castelldefels presenta un nucli urbà dens, envoltat de diverses urbanitzacions de baixa densitat. L'estructura territorial del municipi es presenta clarament diferenciada, tan territorial com funcionalment, en tres àmbits: el centre urbà; l'entorn urbà de la platja que estén les seves urbanitzacions al llarg dels seus 4,785 km i, finalment, les urbanitzacions ubicades a la muntanya.

El sòl urbà representa el 72,4% del municipi i l'urbanitzable el 28,5%. De manera que el potencial creixement de nou habitatge està pràcticament esgotat per la manca de sòl disponible al municipi. En un futur, es preveu que la construcció d'habitatge depengui de la remodelació i la reedificació dels ja existents. Al 2002, el preu de l'habitatge al Baix Llobregat va pujar entre un 20 i un 30% i a Castelldefels, l'increment va ser similar al de la resta de la comarca.

El proveïment de serveis urbans, manteniment i neteja de Castelldefels és molt car degut a la dispersió i tipologia de baixa densitat de les urbanitzacions, hi ha uns 180 km de carrers. Dos barris dels 18 que existeixen al municipi, amb un total d'un 5.000 persones, disposen d'una xarxa de clavegueram, a base de fosses sèptiques, donat que són urbanitzacions dels anys 60, i està previst en un futur pròxim s'executi una xarxa separativa de pluvials i residuals, sent molt elevat el cost d'aquesta infraestructura. A més, cal esmentar que els residents del barri de les Botigues de Sitges, tot i pertànyer a un altre municipi, per raons de proximitat geogràfica, reben serveis diversos de Castelldefels.

Infraestructures i mobilitat

Les comunicacions del terme amb l'exterior són excel·lents, sobretot gràcies a la proximitat de l'Aeroport, que es troba a uns 10km. Es tracta de la comarcal C-245, l'autovia de Castelldefels C-31, l'autopista del Garraf C-32 i les dues estacions de tren de rodalies de la línia Barcelona - Vilanova i la Geltrú. La xarxa de comunicacions es completa amb les línies d'autobusos que la uneixen amb Barcelona i la resta de municipis del voltant.

L'estructura de la xarxa viària dificulta les connexions entre els tres àmbits que estructurin territorialment el municipi. De fet, la línia del ferrocarril i les dues principals carreteres, autovia i autopista, fragmenten els diferents àmbits del municipi, dificultant la comunicació entre ells. Aquestes barres en la trama urbana de Castelldefels, a llarg termini, podrien evitar-se plantejant el soterrament del ferrocarril i el desplaçament de l'autopista. A curt termini, és més important l'arribada de la L12 del metro. Com en el cas de l'autopista, la solució adoptada per ampliar l'Aeroport ha tingut un fort impacte en un municipi que, degut a la seva situació geogràfica, ser-



veix de pas de nombroses infraestructures. A més, ha incrementat l'impacte acústic degut a l'activitat de l'Aeroport.

Respecte al passeig marítim, dels 4,785 km de costa, està acabat el primer tram i queden per finalitzar algunes parts peatonals i rodals.

Gestió ambiental del litoral

En relació al medi natural, destaca el parc de les dunes de Castelldefels amb una superfície de 3 ha i en el qual s'hi troben diferents hàbitats d'interès comunitari. El passeig marítim de Castelldefels ha estat dissenyat respectant dunes i vegetacions naturals, i actualment està pendent de ser perllongat, amb caràcter exclusiu per vianants. El caràcter deltaic del terme municipal, així com la construcció de l'autopista, provoca amb certa freqüència inundacions puntuals. Aquestes requereixen estanys de laminació i l'acumulació de l'aigua, que ha de ser immediatament bombejada al mar. La proximitat del nivell freàtic a la superfície del terreny fa que obres com els passos inferiors del ferrocarril a l'avinguda de Màlaga hagin patit considerables sobrecostos.

La franja costanera de Castelldefels és extensa, amb 4,785 km de platges. Es tracta de platja sorrenca sense defenses costaneres. La qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat bona (ACA, 2004).

Respecte a la dinàmica litoral, l'evolució històrica d'aquest tram de costa es caracteritza per una lleugera acreció de les seves platges. Aquesta evolució ha estat produïda per la variació del transport longitudinal de sediment al llarg del tram definit des del Port de Barcelona fins a Port Ginesta, així com per les escasses aportacions de material sedimentari per part del riu Llobregat. A la costa de Castelldefels no existeixen obres marítimes que puguin produir retenció del sediment.

Les aigües de Castelldefels són tractades pel sistema de sanejament de Gavà- Viladecans localitzat a Viladecans i que depura les aigües dels tres termes. Es tracta d'un sistema de tractament secundari amb un cabal de disseny de 72.000 m³/dia. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és moderada (ACA). Des de l'entrada en funcionament de la depuradora del Llobregat la qualitat de les aigües marines és molt bona, i fins i tot en el cas d'episodis de pluja intensa la contaminació és baixa perquè Castelldefels és un dels pocs municipis que disposa de xarxa separativa d'aigües residuals i pluvials.

Al municipi, a l'any 2005, es generà al voltant de 2,07 kg de residus per persona i dia. Bona part d'aquests, concretament les fraccions de matèria orgànica, restes de jardineria, paper, vidre i envasos es recullen selectivament i es gestionen d'acord amb les directrius contingudes en el Programa Metropolità de Gestió de Residus Municipals (PMGRM) i en el Programa de Gestió de Residus Municipals de la Generalitat de Catalunya. D'altra banda, el terme disposa d'una deixalleria mòbil i una deixalleria fixa per a l'aportació de residus per part de la població del municipi.



Al parc de les dunes de Castelldefels amb una superfície de 3 ha s'hi troben diferents hàbitats d'interès comunitari.

Cultura

La situació geoestratègica va fer de Castelldefels un enclavament singular en la frontera entre la Catalunya Vella i la Catalunya Nova. El castell, actualment en procés de rehabilitació per la Diputació de Barcelona, i que acollirà entre d'altres una exposició permanent del pintor Guinovart, és una construcció monumental des de la qual es pot contemplar el paisatge del delta. També es desenvolupen altres activitats de coneixement del patrimoni natural, educació i sensibilització ambiental a Cal Ganxo. A Castelldefels destaquen les Festes del Mar, una activitat fortament consolidada a la vila i que vol esdevenir l'element diferenciador del municipi. Aquesta activitat té tres objectius: ser una activitat lúdica que fomenti la convivència, facilitar la integració dels nous residents i ser un element de dinamització cultural.

D'altra banda, hi ha nombroses associacions ciutadanes, de cultura tradicional, astronomia, recerques històriques i altres grups de teatre i poesia.

2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

La finalització de la implantació de la UPC. Previst el nou recinte universitari de la UPC al 2010 i finalitzar el Parc Tecnològic del Mediterrani.

Investigació de les noves tendències de consum. Investigació dels hàbits de consum de la població que habita en els diferents nuclis urbans amb l'objectiu de definir les polítiques municipals.

□ Ocupació del sòl

Millora i rehabilitació de barris. Pel que fa a la millora i rehabilitació de barris, l'extensió de la xarxa de clavegueram i pluvials és un altre dels temes pendents. Alguns barris requereixen de millores puntuals com el de Vistaalegre, amb un origen d'autoconstrucció però un gran dinamisme social i cultural.

□ Infraestructures i mobilitat

Metro del Baix Llobregat. L'Ajuntament ha participat en l'estudi de traçat de la línia de metro, que es preveu que arribi al municipi abans de 2015.

□ Cultura

Dotació d'equipaments. Està previst un teatre-auditori a la ciutat, una biblioteca i una comissaria, així com nous centres escolars de primària, secundària i escoles bressols.

La situació geoestratègica va fer de Castelldefels un enclavament singular a la frontera entre la **Catalunya Vella** i la **Catalunya Nova**.



Sitges

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

En relació al planejament, existeix un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Sitges que va ser aprovat definitivament amb prescripcions al novembre de 2005. En data 30 de març de 2006, va ser aprovat el text refós i acordada la seva publicació al DOGC. Aquest Pla estableix, entre altres actuacions, la previsió del creixement urbanístic del terme.

Dinàmiques del municipi

Sitges, amb una extensió d'uns 43,8 km² i ubicat al massís del Garraf, té una població resident de 25.642 habitants segons el cens municipal (2006). Aquesta dada s'ha anat incrementant en l'última dècada, tant per la immigració estrangera com per l'arribada de població de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La creació de l'autopista del Garraf, tot i tenir un dels peatges més alts de Catalunya, ha donat lloc a un creixement explosiu dels residents. La majoria de la població nouvinguda és d'alt poder adquisitiu i prové de països de la Unió Europea. Només al voltant d'un 8% dels immigrants prové d'Equador o Filipines i treballen en el sector de la restauració, hosteleria i servei domèstic. Cal destacar la importància de població flotant estacional en aquest terme, que es troba al voltant del 30%.



Dades generals (2005)

Població: 24.470 hab.
Superfície: 43,8 km²
Densitat: 558,0 hab./km²
Web: www.sitges.es



El ràpid pas de segona a primera residència ha desbordat la capacitat d'actuació de l'administració, malgrat l'existència de planificacions i estudis. L'increment de població ha anat associat a un augment en la demanda de més equipaments i serveis durant tot l'any. Tanmateix, més del 80% de la població que viu a Sitges, no treballa al municipi sinó que es desplaça diàriament a Barcelona o les rodalies. Aquest fet ha creat una certa tensió social entre els habitants autòctons i els nous residents. S'ha estès la percepció que el poble està canviant la seva identitat com a conseqüència d'aquesta nova ocupació i que pot arribar a convertir-se en una ciutat dormitori.

Base econòmica

Sitges és un municipi eminentment turístic, més del 75% de l'estructura productiva s'ocupa en el sector serveis, orientada a una demanda amb capacitat econòmica mitjana-alta. Tot i així, la competitivitat turística pretén centrar-se en l'experiència, la qualitat i la diversitat del servei que s'ofereix. La meitat de l'oferta hotelera és de 4 estrelles i la mitjana d'ocupació és troba al voltant del 55%-60% durant tot l'any, el mínim entre desembre i gener, un 30%, i el màxim de maig a novembre, un 90%. Els hotels de Sitges treballen amb diferents mitjans de contractació. Un 30% de les contractacions es fan a través de diferents tour-operadors, la majoria estrangers, però també n'hi ha de locals com Julià o Molist, mentre l'altre 30% es fan directament. En aquest context, cal considerar el cada cop més important paper d'Internet com a mitjà de venda al sector. Al municipi hi ha un volum important de turistes de llarga durada que repeteixen anualment el mateix destí. Una tercera part dels visitants procedeixen de la resta de l'estat, tot i que aquesta tendència està canviant. Darrerament, també s'ha detectat un augment considerable de turisme britànic, mentre que el francès s'ha estancat. D'altra banda, les previsions fan preveure un creixement de visitants procedents dels EUA. En aquesta línia i més concretament en relació als esports nàutics, Sitges compta amb 4 ports, dels quals 3 són ports esportius, el port d'Aiguadolç, el del Garraf i port Ginesta, els amarratges dels quals estan ja plenament ocupats. El municipi té un sector privat molt dinàmic en aquest àmbit. Vinculades al sector industrial i de la construcció, Sitges compta amb diferents activitats extractives que tenen un pes important a nivell local, com ho mostra l'existència del port industrial de Vallcarca. Es tracta de cinc empreses que operen a les canteres del Garraf, el període de concessió d'una d'elles finalitza al 2013, mentre la resta tenen concessió per explotar-les fins al 2029. Relacionat amb el sector primari, al municipi hi ha una confraria de pescadors que disposa de 23 embarcacions que practiquen arts menors i 1 de palangre de fons.

La voluntat de l'Ajuntament és atreure inversions amb valor afegit que dinamitzin l'economia i generin llocs de treball per a la població resident, diversificant el turisme: 6.000 m² d'oficines d'alta direcció i formació universitària en relació a les arts, entre altres actuacions.

Ocupació del sòl

L'orografia abrupta del massís del Garraf ha permès mantenir un cert aïllament de Sitges respecte Barcelona, alhora que una considerable qualitat ambiental que ha permès mantenir viva la singularitat del municipi durant més d'un segle. En les darreres dècades, el procés de creixement urbanístic que s'ha estès amb rapidesa cap a la segona corona de ciutats de la Regió Metropolitana de Barcelona i la creació dels túnels dels Garraf, han suposat una amenaça pels trets que caracteritzen al municipi.

Sitges és un **municipi eminentment turístic**, més del **75%** de l'estructura productiva es dedica al **sector serveis**, orientada a una demanda amb capacitat econòmica mitjana-alta.



El sòl urbà representa el 8,8% del municipi, mentre que l'urbanitzable és el 4,5%. Més de la meitat del territori, concretament el 63,8% del terme municipal, està protegida com a espai PEIN i una part considerable del sòl no urbanitzable està afectat pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC). Amb el nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es mantenen per sota de les previsions de creixement del Pla General de 1989 en el continu urbà i urbanitzable de Sitges entre els Colls i Miralpeix-Montgavina i redueix considerablement els sòls urbanitzables que preveia el Pla General. En general els criteris que es volen primar són la creació d'un sistema d'espais lliures i continuïtat, previsió de barreja d'usos, i els de jerarquia i nova centralitat.

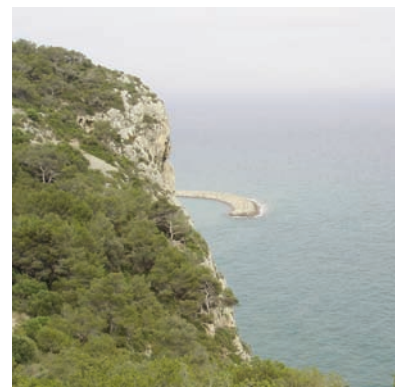
L'ocupació urbana de Sitges es caracteritza per tenir una densitat mitjana-baixa. El nucli antic presenta una densitat més elevada, mentre que la ocupació del sòl amb habitatges de baixa densitat de l'eixample és elevada, amb un parc d'habitatges unifamiliars destacat, també es notable l'existència d'algunes urbanitzacions disperses. Els barris que formen el terme es troben localitzats a la banda de ponent del massís del Garraf, a excepció del barri de les Botigues de Sitges, a 14 km d'aquest municipi i que es troba immers en la conurbació de l'Àrea Metropolitana.

Infraestructures i mobilitat

El principal trànsit rodat del municipi es canalitza a través de l'autopista C-32 i la comarcal C-31, que recorre les costes del Garraf. Pel que fa al sistema ferroviari, el creixement de la ciutat ha situat la via del tren al mig, dividint, en dos, la trama urbana i constituint una barrera de difícil franqueig. El seu soterrament permetria vertebrar la ciutat i qualificar l'espai de model d'excel·lència turística. Això permetrà augmentar la freqüència de pas de vehicles pel transport de persones. La connexió del ferrocarril amb l'Aeroport les una de les reivindicacions de l'Ajuntament.

Gestió ambiental del litoral

Una part important del terme municipal es troba protegida a través de diferents instruments normatius i de planificació territorial. És el cas del Parc Natural del Garraf, l'àrea natural més rellevant del terme i espai PEIN des de 1986. La roca calcària i les formes càrstiques i avencs associats caracteritzen un indret amb una vegetació pròpia, entre la qual destaca el margalló. Es tracta d'un espai gestionat per l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona. També hi ha zones incloses dintre de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que connecten diferents espais del Massís amb altres àmbits d'interès ecològic de la zona. D'altra banda, el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) ha permès la regulació de l'ocupació en espais costaners tan rellevants com els Colls i Miralpeix, àmbit natural localitzat a ponent. El risc d'incendis als espais forestals és evident i les característiques morfològiques del territori fan que hi hagi un risc d'inundació d'algunes rieres. En relació al medi marí, davant del front litoral de Sitges destaquen les praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa*. Actualment la Fundació Natura està duent a terme els treballs necessaris per promoure la creació d'una Reserva Marina al litoral del Garraf. En aquest litoral hi ha instal·lats des de l'any 2000 uns esculls artificials, esculls Garraf-Penedès, a Roda de Barà i Sitges amb una superfície protegida de 7.066 ha. En quant a la qualitat visual de les platges, la sorra



Més de la meitat del territori, concretament el **63,8% del terme municipal, està protegit** com a espai PEIN i una part considerable del sòl no urbanitzable està afectat pel PDUSC.

del terme ha estat bona en totes les platges i moderada en la Platja del Garraf i la de Terramar (ACA, 2004).

La costa de Sitges es caracteritza per la presència de grans penya-segats naturals intercalats per petites cales encaixades, amb una longitud total de 9km. Al llarg d'aquesta extensió es pot trobar penya-segat, penya-segat baix, escullerat, platja sorrenca sense defenses costeres, intercalada amb penya-segats o amb obres portuàries. La costa s'articula de ponent a llevant des del port d'Aiguadolç fins a port Ginesta, entre aquests es troben el port de Vallcarca i Garraf. A més de les 4 estructures portuàries, en aquesta costa s'hi troben 10 espigons (2 en forma de barra o lluneta, 7 perpendiculars a la costa, 1 en forma de L).

Respecte a la dinàmica litoral, els ports suposen una barrera addicional al ja escàs transport longitudinal de sediments en tota la unitat. L'evolució històrica d'aquest tram es caracteritza per l'escàs intercanvi de sediments entre les diferents zones de la unitat. L'any 1993, es va procedir a una extracció de sorra entre els ports d'Aiguadolç i Vallcarca per regenerar les platges de Calafell, Vendrell i Roda de Barà amb 2.625.000 m³. La prospecció geofísica va detectar 3.600m³ de sorra davant del port d'Aiguadolç i 3.400 m³ de sorra de diferents granulometries davant de les zones properes a Vallcarca. El retrocés de les platges per la pèrdua de sorra és una constant que s'ha intentat pal·liar des de 1994 a través de diferents reposicions de sorra, algunes amb caràcter d'urgència. Actualment s'estan fent dragatges de manteniment d'un volum total de 40.000 m³ de les bocanes dels ports esportius de Port Ginesta, Garraf i Aiguadolç que aniran a parar al Delta del Llobregat i a les platges de Sitges. També dragatges de by-pass de la platja de llevant de port Ginesta i Aiguadolç cap a cap al Delta del Llobregat i les platges de Sitges, respectivament.

En relació al sanejament, existeixen dos sistemes en funcionament. Un és el sistema de tractament secundari de Sant Pere de Ribes-Sitges, que depura les aigües d'aquests dos municipis, amb un cabal de disseny de 18.000 m. Aquest sistema aboca les aigües depurades a mar mitjançant un emissari submarí situat a ponent de 2.000 m de longitud i una fondària d'abocament de 15 m, a més existeix un altre emissari submarí d'emergència a una de les bandes del port d'Aiguadolç. L'altre sistema de sanejament, denominat Sitges-Garraf, depura les aigües del Garraf amb un tractament secundari i un cabal de disseny de 160 m³/dia que aboca directament a l'espigó nord del port de Garraf. D'altra banda i en el marc de les actuacions previstes pel PSARU 2005 a la RMB, el col·lector de Santa Bàrbara i Riera de la Bòvila s'estan finalitzant. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és moderada i el volum total de sòlids flotants recollits en el municipi és considerable, de l'ordre de 30 m³ (ACA, 2005). Actualment una de les platges de Sitges és troba en procés de certificació ISO i EMAS.

Finalment i a nivell de gestió de residus municipal, al terme es fa recollida de la brossa inorgànica i orgànica, a més de la recollida selectiva de les diferents fraccions (paper i cartró, vidre i envasos). Sitges disposa també d'una deixalleria municipal i d'un sistema de recollida de mobles i roba. D'una banda, el municipi està treballant en una ordenança d'ecoeficiència i energia i d'altra sobre estalvi d'aigua. Respecte la contaminació acústica, s'està



avançant en els treballs per l'elaboració d'un mapa de capacitat acústica per posteriorment redactar una ordenança municipal de soroll.

Cultura

En relació al patrimoni, existeix el Consorci del Patrimoni de Sitges creat al 1994 i que s'encarrega de preservar, estudiar i difondre el patrimoni de la vila. L'entitat gestiona els tres museus de Sitges: Museu Cau Ferrat, Museu Maricel i Museu Romàntic.

Sitges està dotat d'una gran vitalitat cultural i cívica. L'associacionisme es nodreix bàsicament per la població autòctona. S'hi desenvolupen nombroses i diverses activitats durant tot l'any, la majoria de les quals formen part d'una oferta molt fragmentada, tot i ser rellevants a nivell social. Tanmateix, hi ha altres celebracions que sí constitueixen actius de gran rellevància turística com són la festa major de Sitges o Santa Tecla, el Carnaval i el Festival Internacional de Cinema. Entre les iniciatives del municipi destaquen una activitat que dóna a conèixer la col·lecció marinera del Museu Maricel, i una assignatura sobre Sitges en el marc d'un programa educatiu que esdevé una eina de suport a les escoles.

2. Reptes i projectes de futur

□ Gestió Municipal

Seguir potenciant les tasques de participació ciutadana.

□ Base econòmica

Pla de nous hotels i reconversió d'alguns existents. Els hotels més rendibles són aquells que poden oferir més de 400 places. Els més petits han de competir amb qualitat o especificitat per sobreviure, és el cas dels hotels per un públic específic. En general, calen més places hoteleres de manera que, quan un gran hotel estigui al complet, la resta puguin absorbir la sobredemanda existent.

Definició de productes turístics específics. Es planteja una millor definició de productes turístics específics. Les actuals ofertes de rutes com la dels indians, o la del romanticisme, acompanyada de subproductes com ara els fulletons i díptics, són una bona iniciativa però insuficient.

Incrementar la coordinació amb d'altres entitats de promoció turística. Es pretén incrementar la coordinació amb d'altres entitats de promoció turística, Consell Comarcal, el Consorci de Turisme del Garraf i el Patronat de l'Ajuntament. A més, és necessari un planejament conjunt amb Sant Pere de Ribes ja que els fluxos turístics d'ambdues poblacions estan relacionats.

□ Ocupació del sòl

Creixement residencial d'algunes zones. Entre els projectes urbanístics previstos, destaquen el creixement residencial de l'eixample de la vila, la Plana i Santa Bàrbara.



□ Infraestructures i mobilitat

Soterrament de la via del tren. El POUM planteja soterrar la via del tren al seu pas per la vila. Es pretén estudiar el soterrament del tren al pas pel nucli urbà per augmentar la freqüència dels trens de rodalies i disminuir el pas dels de mercaderies.

Carretera de les costes del Garraf. Establir la carretera de les costes del Garraf com a itinerari paisatgístic (tractament especial i diferenciat, desviant el trànsit de camions per l'autopista).

Creació d'una xarxa viària urbana. La creació d'una xarxa viària urbana a la vila, que relacioni tots els barris i propostes de millora en les connexions viàries.

Millora de passeig marítim.

□ Gestió ambiental del litoral

Àrees naturals. Establiment d'àrees de protecció i restitució paisatgística, és el cas dels Colls i Miralpeix i l'ampliació del Parc Natural del Garraf.

Creació del Consorci de la Costa Garraf. Entitat de gestió supramunicipal d'espais territorials i marins rellevants pel seu valor ecològic i pel seu paper com a connectors i/o esmorteïdors territorials i del qual formarien part els municipis de Sant Pere de Ribes, Sitges, Vilanova i la Geltrú i altres administracions supramunicipals. Sitges presenta la part més important de costa, en extensió, d'aquest espai.

Actuacions previstes al PSARU. Es preveu la reconversió a pretractament de l'EDAR Sitges-Garraf.

Actuacions previstes al Pla de Ports. Execució d'obres d'ampliació de port Ginesta 2005-07.

□ Cultura

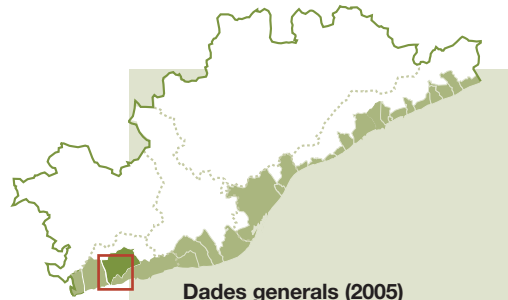
Parc de les Arts. Una de les iniciatives culturals per al futur pròxim és la creació del Parc de les Arts. Es tracta d'un espai de creació, treball, producció, negoci i d'oferta de sensacions i emocions en relació a l'art. Cal dissenyar i concretar la indústria cultural que acollirà el recinte tot definint les estratègies a seguir i el finançament que requeriran.

Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic.



Una de les iniciatives culturals per al futur pròxim és la creació del Parc de les Arts.

Sant Pere de Ribes



Dades generals (2005)

Població: 26.108 hab.
Superfície: 40,8 km²
Densitat: 640,1 hab./km²
Web: www.santperederibes.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El municipi compta amb un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del 1991. Té un Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM) i un Pla de Millora Urbana finançat per la Diputació de Barcelona.

L'Ajuntament va impulsar l'any 2000 la realització d'un treball d'anàlisi i diagnòstic del municipi amb una perspectiva estratègica, el primer resultat del qual ha estat el document de Directrius Estratègiques per a Sant Pere de Ribes, emprat com a base per una segona fase del projecte. El municipi compta amb una Agenda 21 i s'ha elaborat un Pla d'Acció Local. Cal citar també el Pla d'Orientació Econòmica i Comercial (POEC), posat en marxa recentment, que pretén una millora de l'espai públic amb la peatonalització de carrers, la realització d'estudis de mobilitat i l'impuls del comerç. Respecte als serveis, Sant Pere de Ribes té el servei de recollida selectiva d'escombraries mancomunat amb Vilanova i la Geltrú.



Dinàmiques del municipi

Sant Pere de Ribes compta amb 26.108 habitants al 2005. Es tracta d'un municipi amb dos nuclis de població amb entitat municipal descentralitzada, Sant Pere de Ribes i les Roquetes, ambdós amb una població semblant entorn els 11.000 habitants. Durant els darrers cinc anys, tant Sant Pere de Ribes com les Roquetes han augmentat de manera espectacular el nombre d'habitants mentre que el sector comercial i de serveis no s'ha desenvolupat al mateix ritme. La població no nascuda al municipi arriba al 90% i la majoria procedeix de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La construcció de l'autopista del Garraf i la bona connexió ferroviària (a Sitges i a Vilanova i la Geltrú), han fet que la segona residència d'alguns municipis del Garraf es converteixin en primera, duplicant la població resident total de la comarca i creant més demandes en equipaments i mobilitat, així com una relativa fractura social entre la població autòctona i els nous residents. D'altra banda, l'increment del preu del sòl en els darrers anys ha fet que hi predominin els residents de classe mitja-alta.

Base econòmica

Es tracta d'un municipi turístic i residencial on el 60,7% de la població ocupada es dedica al sector serveis, mentre a la indústria ho fa el 19,8%, i a la construcció el 18,1%.

Hi ha una forta presència d'empreses i professionals dels sectors del comerç al detall i de la construcció. Recentment, el municipi ha ampliat el polígon industrial. Destaca una empresa dedica a la fabricació de mobles de fusta, com també altres que orienten la seva activitat als serveis de neteja i conservació d'edificis, productes alimentaris i herbolaris, articles plàstics i estructures d'acer. Amb tot, malgrat el procés de descentralització d'empreses experimentat per Barcelona i la disponibilitat de sòl que encara ofereix el Garraf per ser utilitzat per a usos industrials, el creixement dels llocs de treball ubicats a la zona ha estat baix en comparació amb l'augment de la població resident ocupada. D'altra banda, els nous llocs de treball que es creen acostumen a requerir un consum elevat de sòl i aportar un valor afegit relativament baix. En el marc del desenvolupament econòmic i comercial, al municipi existeix un projecte en curs, denominat Parc d'Oci, que s'està desenvolupant al voltant de l'eix viari que uneix Les Roquetes i Sant Pere de Ribes o Rambla del Garraf, i que té una clara orientació comercial i lúdica. Preveu la instal·lació de cinemes i un centre comercial, com també la construcció de nous habitatges.

L'activitat agrícola continua tenint un cert pes en l'economia local. En concret, predomina l'agricultura de secà, amb el conreu de la vinya com a activitat agrícola més destacada. La vinya és el cultiu que caracteritza el paisatge agrícola del municipi. El vi té denominació d'origen Penedès, la qual cosa el fa competitiu. Tot i així, les persones que es dediquen a l'agricultura ho fan, en gran part, com a activitat secundària. L'extensió d'aquest cultiu s'ha anat reduint, sobretot, per la implantació de noves infraestructures viàries, com l'A-16, i l'expansió urbanística fins la dècada dels setanta, creixement que generalment es concentra en les zones planeres de sòls més fèrtils on tradicionalment s'ha desenvolupat l'activitat agrícola.

Es tracta d'un municipi amb dos nuclis de població amb entitat municipal descentralitzada: Sant Pere de Ribes i les Roquetes.



Ocupació del sòl

Sant Pere de Ribes té una superfície de 4071 ha, de les quals el sòl no urbanitzable representa un 74,4%. Un dels criteris del planejament general vigent és augmentar la protecció d'aquest sòl no urbanitzable evitant l'excessiva ocupació del territori i augmentant la superfície d'espai natural protegit connectat al Parc Natural del Garraf. Pel que fa al sòl urbà i urbanitzable, representen un 9,9% i un 21% respectivament. El planejament aprovat retalla les expectatives de creixement en les zones de muntanya. Les urbanitzacions queden reduïdes als sectors consolidats per l'edificació i es localitzen els nous creixements en continuïtat als sòls urbans del pla.

Respecte l'estructura de la trama urbana, el terme es caracteritza per tenir un urbanisme força extensiu i residencial. El municipi té dos nuclis i diverses urbanitzacions disperses per la resta del territori. Les dues localitats que comparteixen el terme són força diferents quant a morfologia i funcionalitat. Mentre Sant Pere de Ribes és més turística i amb una ocupació estacional, les Roquetes és un barri residencial obrer creat als anys 60 amb una estructura d'eixample que dona continuïtat a la trama de Vilanova. Aquestes construccions presenten una baixa qualitat, motiu pel qual requereixen una atenció especial. També moltes de les urbanitzacions, construïdes a la vessant de muntanya durant els anys 60, presenten aquesta problemàtica.

El municipi ha iniciat un procés de dotació progressiva d'equipaments i serveis, com és el cas de Can Lloses, Mas Alba i Can Pere de la Plana, per pal·liar la manca d'equipaments.

Infraestructures i mobilitat

En relació a les connexions viàries, Sant Pere de Ribes té accessos per dues autopistes la C-32 i la AP-7, com també per diferents carreres procedents de Canyelles i Vilafranca del Penedès, Olivella, Vilanova i la Geltrú i Sitges. Considerant les connexions internes destaca la Rambla del Garraf, eix viari de primer ordre que, segons el projecte en curs, es preveu que arribi a convertir-se en una via urbana.

Pel que fa al transport públic, compten amb una xarxa d'autobús local i una altra d'intermunicipal que uneix Barcelona i Tarragona. Es tracta d'un transport bàsic en un municipi allunyat de l'estació del ferrocarril. Les estacions més properes es troben a Sitges, Vilanova i la Geltrú i a Vilafranca del Penedès.

Gestió ambiental del litoral

Unes 355 ha del territori municipal formen part del Parc Natural del Garraf, espai PEIN des de 1986 i ecosistema forestal d'important valor paisatgístic i ecològic. El Massís del Garraf és un sistema càrstic de característiques úniques a Catalunya. En aquest context, hi ha una proposta d'ampliació del Parc del Garraf en tant que esdevé una eina fonamental en el manteniment de la biodiversitat i de gestió del territori. A més hi ha petites masses forestals distribuïdes arreu que enriqueixen un paisatge rural en el qual predominen els conreus de vinya. El municipi compta amb un pla de prevenció d'incendis forestals, ja que la vegetació mediterrània de la zona comporta alt risc d'incendi per la seva elevada inflamabilitat. Pel que fa al sistema hídric, les rieres tenen un important paper com a eixos de connectivitat territorial entre espais agrícoles i forestals. A més, esdevenen hàbitats per diverses



Existeix un **projecte en curs, denominat Parc d'Oci**, que s'està desenvolupant al voltant de l'eix viari que uneix les Roquetes i Sant Pere de Ribes i que té una clara **orientació comercial i lúdica**.

espècies i representen una de les poques zones amb cert grau d'humitat en un territori tan sec a nivell superficial. Tanmateix, l'erosió és un dels factors que es fa palès en alguns trams de les rieres on el substrat dels talussos és bàsicament argilós, a més les rieres sovint esdevenen punts d'abocaments de deixalles o d'aigües residuals

En quant a la qualitat visual de les platges, la sorra del terme ha estat bona (ACA, 2004). El municipi té un front costaner d'uns 500 metres de costa rocosa que forma part d'una àrea forestal que s'estén des de Vilanova i fins a Sitges i es coneix amb el nom de Colls i Miralpeix. En aquest espai es pot observar una gradació de vegetació mediterrània des de mar fins a terra endins. Es tracta d'una de les majors zones boscoses del litoral català en una sola unitat geogràfica que constitueix el major espai litoral sense urbanitzar entre el Parc Natural del Garraf i Tarragona, com també únic en tota la Regió Metropolitana de Barcelona.

En relació al sanejament, existeix un sistema de tractament secundari ubicat a Sant Pere de Ribes, que depura les aigües del municipi i també les de Sitges, amb un cabal de disseny de 18.000m³/dia. Aquest sistema aboca les aigües depurades a mar mitjançant un emissari submarí situat a Sitges (ES Les Coves) de 2.000 m de longitud i una fondària d'abocament de 15 m. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és moderada (ACA).

Cultura

Roquetes i Sant Pere de Ribes presenten un ric i divers patrimoni arquitectònic municipal. Destaquen construccions arquitectòniques de diferents èpoques, entre les quals es troba el llegat dels indians o el conjunt medieval de Sant Pere de Ribes. Existeixen diferents itineraris per conèixer aquest patrimoni cultural i arquitectònic.

El municipi presenta un teixit associatiu dens i una ciutadania activa que s'implica en l'organització de molts esdeveniments locals.

Pel que fa al **sistema hídric**, les rieres tenen un **important paper com a eixos de connectivitat territorial** entre espais agrícoles i forestals.



2. Reptes i projectes de futur

□ Gestió municipal

Mantenir la identitat dels dos nuclis del municipi. Sant Pere de Ribes i les Roquetes són dos municipis amb identitat pròpia. Mantenir la identitat i vertebrar-los a través d'un creixement urbanístic, comercial i industrial sostenible és un dels principals objectius plantejats pel consistori en els propers anys.

□ Desenvolupament econòmic

Creació d'un Parc Tecnològic. Un altre dels grans projectes previstos al municipi és la creació d'un Parc Tecnològic orientat al sector sociosanitari, als voltants de l'Hospital comarcal de Sant Camil. En aquest sentit, compten amb el suport de la Generalitat per a l'orientació i la constitució del Parc Tecnològic.

El projecte d'instal·lació d'un complex hoteler lúdic i sanitari a la finca de Mas Solers (antic casino) és un exemple de les iniciatives que vol impulsar l'Ajuntament per millorar i diversificar l'oferta turística vers noves activitats i serveis lúdics i culturals, en aquest cas amb activitats termals.

□ Ocupació del sòl

Millores en els barris. El Pla de Millora Urbana existent servirà de base per a la presentació del municipi en les pròximes convocatòries de la llei de barris.

Creació de nous habitatges. Habitatges vinculats al projecte Parc de l'Oci. Unit al projecte del Parc Tecnològic abans esmentat, es projecta una operació residencial, que preveu un 50% dels habitatges sociosanitaris per a persones grans.

□ Infraestructures i mobilitat

Peatonalització de carrers i creació d'aparcaments. El nucli antic de Ribes serà objecte d'un Pla de millora urbana, amb la peatonalització de carrers i la creació de zones d'aparcament.

Rotondes. S'està estudiant la creació de rotondes a la variant (Rambla del Garraf) per millorar els enllaços d'aquesta via.

□ Gestió ambiental del litoral

Potenciar la creació d'espais verds urbans i periurbans que configuren un sistema de parcs el més connexos possible⁽¹⁾.

Reconduir l'edificabilitat i/o la densitat dels Colls i Miralpeix i crear, en el límit nord del sector, un passeig arbrat que podria seguir després pel límit amb el terme municipal de Vilanova i la Geltrú, circumdant Roquetes⁽¹⁾.

Creació del Consorci de la Costa Garraf com a entitat de gestió supramunicipal d'espais territorials i marins rellevants pel seu valor ecològic i pel seu paper com a connectors i/o esmorteïdors territorials i del que formarien part els municipis de Sant Pere de Ribes, Sitges, Vilanova i la Geltrú i altres administracions supramunicipals. El municipi de Sant Pere de Ribes presenta una part important del connector de l'espai amb el rerepais.

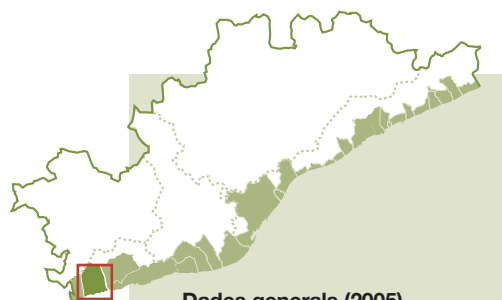
□ Cultura

Pla d'Equipaments. L'increment de la pressió demogràfica fa necessari un Pla d'equipaments per fer front als dèficits educatius i esportius que s'estan detectant.



⁽¹⁾ Segons el planejament general vigent de Sant Pere de Ribes.

Vilanova i la Geltrú



Dades generals (2005)

Població: 61.427 hab.
Superfície: 33,9 km²
Densitat: 1.812 hab./km²
Web: www.vilanova.org

1. Característiques del municipi

Gestió municipal

El planejament vigent de Vilanova i la Geltrú data del 2001. Disposa a més, d'un Pla estratègic que planteja com ha de progressar el municipi en l'àrea sud metropolitana. En aquest sentit, s'han establert aliances amb ciutats de l'Arc Metropolità de Barcelona, juntament amb 6 municipis més.

L'Ajuntament té en funcionament la finestra única, per tal de facilitar els tràmits municipals a l'Oficina d'Atenció Ciutadana.

L'Ajuntament té un finançament sanejat i no té deute, tot i que suporta una càrrega financera alta. El municipi participa de la Mancomunitat Intermunicipal Penedès-Garraf per a diferents serveis comuns.

Dinàmiques del municipi⁽¹⁾

Des de fa uns anys la ciutat i la comarca viuen una forta transformació. La millora de les comunicacions, el procés de desconcentració de la conurbació barcelonina i l'expansió econòmica general de la segona meitat dels



noranta, han tingut un efecte altament dinàmic, traduïnt-se en una major integració metropolitana del municipi, un creixement econòmic acumulat per damunt de la mitjana catalana, i un creixement demogràfic acompanyat d'una major pressió sobre els recursos i increments en la demanda d'equipaments i serveis.

Segons el cens del 2003 el municipi comptava amb 57.300 habitants, prop del 50% de la població comarcal i el 2005 ja superava els 61.000. Durant els darrers 10 anys la població ha crescut a raó de més de 1.200 habitants per any, fonamentat pel balanç migratori positiu.

Els nous residents que s'instal·len a Vilanova i la Geltrú vénen, principalment, de l'àrea de Barcelona i mantenen el lloc de treball fora d'aquesta zona. Aquesta dicotomia entre residència i treball, cada cop més agreujada, és un símptoma que la ciutat i la comarca no generen ocupació amb el mateix ritme que ho fa l'assentament de la població, o que les oportunitats laborals que sorgeixen a la zona no són del mateix nivell ni de la mateixa categoria professional que puguin compensar un trasllat de feina. També l'arribada de persones estrangeres (especialment del Magrib, països d'Europa Oriental, i Amèrica del Sud) que treballen principalment en els sectors dels serveis i de la construcció, han permès rejuvenir la taxa d'envelliment del municipi.

Pel que fa els equipaments educatius, Vilanova i la Geltrú pateix una certa massificació a les aules. En el curs 2005-2006 s'han posat en funcionament l'Escola St. Jordi, a la Geltrú, i una de nova, a la Collada, ambdues de primària. D'altra banda, el 2005 es va iniciar la diagnosi del Projecte Educatiu de Ciutat, previst al Pla de Mandat, que preveu la participació i la integració de la comunitat educativa.

A nivell esportiu i lúdic s'ha construït el centre d'esport i salut al Parc Esportiu del Garraf, i s'ha recuperat l'espai de la Sala.

Base econòmica⁽¹⁾

Davant la històrica indefinició d'un predomini econòmic del terme municipal, on tots els sectors tenen el seu pes específic, l'Ajuntament vol continuar mantenint una estructura econòmica diversificada i tendir a equilibrar el nombre de llocs de treball i de treballadors.

El pes dels serveis es consolida com el primer sector, mentre que la indústria, després de la forta reestructuració que va patir fins a finals dels anys vuitanta, s'ha recuperat en termes d'ocupació i s'ha estabilitzat al voltant del 20%. La construcció ha estat el sector més dinàmic per la forta pressió de la demanda residencial. El nombre d'habitatges acabats des de 1996 fins al 2001 creix a un ritme de més de 600 habitatges/any de mitjana.

Vilanova i la Geltrú atrau treballadors de Canyelles, Cubelles i Sant Pere de Ribes, mentre que les altres dues ciutats del Garraf, Sitges i Olivella, tenen una relació laboral més significativa amb la zona de Barcelona.

El sector industrial compta amb dues grans empreses dedicades a la investigació tecnològica en tot tipus de cables aeris, terrestres, submarins i de fibra òptica, i al subministrament de peces per al sector de l'automòbil: Prysmian (antiga Pirelli) i Mahle. Tot i que també compta amb l'Escola

Els grans projectes de transformació urbana tenen relació amb el trasllat de les instal·lacions de l'antiga fabrica Pirelli fora de la ciutat, que ha alliberat 10,9 ha dins l'**Eixample de Mar** amb capacitat per a 800 habitatges.



Politécnica Superior d'Enginyeria, amb un diversificat campus universitari propi, i el Centre Tecnològic, tots dos de la Universitat Politècnica de Catalunya. Els clústers industrials-empresarials i formatius són escassos, la qual cosa genera una certa fragilitat en la base econòmica del municipi.

Pel que fa a l'agricultura, el municipi conrea productes de qualitat i de denominació d'origen pel vi (Penedès) i per l'oli (Siurana), que es vol continuar protegint i potenciant. La pesca es manté com el segon port en captures i el tercer en beneficis a la RMB, malgrat que la tendència és al descens de les captures. També hi ha una piscifactoria d'orades i llobarros instal·lada davant del seu litoral.

Ocupació del sòl

El nucli urbà de Vilanova presenta una estructura compacta. L'Ajuntament està implementant millores en l'espai públic amb carrers per a vianants, i la creació d'aparcament subterrani.

Malgrat que el municipi és petit (33,5 km²) ha sabut conservar la seva compactitat al voltant del nucli urbà, tot i que durant els anys 60, un número important d'urbanitzacions es van construir de forma irregular i precària a la part nord del municipi, entre la variant C-31 i l'autopista C-32. Actualment, hi ha un procés de legalització progressiu i dotació de serveis i equipaments en aquestes àrees. Es tracta de més de 20 operacions diferents de tipologia diversa que comporten una gestió complexa donat els dèficits existents. D'altra banda, una part important de la població que ocupa aquests petits nuclis no està empadronada al municipi i els seus habitatges consten com a segones residències, per bé que cada cop són més els que hi vénen a viure de forma definitiva un cop s'han jubilat.

Els grans projectes de transformació urbana, de caràcter predominantment residencial, tenen relació amb el trasllat de les instal·lacions de la Prysmian fora de la ciutat que allibera 10'9 ha dins l'Eixample de Mar amb capacitat per a 800 habitatges. El projecte s'executa en 4 fases.

El POUM planteja desenvolupar el model de ciutat territori, ocupant la plana del Garraf, amb complexitat d'usos i activitats; obrir la ciutat al nord dotant-la d'una façana i esponjar i reequipar el teixit urbà del sector (Eixample Nord). Tanmateix, preveu localitzacions per a la implantació d'equipaments supralocals, proposa la reorganització d'algunes urbanitzacions marginals, i preveu incrementar els habitatges per hectàrea en sòl urbanitzable.

Infraestructures i mobilitat

En termes de mobilitat obligada, un 15% dels treballadors de la comarca es desplacen a treballar a la zona de Barcelona, per bé que aquest percentatge es redueix al 10% en el cas de Vilanova i la Geltrú. D'acord amb les dades del Servei d'Iniciatives Econòmiques de la Mancomunitat Intermunicipal del Penedès-Garraf (memòria del 2002) el promig mitjà de viatgers en trens de rodalies en dia laborable és de 17.474 persones/dia. A nivell d'especialització territorial, la ciutat i la comarca no s'han consolidat encara com un subcentre metropolità diferenciats.



Davant del front litoral destaquen les praderies de fanerògames marines *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa* que formarien part d'una **Reserva Marina al litoral del Garraf**.

Pel que fa a la xarxa de comunicacions intercomarcals, s'observa l'autopista C-32 com a un eix no vertebrador del terme i que no facilita la relació amb els municipis veïns.

La xarxa intermunicipal disposa d'un vial de ronda (variant C-31), concebut en el seu dia com a primera fase de l'autopista que finalment es construí més cap a l'exterior (nord del municipi). D'altra banda, també es disposa de dues rondes: la d'Europa i la Ibèrica, aquesta última, amb el desenvolupament de l'Eixample Nord, quedarà inserida en la trama urbana.

Les estratègies territorials van encaminades a reafirmar el paper de capital comarcal prestadora de serveis; potenciar l'Eix Diagonal (Penedès, Bages, Anoia) cap a l'interior del Catalunya i l'Arc Metropolità, com a segona corona. La C-15 com a eix dinamitzador es veurà reforçada pel projecte de ferrocarril orbital. L'eix litoral és l'altre que es vol potenciar, conjuntament amb el paper actiu dintre de la Regió Metropolitana de Barcelona, com a ciutat de la segona corona metropolitana.

Gestió ambiental del litoral

Dels espais naturals que resten al municipi, cal destacar el sector de la Punta Llarga - Platja de Sant Cristòfol i la Muntanyeta que conformen juntament amb els espais de Sitges i Sant Pere de Ribes, l'espai natural conegut com els Colls i Miralpeix. Aquest es considera un espai metropolità estratègic per la seva connexió ecològica amb l'espai PEIN del Massís del Garraf i l'espai que enllaça amb la capçalera del Foix (proposta Xarxa Natura 2000). En relació al medi marí, davant del front litoral de Vilanova i la Geltrú destaquen les praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica* i *Cymodocea nodosa*. La Fundació Natura treballa per promoure la creació d'una Reserva Marina al litoral del Garraf. En aquest litoral hi ha instal·lats des de l'any 1992 uns esculls artificials amb una superfície protegida de 188 ha. La qualitat visual de la sorra del terme ha estat bona en totes les platges (ACA, 2004). Pel que fa al fons sedimentari proper al port es caracteritza per ser un sediment fangós amb un contingut moderat-alt de matèria orgànica que es pot atribuir, entre altres fonts, a la presència de restes de posidònia procedents de les praderies properes.

La costa de Vilanova i la Geltrú compta amb tot tipus de morfologies costaneres i es caracteritza en general per l'escassetat de sorra, que s'ha hagut de suplir amb diverses obres de protecció. Amb una longitud d'uns 6,6 km de costa, en sentit est-oest, es troben les 6 platges que conformen un front de sorra discontinu de prop de 3,4 km: platja del Far o de St. Cristòfol, de Ribes Roges, d'Adarró, de Sant Gervasi, la Platja Llarga i la platja d'Ibersol. Actualment es troba iniciat el procediment de certificació de qualificació ambiental (EMAS) de les platges del municipi.

En relació al sanejament, Vilanova i la Geltrú disposa d'una EDAR amb sistema de tractament secundari i emissari submarí, i d'un sistema de tractament terciari per reaprofitament de les aigües depurades per a reg de les noves zones urbanitzades, a punt d'entrar en funcionament. El cabal de disseny mitjà de l'EDAR, recentment ampliat, és de 25.500 m³/dia i aboca les aigües residuals a mar a través d'un emissari submarí de 1.800 metres de longitud i una fondària de 10 metres. També està prevista la construcció



d'un nou emissari redimensionat que abocarà mar endins a 15 metres de profunditat. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és moderada (ACA, 2005).

Pel que fa la recollida selectiva, arriben a un percentatge de tones sobre el total del 31,52% i compten amb una planta de triatge i una altra de compostatge de la Mancomunitat Intermunicipal del Penedès i Garraf.

Cultura

Existeix un ric procés participatiu que ajuda al desenvolupament de la ciutat. Quatre exemples són: el Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat (des del 1992), i els altres tres casos interessants a assenyalar són el dels veïns del barri del Molí de Vent i els del barri de Mar, que a través de la participació van assenyalar les necessitats dels barris vilanovins en relació a les futures actuacions i inversions, i el procés altament participatiu i coordinat per experts del Pla Especial del Port. També es compta amb uns grups de debat amb la participació de tots els agents implicats interessats en relació a tres eixos: la ciutat educadora, l'espai urbà, i temps i ciutat, per consensuar pactes ciutadans.

2. Reptes i projectes de futur

□ Gestió municipal

Creació d'un Consorci Sanitari de la Comarca del Garraf. El Consorci inclouria una única gestió integrada amb la intenció de millorar el servei d'atenció als usuaris i facilitar l'accessibilitat als mecanismes administratius.

Construcció de nous equipaments. Entre els equipaments previstos de nova creació, vinculats a l'administració autonòmica, destaca el tercer CAP, al Barri de Mar, els nous jutjats al barri de Sant Joan, i les dependències dels Mossos d'Esquadra, a la Ronda Ibèrica - Sant Jordi. També està prevista la construcció d'una residència per a persones dependents i una sèrie de pisos assistits, conjuntament amb la Fundació Hospital Sant Antoni Abat.

□ Desenvolupament econòmic

Desenvolupament del projecte Neàpolis. Es planteja potenciar l'economia del coneixement amb el projecte Neàpolis, l'espai de la tecnologia i les idees, a la rambla de l'Exposició, i la seva posada en marxa conjuntament amb les universitats UPC (Centre Tecnològic), UOC, URV, UPF. També el d'Infraestructures de Telecomunicacions de Catalunya (ITCAT), dos centres de recerca: Centre de Tecnologia Lingüística i Centre de Tecnologia Aplicada a les Humanitats i les Ciències Socials, i la nova seu del Canal Blau Ràdio i Televisió municipals i del Múltiplex Públic del Garraf (televisió terrestre digital), a més d'empreses de noves tecnologies, per tal de crear nous llocs de treball i apropar el coneixement tecnològic a la ciutadania.

Treball conjunt amb l'Escola Politècnica Superior d'Enginyeria (UPC) de la ciutat. Es preveu un treball conjunt amb la Universitat en la direcció d'articular iniciatives conjuntes (Ajuntament, UPC, Centre Tecnològic, Neàpolis) que consolidin projectes en què tecnologia, ciència, recerca i promoció econòmica incideixin en un desenvolupament compen-



sat. En aquest sentit, l'Ajuntament recolza la UPC a reclamar la possibilitat d'ampliar la seva oferta docent actual amb la llicenciatura d'Enginyeria Nàutica. També s'aposta per ampliar l'oferta del Campus Universitari de la Mediterrània (en funcionament des del 1996) i ampliar la presència de la Universitat Oberta de Catalunya al municipi.

Potenciació del sector turístic. Està prevista la redacció d'un Pla d'Actuació Turística, estudiar la consolidació de serveis per a l'Estació Nàutica i les platges, i potenciar l'obertura de nous establiments hotelers, de caire urbà i de qualitat, plenament integrats al concepte de ciutat de turisme familiar.

Pla especial del Port. S'ha aprovat inicialment el Pla especial del Port de Vilanova que ha de permetre mantenir i potenciar la triple oferta comercial, pesquera i esportiva.

□ Ocupació del sòl

Redacció i aprovació de nous PERI's. Es preveu la redacció i aprovació del Pla Especial de Reforma Interior (PERI) del Casc antic i el PERI del Cap de Creu, com l'inici dels treballs del PERI Casernes.

Realització d'un estudi de necessitat d'habitatge social. Es preveu la realització d'un estudi de la necessitat real d'habitatge social que tinguin en compte la tipologia d'usuaris i el règim d'habitatge.

□ Infraestructures i mobilitat

Reorganització de les carreteres en una xarxa jerarquitzada. Des de l'Ajuntament s'estudia la creació d'un nou bucle al tram sud de l'autopista, que permeti la comunicació Vilanova-Barcelona. Es preveu també el desdoblament i reconversió en via urbana de la Ronda Ibèrica.

Desplaçament i soterrament del ferrocarril. El soterrament del ferrocarril facilitaria la millor integració de la ciutat. Caldrà realitzar un estudi del traçat i la creació de noves estacions, soterrant-lo al seu pas per sòl urbà consolidat.

Millora del passeig marítim. Es va realitzar un concurs d'idees per acabar la façana marítima. Es preveu l'execució de la idea guanyadora.

□ Gestió ambiental del litoral

Creació de l'Agència Local d'Energia (ALE). Aquesta agència promourà l'estalvi energètic i l'ús d'energies renovables.

Creació del Centre de Recursos i Informació Ambiental (CRIA). El CRIA comptarà amb un línia d'educació ambiental litoral i marina.

Creació del Consorci de la Costa Garraf. Com a entitat de gestió supramunicipal d'espais territorials i marins rellevants pel seu valor ecològic i pel seu paper com a connectors i/o esmorteïdors territorials i del que formarien part els municipis de Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Sitges, i altres administracions supramunicipals. L'ajuntament de Vilanova i la Geltrú té previst de participar-hi amb diferents aportacions de sòl, la Masia Solicrup, el

Es planteja **potenciar l'economia del coneixement** amb el desenvolupament del **projecte Neàpolis**.



(1) Les línies principals han estat extretes de l'anàlisi del municipi del Pla de Mandat 2003-2007.

Cubelles

1. Característiques del municipi

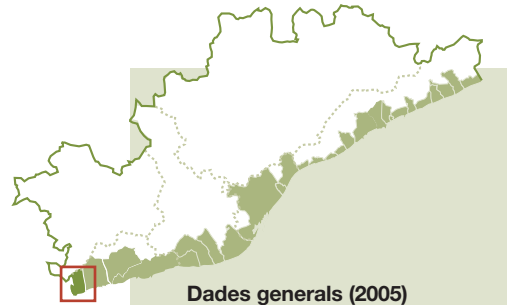
Gestió municipal

En termes de planejament, el Pla General vigent al terme municipal és del 1993, però hi ha previst fer una revisió al llarg de l'actual legislatura.

Cubelles forma part del Pacte Territorial per a l'Ocupació. D'altra banda, l'any 2004 es va provar el Pla Local Jove 2004-2008 en què queden definides la missió i les línies d'actuació que donaran resposta a les necessitats i demandes dels joves al llarg del període establert. També es compta amb un taller ocupacional, disposen d'un servei d'intermediació laboral, prospecció d'empreses, plans d'ocupació, treball per a la regulació d'equips i activitats a la via pública, i el treball en curs d'un directori d'empreses.

Dinàmiques del municipi

El municipi gairebé ha quadruplicat la seva població en els darrers vint anys situant-se al voltant dels 8.500 habitants el 2003. De manera que les previsions de màxim creixement del Pla General d'Ordenació Municipal, 5.000 habitants l'any 2000, han estat superades amb escreix. Això ha estat una conseqüència de diferents factors, entre els quals destaquen: la millora de



Dades generals (2005)

Població: 10.617 hab.
Superfície: 13,7 km²
Densitat: 776,7 hab./km²
Web: www.cubelles.com



les infraestructures viàries; l'obertura de l'autopista del Garraf el 1990 i la consegüent aproximació en temps a Barcelona; els increments de rendes mitges, així com els nous patrons de canvis de residència, el canvi de segona a primera residència, el mercat de l'habitatge i el mercat laboral apareguts en les darreres dues dècades en tota la Regió Metropolitana de Barcelona. Així, molta població nouvinguda prové de municipis veïns a Barcelona. El creixement interanual mig ha estat de l'ordre del 11% des de 1998, la qual cosa fa preveure un nombre d'habitants màxim entorn dels 15.000 en els propers 5 anys. La població visitant està passant a ser resident, però la gran majoria no treballa al municipi sinó que marxa diàriament a Barcelona o a altres poblacions de l'àrea metropolitana. Una altra qüestió a considerar en un futur pròxim és l'envelliment de la població, ja que l'estructura demogràfica actual es troba relativament envellida, si bé van arribant noves generacions joves.

La població estacional se situa al voltant del 30%, tot i que s'ha notat un canvi de tendència en aquest sentit, amb una menor estacionalització i un major repartiment en el temps dels visitants. Actualment es comptabilitzen una mitja de 30.000 persones en els mesos d'estiu, en contrast amb les fortes puntes detectades anys enrere en les quals s'arribava als 40.000 habitants.

Per donar resposta a la manca d'equipaments generada per la pressió demogràfica, s'han construït un institut de secundària i l'Espai Jove que ja estan actualment en funcionament. Pel que fa als equipaments esportius Cubelles compta amb un poliesportiu amb piscina, tennis, pavelló cobert i futbol que manté íntegrament l'ajuntament i que es finança en part amb el pagament per servei dels usuaris. D'altra banda, el centre d'atenció primària existent, està quedant obsolet per l'increment de la demanda, la qual cosa requerirà, a mig termini, una ampliació. Està aprovada la construcció d'un nou CAP que substituirà l'actual.

Base econòmica

Cubelles és un municipi eminentment residencial, que ha basat el seu creixement econòmic recent en la construcció de segones residències i en un comerç incipient que ha de competir amb Vilanova i la Geltrú. La construcció suposa més del 20% de l'activitat econòmica. Des d'una perspectiva àmplia i davant del risc de convertir-se en vila dormitori residencial, es volen potenciar activitats que densifiquin l'activitat econòmica al municipi i de llocs de treball. Amb el nou projecte de port esportiu es pretén desenvolupar un nou centre d'activitats terciàries, lligades a l'hostaleria, la restauració i lúdi-ques.

Els establiments turístics disponibles són poc nombrosos i no n'hi ha cap d'alta qualitat. La manca d'oferta hotelera i d'oficines impedeix la generació de llocs de treball en aquests sectors. El municipi presenta un turisme bàsicament de segona residència, caps de setmana i estiu i es pretén orientar la seva oferta turística cap a un turisme familiar.

El comerç local de Cubelles es caracteritza pel seu caràcter urbà i de proximitat, integrat bàsicament per empreses familiars. La zona comercial es concentra principalment al nucli antic i a l'eixample, com al sector Marítim. Així mateix, al sector de les Salines hi trobem una zona industrial i comer-

El municipi gairebé ha **quadruplicat la seva població** en els darrers vint anys.



cial amb un teixit empresarial en creixement. El polígon industrial està pròxim a l'esgotament amb un 90% del sòl ocupat per empreses de mida petita o mitjana i amb un nombre màxim d'entre 10 i 20 treballadors. Aquestes empreses es dediquen al sector de la construcció i serveis de la casa (venta de mobles, làmpades, articles per a la llar, etc).

Emmarcat en el sector industrial, la central tèrmica de Cubelles és una de les activitats clau i més polèmica del municipi, en tant que es percep com un problema amb el qual s'ha de conviure i que impacta negativament en el paisatge del terme. Inaugurada a finals del 70, actualment ocupa una cinquantena de treballadors i està explotada per Endesa. Per aquesta companyia és una planta estratègica per la seva ubicació, les condicions excepcionals per la refrigeració que proporciona estar emplaçada a prop del mar i les bones vies de comunicació per a les tasques de distribució. Treballa de manera mixta amb gas i fuel i genera 520 MW. L'empresa està plantejant millorar les instal·lacions, però la pressió social qüestiona la seva permanència. L'empresa explotadora, a través de la Fundació Endesa, ha col·laborat puntualment amb l'ajuntament amb aportacions econòmiques.

Pel que fa a l'activitat agrícola, Cubelles pateix un progressiu abandonament i, ara per ara, és poc representativa.

Ocupació del sòl

Respecte la superfície total del municipi, el sòl urbà representa el 20,5%, l'urbanitzable el 12,9% i el no urbanitzable el 66,6%.

S'han construït més de 30 habitatges nous per cada 100 habitants en la dècada 1992-2002. El 2003 disposava d'un parc de 9.208 habitatges, el 2004 ja arribava als 10.000. La mitjana dels darrers anys, de 1999 a 2003, és de 675 nous habitatges/any, la qual cosa suposaria situar, aproximadament, en 9.800 els habitatges actuals. El sòl urbanitzable s'ha esgotat, i els habitatges secundaris són el 40% del total. El passeig marítim de la vila continua cap a Cunit i Calafell, pobles amb els quals Cubelles comparteix força característiques. L'alt creixement només pot continuar un o dos anys més sense revisar el planejament, atès l'esgotament del sòl disponible, només resta l'acabament de la consolidació dels sectors, que s'estimen en més de 765 habitatges.

D'altra banda, la problemàtica de les urbanitzacions il·legals creades des dels anys 60 a la part nord del terme municipal, requereix d'inversions de millora i processos de legalització progressiva. Es tracta de parcel·les d'entre 400 i 800 m² ocupades per població de nivell mig procedent de les rodalies de Barcelona.

El Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) ha incidit en les previsions de creixement del municipi, afectant aproximadament unes 100 ha. L'Ajuntament va presentar al·legacions a aquest pla amb l'objectiu de poder alliberar unes 40-50 ha per a poder solucionar els déficits d'infraestructures i equipaments que arrossega el municipi.

Finalment, hi ha un sector, les Planes, ocupat per activitats periurbanes, moltes en una situació precària, no regularitzades i fins i tot il·legals, que



Al sector de les Salines es localitza una zona industrial i comercial amb un teixit empresarial en creixement.

ocupen sòl agrícola i creen impactes mediambientals considerables. Es tracta de ferreries, empreses de neteja de cotxes, entre altres. L'Ajuntament planteja la necessitat de regularitzar i, en els casos pertinents, reubicar certes activitats en el nou polígon a crear.

Infraestructures i mobilitat

Les principals vies d'entrada i de sortida de trànsit rodat del municipi són la comarcal C-31 i l'autopista C-32, que té sortida a Cubelles. L'elevat cost del peatge de l'autopista suposa un problema pel desenvolupament del municipi, que l'Ajuntament planteja solucionar proposant la seva supressió o la reducció.

La comunicació per tren, especialment des de Barcelona, és molt bona i l'estació del ferrocarril es troba a menys d'un quilòmetre del nucli urbà i de les platges. D'altra banda, existeix un projecte impulsat per Renfe d'acondicionament d'un aparcament en les immediacions de l'estació.

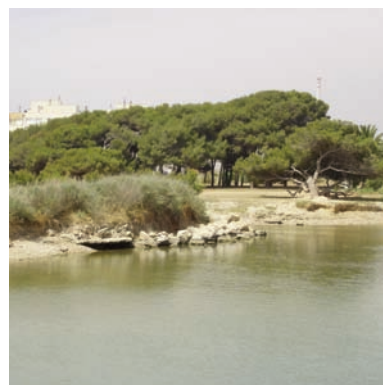
Actualment, el municipi no compta amb cap Pla de mobilitat, tot i que es reconeix que cal fer un estudi sobre les mancances i la introducció de millores en aquest sentit. La construcció d'un pont sobre el riu Foix és una de les prioritats infraestructurals del municipi. Aquest pont haurà de permetre unir els nuclis urbans entre sí i la futura instal·lació portuària amb la vila antiga, així com amb un institut ja en funcionament des del curs 2005-2006 i amb la zona poliesportiva.

Gestió ambiental del litoral

En l'àmbit municipal a llevant es troba el darrer tram i la desembocadura del riu Foix. L'espai natural del Delta del Foix, manté el braç de sortida a mar que es va formar arran de les riuades de l'any 1994. S'ha afegit un segon braç deixant al mig una illa connectada amb una zona d'esbarjo a través d'unes passarel·les de fusta i, d'altra banda, una altra passarel·la sobre un dels braços del riu, serveix de punt d'observatori del desenvolupament natural de la desembocadura del Foix. Recentment s'ha realitzat el condicionament de la llera del Riu Foix al tram de la desembocadura. En relació al medi marí, davant del front litoral de llevant de Cubelles hi ha praderies de fanerògames marines de *Posidonia oceanica*. En quant a la qualitat de les platges la qualitat visual de la sorra de les platges del terme ha estat bona (ACA, 2004).

La costa de Cubelles és poc abrupta i poc retallada, caracteritzada per la presència de platges llargues separades per estructures artificials tant del port com de diversos espigons de protecció, concretament hi ha 3 espigons (1 en forma de barra o lluneta, 1 perpendicular a la costa i 1 en forma de L).

Respecte a la dinàmica litoral, la unitat en la qual està inclosa la costa de Cubelles es caracteritza per l'escassetat de sorra a la zona de la Platja Llarga. Els espigons perpendiculars a la costa complementats amb dics paral·lels són algunes de les mesures correctores per intentar pal·liar la regressió de les platges. Des del municipi es proposa la creació d'espigons i l'aplicació de mesures correctores. D'altra banda, la construcció del port de Vilanova i la Geltrú va suposar el major canvi en la alineació de la costa d'aquest tram. S'han realitzat actuacions de dragatges de transvasament al port de la tèrmica del Foix, es tracta d'un volum de 25.000 m³ dragats de



A llevant es troba l'espai natural del Delta del Foix, destacable pels seus valors socials i ambientals.

la platja de Llevant per abocar a diferents platges del municipi mancades de sorra.

En relació al sanejament, existeix el sistema en funcionament de tractament secundari que depura les aigües del municipi de Cubelles i de Cunit, amb un cabal de disseny de 16.250 m³/dia. Aquest sistema aboca les aigües depurades a mar mitjançant un emissari submarí, situat a ponent del port de la tèrmica de 2.265 m de longitud i una fondària d'abocament de 17 m. En aquest entorn també hi ha un canal de sortida d'aigües de refrigeració amb abocament directe a mar de la central tèrmica. El sistema de sanejament existent està quedant obsolet per l'increment de la demanda la qual cosa requerirà probablement, a mig termini, una ampliació. Tanmateix, la central tèrmica ha aixecat polèmica entre diversos sectors socials. La qualitat físico-química i biològica de les aigües costaneres en aquesta franja és moderada (ACA, 2005).

Finalment i a nivell de gestió de residus municipals, al terme es fa recollida selectiva de les diferents fraccions (rebuig, orgànica, paper i cartró, vidre i envasos) i el municipi compta amb el servei de deixalleria municipal. El percentatge de tones recollides (35,36%) és força alt si es compara amb altres municipis del litoral.

Cultura

Existeixen dues cases originàries de l'època dels indians, és el cas de la casa de la Fundació Estapè, tot i que l'estat de conservació és deficient, i l'edifici de L'Aliança, fundada el 1914.

Al municipi hi ha una manca d'integració dels nous residents amb els antics. Recentment, s'ha construït un centre de dinamització que acull totes les entitats i despatxos per a la promoció sociocultural i econòmica del municipi. Entre les iniciatives culturals destaca Ràdio Cubelles, l'emissora municipal més antiga del Garraf, que s'inaugurà el 1981. També el museu Charlie Rivel, amb una exposició sobre la vida professional i personal del pallasso universal.

2. Reptes i projectes de futur

□ Base econòmica

Nou port esportiu. Existeix el projecte del nou port esportiu amb l'arranjament de la façana marítima i creació d'activitat econòmica al voltant de la zona. Es preveu que es creïn uns 533 amarradors per a embarcacions de 8 a 20 metres d'eslora, locals comercials i un possible hotel de 4 estrelles, per l'any 2007-08, amb una inversió inicial de més de 15 milions d'euros. La construcció del port suposarà fer un port a l'interior d'un altre. Així, es preveu deixar intacte el dic de Llevant i construir-ne un altre interior, de baixa alçada, per garantir a la tèrmica l'aigua de mar necessària per a la refrigeració, i facilitar la panoràmica cap al mar. Les aigües dels pantalans tindran una superfície de gairebé 58.000 m² i en terra serà de 76.000 m², amb zones amb jardins, estacionament, zones de vianants i edificacions.

Construir una marina seca. També es preveu construir una marina seca per a 144 embarcacions de fins a 6 metres d'eslora, susceptibles de variació en tipologia i número en funció de la demanda en el moment d'execu-



ció. El projecte que està previst que finalitzi al 2007, contempla la construcció de 3.165 m² de zona comercial, restauració i oci a més d'una possible zona hotelera.

□ **Ocupació del sòl**

Construcció de nous habitatges. Respecte a les operacions residencials, pràcticament la totalitat del que hi havia programat ja s'ha executat, uns 8.800 nous habitatges, en diferents fases i projectes. S'han desenvolupat tres grans peces. La principal ha donat continuïtat a un sector preexistent de plantes baixes i taller, darrera del port esportiu, on es barregen oficines i comerços amb els habitatges, dotant la zona d'equipaments. Una altra gran peça, està situada entre l'eix ferroviari i la carretera, darrera de l'eixample de primera línia de mar. La tipologia per aquest àmbit és de planta baixa més tres, que es combina amb una barreja d'usos mixtos. Finalment, un tercer sector, sobre sòl qualificat d'equipaments, permetrà acabar la façana nord de la vila de Cubelles amb habitatges en bloc destinats a ús social i equipaments.

□ **Infraestructures i mobilitat**

Construcció d'un pont sobre el riu Foix. Es preveu construir un pont sobre el riu Foix, amb un cost previst de 1.600.000 euros, el projecte està en fase d'avantprojecte.

□ **Gestió ambiental del litoral**

Pla Especial a la llera del riu Foix. Es preveu la redacció d'un Pla Especial de protecció per a la restauració ecològica de tota la llera del riu, tal i com ja s'havia plantejat al 1999.

Nova dàrsena esportiva. Construcció d'una nova dàrsena esportiva a la instal·lació portuària de la central tèrmica del Foix segons les accions proposades al Pla de Ports.

Requeriment d'ampliació de la depuradora.

□ **Cultura**

Iniciatives dirigides a la participació social. El repte de la participació dels nouvinguts en la vida quotidiana i festiva del poble s'assumeix plantejant iniciatives orientades sobretot a infants i joves.



Al **Riu Foix** es preveu la construcció d'un **nou pont** i un **Pla Especial** per protegir la llera.



3 Informes Sectorials

Per tal de determinar els trets característics que defineixen el litoral metropolità, avaluar la situació i establir les línies d'actuació futures, en aquest bloc es proposa una anàlisi dels aspectes socioculturals, dels sectors econòmics que actuen al litoral metropolità, de l'evolució del paisatge i, finalment, es realitza una aproximació a la gestió d'aquest medi tan complex i vulnerable.

El bloc s'ha treballat a partir dels informes sectorials elaborats per l'Oficina Tècnica, i s'ha elaborat un extracte de la informació amb l'objectiu de destacar els aspectes més rellevants de cada àmbit, que determinen la situació del litoral metropolità, i alhora definir les principals línies d'actuació. Els informes elaborats són: els canvis socioculturals; la transició econòmica; la transformació del paisatge construït; i la vulnerabilitat del medi litoral.



3.1 Els canvis socioculturals

Els municipis del litoral metropolità de Barcelona han patit de manera directa els impactes positius i negatius de la metropolització de l'àrea d'influència de Barcelona, la internacionalització dels mercats i la globalització sociocultural. Els increments massius de mobilitat residencial, laboral i lúdica han donat pas a un procés de desterritorialització i a una modificació dels conceptes d'identitat i pertinença. En el nou escenari sociocultural metropolità es fa evident la fragmentació i una relativa desvinculació dels ciutadans amb el municipi on resideixen. Les administracions locals han d'afrontar aquest canvi i gestionar les noves necessitats dels habitants.

La creixent importància de nous grups de residents ha modificat el perfil dels municipis pel que fa a la composició demogràfica, sociocultural i econòmica, i ha generat noves necessitats i demandes socials i assistencials sobre les administracions locals. La provisió de serveis i equipaments (sanitat, educació, benestar social, esport) recau en els ajuntaments que, malgrat no tenir competència directa en alguns d'aquest àmbits, han de fer front a la creixent pressió d'aquesta nova realitat, superant les limitacions pressupostàries i la manca de sòl disponible. El pas de segona a primera residència, accelerat en els darrers anys, i els teixits residencials esparsos i de baixa densitat han obligat, en alguns casos, a la ràpida construcció de nous equipaments.

Diagnosi

En l'estreta franja que assenyalen els límits municipals, de no més de 13 quilòmetres entre el mar i l'interior, hi viu el 36% de la població catalana (padró de 2004), i la densitat mitjana de població és de 3.600 persones/km² front a les 200 persones/km² que és la mitjana de Catalunya.

Barcelona ciutat concentra el 65,5% dels habitants litorals sobre el 7% de l'espai costaner metropolità; la resta de municipis acull el 35,5% de la població sobre el 93% del territori objecte del Pla. Entre 1981 i 2001 els municipis litorals del Barcelonès van perdre prop de 278.000 habitants, sent l'única comarca costanera que va perdre població. El padró de 2004 constata que la comarca, en només 3 anys, ha guanyat 88.000 nous habitants.

En el darrer quinquenni cap municipi metropolità ha perdut població i els increments se situen per sobre del 10%. Els majors increments es donen en els municipis més allunyats de Barcelona, i en aquells que ja partien de poblacions inferiors als 5.000 habitants. Destaca el cas de Cubelles, Sant Vicenç de Montalt i Santa Susanna, triplicant i quadruplicant els seus habitants. També destaquen els increments a Castelldefels, Sitges, Sant Pere de Ribes, Cabrera de Mar, Vilassar de Mar, Llavaneres, Caldes d'Estrac, Pineda de Mar, i Sant Pol de Mar. Fa 20 anys Sant Pol tenia 2.300 habitants, i ara se situa en 4.500, procedents majoritàriament de l'àrea metropolitana, i amb rendes mitges i altes.

En els municipis amb un caràcter més turístic, sobretot a l'Alt Maresme i al Garraf, s'hi afegeix la població flotant que hi resideix dies o setmanes. En general, des de Vilanova i la Geltrú a Sant Pol de Mar, cap municipi, excepte Sitges, supera el 25% d'increment de la població flotant estacional. Calella, Malgrat de Mar, Sitges i Pineda de Mar tenen increments del voltant del 40%.



Taula: Població, superfície i densitat dels municipis litorals de la RMB

Població, superfície i densitat

Municipis litorals de la RMB	Població 1996 (hab.)	Població 2005 (hab.)	Superfície (km²)	Densitat 2005 (hab./km²)
Malgrat de Mar	12.707	16.833	8,9	1.887,10
Santa Susanna	1.453	2.868	12,7	226,2
Pineda de Mar	17.884	24.702	10,8	2.293,60
Calella	11.687	16.927	8	2.113,20
Sant Pol de Mar	2.818	4.597	7,5	612,1
Canet de Mar	9.455	12.429	5,6	2.235,40
Arenys de Mar	11.827	13.860	6,9	2.017,50
Caldes d'Estrac	1.751	2.508	0,9	2.786,70
St. Vicenç de Montalt	2.248	4.771	8,1	589
St. Andreu de Llavaneres	6.194	9.180	11,8	775,3
Mataró	102.018	116.698	22,5	5.179,70
Cabrera de Mar	3.417	4.119	9	458,7
Vilassar de Mar	14.821	18.900	4	4.713,20
Premià de Mar	24.420	27.653	2,1	13.043,90
El Masnou	20.387	21.464	3,4	6.239,50
Montgat	7.659	9.112	3	3.088,80
Badalona	210.987	218.553	21,2	10.323,70
St. Adrià de Besòs	33.361	32.940	3,8	8.714,30
Barcelona	1.508.805	1.593.075	100,4	15.868,00
El Prat de Llobregat	63.255	63.190	31,2	2.027,30
Viladecans	53.235	61.043	20,4	2.993,80
Gavà	37.985	44.210	30,8	1.437,30
Castelldefels	38.509	56.718	12,9	4.407
Sitges	16.801	24.470	43,8	558
Sant Pere de Ribes	18.695	26.108	40,8	640,1
Vilanova i la Geltrú	47.979	61.427	34	1.807,20
Cubelles	4.715	10.617	13,7	776,7
Total municipis	2.285.073	2.498.972	478,2	3.622,71

Font: Idescat, 1996-2005

La immigració extracomunitària i els canvis de residència interns han estat el primer factor de creixement de la població del litoral metropolità. Per comarques, el Barcelonès té un 7,5% de població resident nascuda a l'estranger, seguida pel Garraf amb un 7,3%.

La tendència actual marca una continuïtat en la reducció del pes demogràfic de la Regió Metropolitana respecte el conjunt de Catalunya, i augments significatius en les principals ciutats litorals de la segona corona metropolitana, especialment a Vilanova i la Geltrú.

Amb l'increment de residents, els municipis han hagut de replantejar la política d'equipaments. Malgrat que els equipaments socials i cívics més directament vinculats als serveis personals tenen nivells de dotació, acceptables en la majoria de municipis, existeix una pressió social per aplicar polítiques

d'aprofitament i rendibilitat òptima d'aquests espais. La xarxa d'equipaments educatius i culturals podria obrir-se, també, a activitats ciutadanes complementàries.

Pel que fa als equipaments de salut, els hospitals comarcals tenen una bona accessibilitat i escassa massificació, mentre que als grans hospitals universitaris de l'àrea metropolitana, on es concentra l'alta tecnologia i la pràctica assistencial més complexa, es produeix massificació, especialment en els serveis de consultes externes, urgències i proves diagnòstiques. En l'àmbit sociosanitari, cal remarcar que hospitals com els de Calella o Badalona no tenen accés en transport públic des dels municipis veïns.

S'ha produït la desvinculació d'un ampli sector de la població local del divers teixit associatiu dels municipis. Els canvis socioculturals han tingut efectes en el món associatiu pel que fa als patrons de col·lectivització i de relació amb l'administració. L'edificació dispersa, la mobilitat obligada fora del lloc de residència i la recent instal·lació de molts residents al municipi, són factors que no afavoreixen el dinamisme de la vida associativa. Els municipis es troben amb un teixit social menys participatiu, alhora que més reactiu davant les problemàtiques, i alhora passiu vers del seu entorn immediat.

Del dinamisme associatiu dels 70 s'ha passat a dinàmiques articulades i tutelades per l'administració. D'altra banda, la millora de la societat del benestar ha generat, també, majors exigències al sector públic, que assumeix activitats i projectes que abans eren iniciativa de la societat civil.

Davant de problemàtiques concretes que afecten més d'un municipi, s'organitzen moviments o plataformes que apleguen veïns, entitats, partits polítics i agrupacions locals. En general, en els darrers anys s'ha produït una creixent sensibilització del teixit associatiu envers els valors del medi natural i la conservació del territori. A nivell municipal, molts ajuntaments disposen o tenen en projecte la creació d'hotels d'entitats per donar cabuda al teixit associatiu local. Els municipis més grans realitzen, també, programes d'inserció laboral i suport associatiu, així com programes d'acollida d'immigrants.

Els referents culturals derivats de la històrica vinculació dels municipis amb el mar és un dels trets comuns d'aquest territori. Es manté un ric patrimoni cultural tangible (jaciments, viles, embarcacions) i intangible (festes, tradicions, commemoracions, fires), que és tant un element identificatiu del territori com un potencial de generació de noves activitats.

Les dificultats de cooperació entre els municipis i les administracions intermitges impedeixen les estratègies estables de cooperació, i la dinamització cultural acostuma a estar en mans dels agents cívics que, depenen, majoritàriament, de les subvencions municipals.

La manca d'articulació supramunicipal fa que iniciatives rellevants esdevinguin anecdòtiques i els costi garantir la rendibilitat social i econòmica. A nivell municipal, els serveis culturals, si no estan directament vinculats al turisme, se situen a la cua de les prioritats de les polítiques municipals.



Estratègies

- Iniciatives públiques de revitalització dels teixits socials per evitar àrees d'exclusió social. Integració i coordinació de les xarxes d'equipaments per millorar l'aprofitament i la rendibilitat. Programes d'inversions en equipaments sanitaris, esportius, educatius i culturals.
- Definir nous models culturals del litoral metropolità. Afavorir accions de promoció conjunta de l'oferta cultural del litoral metropolità amb Barcelona. Agenda conjunta de promoció de festes i commemoracions lligades al mar.
- Utilitzar la memòria com a projecte de desenvolupament social i econòmic. Valorització del patrimoni cultural i natural com a recurs social, econòmic i educatiu.
- Suport a la indústria cultural local com a element de dinamització econòmica. Promoure accions per identificar i inventariar el patrimoni cultural marítim.
- Dissenyar propostes per propiciar la vinculació dels habitants amb el seu territori. Reforçament i promoció del teixit associatiu local.
- Coordinació de la xarxa de plans d'acció cultural municipal. Pla d'equipaments culturals integrats, i promoció conjunta.



3.2 La transició econòmica

El litoral metropolità, com la resta de la Regió Metropolitana, és escenari de la transició d'un model econòmic de base industrial i turística, cap a un nou model socioeconòmic orientat als serveis, el coneixement i la creativitat. En aquesta franja costanera hi conviuen diferents processos d'abast macroeconòmic, local i regional que afecten les dinàmiques socioterritorials dels municipis i ofereixen nous reptes i oportunitats de desenvolupament.

La progressiva regressió del sector agrícola i pesquer; la reconversió de l'estructura industrial tradicional; el replantejament del model turístic tradicional, junt amb la transformació de Barcelona en una ciutat de gran potencial turístic; són alguns dels grans eixos necessaris per explicar el desenvolupament econòmic. Però també cal tenir en compte l'impacte del sector immobiliari, la qualitat de l'ocupació i el nivell de formació professional dels treballadors, els dèficits en formació professional especialitzada i el baix nivell d'inversió en recerca i investigació. Tots ells són elements que cal conjugar en l'anàlisi i en la proposta d'estratègies de futur per al litoral metropolità.

La proximitat a Barcelona i la qualitat del paisatge litoral metropolità, el fa atractiu d'activitats intensives en coneixement i d'alt valor afegit, com seus representatives d'empreses, centres de recerca o de disseny, equipaments universitaris i educatius. Caldria fomentar les activitats que valorin la localització litoral i promocionar iniciatives singulars d'excel·lència, així com implicar el sector privat en les iniciatives de lideratge dels ajuntaments litorals, i el treball en xarxes de lògica metropolitana té un indubtable valor estratègic.

Diagnosi

En el marc econòmic català existeixen diferents plans i projectes per a l'impuls de l'economia litoral. A Catalunya existeix el Pla General d'Ocupació (2004-2006) i l'Acord Estratègic per a la Internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana (Pacte de la Competitivitat), 2005. A una escala més local, destaquen els Pactes Territorials de Promoció Econòmica i Ocupació (PTO). De fet, tots els municipis litorals metropolitans formen part d'un pacte local, específic d'un municipi com Barcelona i Mataró, d'una subregió com la del Barcelonès Nord, o de tota la comarca, com els del Garraf, Baix Llobregat i el Maresme. També cal fer esment del Pacte Industrial que agrupa els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació a la Regió Metropolitana de Barcelona. Finalment, molts municipis, comarques o subcomarques litorals tenen experiències de cooperació entre els principals agents econòmics i socials.

□ Globalització i competitivitat dels municipis litorals

L'actual procés de creixent globalització dels mercats, l'ampliació de la Unió Europea, juntament amb la intensitat i la velocitat del canvi tecnològic, plantegen nous i importants reptes per al model de producció i creixement de l'economia catalana en general, i el territori costaner metropolità en particular. El tram de costa metropolitana continua tenint un gran potencial i atractivitat, no només pel privilegiat clima, sinó també per la capacitat de relació amb l'interior de la península. La progressiva concentració de població i activitats diverses, acompanyada de l'abandonament de les activitats

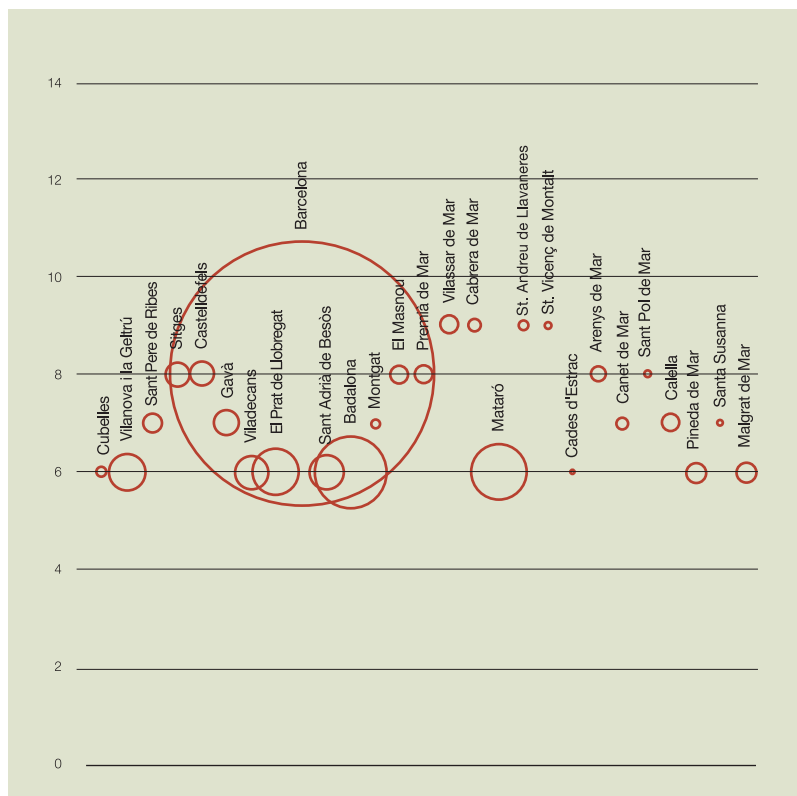


primàries i l'augment del turisme, ha reportat una gran pressió d'usos sobre el sòl. L'accelerada transformació del paisatge i el consum de sòl pot reportar un greuge de competitivitat important per al seu desenvolupament futur.

D'altra banda, la integració metropolitana ha modificat, en poc temps, el perfil socioeconòmic de molts dels municipis litorals, i ha tingut efectes notòriament positius en les economies locals. La Regió Metropolitana de Barcelona concentra el 58% del sòl industrial català i aporta aproximadament el 70% del PIB de Catalunya. En general, els processos de metropolitanització han afavorit la generació i distribució de la riquesa al llarg del litoral metropolità. En aquesta línia, la renda mitjana de la Regió Metropolitana de Barcelona ha augmentat un 30% durant els darrers 10 anys. És destacable, malgrat el petit tamany poblacional d'alguns municipis, el seu potencial econòmic i la seva generació de riquesa endògena, amb moviments importants de capital. És el cas de Sitges i Castelldefels, per una banda, i els casos de municipis industrials del primer cinturó metropolità com Viladecans, el Prat del Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona, per l'altra. En general, el Baix Llobregat és una de les comarques que aporta més pes en el Producte Interior Brut (PIB) total de Catalunya, entorn del 9,7% en el període 1996-2002.



Gràfic: Índex de nivell econòmic i volum d'activitat econòmica, 2001



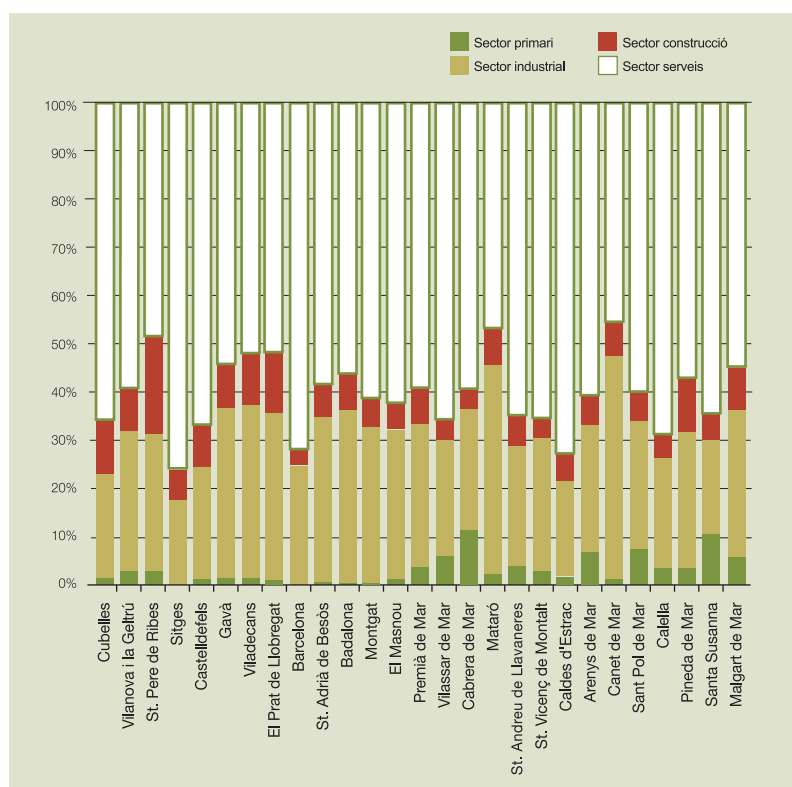
Font: Mèrit a partir de l'Anuari Econòmic d'Espanya 2001 "La Caixa" (valors de 1999).

□ Integració laboral i especialització funcional

Tots els municipis litorals es troben integrats en un mateix mercat laboral, es tracta d'una àrea cohesionada econòmicament. No obstant, les dinàmiques demogràfiques, urbanístiques i metropolitanes de les darreres dècades, han determinat una certa especialització funcional per cada àmbit o sistema sub-comarcal. D'aquesta manera, es denoten desequilibris a nivell local entre els llocs de treball oferts i els nombre de treballadors residents al municipi. En el conjunt del litoral català hi resideix un 44% dels treballadors i s'hi localitza un 45% dels llocs de treball de Catalunya, unes xifres molt similars a les de població. Restat el pes de Barcelona ciutat, els percentatges baixen respectivament al 26,3% i al 24,3%. Els municipis del Baix Maresme i Maresme central, així com alguns del Garraf i Baix Llobregat, presenten un clar desequilibri inter-municipal entre els llocs de treball localitzats i el volum de població resident, menys acusat en municipis de base industrial o netament turística.



Gràfic: Sectors d'ocupació als municipis del litoral metropolità, 2001



Font: Mèrit a partir de l'IDESCAT.

La distribució d'aquesta situació no és homogènia i es pot distingir clarament municipis amb un superàvit de llocs de treball i d'altres amb un clar dèficit de llocs de treball. Així trobem, Cabrera de Mar, Santa Susanna i Calella, com a grup de municipis amb poca població resident i una àmplia oferta turística-hotelera i de restauració, atractors de mà d'obra per als serveis i la construcció; en canvi Sant Adrià del Besòs i el Prat del Llobregat són municipis que acullen polígons industrials amb empreses de transformació i muntatge. La resta són municipis amb un alt percentatge de pobla-

ció activa que es desplaça diàriament a un altre municipi per treballar. Les menors ràtios, al voltant del 0,5, les presenten municipis netament residencials com Sant Pere de Ribes, Castelldefels, Premià de Mar o Caldes d'Estrac. En termes generals, i llevat de les capitals comarcals, es pot dir que els municipis litorals tenen un major paper residencial en detriment del productiu, que s'ha desplaçat cap a l'interior de la Regió Metropolitana, ubicant-se prop dels grans corredors infraestructurals i els eixos Llobregat - Besòs.

En conjunt doncs, una dualitat funcional del territori amb llocs on es treballa i llocs on es resideix, i un cert risc de residencialisme. D'aquesta forma, es fa necessari que els municipis atreguin nous centres d'activitats. En aquest sentit, cal desenvolupar estratègies conjuntes de promoció econòmica i projectes integrats.

□ La transició de l'agricultura i la pesca

La superfície de conreu ha anat disminuint en els municipis litorals a les últimes dècades, principalment a causa de la forta urbanització, la indústria i les infraestructures públiques. El sector primari, en general, és marginal en termes d'aportació a l'economia. El Baix Llobregat es caracteritza pels conreus majoritàriament de regadiu que es nodreixen d'aigües subterrànies i permeten conreus intensius d'hortalisses amb alts rendiments. Aquesta especialització agrícola situa la comarca, juntament amb el Maresme, com una de les principals productores d'hortalisses de Catalunya. Respecte l'agricultura intensiva en hivernacles, cal considerar que el conreu intensiu d'horta pot tenir efectes negatius sobre els sistemes naturals. En termes econòmics, les inversions realitzades en renovació sovint han convertit l'agricultura en una activitat semiindustrial que, tot i l'excessiva fragmentació territorial que crea, ha demostrat ser rendible, en zones com el Baix Maresme i el Delta del Llobregat. Cal considerar que el cultiu de la flor tallada i la planta ornamental és un dels sectors més competitius, i que el Mercat de la Flor i la Planta Ornamental de Catalunya, a Vilassar de Mar, garanteix la sortida del producte.

Hauria de ser possible fer l'agricultura econòmicament sostenible en base a la seva proximitat amb els mercats de consum metropolitans, i a condició que pugui garantir-se un nivell alt de qualitat, tot i que les experiències de les zones agrícoles del Delta del Llobregat, Cinc Sènies, o Tordera, mostren la dificultat de mantenir l'activitat quan el preu del sòl arriba a tenir nivells propers al sòl urbanitzable. L'agricultura pot realitzar una aportació important al litoral gestionant els espais lliures que queden i diversificant l'activitat econòmica.

Pel que fa a la pesca, també les captures pesqueres han patit un procés de regressió i pèrdua de llocs de treball, a més de tenir un pes poc rellevant dins l'economia municipal. Tanmateix, aquesta activitat continua sent significativa en economies locals com a Arenys i Vilanova. El sector ocupa el 0,3 % de la població activa i aporta el 0,3 % del valor final del sector primari. Respecte les 43.000 tones/any que es van pescar al 1999 a Catalunya, el 28'8% corresponien als ports del litoral metropolità. Entre els anys 2000 i 2003 les captures totals han minvat un 23'44% al litoral metropolità, mentre que la facturació s'ha incrementat en més d'un 8%, sobretot a causa dels crustacis. Els ports pesquers més importants del litoral metropolità són els



d'Arenys de Mar, Barcelona i Vilanova i la Geltrú, on es realitza la major part de la venda de peix. La competència fa que els ports més petits com els de Badalona, Sitges i Mataró, tendeixin a perdre embarcacions. Amb tot, aquesta evolució cap a la davallada de la pesca tradicional i la consegüent pèrdua dels productes del mar, planteja la possibilitat d'haver de complementar aquesta activitat amb els cultius marins.

□ La transició de la indústria cap a les noves tecnologies

La indústria catalana s'ha caracteritzat per la diversificació sectorial i per l'especialització en busca d'una major competitivitat en els mercats interiors i exteriors. La inversió productiva i l'activitat industrial han tingut un comportament feble en els darrers anys. Les exportacions s'han alentit i els resultats amb l'exterior han denotat un empitjorament progressiu. Catalunya ha anat perdent capacitat d'atracció de la inversió estrangera, i està patint la deslocalització industrial. Aquest és el cas de moltes de les grans empreses industrials estrangeres localitzades a Catalunya, en particular al Barcelonès i al Baix Llobregat. Darrerament, la modernització de les tecnologies de transport i comunicació, l'externalització de processos i la necessitat de descongestió de l'àrea de Barcelona han incidit en el procés de descentralització, com també els costos de producció. Al litoral metropolità es localitzen grans àrees industrials i logístiques de Catalunya, sobretot a Barcelona (Zona Franca i Zona Logística del Port), al Delta del Llobregat, a Badalona i a Sant Adrià del Besòs, i també a les ciutats amb tradició industrial de la costa, Vilanova i la Geltrú, i Mataró.

Hi ha municipis litorals on es produeixen projectes de transició econòmica cap a activitats intensives en innovació i recerca, sovint localitzades a la mateixa façana litoral, mentre d'altres han perdut activitats tradicionals i han assumit una funció residencial. En aquests casos, els polígons industrials s'han omplert, sobretot, d'activitats logístiques, de materials de construcció, majoristes, petits tallers, activitats d'oficines o serveis a les empreses. Els teixits econòmics locals de les ciutats litorals petites i mitjanes depenen d'unes poques indústries tradicionals, en alguns casos en procés de reubicació fora del nucli urbà, que tenen poques relacions comercials amb proveïdors o clients locals.

La desindustrialització crea un problema social afegit, relacionat amb la manca de formació i flexibilitat del mercat de treball, ja que molts treballadors tenen dificultats per trobar un nou lloc de treball. En alguns municipis s'ha començat a afrontar el risc, a través de programes de formació en noves tecnologies i la promoció de la societat del coneixement. En aquest context, s'està impulsant en molts municipis la creació de noves estructures científiques i socioeconòmiques, basades en el coneixement, i facilitant la cooperació entre el sector acadèmic i el productiu. Aquest és el cas del Campus de la UPC a Castelldefels, el Parc de Biomedicina a Barcelona o el Parc de Negocis de Viladecans.

En el context econòmic actual, un dels objectius estratègics del litoral és l'evolució d'una economia de base industrial a una de tipus terciari, orientada primer al turisme cultural i educatiu, i als equipaments de serveis a les persones, com a pas per evolucionar cap a un model de ciutat atractora de seus d'empreses i d'entitats de prestigi. Aquesta línia va sovint lligada a la creació d'àrees de nova centralitat. La possibilitat de reconversió d'antics



espais industrials també és una de les alternatives a nivell local per a posar en joc nou sòl amb finalitats econòmiques. La integració d'equipaments formatius i centres productius és una estratègia que ja han iniciat alguns municipis litorals, com és el cas del projecte Educatiu de Ciutat a Badalona, la futura Ciutat aeroportuària al Prat del Llobregat, el Tecnocampus de Mataró o el projecte Neòpolis a Vilanova i la Geltrú.

□ La construcció i el mercat de l'habitatge

La construcció ha estat, en els darrers anys, motor econòmic i responsable de l'ocupació del sòl a molts municipis. En els darrers 10 anys, el 39% dels habitatges construïts a Catalunya, aproximadament mig milió, es troben a municipis costaners. De Barcelona fins a Cambrils, al Baix Camp, es defineix una àrea en la qual es construeixen de promig més de 2.500 habitatges cada any per municipi. Paral·lelament, també s'ha donat un creixement continu en evolució de l'ocupació en aquest sector, amb més de 114.000 treballadors que representen un 9,4% de l'ocupació. El boom immobiliari, tant per la construcció de nous habitatges com de pujada dels preus, no ha anat acompanyat d'una política d'habitatge públic per a donar resposta a la demanda existent.

El Garraf és la comarca de la RMB que presenta una major taxa anual de creixement d'habitatges en l'última dècada, sobretot pel creixement de Sant Pere de Ribes i Sitges. L'evolució de l'ocupació en la construcció ha estat molt gran, especialment al Maresme i també a Cubelles. Aquest darrer municipi mostra una destacada dependència econòmicolaboral del sector de la construcció, amb més del 20% dels llocs de treball. L'esgotament del sòl i els elevats preus fan que la construcció de primer habitatge s'estigui desplaçant cap a la tercera corona metropolitana, i minvi lleugerament el ritme constructiu en el litoral metropolità.

□ La transició del turisme i el comerç

El turisme és un dels sectors que crea més riquesa a Catalunya, representant un 11% del PIB català el 2004. Entre la diversitat de realitats econòmiques que conviuen al litoral de la Regió Metropolitana, el turisme ha estat i segueix sent el motor del dinamisme econòmic de la major part de municipis, si bé s'estan desenvolupant noves formes i models.

En el front costaner, Barcelona ha apostat per l'impuls de l'atractiu cultural, i la promoció com a ciutat de congressos i convencions, a més d'haver desenvolupat el major trànsit de creuers de la Mediterrània en pocs anys. La ciutat ofereix turisme vacacional (47%), de negocis (41%), i de reunions, congressos i fires (9%). El 2004 va tenir un total de 4,5 milions de visitants i el turisme d'escapades de cap de setmana representa el 61% del turisme de la ciutat.

Pel que fa a la resta de municipis, en aquells on el turisme ha estat una activitat econòmica predominant tradicionalment, hi conviuen dos models diferenciats. D'una banda, els municipis de l'Alt Maresme que es veuen abocats a una necessària reconversió i millora de les seves dotacions, i de l'altra la referència de Sitges. Tanmateix, tots els municipis tenen una gran potencialitat per desenvolupar activitats turístiques, tant per la seva localització i proximitat a Barcelona, com per les seves característiques climàtiques i paisatgístiques, de patrimoni cultural i d'oferta d'events socials. Aquests factors atreuen tant a turistes procedents de l'exterior com del propi entorn metro-



polità de Barcelona. L'afluència de visitants es concentra principalment en períodes de cap de setmana o estades vacacionals de curta durada. Hi ha quatre municipis del litoral metropolità on el percentatge de llocs de treball localitzat en el sector de l'hosteleria supera el 20%. Es tracta de Sitges, Calella, Caldes d'Estrac i Santa Susanna. L'activitat turística del Maresme està encara molt marcada per l'estacionalitat, en aquesta zona, el sol i la platja són l'atractiu fonamental. El Maresme presenta una continuïtat de municipis amb molta més població que llocs de treball, amb una progressiva especialització en usos residencials. Amb tot, el pes d'una sola activitat econòmica implica la fragilitat del sistema, que resta sotmès a les dinàmiques d'oferta i demanda externes. El turisme massificat i de poc poder adquisitiu, que comporta una sèrie d'impactes i pressions negatives, planteja la necessitat de reduir la quantitat i millorar la qualitat de l'oferta. Els municipis litorals poden aprofitar les noves tendències en el mercat turístic i en les demandes socioculturals per a diversificar oferta i productes. D'altra banda, en termes de turisme cultural, el patrimoni cultural dels municipis litorals té un gran potencial de desenvolupament i permetria desenvolupar accions de promoció conjuntes. Destaca el model de Sitges, ciutat que amb el seu propi consorci es mostra molt proactiva amb una oferta capaç d'atreure gran quantitat de turistes tot l'any.

En relació als aspectes de gestió, per a les administracions locals el finançament del turisme és complex, a més no hi ha una gestió integrada ni una col·laboració suficient entre els diferents consorcis turístics de la RMB. Un altre fenomen a considerar és el relacionat amb el canvi de comportament sociocultural i econòmic del mercat de consum. El residencialisme s'obre pas sobre els patrons d'estades en hotels. L'anomenat turisme residencial, que demanda habitatges de compra o lloguer per setmanes, consumeix molt de sòl i no aporta valor afegit a l'economia local.

Com a conclusió, als municipis litorals, noves formes de turisme vinculat a la cultura, els negocis, la salut, l'educació, o el paisatge i el medi ambient constitueixen una oportunitat de desenvolupament clau. El territori costaner metropolità esdevé la localització idònia per a moltes d'aquestes activitats.

□ Revitalització del comerç local

El comerç ha estat tradicionalment una activitat central a les ciutats, però durant la darrera dècada les grans superfícies comercials han tendit a ubicar-se en àrees periurbanes ben connectades per autopistes. Aquest fet genera canvis en els patrons de consum i de mobilitat, però també en la forma urbana i tendeix a empobrir la diversitat d'activitats de relació que es donen en els centres urbans.

El sector terciari genera més del 50% de l'ocupació en tot el territori litoral. Deixant de banda l'activitat turística i les empreses d'hosteleria vinculades, existeixen encara grans diferències i desequilibris intermunicipals quan al volum, qualitat i diversitat d'empreses dedicades al sector comercial. El comerç local és una activitat fonamental per al model de desenvolupament municipal. El comerç tradicional, majoritari als centres comercials urbans, s'ha vist obligat a organitzar-se i modernitzar-se per poder competir amb eficiència. Llevat de Barcelona, Mataró i Vilanova i la Geltrú, la resta de municipis litorals pateixen en major o menor grau el dèficit d'una oferta de comerços no alimentaris o específics, la qual cosa provoca l'existència d'una evasió comercial dirigida als grans centres comercials i a les connurbacions veïnes.



Estratègies

- Promoure l'ocupació de qualitat i les d'activitats de formació en sectors d'excel·lència local.
- Millorar la formació professional i la qualificació en sectors vinculats al litoral.
- Promoure projectes de centres de negocis i d'activitats d'alt valor afegit, projectes de reconversió de polígons industrials i programes de revitalització de teixits amb activitats endògenes locals vinculades a sectors estratègics.
- Impulsar la sostenibilitat econòmica de l'agricultura i la pesca tradicionals, potenciant l'obertura a noves activitats de formació i turisme.
- Valoritzar l'agricultura i la pesca com a gestores del paisatge litoral i pels elements socials i culturals de l'activitat.
- Protegir el sòl agrícola, consolidar dels parcs agraris del litoral, i ordenar l'activitat.
- Donar suport a la comercialització interior de productes agrícoles i pesquers de qualitat.
- Desenvolupar activitats econòmiques intensives vinculades al litoral i de més valor afegit: tecnològiques i turístiques.
- Prioritzar la localització d'activitats relacionades amb el litoral i de centres de recerca vinculats a activitats del litoral.
- Reequipar i millorar l'accés en transport públic i la integració urbana dels polígons industrials.
- Fer accessibles les Tecnologies de la Informació i de la Comunicació (TIC) a tots els municipis litorals.
- Impulsar noves formes de turisme integrades en el litoral metropolità, potenciant que siguin compatibles amb la recuperació del patrimoni natural i cultural.
- Desestacionalitzar l'oferta a través de programes de dinamització i excel·lència de models turístics de lleure actiu, de negocis, cultural o formatiu.
- Planificar i gestionar millor les sinèrgies socioeconòmiques entre Barcelona i la resta de municipis.
- Evitar que el comerç de grans superfícies s'instal·li en zones periurbanes d'accés només en vehicle privat competint amb les activitats comercials tradicionals als centres urbans.



3.3 La transformació del paisatge construït

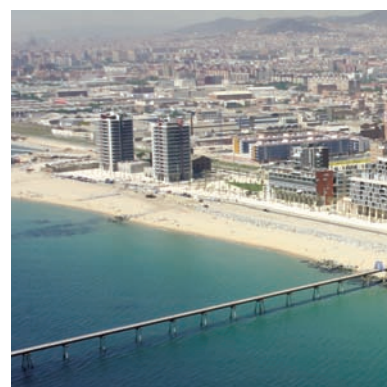
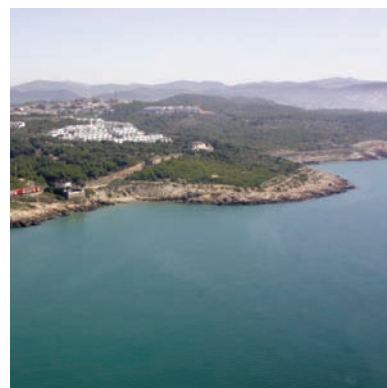
En els darrers vint anys els processos d'urbanització han experimentat un salt d'escala i un canvi en la densitat de l'edificació transformant la morfologia, el paisatge i el funcionament d'amplis espais litorals. S'ha produït una intensificació en la producció d'habitatges, que afecta a tota la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), amb un desenvolupament intensiu en tipologies de baixa densitat que han anat diluint els límits entre l'urbà i el rural. Aquest procés es caracteritza per una urbanització dispersa d'habitatges unifamiliars, realitzada essencialment al marge del planejament ordenat i sense coherència territorial. Aquest model urbanístic ha implicat un consum de sòl elevat i un augment dels costos de manteniment i abastament d'aquestes àrees amb càrregues sobre els ajuntaments.

Diagnosi

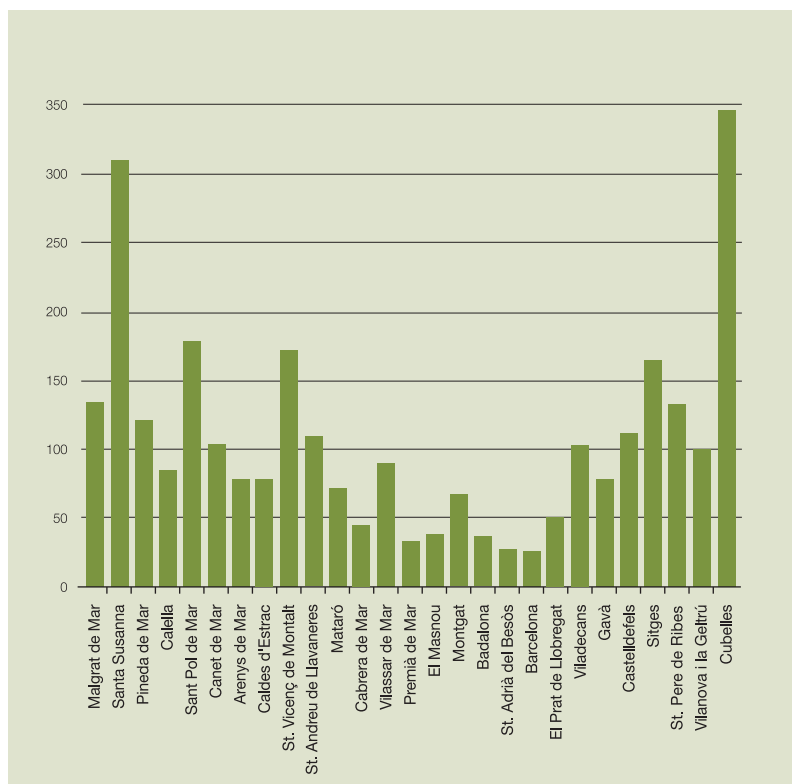
Al llarg del litoral de la RMB es poden veure representades diverses tipologies d'assentaments urbans i diferents processos de creixement, tot i que en general les dinàmiques, sobretot les més recents, són força semblants.

En aquest sentit, trobem que els assentaments desdoblats han estat característics del poblament a la costa del Maresme, amb un nucli a distància del mar i enlairat, i un altre costaner, amb el curs d'una riera que els uneix. Actualment però, la urbanització ha tendit a fondre els nuclis tant en la direcció mar-muntanya com en la façana litoral. En canvi, els municipis litorals del Baix Llobregat, excepte Castelldefels, han mantingut una estructura compacta amb uns espais agrícoles al voltant que pertanyen a petits propietaris. Actualment aquests propietaris han de suportar una elevada pressió immobiliària especulativa sobre els seus terrenys malgrat que estan qualificats com a no urbanitzables. El Garraf presenta una dinàmica diferent gràcies al Parc Natural i la seva orografia abrupta, factors que han retardat relativament l'ocupació de sòl. Val a dir que, des de la dècada dels 50 i 60, els termes de Cubelles, Vilanova i la Geltrú, i Sant Pere de Ribes, van veure aparèixer urbanitzacions disperses en els sectors de muntanya, i que a l'actualitat estan sent sotmeses a processos de legalització i millora. En la dècada dels anys 90 però, la millora de les infraestructures viàries del Garraf -obertura d'autopistes, túnels, ampliacions o noves variants- han intensificat un model d'urbanització dispers, combinant aquest nou paisatge residencial amb les trames urbanes més antigues i de major densitat.

Les xifres posen de relleu un clar canvi de tendència urbanitzadora. En aquest cas, l'indicador de la construcció d'habitatge és força il·lustratiu de l'expansió física de la urbanització del territori litoral. Així, en la dècada 1992-2002, el 39% dels habitatges construïts a Catalunya es troben a municipis costaners. Concretament, dels 500.236 habitatges construïts al país, 195.612 es fan al litoral i, d'aquests, més del 53% estan localitzats al litoral de la RMB. De Barcelona fins a Cubelles, es defineix una àrea ocupada de forma pràcticament ininterrompuda en la qual es construeixen més de 2.500 habitatges per municipi. Al tram nord des de Barcelona, els valors absoluts són més baixos i presenten diferències intermunicipals superiors als 7.000 habitatges, destacant Badalona i Mataró.



Gràfic: Nombre d'habitatges construïts per cada 1.000 habitants, període 1992 - 2002



Font: Mcrit a partir de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (www.idescat.es) i del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Malgrat el considerable augment de producció d'habitatge dels darrers anys, els preus de l'habitatge no han parat de créixer, i aquesta és una de les causes que molta població barcelonina hagi hagut de desplaçar-se a d'altres municipis, sovint al llarg del litoral, per la disponibilitat d'una segona residència, el menor preu, les millores en qualitat de vida o la facilitat de connectivitat. El preu mig per metre quadrat d'habitatge construït en els municipis litorals metropolitans va ser el 2004 de 2.042 euros/m², considerant Barcelona, i de 1.997 euros/m² si es treu aquest municipi. En general tots els municipis costaners han patit increments vertiginosos de preus, però han estat més notables en termes relatius a Gavà (19,6% respecte l'any anterior), Viladecans, Sant Pol de Mar i Malgrat de Mar, per sobre del 18%.

□ Tipologia d'habitatge

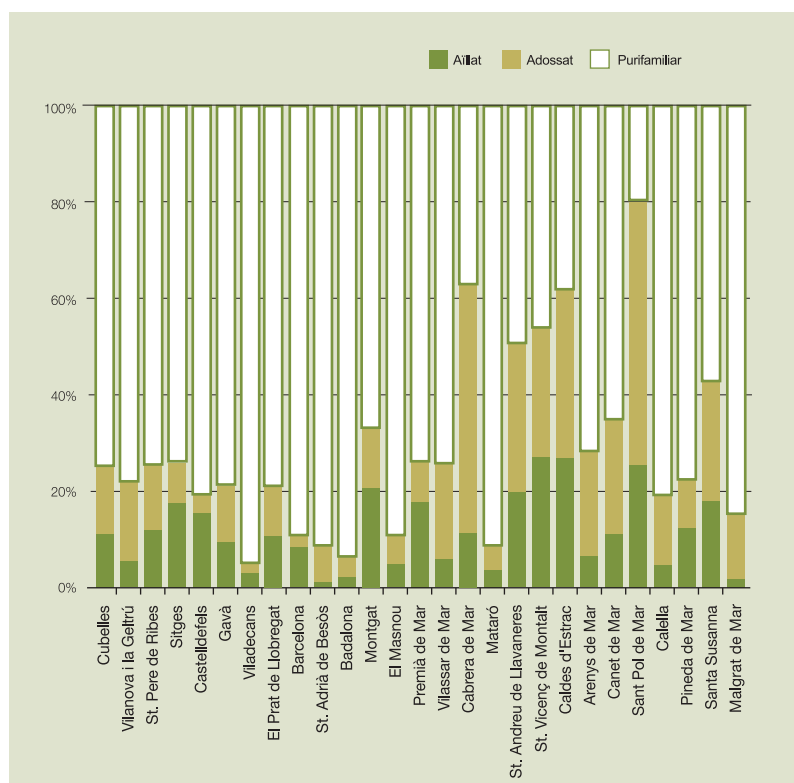
A nivell local, la distribució del parc d'habitatge construït els darrers anys mostra una certa especialització municipal en determinades tipologies d'habitatge. A la conurbació barcelonina, municipis amb un teixit urbà continu: Barcelona, Sant Adrià, Badalona i el Prat del Llobregat, presenten percentatges superiors al 90% en habitatge plurifamiliar. Es tracta de ciutats consolidades, denses i amb un elevat volum poblacional, on aquest tipus d'habitatge té una major quota de mercat i condicions per al creixement. En el



cas de les altres dues capitals de comarca, Mataró i Vilanova i la Geltrú també presenten percentatges elevats, per sobre del 70%.

La tipologia d'habitatges en baixa densitat -aïllats i adossats- sumen més del doble del total edificat a municipis del Maresme com Sant Pol de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Sant Andreu de Llavaneres i Montgat. Un model residencial que, al Garraf se situa entorn del 20%. Tanmateix, s'ha demostrat, en alguns estudis, que l'habitatge en blocs es combina més freqüentment amb l'adossat que amb els habitatges unifamiliars aïllats. Aquest és el cas de Malgrat de Mar, Calella, Canet de Mar, Arenys de Mar, Vilassar de Mar o Vilanova i la Geltrú, que són municipis amb un nucli urbà compacte més o menys dens, i una orientació turística de menor densitat basada en l'adossat. Cabrera de Mar destaca com el municipi litoral metropolità amb més tipologia d'habitatge aïllat construït (per sobre el 62%).

Gràfic: Habitatges construïts segons tipologia en el període 1999 - 2003



Font: Mcrit a partir de dades del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

A aquesta tendència cal afegir que hi ha un important parc d'habitatges de segona residència al litoral que, recentment, està patint un ràpid procés de transformació a primera residència. La ràtio dels municipis del litoral de la RMB se situa als 43,7 habitatges secundaris per cada 1.000 habitants, per sota de la mitjana del litoral català (67,5). Però si s'extreu Barcelona, la ràtio augmenta fins als 58'8 de segones residències. En total, l'any 2001 hi havia aproximadament 1.160.000 habitatges dels quals uns 110.000 eren secundaris al litoral metropolità i, d'acord amb el



planejament urbanístic vigent, podrien augmentar en unes 65.000 unitats a l'horitzó 2015 sense comptar les operacions de Barcelona ciutat. La població resident en aquest supòsit podria augmentar en unes 200.000 persones, passant dels 2.750.000 residents el 2015, si bé aquestes xifres són només indicatives donades les incerteses sobre la tipologia d'habitatge o el nivell d'ocupació.

Comparativament, hi ha una major proporció d'habitatges no principals (secundaris, buits o d'altres) als municipis litorals del Maresme i del Garraf, tots ells per sobre del 20% i fins i tot del 40%, que no pas al Barcelonès o al Baix Llobregat, amb l'excepció de Gavà i Castelldefels. Si analitzem únicament les segones residències, els municipis amb una menor presència proporcional (per sota del 10%) d'aquests tipus són la ciutat de Barcelona i els municipis més immediats del Prat de Llobregat, Viladecans, Sant Adrià del Besòs, Badalona, així com la capital del Maresme, Mataró. Per contra, els majors percentatges, al voltant o superior al 40%, corresponen als municipis amb menor volum poblacional i més abocats al turisme com Santa Susanna, Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Sitges i Cubelles.



□ Previsions de demanda i creixement futur de l'habitatge

Els indicis estadístics permeten afirmar que a mesura que avança el procés de metropolització a tot el litoral de la RMB, el nombre i la ràtio de segones residències anirà baixant progressivament. En aquest sentit, l'indicador del parc de segones residències ha de permetre preveure un assentament progressiu i proporcional de població resident a cada municipi. És a dir, es passarà de l'ús temporal i estacional del territori a un ús permanent. Així, els ajuntaments de municipis dotats d'alts percentatges de segones residències hauran de contemplar i preveure, com a hipòtesi de planificació dels seus serveis i infraestructures, el suport a un volum de demanda considerable en relació a la població resident, que farà incrementar notablement els consums de serveis a les persones i els requeriments d'aigua, electricitat, neteja, etc. així com d'equipaments de tota mena, necessaris per garantir la qualitat de vida de les persones i de la mateixa ciutat.

Pel que fa a les operacions residencials potencials d'execució en el litoral metropolità, tant si tenen o no planejament aprovat, s'estima que es podria arribar a un increment d'uns 383.000 nous residents, situats principalment al Garraf (Vilanova i la Geltrú) i als municipis més propers a Barcelona com el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà o Badalona, que encara poden sumar més de 10.000 nous residents; com també al Maresme en el cas de Mataró, o la conurbació de Pineda de Mar i Calella.

Amb tot, l'esgotament del sòl urbanitzable i els elevats preus fan que la construcció de primer habitatge s'estigui desplaçant cap a la tercera corona metropolitana (comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà i Osona), i minvi lleugerament el ritme constructiu en el litoral metropolità.

El boom immobiliari, tant per la construcció de nous habitatges com per la pujada dels preus no ha anat acompanyat encara d'una política d'habitatge social prou gran com per donar resposta a la demanda existent. En els darrers anys, segons un estudi de la Direcció General d'Habitatge del 2004, la provisió d'habitatge protegit assequible ha estat clarament ineficaç. Respecte els valors de l'any 1997, tant el nombre absolut d'habitatges protegits, com la quota d'habitatge protegit dins de l'oferta global d'habitatges, han caigut un 22,8% i un 53,5% respectivament, insinuant, però, una tímida recuperació a finals de l'any 2004, amb 6.390 habitatges qualificats de protecció oficial, un 6,6% del total d'iniciats. Es preveu que aquesta recuperació continuï augmentant gràcies a les noves polítiques d'habitatge - Pla per al dret a l'habitatge 2004-2007 i la pròpia Llei d'Urbanisme de 2004 -.

□ La remodelació dels teixits urbans

La forma de desenvolupament urbà que ha patit el litoral fins ara, caracteritzada per períodes de ràpids creixements, ha acumulat dèficits d'equipaments i d'infraestructures tant en àrees d'alta densitat, centres històrics o zones suburbanas, com àrees disperses, sobretot a les antigues urbanitzacions il·legals, freqüents sobretot a municipis del Garraf. La baixa qualitat urbana està directament relacionada amb problemes socials i ambientals. Si bé les situacions més greus són puntuals al litoral, bàsicament a l'entorn més immediat de Barcelona i al Baix Llobregat, les situacions més lleus de teixits urbans de baixa qualitat, amb voreres i carrers estrets i en pendent, poc espai públic i manca de zones d'aparcament, i habitatge deficient, són molt extenses i requeriran de polítiques actives de remodelació al llarg de molts anys.

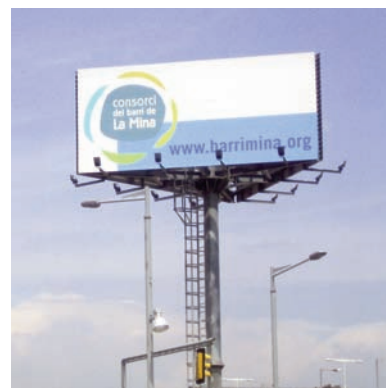


Així, amb el progressiu exhauriment del sòl urbanitzable disponible, els projectes urbans dels municipis litorals tendeixen a ser menys expansius i més orientats a la transformació interna, en dos sentits: la millora de la qualitat de barris més degradats, amb un enfocament vers la rehabilitació d'habitatge i l'espai públic, i l'impuls de projectes de nova centralitat, sovint orientats a l'atracció d'activitats econòmiques intensives d'alt valor afegit, freqüentment relacionades amb operacions de modernització d'infraestructures viàries o ferroviàries, o d'usos extensius obsolets.

Des de l'arribada dels primers governs democràtics i, especialment, en la darrera dècada, molts municipis litorals han començat a aplicar polítiques de millora de l'espai públic i rehabilitació urbana. Si bé l'entorn periurbà ha patit una greu degradació paisatgística, la majoria dels centres urbans han millorat significativament amb polítiques d'equipament, transport públic i regulació de l'aparcament i la circulació, rehabilitació d'habitatge i modernització del teixit comercial. Superades les demandes bàsiques de serveis d'energia, aigua, transport i d'habitatge digne, molts municipis litorals estan immersos ara en projectes de rehabilitació urbana, millora de l'espai públic i el paisatge urbà. La intervenció en el nucli històric de Vilanova, amb el trasllat de la fàbrica Pirelli a un polígon del mateix municipi, és un dels casos paradigmàtics quant a alliberament i recuperació d'espai dins la trama urbana. A Sitges, la construcció d'un eixample i el reequipament del nucli urbà projectats en el POUM són simptomàtics d'una voluntat política de millora constant de les ciutats, també extensible a la resta de municipis litorals. Altres casos més extrems han estat els viscuts a les vores de Barcelona, on els barris del Somorrostro, Pequín o Can Tunis han estat rehabilitats.

També és de gran ajuda la Llei de Barris impulsada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, que té per objectiu promoure la rehabilitació integral de barris, evitar la seva degradació i millorar les condicions dels ciutadans residents. La Llei preveu un fons, a disposició dels ajuntaments, per finançar projectes d'intervenció sobre els déficits d'ordenació, edificació, benestar, equipaments, habitatges o activitat econòmica. Alguns municipis del litoral de la RMB han demanat ajudes per a la millora de determinats barris. Es tracta de: Badalona (Serra d'en Mena), Barcelona (Santa Caterina, Roquetes, Trinitat Vella i Poble Sec), Malgrat de Mar (Barri del Castell), Mataró (Cerdanyola), el Prat de Llobregat (Sant Cosme), Sant Adrià del Besòs (La Mina), Viladecans (Sector Ponent) i Vilanova i la Geltrú (Nucli Antic).

Dels municipis que han iniciat projectes de nova centralitat, cal destacar el cas de Barcelona. Barcelona ha culminat una sèrie de grans transformacions a la façana marítima iniciades d'ençà l'Exposició Universal del 1888, quan s'enderrocà la Muralla de Mar; després de l'Exposició del 1929, es transformà Montjuïc en parc urbà; als Jocs Olímpics, la façana del Poble Nou; i al Fòrum 2004, el front litoral del Besòs. La ciutat ha desenvolupat tots els seus grans projectes d'ordenació i transformació urbana d'àrees obsoletes litorals sota arguments potents i innovadors de transcendència internacional, que han provocat consensos socials (alguns més que d'altres) i creat les condicions per obtenir fons de finançament addicionals. Els projectes de transformació de Barcelona van respondre a una visió general formulada a mitjans dels anys vuitanta en les estratègies de noves centralitats, i han coincidit en el temps amb d'altres processos més lents, el 22@ al Poble Nou, o les ope-



racions de nous barris tecnològics com Bon Pastor o Marina. En uns vint anys, la façana litoral de Barcelona s'ha convertit en un actiu estratègic de la ciutat i els nous usos que s'hi localitzen (habitatges, hotels de 4 i 5 estrelles, oficines emblemàtiques, parcs científics, centres de convencions, ports esportius i comercials...) representen un valor econòmic molt alt per a la ciutat. Al mateix temps, les dotacions en parcs i jardins de les zones litorals, a banda de les platges, són molt més altes que en la resta del continu urbà.

Pel que fa a la resta de municipis litorals, sobretot per aquells que ja han esgotat el sòl urbanitzable com Sant Adrià de Besòs, Badalona, Vilassar de Mar i Premià de Mar, o estan pràcticament a punt de fer-ho com Mataró, les infraestructures de transport constitueixen una oportunitat per propiciar el desenvolupament i la remodelació urbana, especialment a l'entorn de noves estacions ferroviàries, i també al llarg de la façana litoral. Així, el desplaçament i soterrament del ferrocarril de la línia de la costa constituiria una gran oportunitat de poder dur a terme operacions de nova centralitat a les ciutats del litoral. Tanmateix, en aquest territori costaner, l'existència d'àrees urbanes amb activitats extensives o obsoletes possibilita que s'hi puguin desenvolupar processos de transformació urbanística que integrin llocs de treball i habitatges creant teixits de ciutat densa, compacta i complexa.

Els projectes de transformació del Delta del Llobregat, que inclouen la restauració ecològica de zones humides, es realitzen al mateix temps que grans projectes d'infraestructures portuàries, aeroportuàries i ferroviàries. Sens dubte, aquest pot ser el moment dels grans projectes de remodelació urbanística a escala supramunicipal per als municipis del litoral metropolità.



Estratègies

- En les revisions dels POUM, i com a criteri general, limitar l'extensió urbana a les zones actualment delimitades com a urbanitzables en el planejament vigent.
- Estudiar projectes de reforma interior que augmentin les densitats residencials i les dotacions d'espai públic i equipaments.
- Establir plans de gestió supramunicipal de l'habitatge social que tinguin en compte la rehabilitació i la promoció pública.
- Dissenyar programes d'habitatge protegit donant prioritat al lloguer.
- Plantejar noves modalitats d'habitatge adaptades a les necessitats canviants.
- Analitzar les possibilitats de millora de la interrelació de les viles de mar i d'interior.
- Potenciar els centres urbans amb la intensificació dels programes d'aparcament regulat, peatonalització i regulació de trànsit viari i modernització del comerç.
- Donar continuïtat als projectes integrals de rehabilitació de barris degradats.
- Estudiar la viabilitat de projectes urbanístics intensius de nova centralitat (oficines, comerç, hotels...). Reconversió d'àrees urbanes obsoletes de baixa densitat, industrials i altres, amb activitats intensives de més valor afegit.
- Valoritzar l'accessibilitat d'estacions ferroviàries i nodes de transport públic com a oportunitat de desenvolupament.



3.4 La vulnerabilitat del medi litoral

Les franges litorals són espais vulnerables i d'extraordinària complexitat ecològica, característiques que els confereixen una destacable singularitat i els fan espais d'alt valor ecològic, econòmic i social. El litoral és espai d'interacció de dos grans conjunts de forces motrius naturals, les terrestres i les marines, un espai dinàmic i fràgil. A aquesta complexitat natural cal afegir-hi la intervenció antròpica al llarg de la història i l'actual pressió sobre el medi. En aquest sentit, el litoral de la RMB s'ha vist històricament afectat i transformat per un nombre important d'impactes produïts tant per la densificació de les infraestructures existents, com per la intensificació de les activitats.



Diagnosi estratègica

□ Un medi complex i vulnerable

El litoral metropolità presenta una elevada diversitat i un alt grau de contrastos en els seus paisatges. Existeixen espais protegits que corresponen, sense considerar el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC), a un 19% del territori dels municipis del litoral metropolità. Concretament hi ha 5 espais PEIN i 675 ha de Zones d'Especial Protecció d'Aus (ZEPA) distribuïdes als municipis del Prat de Llobregat i Viladecans, que engloben les principals zones humides, pinedes litorals i ecosistemes dunars del Delta del Llobregat. Per altra banda, s'hi troben espais lliures d'alt valor ambiental i paisatgístic (Delta del Foix, Baix Llobregat, Cinc Sènies a Mataró, Delta de la Tordera, les Torretes a Calella, la praderia de Posidònia a Mataró, etc.) i algunes de les platges més concorregudes del país, amb els problemes que aquesta ocupació comporta, així com zones agrícoles amenaçades per la pressió immobiliària. La major part d'aquests espais estan sotmesos a diferents regulacions urbanístiques a nivell municipal i alguns gaudeixen de nivells de protecció local o supralocal, la qual cosa els ha permès arribar a l'actualitat amb un cert grau de qualitat paisatgística. En aquest sentit, molts d'aquests espais han estat afectats pel PDUSC, que ha protegit el sòl no urbanitzable i gran part del sòl urbanitzable sense Pla Parcial aprovat. Tot i així cal esmentar que encara resten espais desprotegits que tenen un paper important com a ecotó, com a d'espais coixí dins del territori.



En general però, els sòls no urbanitzables del litoral metropolità presenten nivells de degradació paisatgística importants. La proximitat a Barcelona i l'atractiu del paisatge marítim han provocat que aquesta franja litoral hagi estat possiblement el territori de Catalunya que més s'ha transformat al llarg de la història. La seva transformació s'ha donat i continua existint tant de manera espontània, com projectada i sovint de forma singular en cada ciutat i àmbit territorial, però en la majoria dels casos de manera accelerada i amb gran intensitat. Aquesta pressió ha comportat impactes difícilment reversibles sobre la qualitat i sostenibilitat del medi, i ha provocat que es donin processos de degradació i de banalització importants al llarg de la franja. L'extensió desmesurada i poc ordenada de la urbanització, l'impacte de determinades infraestructures, l'abandonament de l'agricultura, de la silvicultura i de la ramaderia, la degradació d'algunes àrees urbanes i la sobrefreqüentació d'alguns paratges han contribuït a aquests

processos, posant en perill els valors ambientals, culturals i històrics que els paisatges litorals contenen, i incrementant els riscos ambientals.

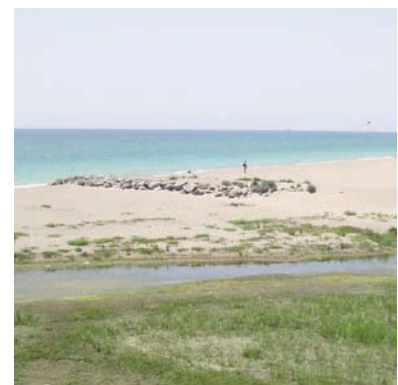
Els impactes de la urbanització sobre el medi no han estat internalitzats. L'increment de consum d'aigua i energia, la generació de residus, l'augment de la mobilitat, la impermeabilització del sòl, els abocaments incontrolats d'aigües residuals al mar, la presència dels dics dels ports i els espigons que han modificat la dinàmica litoral, el dessecament dels aiguamolls litorals, el conreu intensiu que han provocat efectes negatius sobre els sistemes naturals i un llarg etcètera de disfuncions ambientals, posen de manifest els molts problemes d'ordenació que existeixen al litoral. D'altra banda, el probable fenomen de l'augment del nivell del mar per l'efecte hivernacle podria causar un impacte gravíssim sobre les platges i els usos ubicats prop de la costa, molts d'ells de caràcter estratègic (ports, línies de ferrocarril i carreteres, centrals de producció elèctrica, incineradores, depuradores, etc.) podrien veure's afectats.

Identificar totes les problemàtiques ambientals del litoral i fer un tractament global i integrat implica partir del reconeixement del valor de la conservació i de la restitució d'aquest medi. Tal i com explicita la nova Llei del Paisatge de Catalunya, la riquesa paisatgística constitueix un patrimoni ambiental, cultural, social i històric que influeix en la qualitat de vida dels ciutadans i que esdevé, sovint, un recurs de desenvolupament econòmic, en particular per a les activitats turístiques, però també per a les agrícoles, ramaderes i forestals.

□ Les figures i instruments legals

La planificació del litoral, per tractar-se d'un espai jurídic fragmentat, està en mans de la Llei de Costes, com a mesura específica i genèrica, i de moltes altres figures de planejament territorial i urbanístic.

En termes generals, es pot assegurar que la classificació del sòl és una competència exclusivament municipal que es realitza mitjançant els instruments de planificació urbanística municipal. Tot i així, en funció d'un interès general supramunicipal, certs espais són classificats per altres administracions mitjançant diferents instruments. El litoral de la RMB és ple d'exemples de sòl classificat per altres administracions diferents del municipi, és el cas de la classificació de la Zona marítimo-terrestre, dels corredors d'infraestructures, o més recentment del sòl protegit pel PDUSC. Els municipis tenen el deure de respectar i reflectir en els seus Plans d'Ordenació Urbanística aquesta classificació.



Taula: Figures i instruments legals amb incidència en el litoral metropolità

La Llei de Costes

El Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner

El Pla Territorial General de Catalunya

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona

Plans sectorials

Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Pla Director Ambiental dels Camps de Golf a Catalunya, 2001

Pla de Carreteres 1985- revisió del pla (1995)

Pla Director d'Infraestructures 2001-2010

Pla de Ports de Catalunya, 2001* (en procés d'actualització)

Pla d'Aeroports de Catalunya, 2000

Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, 2003

Pla d'Espais d'Interès Natural, 1992

Pla de Sanejament d'Aigües Residuals Urbanes, 2005*

Pla Català de l'Habitatge 2002-2007

Pla per al Dret a l'Habitatge 2004-2007

Pla Territorial d'Equipaments Comercials 2001-2004

Programa de Sòl Industrial i Activitats Econòmiques 2001-2004

Programa d'Actuacions en Sòl i Habitatge 2000-2009

Els Plans d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM)

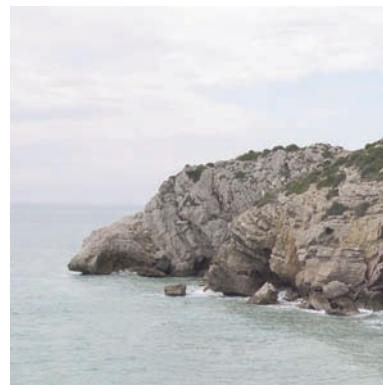
*Nota: Convé remarcar el Pla de Ports i Pla de Sanejament de la resta, per la seva importància per als espais litorals.

Font: Mçrit

□ Distribució de competències

Una de les causes de la complexitat de la gestió administrativa dels espais litorals és la compartimentació del marc competencial, tan verticalment (administració central, autonòmica, local) com sectorialment (turisme, agricultura, medi ambient, urbanisme, energia, etc). Es comprova que l'atomització de les competències és un mal endèmic de la gestió de zones costaneres, i són comptats els casos en els quals problemàtiques comunes s'afronten de manera coordinada i conjunta.

Les competències es distribueixen entre quasi tots els departaments ministerials, conselleries, i departaments de l'administració local. Es produeixen freqüents solapaments, i existeix una manca de coordinació en els esforços. Aquest problema s'aguditza al litoral català amb les competències compartides entre l'administració central i autonòmica, i la partició de l'espai marí entre aigües interiors i aigües exteriors.



Taula: Relació d'Institucions amb competències relatives al litoral de la Regió metropolitana de Barcelona

Administració de l'Estat	
Ministerio de Fomento	Dirección General de la Marina Mercante Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítimas (SASEMAR) Puertos del Estado: Autoritat Portuària de Barcelona
Ministerio de Medio Ambiente	Secretaría de Estado de Aguas y Costas Dirección General de Costas
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	Secretaría General de Pesca Marítima Dirección General de Recursos Pesqueros Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros Fondo de Regulación y Organización de Productos de la Pesca Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR)
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio	Secretaría General de Turismo
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales	Instituto Social de la Marina (ISM)
Generalitat de Catalunya	
Departament de Política Territorial i Obres Públiques	Secretaria de Planejament Territorial Direcció General d'Urbanisme Direcció General Arquitectura i Paisatge Secretaria per a la Mobilitat Direcció General de Ports i Transports Ports de la Generalitat
Departament de Medi Ambient i Habitatge	Direcció General de Medi Natural Servei de Parcs i Espais Naturals Servei de Planificació i Gestió de l'Entorn Natural Direcció General Polítiques Ambientals i Sostenibilitat Servei d'Educació Ambiental Direcció General de Qualitat Ambiental Agència Catalana de l'Aigua Agència de Residus de Catalunya
Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca	Direcció General de Pesca i Afers Marítims Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya (ECNPC)
Departament de Comerç, Turisme i Consum	Direcció General de Turisme Turisme de Catalunya
Departament de Benestar i Família	Cases del Mar
Departament de Cultura	Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya
Diputació de Barcelona	
Àrea de Medi Ambient	Servei de Medi Ambient
Àrea d'Espais Naturals	Oficina Tècnica d'Espais Naturals Oficina Tècnica d'Acció Territorial
Àrea de Salut Pública i Consum	Servei de Salut Pública i Consum
Àrea de d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge	Oficina Tècnica de Cooperació
Àrea de Promoció Econòmica i Ocupació	Delegació en matèria de Turisme
Consells Comarcals	
Mancomunitat de Municipis (Àrea Metropolitana de Barcelona)	
Ajuntaments	
Àrea d'urbanisme	
Àrea de serveis i manteniment	
Àrea de via pública i seguretat	
Àrea de cultura, lleure, educació i esports	
Àrea de medi ambient o sostenibilitat	

Per exemple, la qualitat de l'aigua marina és competència de l'Agència Catalana de l'Aigua, mentre que la neteja de les platges i la qualitat de la sorra són responsabilitat dels ajuntaments.

Cal destacar que un dels primers intents quant a la coordinació i gestió integrada del litoral el constitueix el projecte de l'Ajuntament de Barcelona, que va fixar com a objectiu dintre del Programa d'Actuació Municipal (PAM 2004-2007), fer un nou pla de gestió integrada del litoral que inclou, no només les platges, sinó l'espai immediat i relacionat: mar, platges, parcs i passeigs.

La gestió dels recursos econòmics i el finançament és també un tema que genera conflictes específics del litoral. Les administracions locals catalanes pateixen sovint problemes de finançament agreujats per la pressió de les noves demandes ciutadanes i els nous serveis prestats. Els municipis han d'afrontar els reptes de l'endeutament i les dificultats del finançament de la seva activitat que es veuen gravades pel volum de població flotant del municipi. La capacitat financera dels ajuntaments no té correspondència amb les necessitats reals que es generen per causa de l'augment accelerat de residents (per exemple, els municipis del litoral necessiten incrementar més els serveis de policia i neteja que els municipis no turístics amb la mateixa població censada).

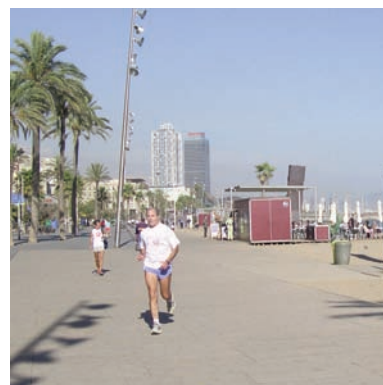
Per resoldre el problema de finançament que tenen gran part dels municipis, alguns es mancomunen per dur a terme serveis necessaris pel desenvolupament del municipi. La Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona és un exemple de bon funcionament d'aquest tipus d'agrupació. També hi ha serveis del Garraf que estan mancomunats i tenen una gestió conjunta amb el Penedès.

En definitiva, hi ha més de 50 agents amb responsabilitats i obligacions dins d'aquesta petita franja litoral, que seria necessari que milloressin els mecanismes de coordinació de les actuacions i projectes desenvolupats al territori.

□ La Gestió Integrada del litoral metropolità

Davant del valor estratègic de les zones litorals, de la seva fragilitat i de la complexitat de la seva gestió, existeix un reconeixement general, i específicament europeu, de la importància de realitzar una Planificació i Gestió Integrada de les Zones Costaneres (GlZC). Es reconeix la necessitat d'establir eines per tal de coordinar la gestió, mitjançant la participació activa de tots els agents implicats, tan públics com privats.

El concepte de GlZC apareix cap al 1988, però és a partir de 1992 quan es generalitza arran de la seva inclusió a l'Agenda 21, adoptada a la Cimera de Rio de Janeiro sobre Medi Ambient i Desenvolupament. Des d'aleshores, s'hi han interessat els organismes internacionals, que han publicat guies i manuals. La Unió Europea, a través del seu Parlament i Consell, va publicar el 2002 la Recomanació sobre l'aplicació de la gestió integrada de zones costaneres (2002/413/CE), que planteja una revisió a fons de les polítiques costaneres dels estats membres envers la sostenibilitat. La Recomanació insta els estats membres a desenvolupar estratègies nacionals que promoguin el desenvolupament sostenible de les zones costaneres. Es preveu revisar aquesta recomanació l'any 2007 i avaluar-ne els resultats.



□ Els condicionants socioeconòmics en la GIZC

La pressió socioeconòmica sobre les zones costaneres ha estat sempre notable, i continua creixent. El fenomen conegut com a litoralització de la població, d'abast general en l'àmbit europeu, arrossega també la concentració d'activitats econòmiques en l'espai litoral. Prop de 2,5 milions d'habitants (el 36% de la població catalana) viuen al litoral de la RMB, que abasta una superfície de l'1,4% del territori català.

La memòria del PDUSC assenyala que més de la meitat de la façana litoral catalana es troba ocupada per urbanització o és susceptible de ser-ho breument. En el mateix document es conclou, entre d'altres, que el litoral de Catalunya està ocupat en moltes àrees pel continu urbà que, de consolidar-se amb el sòl que encara queda lliure d'ocupació, esdevindria una barrera severa entre els ecosistemes interiors i els litorals i marins, i un perjudici per als valors paisatgístics, culturals, de lleure, que fan d'aquests espais un bé social i un recurs econòmic preuat.

En el cas del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona, el continu urbà construït, segons l'aplicació del mètode NUREC el 2002, dirigit per J.L. Luzón de la Universitat de Barcelona, demostrava que la ciutat s'estenia entre Sant Pol de Mar i Gavà. Tot i així, l'Alt Maresme i la Selva formen un altre continu urbà que només se separa de Sant Pol pel Far de Calella. Aquest mateix patró d'urbanització continua al llarg de la costa es troba present a tota la Mediterrània amb més o menys intensitat.

□ Els condicionants físics en la GIZC

A més del dinamisme i la fragilitat, la característica física que més influeix en la GIZC és la diversitat, la qual prové en gran part de la interacció entre el medi marí i el terrestre. La façana litoral de la RMB és un territori morfològic i geomorfològicament molt divers, tant que fa impossible una anàlisi i un tractament homogeneïtzadors.

Des de la Plana i el Delta de la Tordera, que separa l'Ardenya-Cadiretes del Montnegre-Corredor, la serralada es disposa en paral·lel a la costa, permetent l'assentament de la població en aquest corredor litoral drenat per un sistema propi de rieres que han articulat aquests espais. Aquest paisatge, que coincideix força amb els límits del Maresme, no s'interromp fins al Besòs, que juntament amb el Llobregat, fan retirar la serralada Litoral uns quilòmetres en relació al mar i conformen les planes de Barcelona i del Delta del Llobregat. Ambdues planes donen lloc a la centralitat històrica de Barcelona, com a confluència del passadís entre la península Ibèrica i la resta de continent i les sortides naturals de l'interior de Catalunya cap el mar. Les planes de Barcelona s'estenen fins al massís del Garraf, que representa la darrera presència de la serralada. Fins al 1882, amb l'obertura dels túnels del ferrocarril, el massís del Garraf havia imposat severes dificultats al trànsit litoral entre les planes i el sud del país. Destacar, per tant, que donades les característiques físiques del litoral de la RMB que es configura, amb comptades excepcions, en forma de corredor allargassat longitudinal al mar i tancat per sistemes muntanyosos més o menys notoris, el territori, per la seva escassetat, esdevé un recurs cabdal.

Es constata també que la gestió, explotació i planificació de les conques hidràuliques té efectes immediats en el litoral. L'estabilitat de les platges



depèn, en bona part, de les aportacions sedimentàries terra-mar. Aquestes s'han reduït molt significativament a causa dels embassaments i altres infraestructures barrera per al transport natural. Aquestes barreres són l'origen d'una situació actual crítica no només des del punt de vista geoambiental, sinó també des del punt de vista social i econòmic. En l'actual context de canvi climàtic sembla que la tendència ens durà a veure aquest problema agreujat.

□ Els condicionants administratius en la GIZC

A banda de la complexitat en la gestió que suposa l'atomització de les competències en els diferents organismes actuants, les divisions administratives del litoral suposen també un seguit de dificultats considerables a la GIZC. Sobre el litoral metropolità hi actuen i intervenen successives escales administratives que han de mantenir una jerarquia alhora que el principi de subsidiarietat: ajuntament, comarca, diputació, comunitat autònoma, estat, UE.

Els ajuntaments són els principals responsables de la planificació, regulació i control urbanístic i territorial de cada terme municipal, però sovint les problemàtiques i els conflictes territorials depassen les competències o els límits d'un únic municipi, la qual cosa fa necessària la coordinació de polítiques conjuntes i la planificació integrada. Altres cops, un mateix tipus de conflicte es reproduceix reiteradament en molts indrets i la seva gestió necessita ser atesa des d'una escala administrativa superior de forma també integrada. Quan la gestió integrada hi manca, les solucions es tracten d'una en una, negociant-se localment o sectorialment, sense una visió i marc global de referència, amb la consegüent pèrdua d'eficiència resolutòria.

Per últim destacar que la informació és una peça clau per a la gestió integrada. La major part de les bases de dades no són d'ús lliure i, concretament, la informació sobre el litoral es troba tan compartimentada com el marc competencial.

En el context dels treballs del Pla, s'ha constituït un grup de treball de Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG), integrat per tècnics municipals i responsables de diverses administracions que treballen en l'àmbit de la gestió territorial. El grup ha treballat en les possibles línies de cara a desenvolupar un SIG litoral, que pugui respondre a les necessitats i demandes dels municipis.



Taula: Fonts d'informació geogràfica relativa al litoral metropolità

SIG-Pesca, Sistema d'Informació Geogràfica de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims de la Generalitat de Catalunya.

SIG del Departament de Medi Ambient i Habitatge, de la Generalitat de Catalunya.

SIG del CREAF (Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals).

SIG de la Mancomunitat de Municipis, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

SITMUN, projecte desenvolupat gràcies a la iniciativa europea INTERREG III-B i coordinat per la Diputació de Barcelona.

SITXELL, Sistema d'Informació Territorial de la Xarxa d'Espais Lliures de la Diputació de Barcelona.

SIU-SITPU del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

SIET, Sistema Integrat per l'estudi del Territori Metropolità de l'Institut d'Estudis Territorials.

SBR, part del Servei de Suport a la Planificació Metropolitana de Barcelona Regional.

SIMAE, Sistema d'Informació Metropolità d'Activitat Econòmica i Innovació.

SIAL, Sistema d'Informació de l'Administració Local, de la Direcció General d'Administració Local, del Departament de Governació i Relacions Institucionals, de la Generalitat de Catalunya.

IDEC, Infraestructura de Dades Espacials de Catalunya. Iniciativa conjunta de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i del Departament d'Universitats de la Generalitat de Catalunya. IDE-Costes i IDE-Local.

L'Hipermapa (Atlas electrònic de Catalunya), de la Generalitat de Catalunya.

Font: Mcrit

Estratègies

- Optimitzar l'ús dels recursos, internalitzant el cost dels impactes ambientals en les activitats que les produeixen.
- Prendre consciència del concepte de zona costanera com a unitat de funcionament amb múltiples usos i un alt grau de complexitat.
- Simplificar la distribució de competències de les administracions sobre el litoral.
- Avançar en la reforma de la Llei de les Hisendes Locals, per tal que els ajuntaments disposin dels recursos adients per atendre la població real del municipi.
- Promoure la gestió integrada per resoldre eficaçment les problemàtiques específiques del litoral.
- Posar la informació i el coneixement relatius al litoral a l'abast de tots els agents implicats en aquest territori.





4 Estudis Específics

El territori d'estudi, en tractar-se d'un espai litoral, presenta unes especificitats concretes, que en determinen el seu estat i el fan molt complex d'estudi però alhora atractiu des del punt de vista social, econòmic i ambiental. En aquest bloc es presenten alguns dels aspectes clau que existeixen al territori i en determinen la seva gestió. El bloc es basa en els estudis específics coordinats i realitzats per l'Agència Metropolitana Barcelona Regional sobre els aspectes més concrets de la gestió del litoral metropolità. El contingut correspon a un extracte que recull la informació més rellevant i les Propostes Estratègiques específiques de cada estudi:

- Els fons marins (Barcelona Regional i Litoral Consult)
- Les aigües marines litorals (Barcelona Regional i Litoral Consult)
- La costa i les platges (Barcelona Regional i Tecnocean Ingeniería)
- Els espais blau-verds (Barcelona Regional i Consorci EL FAR)
- La mobilitat (Barcelona Regional)

4.1 Els fons marins de la RMB. Uns grans desconeguts

Situació actual

Els fons marins, en general, són espais poc coneguts per la població. Són hàbitats, que només han estat estudiats per tècnics i científics i com a molt, coneguts pels pescadors molt vinculats a la mar. El desconeixement i la poca sensibilització ha provocat en zones costaneres altament densificades, com ara la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), una alteració ecològica d'aquests ecosistemes.



De fet estem parlant dels fons més propers a la costa, els més estretament relacionats amb el nostre litoral. És evident que la pressió també s'estén a les grans profunditats, la qual cosa s'escapa de l'abast d'aquest Pla.

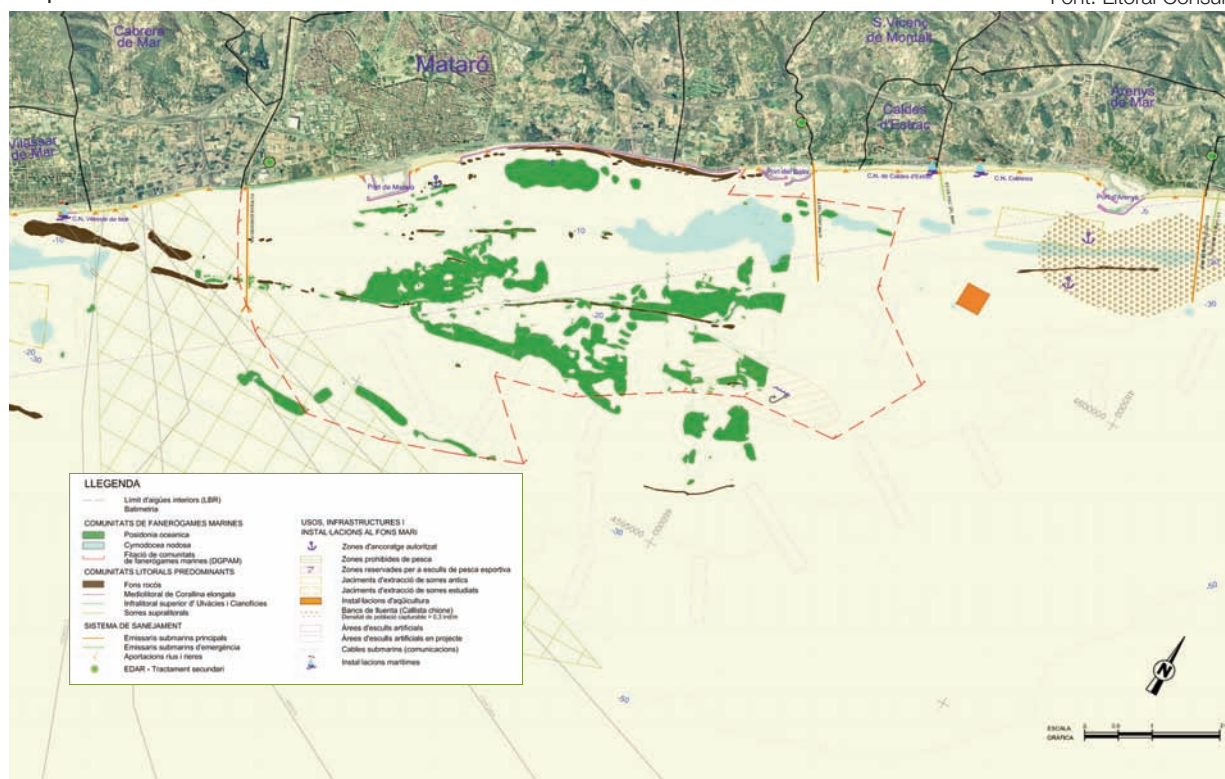
Entre les tipologies de fons marins existents a la RMB es poden distingir els constituïts per substrat sedimentari, amb o sense la presència de cobertura vegetal (algues i fanerògames marines) i els formats per substrat rocós.

La major part dels fons marins litorals de la RMB són sedimentaris, formats per grans extensions de sorres i fang que, a primer cop d'ull, tenen una versemblança desèrtica. Aquesta primera impressió és però, errònia. La biodiversitat en aquests ambients és important encara que no tingui l'espectacularitat ni l'animació frenètica dels fons rocosos. Les condicions del substrat, afectat per un gran hidrodinamisme, condiciona de manera important la vida marina, impossibilitant la creació d'estructures complexes però amb una munió de diferents estratègies per tal de poder-lo colonitzar.

Val a dir que els tres deltes principals de la RMB (Tordera, Besòs i Llobregat) propicien que en les seves àrees d'influència s'hi trobin fons sedimentaris molt fangosos i amb gran quantitat de fins. Aquests sediments estan influenciats, tal i com s'ha esmentat, per la dinàmica deltaica i també per les

Mapa: Els fons marins del Maresme

Font: Litoral Consult



aportacions històriques de les zones urbanes que han ocupat les planes i deltes d'aquesta estreta franja litoral. Aquests fons tous, sorrencs i fangosos, constitueixen la majoria del bentos marí fins a les grans profunditats, sent a més, els més importants caladors per l'home que n'extreu no només espècies piscícoles comercials, sinó també crustacis i mol luscis.

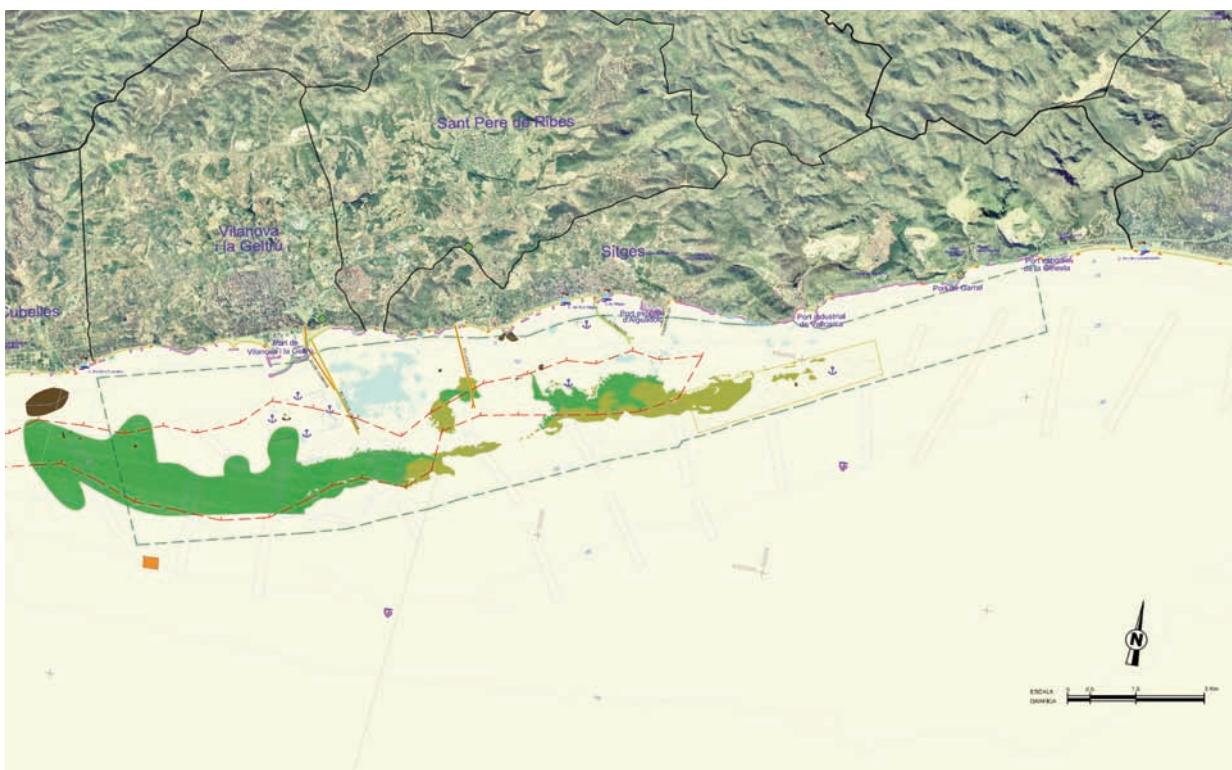
Capítol apart el constitueixen els fons sorrencs amb herbeis de fanerògames marines. Aquests hàbitats són els més coneguts i protegits del nostre litoral perquè tenen una gran rellevància i complexitat dins dels ecosistemes bentònics marins. Les praderies de *Posidonia oceanica* i de *Cymodocea nodosa* (sobretot la primera), tenen una acció molt important en la protecció de la zona costanera. Estabilitzen els sediments a fondària i sobretot juguen un paper esmorteïdor enfront l'onatge. A més de constituir una zona de refugi i cria de nombroses espècies de peixos. En l'àmbit de la RMB, trobem dues grans àrees de praderies: davant de Vilanova i la Geltrú i Sitges, força alterada, i davant de les costes mataronines, més ben conservada.



Al llarg de la costa de la RMB hi ha diferents indrets amb fons rocallosos. Els més importants són les zones de penya-segats com el massís del Garraf, la zona del Turó de Mongat, les Torretes entre Sant Pol de Mar i Calella, etc. També destaquen, per la seva importància ecosistèmica, les barres rocoses, sobretot al Maresme, formades a partir de cornises i platges fòssils, testimoni de les variacions del nivell del mar durant el Miocè. Aquestes són formacions de poca grandària però amb una gran concentració de biodiversitat. De fet, sobre el substrat dur, les comunitats són força complexes i biodiverses. Depenent de les condicions ambientals (de llum, d'hidrodinàmica, de profunditat, de concentració de matèria orgànica, etc.) el substrat és colonitzat per nombroses espècies: algues erèctils, calcàries, organismes incrustants, suspensívors, esponges, ascidis, cnidaris, etc. Tot això conforma l'anomenada comunitat coral lígena o precoral lígena. No es tracta doncs, només d'una comunitat ecològica, sinó que es pot parlar

Mapa: Els fons marins del Garraf

Font: Litoral Consult



d'una unitat paisatgística del bentos marí. La llista d'espècies animals vinculades a aquestes formacions seria exhaustivament llarga. La seva complexitat intrínseca permet la coexistència en un espai molt reduït d'espècies amb requeriments ecològics diferents.

Per tant, els fons de la RMB tenen una certa heterogeneïtat, amb una bona representació de diferents tipologies. Malauradament en alguns àmbits es troben alterats i força malmesos degut a la pressió a la qual han estat sotmesos. I és que a més de desconeguts, no se'ls atorga el valor que tenen. Els fons marins juguen un paper fonamental en l'equilibri del nostre sistema biòtic, són un gran pool per nombrosos elements químics, i intervenen com a reservori en els cicles biogeoquímics del carboni, del nitrogen o el fòsfor. El seu paper és crucial tant i com ho són les grans masses forestals selvàtiques de l'Amazones, però senzillament formen part d'un medi poc afí a l'home.

Així doncs els fons marins de la RMB, tot i ser uns desconeguts, tenen un paper clau en el complex món litoral, amb un gran valor ecològic i productiu, poc considerats i menystinguts, però que sens dubte cal preservar i recuperar.

Espai fronterer. Potencialment alterat

Definir l'àmbit litoral no és una tasca senzilla, però sigui com sigui, els fons litorals són una de les parts essencials que el constitueixen. De fet el litoral, com a espai frontera, és el resultat d'un equilibri molt dinàmic entre processos erosionadors i altres de sedimentaris. Aquest equilibri no sempre és trencat per processos antròpics sinó que moltes vegades són els propis condicionants naturals. Això és important tenir-ho en compte, ja que els interessos econòmics i socials han derivat, avui en dia, cap a una idealització homogènia de la nostra costa.

Algunes de les pertorbacions que afecten als fons marins tenen el seu origen en zones molt allunyades. L'estat de les conques hidrogràfiques és determinant, i més en una regió de marcat caràcter mediterrani. Això no és menor en el cas de la RMB ja que la superfície drenant és de gairebé 800.000 ha, i en ella s'hi troben 3 rius que aboquen les aigües de forma permanent, i més de 5.000 km lineals de xarxa fluvial (sense comptar amb els cursos d'ordre menor). En aquesta superfície drenant hi viuen aproximadament 4,5 milions de persones i s'hi produeix una frenètica activitat industrial i terciària.

Tard o d'hora, amb les pluges, els residus acumulats a les lleres fluvials o a les zones urbanes, acaben enfonsant-se en el fons marí. Residus que segons la seva tipologia, poden arribar a tenir uns temps de residència de centenars o milers d'anys, com ara les piles elèctriques, o interactuar amb la fauna provocant intoxicacions com és el cas dels plàstics. Les pròpies aigües vessades en temps de pluja signifiquen un increment de contaminació, que acaba afectant els fons propers als sobreexidors de les ciutats.

De la mateixa manera, el sistema de sanejament suposa un impacte important en els fons marins. Depreciant l'ocupació física dels emissaris i d'altres instal·lacions de sanejament, l'impacte de les aigües vessades deixa, malauradament, una petjada sobre els fons. Les fumaroles dels difusors suposen una pluja de matèria orgànica que altera les comunitats bentòniques tot afavorint els éssers vius capaços de viure en aquestes condicions. En el cas



Taula: Recull de les principals pressions que rep el litoral de la RMB

Pressions al litoral de la RMB		
Rius (Font: ACA)	4	(Foix, Llobregat, Besòs i Tordera)
Infraestructures de sanejament litoral (Font: ACA)		
Emissaris:	39	38 efluents de sistemes de sanejament tractats 1 efluent de sistema de sanejament amb pretractament
Conduccions de desguàs:	136	riures i col·lectors-sobreeixidors
Infraestructures submarines (Font: Litoral Consult)		
Cables submarins:	11	6 en actiu (1 a Gavà i 5 a Cabrera) 5 en desús (a Barcelona)
Gasoductes:	1	(des del port de Barcelona fins al port de Besòs)
Esculls construïts:	11	(4 esculls més en projecte)
Captació de refrigeració:	8	1 canal a la CT de Cubelles 3 torres submergides a la CTCC del marge dret del Besòs 15 conduccions a 4 pantalans de CT de l'esquerra del Besòs
Infraestructura civil (Font: Litoral Consult)		
Ports:	15	14 amb ús esportiu 7 d'ús pesquer 2 comercials 1 industrial
Espigons/pantalans:	52	47 espigons (de canalització d'aigües i de barrera) 4 pantalans de conduccions a la CT de l'esquerra del Besòs 1 pantalà passera visitable a Badalona (Pont del Petrolí)
Zones d'extracció d'àrids (Font: Litoral Consult-Barcelona Regional)		
Jaciments de sorres:	8	1 antic al Garraf 1 en ús al Maresme (amb Declaració d'Impacte Ambiental) 4 estudiats al Maresme (entre el Badalona i Vilassar) 2 antics al Maresme (front Premià i front Arenys de Mar)
Trànsit de embarcacions mercants (Font: Zamora, 2005)		
Port Barcelona:	8.861	entrades de vaixells espanyols i estrangers el 2004
Embarcacions esportives (Font: DGPT, 2001)		
Núm. amarradors esportius:	11.478	9.502 en ports 733 en marines seques 1.243 en altres
Embarcacions en garatge:	3.000	(dades estimades per a embarcacions d'esbarjo)
Embarcacions pesqueres (Font: DARP i confraries de pescadors, 2005)		
Arts menors:	359	
Llum:	66	
Ròssec:	81	
Palangre:	17	(de fons i superfície)
Instal·lacions amb fauna marina (Font: Litoral Consult)		
Centres d'aqüicultura:	3	Vilanova i la Geltrú, el Masnou, Arenys de Mar
Aquaris:	2	Aquàrium de Barcelona, Parc Zoològic de Barcelona
Centres d'investigació:	1	(CMIMA, a Barcelona)
Recuperació de fauna marina:	1	(CRAM, a Premià de Mar)

Font: Litoral Consult - Barcelona Regional

extrem de l'antic emissari de fangs de la planta depuradora del Besòs, on s'han dipositat llots durant anys, l'alteració és tal que només hi viuen unes poques espècies de poliquets.

Altres impactes són deguts a les alteracions físiques, ja sigui les produïdes per la pròpia ocupació de les obres de defensa marítima (ports, espigons de defensa de platges, etc.) o fins i tot per l'extracció de sorres per la regeneració de platges. A més, en aquesta zona de la costa catalana es localitzen multitud d'infraestructures de serveis de transport i comunicacions com ara cables submarins i gasoductes.

La pesca és un altre factor pertorbador. Arts de pesca com el ròssec o l'enclercament encara s'utilitzen avui en dia, indiscriminadament, suposant una forta agressió física pel bentos marí. En alguns casos, han arribat fins i tot a afectar part de la praderia de *Posidonia* de Mataró situada tan sols a 20 metres de fondària.

La pròpia navegació, o fins i tot les embarcacions d'esbarjo, són un altre dels factors que incideixen negativament en els fons marins, introduint tan residus sòlids com vessats que acaben dipositats en el fons. Les boles de quitrà, a l'igual que l'excés de matèria orgànica, alteren la qualitat dels fons sedimentaris afectant la biota que hi viu.

Els fons més alterats del litoral de la RMB són de ben segur els que trobem des del Delta del Llobregat fins més enllà de la desembocadura del Besòs, ja que estan sotmesos a una forta pressió antròpica. Això no resta que, en general, hi hagi força zones amb alteracions parcials o profundes dels hàbitats submarins.

Cal reinvertir processos i esmerçar esforços per a la preservació i recuperació dels nostres fons marins i alhora atorga'ls-hi el paper i el valor que realment tenen. Tot seguit es plantegen les principals línies d'acció per tal de corregir el procés de degradació al qual estan sotmesos.

Línies d'actuació

Les següents línies d'acció han d'anar encaminades a donar valor als fons marins, promoure una major conscienciació de la seva importància, i un major grau de coneixement de les diferents tipologies. Així com enfortir i incrementar els mecanismes de protecció, preservació i vigilància, per tal de poder reinvertir processos i recuperar ambientalment els fons del nostre litoral.

Gestionar de forma integrada la part emergida i submergida del litoral sota la figura d'un únic òrgan gestor com podria ser una Agència Catalana del Litoral

Degut a la complexitat de fenòmens que interactuen en el litoral i a la diversitat d'administracions implicades: Ajuntaments, Generalitat amb competències que impliquen diversos departaments i el Ministeri de Medi Ambient, cal fomentar un òrgan gestor que aglutini i coordini les diferents tasques que s'han de realitzar al llarg del litoral. S'imposa adoptar una nova visió, global, integrada i flexible del litoral, tant de la part emergida com de la submergida (ja que el sistema litoral, des del punt de vista ecològic i



ambiental, és probablement més ampli i complex que els límits marcats per la Llei de Costes), i defugir de les tradicionals solucions urgents que s'han dut a terme amb criteris locals i que han contribuït sovint a alterar les condicions d'equilibri. En definitiva, un nou concepte de protecció del litoral.

Cal una intervenció decidida per minimitzar les aportacions contaminants des de les conques hidrogràfiques i millorar l'eficiència del sistema de sanejament

Cal esmerçar esforços en assolir els objectius de qualitat ecològica de les conques fluvials (Directiva Marc de l'Aigua). Això significa disminuir les aportacions de contaminants i de residus en el medi marí i per tant l'afectació al bentos. De la mateixa manera, cal millorar l'eficiència de l'actual sistema de sanejament, minimitzant les incidències en les EDARs costaneres, que tenen un impacte negatiu sobre els fons marins per les aportacions d'aigües residuals insuficientment tractades pels emissors submarins. Cal completar el sistema de sanejament.



Millora del sistema de gestió ambiental dels ports i de les embarcacions

Reforçar i potenciar el sistema de gestió de residus i tractament de les aigües residuals de les embarcacions en els ports. Promoure la creació d'una fitxa de seguiment ambiental de les embarcacions.

Cal protegir la diversitat de tipologies dels fons marins

Tot i que els herbassars de fanerògames estan protegits per la Directiva Hàbitats, pateixen alteracions diverses degudes en part a la contaminació, l'afectació per males pràctiques pesqueres o pel fondeig indiscriminat. A més cal protegir altres tipologies de fons marins característics de la RMB, com ara certes comunitats en fons sedimentaris o algunes zones de substrat dur pel seu interès potencial. Els sistemes de protecció poden ser diversos i compatibles amb les arts de pesca artesanal.

Recuperació dels fons marins més alterats

És necessari revertir els processos que han dut a la degradació d'àmplies zones del bentos marí de la RMB. En aquest sentit la introducció d'esculls artificials en determinades zones poden ajudar a protegir les praderies de Posidonia (o altres tipologies), de l'afectació per pràctiques pesqueres inadequades. En fons més degradats, la introducció d'esculls pot accelerar la recuperació de la biodiversitat perduda a més d'actuar com a element pedagògic i com a atractiu per a les activitats d'oci (submarinisme). En les zones sensibles és necessari introduir mecanismes de control de les zones de fondeig.

Extremar els mecanismes de control per garantir l'acompliment de la legislació pesquera

Aplicar sistemes de vigilància i control de flotes per un major rigor en el seguiment de les bones pràctiques pesqueres per tal d'eliminar o reduir els impactes produïts sobre els fons marins per determinats arts de pesca.

Promoure el consum de pesca artesanal obtinguda mitjançant tècniques que no malmetin el medi

Potenciar la pesca responsable i implantar un sistema d'etiquetatge que garanteixi les bones pràctiques pesqueres amb una marca ambientalment reconeguda (etiquetatge blau). Aplicar polítiques que afavoreixin la reconversió del sector pesquer cap a pràctiques ambientals més respectuoses amb l'entorn.

Dimensionar adequadament un veritable servei de vigilància costanera

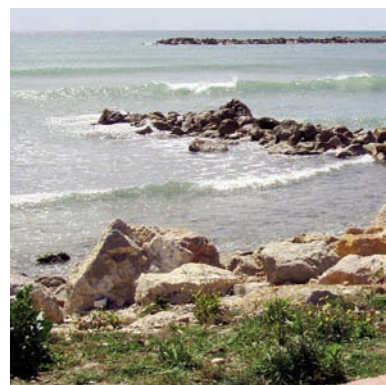
Manca un veritable servei de vigilància marina amb dotacions suficients per poder aplicar un compliment de la legislació vigent. Aquest servei hauria de tenir un règim sancionador propi. Gran part de les tasques haurien d'anar encaminades a garantir les conductes ambientals dels usuaris del litoral.

Assegurar el respecte del patrimoni arqueològic subaquàtic

El patrimoni arqueològic subaquàtic que es troba en aigües interiors de Catalunya, o bé en el mar territorial o en la plataforma continental de la seva franja litoral, està protegit per la Llei 9/1993 del Patrimoni Cultural Català. En aquest sentit qualsevol estudi d'impacte ambiental en medi aquàtic que es dugui a terme arreu ha d'incloure una avaluació dels efectes sobre el patrimoni historicoartístic i arqueològic.

Incrementar el coneixement dels fons marins i promoure l'intercanvi d'informació entre administracions

Garantir que s'acompleixi la Directiva 2003/4 CE relativa a l'accés del públic a la informació ambiental. Cal ampliar la cartografia i la descripció dels fons marins de la RMB i crear una base de dades i un Sistema d'Informació Geogràfica públic que continguin els projectes, estudis i bases d'informació referents als fons marins



4.2 Les aigües marines litorals

Un canvi de perspectiva en les aigües litorals

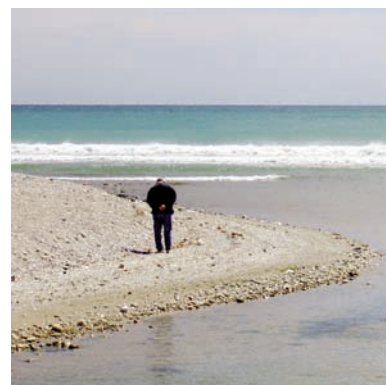
La transformació que ha patit el litoral metropolità en la darrera meitat de segle és segurament un dels processos més accelerats de la nostra història, tot ha succeït en molt poc temps i sovint no de manera controlada. Un dels fenòmens que ha canviat de manera radical és l'ús de la platja i la percepció que se'n té d'ella avui dia, molt diferent a les primeres dècades del segle passat. Tradicionalment la línia costanera sempre havia estat un mitjà inhòspit i era utilitzada única i exclusivament per la gent de mar. Amb la industrialització i el ferrocarril part de les nostres ciutats costaneres donaren l'esquena a la costa i no existia una preocupació per la qualitat de les aigües de bany.

L'interès per la qualitat de les aigües litorals, sens dubte, és molt més recent i neix uns quants anys després, potenciat per l'embranchida del turisme al litoral metropolità. Quan la façana costanera s'urbanitza es genera una nova inquietud: les platges com a espai urbà. Aquest fet no només comporta una nova sensibilització vers aquest espai, com un equipament important pel lleure ciutadà, sinó a més una preocupació, sobretot sanitària, de les platges i molt especialment de l'aigua pel bany.

És evident que la problemàtica de la qualitat de les aigües no només té una vessant microbiològica sinó a més, té un fort component social. La demanda i el grau d'exigència dels usuaris del litoral ha evolucionat de manera vertiginosa en aquests darrers anys i l'antiga normativa d'aigües de bany està basada gairebé exclusivament en paràmetres microbiològics. En aquest sentit, les noves reglamentacions europees avancen per anar més enllà i exigir la qualitat ecològica de les aigües.

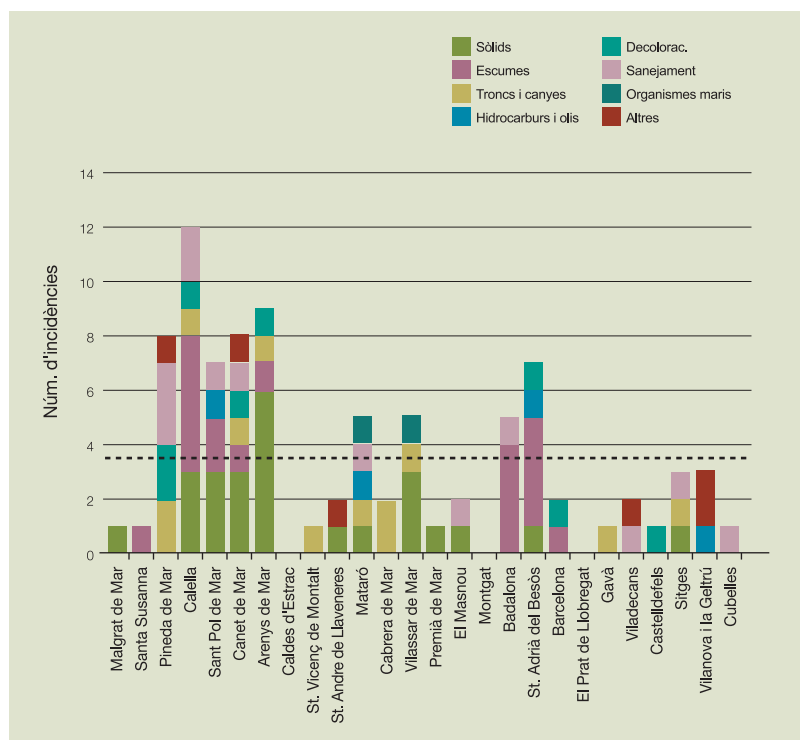
La Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) es caracteritza per tenir, al llarg dels seus 115 km de litoral, nombrosos punts de vessat al medi litoral, corresponents al drenatge de la xarxa hidrogràfica. D'aquests, pràcticament només tres, representen descàrregues continuades al llarg de tot l'any: el Llobregat, el Besòs i la Tordera; la resta depenen de les condicions meteorològiques. La superfície drenant que vessa les aigües sobre el litoral de la RMB és aproximadament d'unes 800.000 ha i, en aquesta àrea, es concentren gairebé 4,5 milions d'habitants. A més, la zona suporta les dues plantes depuradores d'aigües residuals més importants del litoral espanyol: la del Besòs amb un cabal de tractament de 525.000 m³/dia i la del Llobregat amb un cabal d'uns 425.000 m³/dia. De fet les conques del Llobregat, Besòs i la Tordera signifiquen, per la seva antropització, els principals focus contaminants del medi receptor.

Cal destacar que l'estat del sistema de sanejament a la RMB encara no és l'òptim. Ocasionalment es produeixen trencaments i fugites dels emissors, avaries o aturades dels sistemes de sanejament o de les estacions de bombament, provocant sobreiximents periòdics en temps sec, al llarg de la costa. D'altra banda, també es produeixen, de forma recurrent, abocaments a mar d'aigües residuals d'origen incert, de serveis no connectats a la xarxa de sanejament. Cal assenyalar també, que en èpoques de pluja, per la xarxa de drenatge del territori s'aboquen a mar no només



tot aquell tipus de residus i artefactes acumulats a les lleres de rius i rieres, sinó a més, l'aigua d'escorrentia de les zones urbanes que arrossega una forta contaminació.

Gràfic: Nombre d'incidències per tipologia observades per l'ACA als municipis de la RMB.



Nota: La línia puntejada assenyalava el nombre promig d'incidències per municipi per tota la costa catalana.

Font: Litoral Consult - Barcelona Regional a partir d'ACA (2004).

Pel que fa a les aportacions contaminants d'origen marí, tot i que provenen de fonts molt diverses, representen, en percentatge de volum, una petita part del total de materials que rep el litoral. Es tracten d'abocaments de deixalles i de les neteges de tancs i de sentines de la flota mercant i de la d'esbarjo, i de restes de captura que la flota pesquera llença al mar. També assenyalar que no tots els ports de la RMB estan dotats encara de sistemes de recollida selectiva de residus i la pressió sobre el medi marí ha augmentat com a conseqüència del creixement exponencial del sector nàutic.

La qualitat de les aigües litorals

Al llarg del 2004 l'Agència Catalana de l'Aigua ha endegat la caracterització de la qualitat de les aigües de les diferents masses d'aigua del litoral català. En compliment amb la Directiva Marc de l'Aigua (2000/60/CE) ha tipificat i delimitat les esmentades masses d'aigua costaneres i ha analitzat les pressions i els impactes que aquestes reben. Aquesta valoració es fonamenta amb les dades que recull la pròpia Agència mitjançant la seva xarxa de control.

Gràfic: Estat ecològic de les aigües costaneres de la RMB.



Font: ACA (2005).

Segons aquest estudi les aigües de la RMB que presenten un grau més elevat de degradació, en tots els aspectes, són les de l'àmbit que va des de Sant Adrià de Besòs fins al Llobregat. El seu estat ecològic, que integra la qualitat físico-química i la qualitat biològica, es considera dolent, tret de les platges de Barcelona que tenen una qualitat moderada. Pel que fa però, a la qualitat sanitària, val a dir que s'han recuperat platges que històricament eren no aptes pel bany com les del Prat del Llobregat i la Platja de la desembocadura del Besòs. La massa d'aigua de l'entorn del port de Mataró i la desembocadura de la riera d'Argentona presenten una qualitat ecològica moderada. La resta de masses d'aigua del Maresme són les úniques de l'àmbit de la RMB que presenten una qualitat considerada com a bona. Pel que fa al Garraf, l'estat ecològic de les seves masses d'aigua és moderat.



Al llarg de la temporada de banys, que és quan s'intensifiquen els controls sanitaris de l'aigua, es detecten algunes incidències, però de manera general, s'assoleixen graus de compliment de la Directiva 76/160/CE molt elevats.

La visió general mostra que la situació encara es troba lluny d'assolir l'estat ecològic òptim de les aigües marines litorals de la RMB, tot i que s'estan fent esforços en la reducció de les aportacions contaminants a les aigües litorals i que la situació ha millorat significativament en la darrera dècada, sobretot en la qüestió del sanejament de les aigües residuals però també en les mesures preses per tal d'evitar la contaminació marina des de ports i embarcacions.



Taula: Actuacions previstes pel PSARU 2005 als municipis litorals de la RMB.

Municipi	Actuació prevista
Escenari 2005-2008	
Cubelles	Obres d'emergència de la remodelació de l'emissari de l'EDAR de Cunit/Cubelles
Vilanova i la Geltrú	Impulsió a l'EDAR de Vilanova i la Geltrú i connexions al col lector interceptor del passeig marítim
	Ampliació de l'EDAR de Vilanova i la Geltrú Nova estació de bombament a Ribes Roges
Sitges	Col lector de Santa Bàrbara i riera de la Bòbila.
Castelldefels	Xarxes primàries de pluvials i sanejament de les urbanitzacions Bellamar i Montemar i de la xarxa primària de pluvials de la urbanització del baixador de la platja.
Gavà	Ampliació i tractament terciari de l'EDAR de Gavà/Viladecans Col lectors can Bruguers i Ca n'Espinós Estudi en planta pilot per a la determinació de la taxa de desnitrificació de l'EDAR Gavà/Viladecans
El Prat de Llobregat	Gasificació i Vitrificació al Prat de Llobregat
Sant Adrià de Besòs	Ampliació biològic Sant Adrià de Besòs 1a fase. Revisió de preus Programa de vigilància ambiental de les obres de remodelació i ampliació a tractament biològic de l'EDAR del Besòs. 1a fase complement de finançament
Cabrera de Mar	Desdoblament del col lector en alta d'aigües residuals al col lector de Cabrera Sanejament del sector Bonmar a Cabrera de Mar
Mataró	Noves impulsions i estacions de bombament núm. 1 i 2 del sistema de Mataró. Digestió anaeròbia de l'EDAR Mataró Tractament tèrmic dels fangs de l'EDAR Mataró
Sant Vicenç de Montalt	Canalització de les aigües pluvials i residuals de Montalt Parc
Arenys de Mar	Estació depuradora d'aigües residuals d'Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar (origen riera de la Vall de Maria) Col lectors en alta a la nova EDAR d'Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar, retorn a emissari i remodelació de l'estació de bombament
Canet de Mar	Col lector-interceptor de Canet de Mar
Sant Pol de Mar	Col lectors en alta de Roques Blanques de Sant Pol de Mar, fins l'interceptor de Canet de Mar Filtracions aigües blanques i sorres al col lector general St. Cebrià
Pineda de Mar	Instal·lació de grups electrògens als bombaments d'aigües residuals situats al Maresme Xarxa de sanejament en alta del sistema de Pineda de Mar. Desglossat núm. 1 EDAR del sistema de sanejament en alta de l'Alt Maresme Nord
Malgrat de Mar	Col lector interceptor de les avingudes Costa Brava i Països Catalans a Malgrat de Mar Construcció del desdoblament del col lector en alta de Palafolls-Malgrat

Municipi	Actuació prevista
Escenari 2009-2014, període 1 (2009-2011)	
Vilanova i la Geltrú	Renovació de l'emissari submarí per al desguàs de les aigües residuals de Vilanova i la Geltrú EDAR i col lectors de Mas Roquer-Corral d'en Milà
Sitges	Reconversió a Pretractament + emissari de l'EDAR de Sitges/Garraf
Mataró	Millores a l'EDAR de Mataró

Municipi	Actuació prevista
Escenari 2009-2014, període 2 (2012-2014)	
Arenys de Mar	Col·lectors en alta de connexió al sistema Arenys de Mar
Barcelona	Col·lectors en alta de connexió al sistema Besòs
Gavà	Col·lectors en alta de connexió al sistema Gavà/Viladecans
Mataró	Col·lectors en alta de connexió al sistema Mataró
Pineda de Mar	Col·lectors en alta de connexió al sistema Pineda de Mar
Sant Andreu de Llavaneres	Col·lectors en alta de connexió al sistema Sant Andreu de Llavaneres
Sant Pere de Ribes	EDAR i col·lectors de Sant Pere de Ribes/Sitges
Sant Pol de Mar	Col·lectors en alta de connexió al sistema Sant Pol de Mar
Vilanova i la Geltrú	EDAR i col·lectors de Vilanova i la Geltrú

Font: ACA (2005).

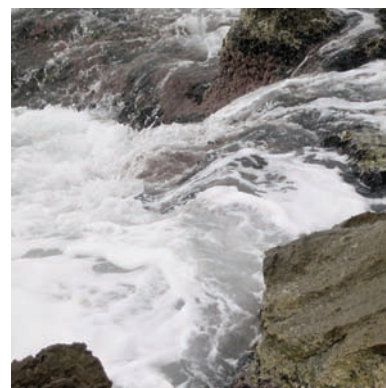
Es detecta també un deteriorament d'algunes de les infraestructures de sanejament i una baixa inversió en el manteniment general, fet que determina que periòdicament es produeixin abocaments puntuals indesitjats d'aigües residuals al mar. També s'ha observat una certa manca d'eficiència en la vigilància per a la detecció de tots els abocaments il·legals i un baix control dels abocaments industrials.

La importància de restablir la qualitat ecològica de les aigües litorals

Per tal de restablir la qualitat ecològica de les aigües litorals, és necessari avançar en la gestió de les xarxes de drenatge costaneres i de les xarxes de sanejament amb l'objectiu d'evitar els abocaments contaminants en temps de pluja. A més, cal continuar també avançant en la millora del sanejament i en la neteja urbana dels municipis no costaners, doncs l'estat general de les conques repercuteix àmpliament en les aigües litorals.

Existeix una manca de visió integrada dels sistemes urbans, tant dels municipis litorals com dels del rerepaís, amb les aigües litorals que són les receptors finals de gran part dels residus que en ells es generen. El coneixement integral dels sistemes de drenatge i de sanejament (independentment de la distribució competencial) és necessari per portar a terme una bona gestió, doncs existeixen interrelacions entre les diferents parcel·les de sanejament i a més alguns aspectes queden a cavall entre dues administracions que no sempre es posen d'acord amb les mesures a prendre. És obvi que la gestió i el finançament han d'estar distribuïts entre els diferents ens implicats, fet que no ha de comportar un desconeixement de tot el sistema. Cal vetllar, entre tots, pel bon estat de les aigües litorals de la RMB.

Una altra implicació de les relacions terra-mar són les repercussions que tenen totes les actuacions efectuades en l'àmbit de la conca hidrogràfica sobre les aigües litorals i, és per això que, una vegada més, planificar de forma integrada en tots els aspectes (urbanisme, infraestructures, sistemes forestals, etc.) evitaria molts problemes que actualment han de ser abordats de forma parcial.



És important assenyalar que la capacitat de recuperació natural de les aigües marines és força elevada en la major parts dels casos i, per tant, si la pressió antròpica que s'exerceix sobre l'entorn disminueix, la recuperació està garantida.

Des d'un punt de vista antròpic, els valors naturals del medi marí són els que cotitzen el seu ús com a recurs natural, turístic i patrimonial. És per això que la informació que aporten els estudis de seguiment de la gestió i de la qualitat de l'entorn, són una font de coneixement imprescindible per poder aplicar una gestió adient del litoral que asseguri la sostenibilitat de les activitats que es desenvolupen en aquest medi. Les administracions competents en els diferents usos del litoral i totes les que intervenen en els processos que afecten al medi marí, han de vetllar per la vigència dels valors d'una gestió responsable amb l'entorn.



Línies d'actuació

Millora de les condicions ambientals i ecològiques de les conques hidrogràfiques

És imprescindible assolir un bon nivell de qualitat ecològica de les conques hidrogràfiques. Cal reduir les aportacions contaminants que tard o d'hora arriben al litoral i és necessari dur a terme el condicionament ambiental dels cursos fluvials. S'han d'incrementar les dotacions pressupostàries per a la neteja de les lleres, i treballar de manera conjunta amb els diferents agents implicats.

Cal implementar esforços per millorar i completar el sistema de sanejament

És necessari dur a terme un pla d'actuacions urgents per millorar l'actual sistema de sanejament i completar determinades accions, com ara a l'Alt Maresme. En aquest sentit és prioritària l'aplicació del PSARU-2005. Seguint les directrius de la Directiva Marc, els sistemes de sanejament han d'assolir com a objectiu la qualitat ecològica de les masses d'aigua. Caldria realitzar auditories en els diferents sistemes de sanejament per solucionar alguns dels actuals problemes de funcionament (avaries, ruptures de col·lectors i emissors, etc.). També cal minimitzar els efectes dels episodis de pluja sobre la qualitat de les aigües litorals sobretot en els àmbit urbans on la xarxa de clavegueram és molt extensa i en aquells indrets del litoral que tinguin una forta demanda d'ús social de la platja. És important realitzar una gestió integrada dels sistemes de sanejament públics, privats, xarxes en alta, baixa, ports esportius, anti-DSU, qualitat de les aigües fluvials, etc. Calen criteris comuns tot i que les competències de clavegueram estiguin repartides en diferents nivells de l'administració. És necessari la coordinació entre l'ACA i l'administració local, assumint les responsabilitats que pertoquen a cada una de les parts.

Cal incrementar la vigilància i monitorització de la qualitat de les aigües litorals

Degut a la complexitat dels processos pertorbadors de la qualitat de l'aigua de mar, és necessari incrementar els mitjans pel monitoratge i vigilància de la qualitat de les aigües litorals. Cal la coordinació estreta entre els diferents departaments de la Generalitat implicats i els ajuntaments. És necessari introduir criteris de qualitat ecològica, a més dels microbiològics, en el seguiment de les masses d'aigua litoral. En aquest sentit és imprescindible una millor monitorització de paràmetres ambientals, per tal de poder preveure possibles problemàtiques degudes a determinats processos ecològics com ara l'eutrofització de les aigües. És important la creació d'un cos d'agents qualificats, d'acció immediata així com les dotacions necessàries de mitjans per actuar davant de determinades situacions. Cal que els ciutadans identifiquin clarament aquest cos d'agents i que actuïn de manera molt propera als usuaris del litoral. Per altra banda, és necessari enfortir els períodes de vigilància més enllà del període estival ja que la temporada de bany cada cop és més llarga.

Reduir les aportacions de contaminants d'origen marí

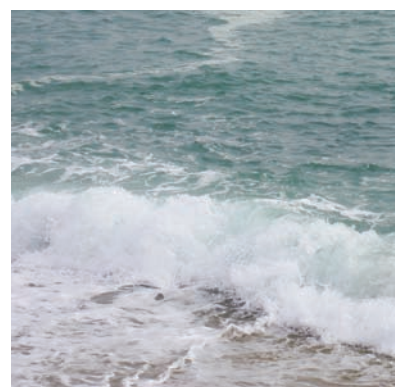
Cal millorar el sistema de gestió de residus i de tractament de les aigües brutes dels ports i les embarcacions. És necessari establir una fitxa de seguiment ambiental de les embarcacions i també realitzar més campanyes contundents de sensibilització i informació a la ciutadania.

Enfortir les tasques de conscienciació ambiental vers la qualitat de les aigües

És important prendre consciència de la pressió a la qual estan sotmeses les masses d'aigua i la importància que té la seva qualitat des del punt de vista sanitari i ecològic, així com les repercussions sobre els recursos econòmics com ara el turisme o la pesca. Alguns dels problemes que l'usuari percep són fenòmens naturals que cal tractar-los en el seu context ecològic (aparició de meduses per exemple).

Promoure l'intercanvi d'informació

És necessari una major coordinació entre les diferents administracions que duen a terme programes de vigilància i control, no només per unificar criteris analítics sinó a més, per endegar campanyes conjuntes de sensibilització. És important garantir que s'acompleixi la Directiva 2003/4 CE relativa a l'accés del públic a la informació ambiental.



Creació d'una Agència Catalana del Litoral per tal de fer una gestió integrada de la costa.

Degut a la complexitat de fenòmens que interactuen en el litoral i a la diversitat d'administracions implicades: ajuntaments, Generalitat de Catalunya (amb competències que impliquen diversos departaments) i Ministeri de Medi Ambient, és necessari fomentar un òrgan gestor que aglutini i coordini les diferents tasques que s'han de realitzar al llarg del litoral. S'imposa adoptar una nova visió, global, integrada i flexible del litoral, tant de la part emergida com la submergida (ja que el sistema litoral, des del punt de vista ecològic i ambiental, és probablement més ampli i complex que els límits marcats per la Llei de Costes), i que defugui de les tradicionals solucions urgents que s'han dut a terme amb criteris locals i que han contribuït, sovint, a alterar les condicions d'equilibri. En definitiva, és necessari un nou concepte de protecció del litoral.



4.3 La costa i les platges. Cap a un enfocament diferent

Situació actual

El litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) es troba, en general, força alterat per la intervenció històrica de l'home.

Les causes són diverses, tot i que es poden agrupar en dos grans capítols: d'una banda, la disminució de l'aportació de material a la costa per a ser mobilitzat i, de l'altra, la construcció d'obres marítimes i d'infraestructures lineals que han alterat la dinàmica litoral.

La pèrdua de bona part de l'aportació d'àrids de rius i rieres a la costa ha estat provocada per diversos motius: les extraccions històriques de mitjans del s. XX, les construccions d'embassaments (per regulació d'avingudes, reg, abastaments, etc.), la urbanització de les zones costaneres, i la transformació dels boscos fluvials en zones agrícoles. També històricament s'ha extret sorra de la mateixa platja per emprar-la com a material de construcció i s'han anat perdent la immensa majoria de les platges de dunes. A tot plegat, cal afegir que a principis del s. XX, la dessecació sistemàtica dels aiguamolls naturals per obtenir millors aprofitaments agrícoles també ha contribuït al fenomen.

Per altra banda, les obres marítimes construïdes al llarg del litoral (ports comercials i esportius -un cada 10 km de mitjana-, espigons perpendiculars a la costa per estabilitzar platges i passeigs marítimes o parcs concebuts més amb criteris urbans que no pas costaners) han modificat la dinàmica litoral natural, generant zones d'acumulació o erosió de sorres.

Finalment, les infraestructures lineals -sobretot al Maresme, amb la N-II i el ferrocarril- han estat molt cops construïdes fins i tot ocupant físicament l'àmbit de la platja natural, esdevenint punts rígids per l'evolució de la costa i exigint, a vegades, noves esculleres paral·leles per protegir-les.

Línies d'actuació

Cal definir les prioritats i les renúncies en els usos socials de la costa

Les dues tercers parts de la longitud de la costa de la RMB són platges sorrenques, algunes de les quals han estat formades a partir de la construcció amb defenses costaneres.

Taula: Tipologia de costa

Tipologia	km	%
Platja sorrenca sense defenses costaneres	62,3	54,6
Platja sorrenca amb defenses costaneres	10,2	8,9
Obres portuàries	18,0	15,8
Escullerat	10,1	8,8
Penya-segat baix	3,6	3,1
Penya-segat	10,0	8,8

Font: Tecnocean - Barcelona Regional



És evident que la demanda social de “platja de tovallola” és molt alta, però aconseguir-ne més de la que existeix, exigiria de ben segur un augment de la rigidització del litoral. A partir de la idea que, en termes generals, la rigidització no és convenient, entenem que el primer pas fonamental per decidir allò que volem en aquesta zona del litoral ha de ser definir on volem tenir platja i on renunciem a tenir-la; sembla clar que els cascs urbans dels municipis costaners han de tenir platja i que determinats trams de la costa (Garraf, p.e.) han de mantenir-se en el seu estat natural actual però, a partir d’aquí el debat pot ser molt més ampli. Aquesta és una decisió que s’ha de prendre entre tots els ens actuant a la costa però on tenen la principal paraula els ajuntaments, en el benentès que tots han d’intentar satisfer la demanda dels seus ciutadans sacrificant-se a un equilibri global satisfactori.

Cal assumir el concepte d’unitat o sub-unitat fisiogràfica (cel les sedimentàries)

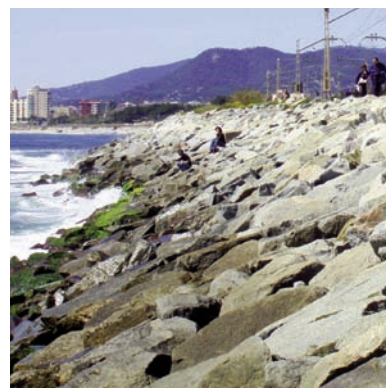
Els fenòmens de dinàmica litoral i de morfologia costanera responen al comportament d’una entitat, la unitat o sub-unitat fisiogràfica, no subjecta a límits administratius. Dit d’una altra manera, el moviment de les sorres al llarg de la costa no entén de termes municipals. És necessari parlar doncs, d’unitat o sub-unitat fisiogràfica, igual que la conca hidrogràfica s’associa a un curs fluvial. Cal assumir aquest concepte ja que les actuacions que es facin en un punt de la costa afectaran, tard o d’hora, a tota la unitat o, en un termini d’uns 10 anys, a la sub-unitat.

Cal plantejar i definir el concepte d’amplada de platja socialment òptima

Veient l’amplada de platja que es crea fruit de la dinàmica litoral en alguns punts de la costa (p.e., a llevant dels ports del Maresme), ens podríem plantejar si és realment necessari tenir-la, tenint en compte que la demanda social en aquests àmbits concrets, en general, es concentra a prop de l’aigua, en una franja de màxim 15 - 30 m. Generalitzant l’anàlisi, podríem qüestionar si la dimensió de les platges que tenim en alguns punts de la costa no és excessiva, considerant criteris que van des d’aquesta demanda de l’usuari de “platja de tovallola”, passant per altres d’una naturalesa diferent: geomorfològics (no és el mateix una platja encaixada que una platja deltaica), de variabilitat estacional de la línia de costa (platges protegides versus platges obertes), sedimentològics (afecten al pendent de la platja) i fins i tot històrics (zones amb platja des de sempre, p.e. Castelldefels, o on mai n’hi ha hagut). Les conclusions d’aquesta anàlisi ens portarien a amplades òbviament diferents en cada punt de la costa, segons les circumstàncies i, el que és més important, servirien per establir quines són les localitzacions i els volums de sorra procedents de platja seca sobrant.

Cal definir la política d’obres públiques a la costa

És conegut que la implantació d’obres públiques en la línia de costa té com a conseqüència afeccions al transport litoral de sorres d’índole diversa: els espigons perpendiculars a la costa suposen una alteració de la dinàmica sedimentació/erosió en el seu entorn i fins i tot, si són molt pròxims, una forta rigidització del litoral amb una alta estabilització de la sorra (p.e., Barcelona, Sitges, Cubelles); les defenses exemptes (p.e., Vilanova i la



Geltrú) suposen també una rigidització de la costa -menys agressiva, això sí- però tenen un impacte visual en la línia de l'horitzó i són solucions més cares. En contrapartida, l'alimentació artificial dóna una imatge de costa més naturalitzada però exigeix una reposició molt freqüent de grans volums de material, sobretot com a conseqüència de temporals. Aquesta situació esdevé problemàtica si tenim en compte que ni els recursos materials ni els econòmics són il·limitats (sobretot en un país com el nostre amb poca cultura del manteniment) i que l'extracció de sorres del fons del mar té un fort impacte ambiental. Finalment, les esculleres paral·leles a la línia de costa són quasi bé sempre testimoni de fracassos humans, atès que el seu origen es deriva de la necessitat de controlar les erosions per salvar infraestructures lineals (p.e., ferrocarril, al Maresme) i/o passeigs marítims.

A partir d'això, cal debatre entre tots quina imatge de costa volem tenir en cada punt. De vegades, semblarà evident que la millor opció és no fer res (p.e., platges naturals del Massís del Garraf). A l'altre extrem, en aquells àmbits de costa ja molt rigiditzats (p.e., Sitges o Barcelona, encara més amb les obres a desenvolupar a partir del 2006), segurament cal considerar la situació com quasi bé irreversible. Al mig, podem pensar en una aportació sistemàtica, cíclica i freqüent de sorra, com s'ha fet històricament al Maresme, o bé, millor, en obres més toves, de poc impacte visual combinada amb aportacions més moderades de material, la qual cosa simplificaria notablement la gestió de sorres en el dia a dia.

Cal disminuir el volum i la freqüència de les extraccions de sorra procedents dels jaciments submarins

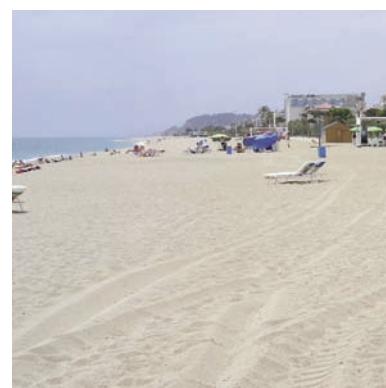
Convé tenir clara la idea, ja apuntada, que les sorres del fons del mar no són il·limitades. A més a més, el seu ús presenta problemàtiques ambientals, al marge que els jaciments submarins que s'utilitzin hagin superat les exigències establertes per la llei.

Per altra banda, avui per avui, l'alternativa d'emprar material terrestre, també amb un fort impacte ambiental (extraccions de pedreres, etc.) encara no és competitiva econòmicament, si es volen obtenir nivells de qualitat i confort (granulometria del material, neteja, etc.) idèntics a la sorra del fons marí.

Sembla, doncs, una política necessària enfocar la gestió del litoral (prioritats i renúncies de platges, sorres, ordenació de la demanda, transport, aparcaments, etc.) amb l'objectiu de disminuir la freqüència i el volum de les extraccions.

Cal emprar la platja seca sobrant com a banc de sorres

Un cop definida la platja òptima, pot pensar-se en utilitzar la platja seca sobrant com a banc de sorres per alimentar la recirculació artificial cíclica de sorra en la mateixa unitat o sub-unitat fisiogràfica (p.e., Port Ginesta - Port de Barcelona o àmbit entre ports al Maresme) o en àmbits pròxims d'unitat distintes (by-pass de ports), filosofia aquesta darrera a la qual respon el Pla de Dragatges de Catalunya amb actuacions a desenvolupar fins el 2009. Per optimitzar fins i tot aquests bancs de sorres, caldria analitzar la conveniència



de construir petites obres complementàries als dics exteriors dels ports que tinguessin la funció de servir de trampa de sorres i evités haver d'anar a buscar-la davant de dics a major fondària.

Evidentment, aquesta política suposa posar en pràctica la solidaritat inter-municipal en política de sorres, atès que aquest modus operandi permet, en general, generar platja en un municipi a partir de material procedent de platges d'altres municipis.

Cal dissenyar i aplicar polítiques de gestió integral del litoral

L'aplicació de polítiques de gestió integral del litoral, promoguda bàsicament des de l'Administració Local, ha d'afavorir un ús més equilibrat de la costa així com disminuir els costos d'explotació.

Cal pensar en una xarxa de transport públic d'accés a les platges còmoda, ràpida i d'alta freqüència de pas. També és important la creació una xarxa d'aparcaments associats a les platges com d'accés amb vehicle privat, en una política global de dotació de serveis a les platges, d'accessibilitat, etc.

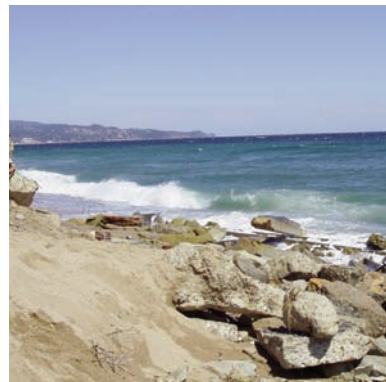
Cal donar respostes flexibles a les demandes socials en la gestió de la costa

Les demandes socials sobre els usos de la costa són variables en el temps, òbviament. Es proposa que, al marge de la demanda esdevinguda des de la societat, l'Administració, en el sentit més ampli de la paraula, en provoqui la seva reordenació amb la finalitat de redistribuir la pressió que l'home exerceix sobre el litoral. En qualsevol cas caldrà donar-hi una bona resposta, que a més a més ha de ser ràpida.

Definir quin tipus de platja (urbana/no urbana, natural/naturista, etc.), quina accessibilitat i/o privacitat s'atorga a cadascuna d'elles (accessibilitat a peu i en bicicleta, amb transport públic o vehicle privat, etc.), entre molts altres factors, pot ajudar a potenciar l'ús de la costa en àmbits minoritaris actualment, de manera que descongestionaria altres àmbits amb sobrecàrrega.

Cal disposar sistemàticament de dades de paràmetres bàsics del litoral

El litoral de la RMB no disposa de dades suficients per treballar correctament els projectes que l'afecten. Caldria disposar, periòdicament, d'informació relativa a l'onatge i al clima marítim en general (s'hauria de disposar d'una bona xarxa de boies), a la batimetria (sobretot, a la seva evolució en zona de platges), a les característiques del material (estudis sedimentològics, per l'anàlisi del transport litoral) i a l'evolució històrica de la línia de costa. En aquest darrer aspecte, caldria posar en marxa una metodologia que inclogués la realització de vols periòdics que es digitalitzessin i permetessin monitoritzar l'evolució del litoral.



Cal establir mecanismes de coordinació eficaç entre les administracions actuant a la costa mitjançant la figura d'una Agència Catalana del Litoral

Totes les mesures estratègiques que es proposen necessiten l'opinió i la intervenció de les diferents administracions actuant a la costa: ajuntaments, Generalitat de Catalunya (Obres Públiques, Medi Ambient, Agència Catalana de l'Aigua, etc.), Demarcació de Costes del Ministeri de Medi Ambient, Ministeri de Foment, etc. Al marge de les competències que la Llei els atorga, és impensable que cadascuna d'elles pugui resoldre de forma independent la gestió integral de la costa en la línia de decisions globals i compartides que se'n deriva del plantejament que es fa en aquest document.

Per altra banda, la informació que totes les administracions tenen de la costa hauria de ser compartida, tal com estipula la Llei, en una mena de banc de dades a disposició dels tots ens públics. Així evitariem, d'una banda, duplicar esforços (i costos) i es podrien treballar les propostes sobre el litoral amb tota la informació històrica.

Seria una bona eina per tal d'assolir aquests objectius de coordinació eficaç, la creació de l'Agència Catalana del Litoral, òrgan de coordinació permanent entre administracions amb actuacions i competències sobre aquells aspectes que afecten la costa.



4.4 Els espais blau-verds. Espais no urbanitzats a preservar

La transformació del paisatge litoral

Al llarg de les últimes dècades, la urbanització al litoral ha sofert un creixement ràpid, desmesurat i poc ordenat, que ha consolidat gran part del sòl i que sovint ho ha fet acompanyat de processos de degradació i banalització. Per fer-se'n una idea, la superfície de quasi 48.000 ha corresponents als municipis del litoral metropolità acull prop de dos milions i mig d'habitants, veient-se concentrada una notable activitat humana en una franja molt estreta, amb una presència important d'infraestructures viàries, ferroviàries i ports. D'aquesta manera, s'ha anat modificant el paisatge litoral i s'han anat recoient els espais lliures alhora que naixien noves zones urbanes de residència, oci i turisme, arribant a perillar els valors del litoral, la seva accessibilitat i la disponibilitat de sòl. Al llarg de la costa se segueixen veient nombroses grues de construcció i cartells publicitaris de promocions immobiliàries. Aquest elevat consum de sòl que ha crescut de manera ameboide i sota un prisma estrictament edificatori en la majoria dels casos, ha menystingut la matriu territorial. Sovint no s'han considerat les necessitats dels espais naturals en aquest creixement accelerat, i per suposat encara han estat menys considerats amb els espais lliures.



Així doncs, clarament tenim dos extrems ben diferenciats, per una banda el sòl urbà que ha anat creixent sense considerar les necessitats de fluxos ecològics territorials i en l'altra extrem trobaríem els espais naturals protegits majoritàriament dins del PEIN. Aquesta disposició en extrems fa que el sòl no urbanitzable hagi estat molts cops banalitzat, i que hi trobem, entre d'altres, activitats semiindustrials, edificacions poc integrades, aparcaments, magatzems, activitats turístiques, activitats extractives o plantes de formigó, evidentment en un fons predominantment agrícola, en molts dels casos, però amb una agricultura que s'ha reparcel·lat i intensificat, transformant el paisatge.

Mapa: Els espais blau-verds de la RMB

Font: Barcelona Regional



Aquest panorama no és molt alentador i quan es viatja pel litoral de la RMB es fa difícil reconèixer elements d'identitat dels municipis, no és evident on es produeix el canvi de terme, en general el paisatge s'ha globalitzat mitjançant l'establiment d'usos molt similars. Molts d'aquests espais lliures tenen mancances i problemes comuns, el fons de la matriu té matisos i és diferent perquè el medi i la vegetació també canvia, però la trivialització d'aquests espais és més o menys del mateix estil. Recentment però, s'ha obert una escletxa a aquest despropòsit. Aquesta finestra ve propiciada per dues eines com són el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) i la Llei del Paisatge.

L'un, el PDUSC, ja ha estat aprovat definitivament i garanteix la protecció de peces de sòl no urbanitzable i urbanitzable no delimitat, per tant posa fre al consum de sòl a la franja costanera. Recentment, ha estat aprovat el PDUSC-2 que planteja la preservació del sòl urbanitzable que no té el pla parcial aprovat.

L'altre instrument, la Llei del Paisatge, estableix dues eines bàsiques per a la protecció, gestió i ordenació del paisatge. Els Catàlegs del Paisatge són documents que descriuen com és, quins valors té, quins factors determinen que sigui així, com evoluciona, i finalment quin és el paisatge desitjat i com assolir-lo. Constitueixen una base sòlida per a la definició d'estratègies i són una referència a l'hora d'elaborar les cartes del paisatge. Per altra banda, les Directrius del Paisatge són determinacions que precisen i incorporen normativament els objectius de qualitat paisatgística als instruments de planificació territorial. L'aplicabilitat de les diferents mesures que es planegen respecte el paisatge al territori metropolità pot ser bastant complicat pel fet de tenir una matriu bàsicament urbana, i caldrà bolcar-hi molts esforços i imaginació per valorar, plantejar i preservar aquest paisatge.

En l'altre costat de la balança, hi ha els espais naturals protegits, també s'està debatent la proposta catalana d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que preveu que la superfície sotmesa a aquest règim s'incrementi en 313.000 ha per a Catalunya, de les quals més d'un 17% es troben dins la Regió Metropolitana de Barcelona, i un 12 % en l'àmbit territorial del Pla estratègic litoral. En aquest àmbit, la Xarxa Natura existent només considera espais terrestres, tanmateix, la proposta d'ampliació contempla en més d'un 90% que diferents espais marins (Costes del Maresme, la Selva i Garraf) formin part d'aquesta iniciativa europea de protecció. La noció de xarxa d'espais naturals és contemplada en els instruments de protecció esmentats, però, a la pràctica, només lleugerament, ja que s'han basat principalment en la protecció d'unitats discretes.

Segueix mancant un enllaç definitiu entre les zones costaneres protegides ara pel PDUSC i els espais naturals protegits del rerepaís, bé siguin zones considerades com a PEIN o estiguin en l'esmentada proposta d'ampliació de la Xarxa Natura. Aquest paper precisament és el que poden fer perfectament els espais blau-verds (EBV).

Per aquest motiu, en el *Pla estratègic del litoral* es fa la proposta d'establir els anomenats EBV com a paratges que preservin la identitat dels municipis i evitin el continu urbà, alhora que s'hi mantinguin les activitats i usos tradicionals i serveixin com a portes d'entrada dels espais naturals protegits.



Els espais blau-verds

Prèviament a l'aparició d'alguns d'aquests instruments i eines de protecció i planificació del sòl costaner, i davant la tendència de creixement urbanístic centrat al litoral i la manca de protecció dels espais lliures costaners, es van definir els EBV com a espais no urbanitzats que arriben arran de mar o molt a prop, i que tenen un bon potencial com a reserves de paisatge i zones d'esponjament dels teixits urbans, que ajuden a mantenir la identitat dels municipis i a enfortir el sistema en xarxa d'espais naturals. Aquests són menys mediàtics i més vulnerables que els espais naturals però, pel seu dinamisme i la seva funcionalitat com a ecotó, tenen encara un interès natural i paisatgístic i un paper vertebrador en el territori.

Per la idiosincràsia i heterogeneïtat d'aquests espais, s'ha fet necessari el seu tractament diferenciat en tres tipologies. En primer lloc, aquells espais que es caracteritzen per tenir una importància a nivell metropolità i uns valors ecològics i paisatgístics destacats s'han anomenat **EBV Estratègics**. Es tracta d'espais vertebradors i veritables connectors ecològics entre els espais terrestres i marins. Altres tipus d'espais amb diferent extensió, potencial ecològic i rellevància a nivell socioeconòmic, que es caracteritzen per tenir interès local, conservar un vincle amb la costa i un cert grau de naturalització, són les **Zones d'Interès Litoral**. Finalment, les zones lliures properes a la costa dins la trama urbana densificada que tenen una funció bàsicament socio-cultural es defineixen com a **Espais Litorals Urbans**.

Els **EBV Estratègics** són els més rellevants ja que estructuren el territori. Cobreixen més d'un 90% de la superfície dels EBV identificats, al voltant de 65 km², i es troben com a interrupcions del continu urbà disseminats al llarg del litoral, situats cap als extrems de l'àmbit d'estudi, especialment a l'Alt Maresme (unes dues terceres parts de la superfície ocupada pels **EBV Estratègics** es troba entre Malgrat de Mar i Mataró) i al Garraf (cobreixen pràcticament l'altra tercera part).

Moltes de les problemàtiques dels EBV són comunes ja que la dinàmica de pressions a la qual estan sotmesos, tot i tenir identitat pròpia pertanyen a una mateixa manera de fer, per tant trobem aspectes similars que malmeten el territori al llarg de tots els espais estudiats. De fet els impactes són productes de les fortes tensions a les quals estan sotmesos, pel fet d'estar immersos en un magma litoral predominantment urbà.

Generalment es tracta d'activitats de poc valor afegit, d'usos indeguts o obsolets sovint amb manca de regulació urbanística i ambiental, que malmeten la qualitat ecològica de l'espai, desarticulen el paisatge i debiliten els usos tradicionals com l'agricultura. La majoria d'espais presenten una xarxa fluvial degradada, amb vessants indeguts, amb constrenyiments de lleres amb la conseqüent pèrdua de la hidromorfologia fluvial i de la qualitat ecològica com a ecosistema. Tots ells estan creuats per una munió d'infraestructures de tota mena (Autovia, N-II, ferrocarril, carreteres comarcals i locals, carrers i camins), per aquest motiu alguns d'aquests espais presenten problemes de fragmentació.

Cal actuar de manera decidida i contundent i fer-ho conjuntament ja que la tipologia de malura és pràcticament idèntica. Si el tractament és global, generalitzat i tracta després amb concreció cada espai determinat, es podrà restablir l'equilibri i aconseguir aquest veritable lligam entre les nostres àrees protegides i la Mediterrània.



Taula: Els espais blau-verds del litoral de la RMB

Àmbit EBV	Àrea (ha)	Sub àmbits EBV	Àrea (ha)	Municipis afectats	Tipologia EBV
Riu Foix	436,92	Connector Foix	391,89	Cubelles-Castellet i la Gornal	Estratègic
		Riu Foix - Tram baix	45,04	Cubelles	Estratègic
Colls i Miralpeix	1.609,63	Connector Els Colls i Miralpeix	1.274,53	St. Pere de Ribes-Sitges	Estratègic
		Els Colls i Miralpeix	317,33	Sitges	Estratègic
		Els Colls i Miralpeix	17,77	Vilanova i la Geltrú	Estratègic
Parc de les Dunes	117,43	Parc de les dunes	33,81	Castelldefels	Zones d'Interès Litoral
		Parc Litoral dunes	16,69	Gavà	Zones d'Interès Litoral
		Riera de Canyars	66,93	Gavà	Zones d'Interès Litoral
Consorci Delta Llobregat	903,18	Can Sabadell	50,43	Viladecans	Estratègic
		La Ricarda - Ca l'Arana	333,41	El Prat de Llob.	Estratègic
		La Murtra	22,88	Viladecans	Estratègic
		RN Remolar - Filipines	185,99	Viladecans	Estratègic
		Reguerons	29,55	Viladecans	Estratègic
		Resta àmbit Delta del Llob.	280,93	Viladecans-El Prat de Llob.	Estratègic
Penya-segats de Montjuïc	61,27	Penya-segats- Parc de Montjuïc	61,27	Barcelona	Zones d'Interès Litoral
Parc Urbans Barcelona	408,04	Parc Carles I	1,44	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de Diagonal Mar	17,66	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de la Barceloneta	5,79	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de la Ciutadella	31,05	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de la Nova Icària	2,14	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de les Cascades	1,48	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc de Montjuïc	335,92	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc del Poblenou	9,54	Barcelona	Espais Litoral Urbans
		Parc del Port Olímpic	3,01	Barcelona	Espais Litoral Urbans
Desembocadura Riu Besòs	6,6	Desembocadura Riu Besòs	6,6	St. Adrià de Besòs	Zones d'Interès Litoral
Riera Pomar	38,24	Riera de Pomar - Canyadó	38,24	Badalona	Espais Litoral Urbans
Turó de Montgat- Parc de les Bateriaes	5,23	Turó de Montgat	2,47	Montgat	Zones d'Interès Litoral
		Parc de les Bateriaes	2,75	Montgat	Zones d'Interès Litoral
Espais intersticials Masnou	17,09	Espais intersticials Masnou- Montgat	8,27	El Masnou	Espais Litoral Urbans
		Espais intersticials Masnou - Premià	8,83	El Masnou	Espais Litoral Urbans
Riera Argentona	18,53	Riera Argentona	18,53	Mataró	Zones d'Interès Litoral
Cinc Sènies	1.168,75	Cinc Sènies	448,49	Mataró	Estratègic
		Cinc Sènies	62,88	St. Andreu de Llavaneres	Estratègic
		Connector Cinc Sènies	657,37	Mataró - Dosrius	Estratègic
Riera Llavaneres	5,97	Riera Llavaneres	5,97	St. Andreu de Llavaneres	Espais Litorals Urbans
Torrent de la Murtra- Riera de St. Pol	926,79	Connector Parc Litoral	39,57	St. Pol de Mar	Estratègic
		Parc Litoral	863,72	St. Cebrià de Vallalta- St. Iscle de Vallalta - Arenys - Canet de Mar	Estratègic
Les Torretes - Far	547,64	Connector Les Torretes	495,7	Calella - St. Pol de Mar - St. Cebrià de Vallalta	Estratègic
		Les Torretes	51,94	Calella	Estratègic
Pla de Llobet	374,7	Pla de Llobet	374,7	St. Susanna - Pineda de Mar- Tordera	Estratègic
Pla de Grau - Tordera	1.126,73	Connector Pla de Grau	754,85	Pallafols	Estratègic
		Pla de Grau	371,88	Malgrat de Mar-Blanes	Estratègic

Nota: Els de major superfície i importància estratègica es destaquen en verd.

Font: Barcelona Regional - Consorci EL FAR

Línies d'actuació

Per resoldre els conflictes i mancances detectades al conjunt dels EBV es defineixen unes línies d'actuació que es consideren estratègiques per tal que aquests espais puguin desenvolupar les seves funcions ecològiques i socio-culturals.

Reconeixement dels espais blau-verds com a entitats pròpies

Entitats que desenvolupen un paper en l'estructura territorial del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona. Des de l'òptica del mosaic territorial s'han de defensar aquests com a espais singulars, malgrat que els seus valors ecològics no siguin especialment destacats; el simple fet que siguin cada cop més escassos els dóna un valor afegit.

Cal actuar urgentment i decididament

Degut a la seva importància territorial i a les pressions a què estan sotmesos cal actuar urgentment i decididament per evitar que cedeixin davant d'aquests impactes. Preservar els àmbits que encara no gaudeixen d'una protecció clara i decidida, i apostar per la seva restauració.

Protecció des d'una òptica territorial i urbanística d'aquests espais no urbanitzables per evitar que permutin cap a urbanitzables. Aquesta meta pot assolir-se mitjançant la incorporació d'un subíndex en les qualificacions urbanístiques actuals que indiqui un grau de protecció addicional i requereixi una regulació dels usos i activitats.

Cal una gestió supramunicipal d'aquests espais

Tot i que la gestió a nivell local pot atendre a les peculiaritats de cada espai, es considera més adient la gestió des d'una òptica supramunicipal que permet la convergència de mitjans tècnics i econòmics necessaris per a la cura i manteniment de tots els EBV. Una bona opció pot ser la figura de Consorci com a entitat supramunicipal de gestió seguint l'exemple del Consorci del Delta del Llobregat.

Cal que s'apliqui de manera rigorosa la legislació vigent

Malgrat sigui obvi, és fonamental l'aplicació rigorosa de la legislació vigent. Precisament els llocs més amenaçats són els que més necessiten estar emparats per una normativa però sovint també són els que més dificultats presenten a l'hora de posar-se en pràctica.

El caràcter i personalitat d'aquests espais s'ha de tenir en compte tant en la planificació territorial i urbanística com en la legislació.

Cal buscar noves formules de finançament

És necessari tendir cap al finançament sufragat per les administracions públiques implicades. Seguir l'exemple de la Diputació de Girona de subvencionar ajuntaments i usuaris a fi de protegir, adquirir i conservar el territori que connecti les zones PEIN i altres espais naturals. També pot aplicar-se el model de la Xarxa de Custòdia del Territori per mantenir l'ús del sòl a partir de convenis entre administracions públiques i agents privats.



Ordenació dels usos i activitats que es desenvolupen en els espais

Per tal que puguin exercir les funcions que els pertoquen com a espais coixí, reserves de paisatge i patrimoni sociocultural. En aquest sentit, cal considerar la reubicació i compatibilització d'activitats i usos extensius, banals o que generin poc valor afegit.

Socórrer els cursos fluvials

Per evitar que perdin la seva funcionalitat com a estructuradors del territori i els espais naturals. Resoldre els problemes d'ocupació i sanejament que els han portat al seu estat actual. Algunes de les iniciatives d'educació ambiental com el Projecte Rius són un model a seguir per a la promoció de la divulgació i conscienciació social.

Resoldre la connectivitat ecològica i social

Cal fer un pla per al manteniment de camins, la millora de l'accessibilitat, el desenvolupament rural i el condicionament hidràulic de les lleres, així com l'aplicació de projectes de restauració ecològica en els espais que ho requereixin per solucionar el seu estat i la seva tendència.

Cal promoure els tractaments paisatgístics de les zones costaneres litorals. Donar tractaments paisatgístics seguint el model del Parc de les Dunes (Gavà, Castelldefels) sempre que sigui possible amb l'objectiu de restablir, recuperar i protegir l'heterogeneïtat del paisatge litoral metropolità.

És fonamental preservar l'activitat agrícola, cal que guanyi en valor afegit

Reconversió agrícola i foment de productes orgànics o ecològics per donar un valor afegit a l'agricultura periurbana.



4.5 La mobilitat. Els sistemes ferroviari i viari

Situació inicial

La congestió de la xarxa viària i ferroviària a les hores punta en molts trams de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) és un fenomen prou conegut per força habitants i és que la mobilitat interurbana a la RMB, i especialment a la franja litoral, ha tingut els darrers anys un creixement exponencial.

Els motius per als quals s'ha produït aquest increment són diversos: des-tacariem el creixement econòmic i demogràfic viscut, però no tant per quin ha estat aquest creixement sinó per com s'ha realitzat. Per una banda, el desenvolupament econòmic presenta desequilibris i ens trobem que totes les àrees, llevat de Barcelona, tenen dèficit de llocs de treball en relació a la població ocupada resident. Per altra banda, molts dels creixements demogràfics s'han produït en teixits urbans de baixa densitat, de manera que al creixement de la mobilitat, cal afegir-li la tendència a la utilització del vehicle privat enfront el transport públic. Finalment, cal assenyalar també que els municipis litorals de la RMB han experimentat un important procés d'integració metropolitana amb una creixent interrelació entre les comarques del litoral, especialment el Baix Maresme i el Garraf amb les comarques d'interior.

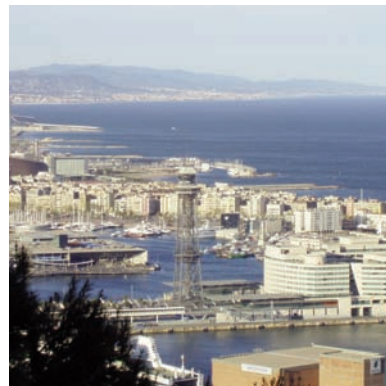
La mobilitat d'aquest territori litoral està suportada bàsicament pel transport públic (ferrocarril i autobús) i el transport privat (cotxes i camions), amb un predomini general del transport privat especialment en els àmbits de les comarques més allunyades del centre metropolità. En el Barcelonès, la mobilitat en transport públic és molt superior atesa l'existència del metro i d'un potent servei d'autobús en el continu urbà.

Les previsions de futur preveuen el manteniment d'aquesta tendència, ja que a aquest escenari general, s'ha de considerar la presència en la zona del Delta del Llobregat de dues grans infraestructures de transport: el port i l'aeroport, importants generadores de tràfic, tant de passatgers com de mercaderies, que avui es troben en procés d'expansió amb capacitat per doblar els tràfics actuals.

Les previsions generals de creixement de la mobilitat tant de persones com de mercaderies són importants (de l'ordre de 3 a 6% anual per les persones i 4,5 a 6% per les mercaderies)⁽¹⁾. Tanmateix es pot preveure un creixement més moderat (2%) si s'efectuen polítiques de desenvolupament urbà que evitin la dispersió urbana i promoguin creixements compactes. En qualsevol cas seran necessaris els sistemes ferroviari i viari per a atendre les demandes de mobilitat de la Regió Metropolitana en general i del litoral en particular.

La xarxa viària i ferroviària del litoral de la RMB

La peculiar configuració geogràfica i urbana del litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona ha determinat de forma important la configuració dels sistemes de transport tan viari com ferroviari.



□ La xarxa ferroviària

El sistema ferroviari a la RMB ha esdevingut el sistema troncal de transport públic. Està estructurat al voltant de quatre línies de rodalies Renfe, que travessen la ciutat de Barcelona a través dels dos túnels existents. Completen el servei ferroviari de la RMB, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), en les seves dues línies, la del Vallès i la del Llobregat, les dues amb estacions terminals a la ciutat de Barcelona, a Pl. Catalunya i Pl. d'Espanya.

Els corredors del litoral estan servits per les línies C1 nord en el cas del Maresme, i el C2 sud en el cas del Garraf i Delta. Són línies d'alta freqüència, (10 i 12 trens a l'hora respectivament en hora punta), fortament utilitzades: fins al 21% dels viatges de mobilitat obligada per motiu de treball i estudi, en els municipis del Baix Maresme, i al voltant del 40% en els municipis del Garraf.

L'àrea central, el Barcelonès, ve servida, a més de les rodalies, pel Metro que abasta o té previst abastar la pràctica totalitat del continu urbà.

Les connexions amb transport ferroviari de les comarques litorals amb les zones interiors de la Regió, queden restringides a les que es produeixen via Barcelona, amb un esquema clarament radiocèntric, sense que es pugui parlar d'una xarxa metropolitana de serveis de rodalies. Actualment, s'està solucionant aquest aspecte amb el projecte de la via orbital, que connectarà Mataró amb Vilanova a través dels municipis d'interior de la RMB (com Granollers, Sabadell i Vilafranca).

Subratllar també la importància del sistema de transport públic ferroviari, com accés a l'aeroport internacional de Barcelona, tant en alta velocitat com en Rodalies i Metro.

Aquest sistema ferroviari ha tingut un fort creixement en els darrers quinze anys (5% anual), pràcticament doblant el nombre de viatgers, (90 milions al 1991 i 161,5 al 2004). Actualment, la capacitat de creixement del nombre de serveis en hora punta està pràcticament exhaurida, i presenta símptomes de saturació de viatgers en tots els corredors ferroviaris importants entre els quals s'hi troben els corredors litorals.

Per altra banda, el traçat de la xarxa ferroviària presenta importants problemes d'integració urbana en alguns trams del litoral, però molt especialment en les comarques del Maresme, Garraf, Barcelonès Nord i Delta, ja que la seva posició en el front de mar en les dues primeres i travessant les poblacions en la segona, afecta fortament la qualitat urbana dels municipis pels quals passa.

□ La xarxa viària

La vialitat del territori litoral està estructurada de manera similar al llarg de tot el front litoral.

En els àmbits del Maresme i del Garraf s'estructura a través de l'autopista de peatge (C-32) situada al final de la plana i a peu de la serralada litoral, amb una capacitat de 3 carrils en cada direcció, que es configura com la via d'accés principal a l'aglomeració central, i d'interrelació municipal; i



la via d'utilització lliure, que travessa els municipis, amb una capacitat d'un carril per sentit en el Garraf (C-31) i de dos carrils en el Baix Maresme (N-II).

En el Barcelonès l'esquema es manté amb algunes característiques diferencials i canvi en les dimensions de les infraestructures: les autopistes C-32 nord i sud, i la continuació de les carreteres C-31 nord (N-II) i sud, conflueixen a l'entrada de la plana formada pels deltes del Besòs i Llobregat, a Mongat i Castelldefels, permetent la redistribució de tràfics cap a la ronda de Dalt, i centre de la ciutat i ronda Litoral. L'autovia que continua la C-31 fins a les rondes de Barcelona, augmenta el nombre de carrils fins a 3 per sentit, mentre que les vies del costat nord, que travessen el continu urbà del Barcelonès Nord, es doten de calçades laterals per absorbir el tràfic local, tot i que algunes encara estan incompletes.



La N-II presenta problemes d'integració urbana, sobretot a Mataró i als municipis del Baix Maresme, no només per la posició enfront del mar, sinó també per la velocitat a la qual se circula que la converteixen en una via extremadament perillosa. També presenta problemes de congestió en determinats trams.

La C-31 és la via local de la comarca del Garraf que, quan creua el massís, té un caràcter paisatgístic i de lentitud en el transport degut a les pròpies dificultats del recorregut. Malgrat això, té una utilització intensa degut a l'existència d'un peatge car a la C-32.

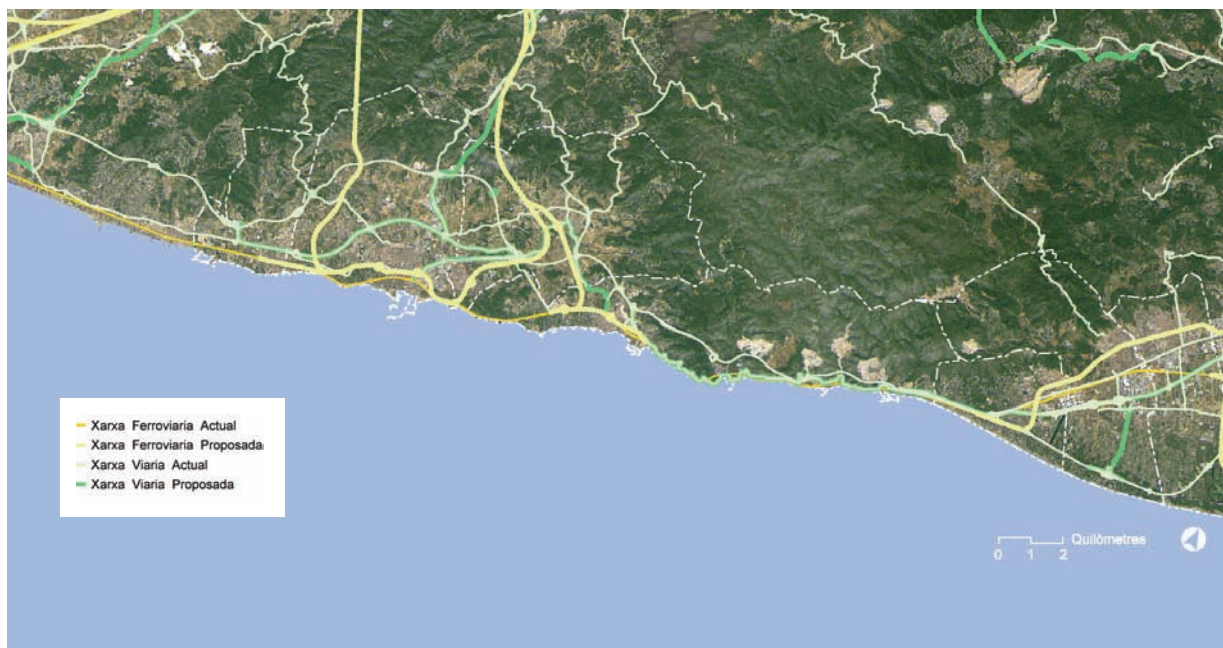
Finalment, la C-32 presenta una capacitat suficient pel tràfic actual i previst, i dóna un servei adequat tot i que podria millorar a les dues comarques. Pel que fa als accessos a Barcelona, es troben força saturats i amb molt poca capacitat de creixement.

Línies d'actuació

Les línies d'actuació específiques que es proposen per abordar la mobilitat en el territori litoral segueixen les directrius generals següents:

Mapa: Proposta de xarxa viària i ferroviària al litoral del Maresme

Font: Barcelona Regional



- Establir criteris de desenvolupament urbà en favor de creixements compactes amb barreja d'usos situats prop dels sistemes de transport, enfront del creixement dispers i monofuncional.
- Prioritzar el transport públic, especialment ferrocarril i metro, com els mitjans principals de transport públic, i l'autobús: com a complementari, per cobrir les àrees no servides pel ferrocarril, ja sigui com a serveis directes a la ciutat o com a mecanisme d'aportació al tren o com a principal sistema on no podrà arribar mai el ferrocarril, dotant-lo de sistemes que li donin prioritat.
- Racionalització de la xarxa viària amb creixements i completats limitats, allà on permeti optimitzar la seva funcionalitat.

□ Propostes estratègiques per al sistema ferroviari

Convertir el sistema de rodalies en la columna vertebral del sistema interurbà a l'exterior de l'àrea central de la metròpoli de Barcelona

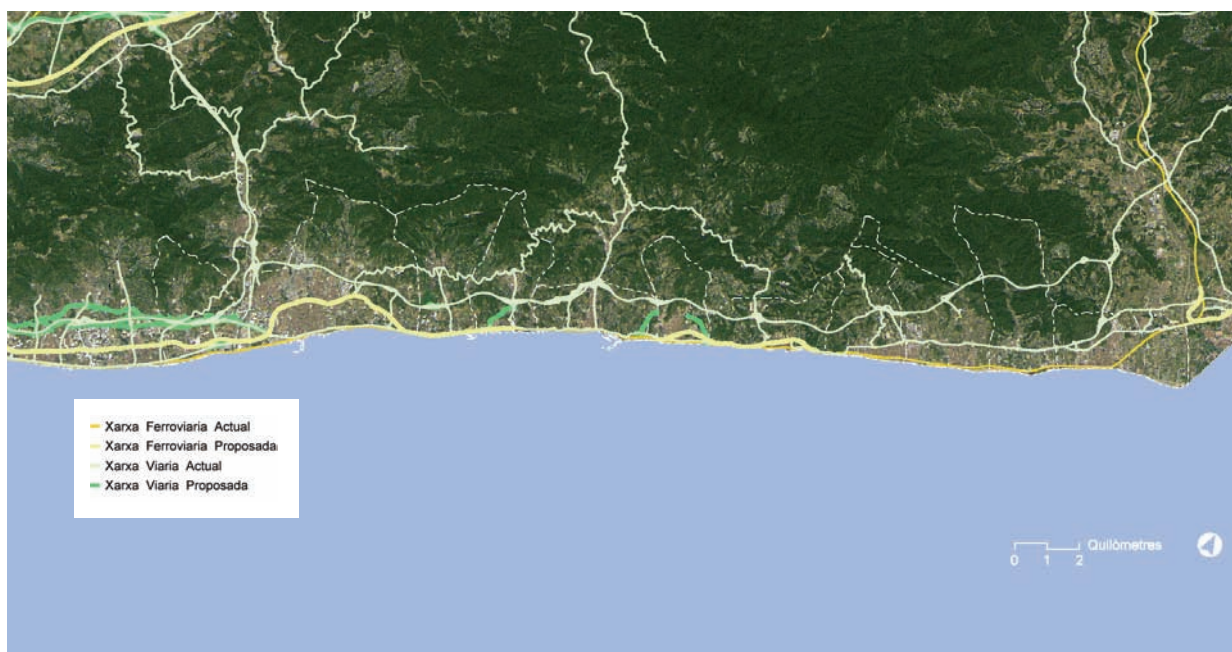
L'objectiu de l'actuació és convertir el sistema de rodalies en el metro regional de la Regió Metropolitana de Barcelona, millorant la seva quota de participació en la distribució modal de la mobilitat amb una cobertura del 50% de l'àmbit de la segona corona.

En aquest sentit caldrà dotar de major capacitat als combois amb la incorporació de material mòbil i augmentant la longitud de les composicions, així com dotar de major freqüència els serveis, fins assolir les 12/14 circulacions/hora en els corredors de major demanda.

Per altra banda, es veu la necessitat de duplicar algunes vies que actualment són úniques, sobretot a l'Alt Maresme, amb l'objectiu d'ampliar l'oferta i millorar alhora els temps de viatge.

Mapa: Proposta de xarxa viària i ferroviària al litoral del Barcelonès i Baix Llobregat

Font: Barcelona Regional



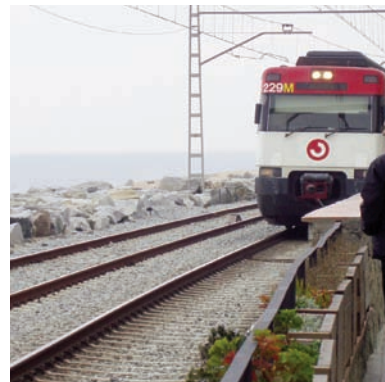
Millora de la integració urbanística i paisatgística del ferrocarril

La millora de la integració urbanística i paisatgística del ferrocarril passa pel desplaçament cap a l'interior i/o el soterrament de la línia en diversos punts del litoral de la RMB, cosa que permetrà alliberar el front litoral, amb el potencial de transformació de l'espai que porta associat, així com millorar la cobertura de la població servida en tots els casos.

Així, per exemple, el desplaçament de la línia de rodalies soterrada cap a l'interior de Mataró, passant d'una a tres estacions dins del municipi, permetria una cobertura del 53% de la població i un 61% dels llocs de treball, enfront dels 10 i 18% respectivament de la situació actual, és a dir multipliant per 4,5 vegades la cobertura actual. El desplaçament de la línia ferroviària cap a l'interior, soterrant-la en el seu pas per les poblacions del Baix Maresme aconseguiria una millora de la cobertura del 60% sobre la situació actual establint, alhora, noves estacions situades als eixos de comunicació amb els pobles de "dalt", amb capacitat d'esdevenir nodes de desenvolupament urbà.

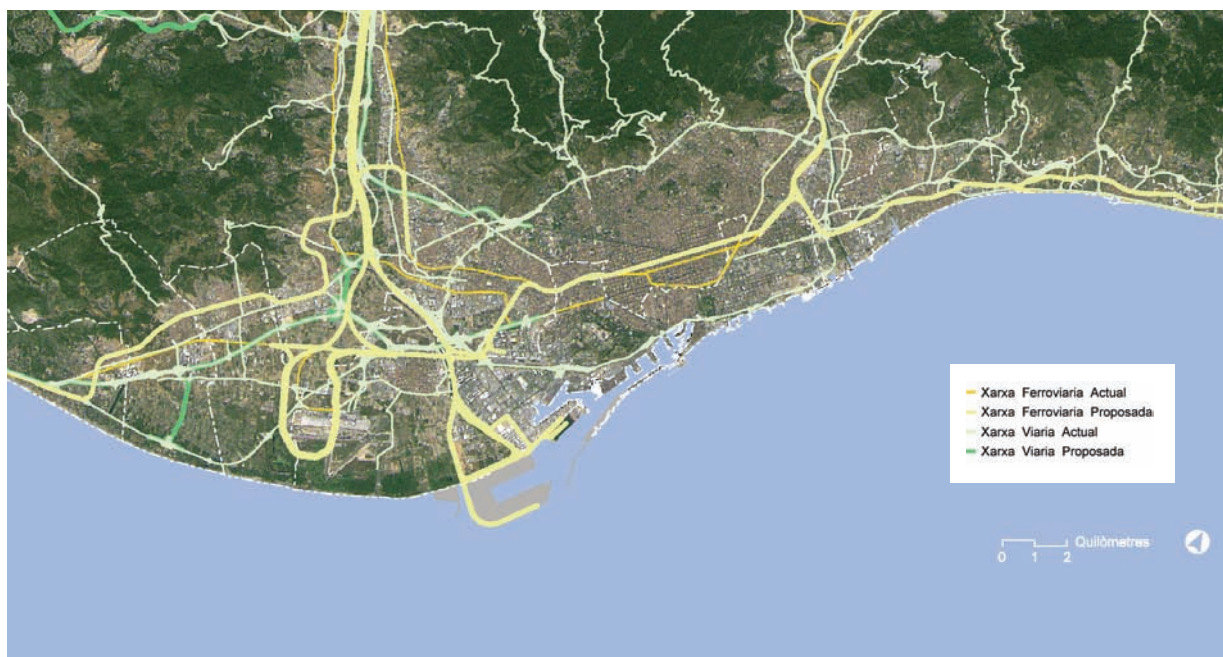
El desviament i soterrament cap a l'interior del ferrocarril, amb estacions al nou centre urbà de Badalona i Sant Adrià, permet la recuperació del front litoral i la implantació, en l'espai de passeig marítim alliberat, d'un sistema lleuger, tipus tramvia a tot el llarg del front litoral.

Als municipis de Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, El Prat de Llobregat, Vilanova i la Geltrú i Sitges també seria necessari el soterrament del ferrocarril i la construcció de noves estacions.



Mapa: Proposta de xarxa viària i ferroviària al litoral del Garraf

Font: Barcelona Regional



Completar la xarxa de metro de l'àrea central, segons propostes del Pla Director d'Infraestructures (PDI) completades amb els corredors necessaris en les àrees no servides

L'objectiu és assolir una cobertura pràcticament universal del sistema ferroviari (tren i metro) en l'àrea central.

Així, a més de les propostes ferroviàries que ja estan previstes (Alta velocitat) i de Metro (Línia 9, etc.), cal donar continuïtat a l'eix ferroviari (FGC) des de Plaça Espanya fins a Plaça de les Glòries (ja previst), continuant pel Poblenou i seguint pel Barcelonès nord. Aquest eix ha de cobrir el buit de transport públic de la zona del 22@. També és necessari donar continuïtat a la línia 2 fins a l'aeroport de forma compartida amb la Línia 9 del metro, de tal forma que permeti l'accés directe al centre de la ciutat des de l'aeroport. Finalment, cal preveure la construcció d'un nou sistema lleuger en el front litoral del Poblenou.

Dotar de noves línies i estacions les àrees urbanes actualment no servides, ja sigui per reestructuració de les línies existents com per construcció de línies noves

Cal desenvolupar les següents noves línies previstes:

- Línia Mataró - Granollers que pugui enllaçar amb els serveis del corredor interior fins a Vilanova.
- Línia Vilanova - Vilafranca, passant per Sant Pere de Ribes.
- Línia del Delta: Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi i connexió amb els accessos ferroviaris a Barcelona.

Per altra banda, caldria preveure la continuïtat d'un nou eix ferroviari (FGC) que prové del Poblenou de Barcelona, de forma paral·lela al marge esquerre del riu, que formi xarxa amb les línies de metro previstes i que finalitzi a Santa Coloma (Torribera) amb possibilitats de continuïtat futura cap a la Regió Metropolitana.

Finalment, caldria donar resposta a la necessitat d'accessibilitat ferroviària fins a les terminals de l'aeroport de Barcelona, en serveis d'Alta Velocitat, Rodalies i Metro.

Complementar la xarxa ferroviària amb serveis d'aportació tipus bus, que connectin les àrees urbanes no servides amb les estacions

Per aquelles àrees urbanes no servides amb transport ferroviari, cal establir línies d'autobusos amb coordinació d'horaris per assolir la màxima eficiència.



□ Propostes estratègiques per al sistema viari

Racionalitzar l'estructura de la xarxa viària del territori costaner

Cal racionalitzar l'estructura de la xarxa viària del litoral de la RMB, tant la que l'estructura de forma paral·lela al litoral com la que estableix les relacions amb l'interior, assumint reestructuracions de les vies existents i ampliacions que donin eficiència al conjunt.

En aquest sentit, en primer lloc és necessari un estudi per a la racionalització dels peatges com a instruments de gestió de la congestió i de maximització de l'ús d'aquestes infraestructures pel tràfic comarcal. El següent aspecte a abordar és la reestructuració de la xarxa actual. Les propostes concretes que es fan en aquest aspecte són:

- La construcció i relleig del "carrer dels sis pobles" donant continuïtat als trams existents de tal forma que estructuri els municipis de dalt de la comarca del Maresme.
- La construcció de més accessos a l'autopista C-32 al Maresme perquè pugui assumir de forma més eficient el paper de recorreguts de mitja i llarga distància.
- Realitzar la previsió de calçades laterals a l'autopista C-32 per absorbir el tràfic local de Mataró quan aquest pugui arribar a incidir en el funcionament del tronc central de l'autopista.
- Donar continuïtat a l'autopista C-32 fins enllaçar-la amb l'AP-7.
- Completar els laterals a la C-31 per donar servei al tràfic local.

Desenvolupar projectes de nova infraestructura amb una adequada integració en la ciutat i el territori, i que mantinguin la continuïtat del sistema d'espais lliures i naturals

Les propostes de nova infraestructura que es plantegen pel litoral de la RMB són:

- Una nova Avinguda del mig, per sota l'autopista, amb característiques de ronda de ciutat, en les àrees urbanes i de connexió entre municipis en els trams d'espai obert, que assumeixi una part del tràfic comarcal que acull avui la N-II.
- La connexió entre el Maresme i el Vallès (Arenys de Mar - Sant Celoni).
- La connexió amb el Vallès, a través del túnel de la Conreria, cap a l'eix de la Riera de Caldes que pugui acollir el tràfic que avui passa pel nus de la Trinitat en direcció al Vallès, reduint la seva saturació.
- La connexió C-32 amb l'A-2 que reculli el trànsit que vol utilitzar el corredor del Llobregat des del sud, sense carregar els nusos de la Ronda litoral.
- Una via d'accés directe al port per al tràfic de mercaderies.
- Un vial port - aeroport, de connexió de les zones logístiques de les dues infraestructures.
- La connexió de la Ronda litoral en el tram Josep Carner - Zona Franca, mitjançant el Túnel de Montjuïc i laterals de sortida.



Transformar determinades vies per assolir la seva integració en les àrees urbanes que travessen

La N-II és una de les vies que necessita de més integració urbana pels nuclis on passa. En general es proposa que es realitzin actuacions de pacificació del trànsit en els trams urbans (mitjançant rotondes per exemple) i integrant la via en determinats indrets com Caldes d'Estrac, actuació que aniria associada al soterrament del ferrocarril. Concretament també es proposa la conversió en via urbana de la N-II, en el seu pas pels municipis del Baix Maresme, eliminant el seu caràcter de via de transport, reduint notòriament la seva intensitat de tràfic, la seva velocitat, i adequant-la a una via urbana, passeig marítim en els àmbits urbans, i de relació entre municipis propers.

Pel que fa a la integració urbana de la C-31, es proposa realitzar un estudi per al soterrament parcial que permeti la integració urbana dels barris de mar amb els de muntanya dels municipis del Barcelonès Nord, amb solucions pels problemes de soroll on no sigui factible soterrar. També caldria analitzar el soterrament en el municipi del Prat de Llobregat per permetre la relació urbana entre l'antiga àrea de la Seda, avui en transformació, i el nou desenvolupament urbà de l'àrea. En el seu pas pels nuclis urbans de Castelldefels, Gavà i Viladecans caldria realitzar un estudi que avalués les possibilitats de tractament com a via principal urbana, així com la integració urbana de la via a Sitges i Vilanova i la Geltrú tenint en compte els nous creixements urbans previstos. Finalment es proposa una mitigació del tràfic de camions pel Garraf.

Reserva de carrils per vehicles d'alta ocupació i transport públic a l'entrada de Barcelona

Cal introduir en les vies principals de transport i accés a la ciutat central, carrils BUS-VAO que permetin dotar de serveis eficients de transport públic, fins als nodes de comunicacions de la ciutat central.



(1) "Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte"



5 Propostes Estratègiques

Les Propostes Estratègiques consensuades pel *Pla estratègic litoral* de la Regió Metropolitana de Barcelona són el resultat dels treballs tècnics duts a terme entre els anys 2004 i 2006. La seva aprovació final va tenir lloc en el plenari de l'Associació celebrat al novembre de 2005. L'objectiu de les Propostes és que les administracions amb competències directes sobre el litoral les incorporin en els seus plans i programes d'actuació, i que els agents del litoral tinguin un marc de referència per treballar.

Les línies d'acció estratègiques que es presenten són volguement concretes i s'agrupen en eixos temàtics diferenciats: protecció i millora del paisatge; restauració ecològica, transformació urbana, reconversió de la xarxa viària, transport públic i ferrocarril, desenvolupament econòmic, cohesió social, cultura i gestió integrada del litoral.

5.1 Sobre la protecció i millora del paisatge

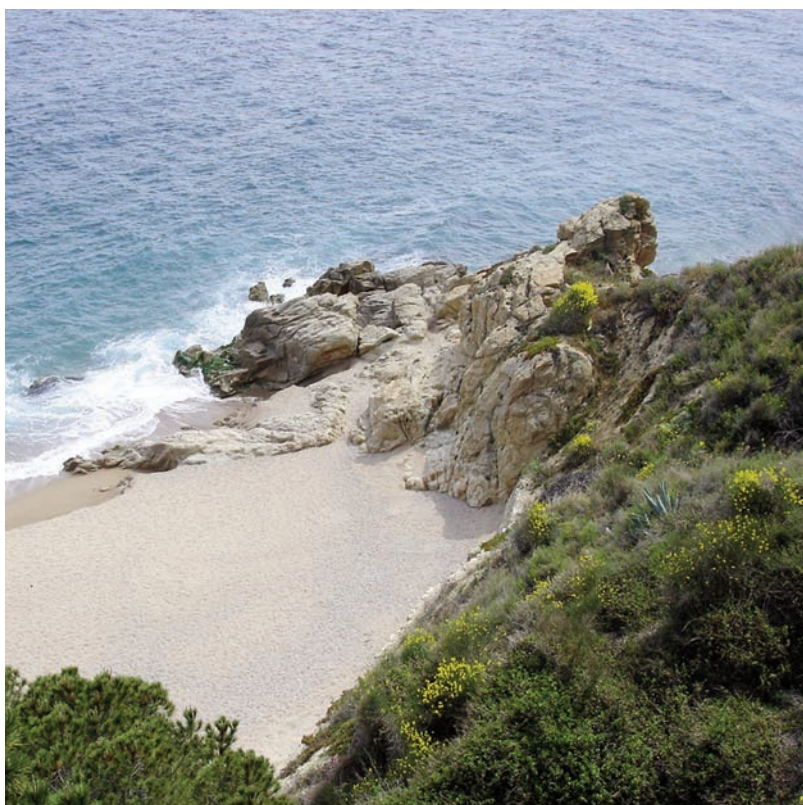
Davant la pressió dels processos urbanístics és una prioritat preservar el paisatge, com un dels valors específics del litoral. En aquesta línia, són determinants els instruments normatius previstos per l'administració.

Crear una **xarxa contínua d'espais protegits**, connectant a través d'espais blau-verds els espais protegits a les serres litorals pel PEIN i la Xarxa Natura 2000, i els espais protegits pel PDUSC vora el mar.

Consolidar els espais protegits impulsant **programes d'adquisició pública de sòl, acords de custòdia** amb els propietaris i **acords de gestió supra-municipal**.

Redactar una **Carta del paisatge litoral** per incorporar-la al Catàleg del paisatge de l'àmbit metropolità.

Projectar una **via contínua per a vianants i bicicletes** seguint la línia de costa, integrant els passejos marítims i els camins de ronda ja existents.



5.2 Sobre la restauració ecològica

L'estat del paisatge litoral és un aspecte estratègic des del punt de vista econòmic, social i ambiental. Cal vetllar per la recuperació del valor dels espais que configuren el paisatge litoral des d'un punt de vista global i transmetre aquest valor als ciutadans que en faran ús.

Posar en marxa un **programa de manteniment i restauració de totes les rieres i espais fluvials**, així com estudis d'integració urbanística dels trams completament urbanitzats.

Realitzar un **programa urgent d'inversions per millorar l'eficiència de la xarxa de sanejament** d'acord amb la Directiva Marc de l'Aigua.



Recuperar i estabilitzar la sorra de les platges, minimitzant la necessitat de dur a terme operacions de regeneració massiva. **Optimitzar els jaciments submarins** reduint el volum i la freqüència de les extraccions.

Dur a terme accions de **difusió dels valors ecològics dels fons marins** com a part essencial del litoral.



5.3 Sobre la transformació urbana

El litoral de la RMB ha estat un dels territoris de Catalunya que més s'ha transformat. La transformació, accelerada i intensa, ha fet que s'acumulin déficits d'infraestructures i equipaments, que cal resoldre. La planificació dels teixits urbans ha de partir de la complementarietat i l'equilibri entre habitatge, serveis, activitats econòmiques i xarxes viàries; així com aprofitar les potencialitats i sinèrgies com a territori atractiu, obert i integrat en un mateix mercat de treball i de relacions.

Com a criteri general, **contenir l'extensió urbana** a les **zones actualment delimitades com a urbanitzables** en el planejament vigent.

Remodelar els teixits urbans i els **polígons industrials obsolets**, per tal d'atraure **activitats econòmiques** de més **valor afegit**, valoritzant especialment els espais més ben connectats amb les xarxes de transport metropolitanas.

Millorar la qualitat dels centres urbans amb la **intensificació dels programes de peatonalització, d'aparcament regulat i de regulació del trànsit viari**.

Reconvertir urgentment l'N-II en passeig urbà al llarg de la façana urbana del Maresme.



5.4 Sobre la reconversió de la xarxa viària

El litoral metropolità ha de fer front al repte de gestionar no només la situació actual de la mobilitat, sinó també les previsions de creixement del Port i l'Aeroport. El territori litoral és limitat i les propostes han d'anar encaminades a racionalitzar la xarxa viària actual, reconvertint les infraestructures existents per tal de millorar-ne l'eficiència, i adequar-les a les necessitats del territori, tenint en compte que s'està produint un nou cicle de desenvolupament metropolità, i que tots els municipis formen part d'un mateix mercat de treball i relacions.

Adequar el peatge de l'auto-pista a la regulació eficient del trànsit segons l'origen i el destí dels usuaris i el moment del viatge. Reservar carrils per a vehicles d'alta ocupació i transport públic en els accessos a Barcelona.

Reconvertir paisatgísticament i millorar la integració urbana de la carretera del litoral (ronda de Vilanova, costes del Garraf, autovia de Castelldefels, Gran Via, Nacional II, ronda interubana del Maresme), i altres alternatives més adequades en els moments actuals.

Reconstruir trams on els **impactes** de les **infraestructures viàries** sobre les ciutats litorals són molt **greus** (Castelldefels, Sant Adrià de Besòs, Badalona, Caldes d'Estrac i Sant Pol de Mar).

Millorar les connexions entre els **municipis litorals** amb la construcció d'enllaços, interseccions i vies de connexió urbanes, necessaris per assolir una xarxa viària completa i jerarquitzada a nivell local i metropolità.

Millorar les connexions entre **el litoral i l'interior** de la Regió Metropolitana.



5.5 Sobre el transport públic i el ferrocarril

El sistema de transport públic del litoral de la RMB resulta, actualment, insuficient per fer front a la creixent demanda de la mobilitat. Tenint en compte que el ferrocarril és el nexa comú dels municipis del litoral metropolità i que per a molts d'ells resulta una barrera per accedir al mar, esdevé un repte de futur per a dissenyar nous usos i noves centralitats.

Soterrar i desplaçar el ferrocarril al centre de les ciutats del litoral. Augmentar la qualitat del servei pel que fa a la freqüència i la velocitat, creant noves estacions en ubicacions més accessibles a la majoria de la població, i desenvolupar projectes urbanístics associats.

Redactar un pla de serveis de transport públic al litoral, prioritzant les línies supramunicipals d'accés als centres comarcals de serveis i a Barcelona, i facilitant la gestió supramunicipal i el finançament integrat de les línies.



Construir noves connexions ferroviàries entre el litoral, la Regió Metropolitana i la resta de Catalunya, una vegada hagi estat reconstruïda l'actual línia ferroviària del litoral.



5.6 Sobre el desenvolupament econòmic

La concentració d'activitats al litoral metropolità fa que calgui prioritzar aquelles de més valor afegit i menor impacte sobre el territori. Barcelona ha estat impulsora de nous residents i atractora de llocs de treball, i ara també és un focus d'atracció turística. Esdevé oportú considerar les dinàmiques generades pel sector serveis, tenint en compte el model turístic del futur, la rellevància de l'autocontenció laboral local, i el paper de l'agricultura i la pesca com a diversificadors econòmics i com a gestors del territori.

Desenvolupar el Port i l'Aeroport de Barcelona i les seves xarxes viàries i ferroviàries d'accés d'acord amb els plans estratègics i directors vigents, o més adequats als moments actuals.

Promoure activitats terciàries intensives que augmentin l'**autocontenció laboral dels municipis** i estiguin vinculades als teixits econòmics locals.

Donar suport al **manteniment o la transformació de les activitats agrícoles o pesqueres** en funció de les oportunitats de negoci en els mercats de proximitat i la millora de la seva qualitat mediambiental.

Afavorir la **complementarietat del turisme dels municipis litorals** amb el turisme urbà i cultural de Barcelona ciutat, tot redefinint les actuals marques turístiques comarcals.

Promoure **noves activitats de turisme blau** relacionades amb la cultura i el patrimoni marítim, el medi litoral, la nàutica i els esports marítics.



Potenciar la **formació en activitats específiques del litoral**.



5.7 Sobre la cohesió social

Les dinàmiques demogràfiques a la Regió Metropolitana i l'acceleració dels canvis socials fan cada cop més complexa la gestió, i per tant cal dimensionar serveis i equipaments per donar resposta als nous reptes metropolitans. La població cerca una major qualitat de vida, i augmenta el nivell d'exigència dels residents amb el seu entorn.

Propiciar un ús més obert i **inclusiu dels equipaments educatius, esportius i culturals** ja existents.

Prioritzar subvencions a entitats ciutadanes que tinguin objectius d'**integració social** i de conservació i millora del **medi ambient litoral**.



Promoure accions d'educació ambiental en tots els àmbits com a eina per aconseguir una gestió més sostenible del territori i dels seus recursos.



5.8 Sobre la cultura

El litoral metropolità presenta un ric patrimoni vinculat a la vida i les activitats entorn al mar. Aquest patrimoni representa una oportunitat i una línia de desenvolupament per als municipis. La promoció de les activitats culturals locals i l'impuls d'activitats vinculades al patrimoni arqueològic i arquitectònic suposen una via per desenvolupar projectes respectuosos amb l'entorn, i potenciadors del coneixement i la identitat del territori.

Promoure l'excel·lència de les activitats culturals locals vinculades amb el mar, especialitzant-les i articulant-les en xarxa.

Donar suport a iniciatives que facin **socialment i econòmicament rendibles els béns culturals**, el patrimoni arquitectònic o les festes, entre altres, prioritzant estratègies de turisme cultural i d'educació ambiental, reconvertint edificis que actualment tenen usos administratius.

Desenvolupar **projectes integrats de recreació** del litoral metropolità com a **paisatge cultural**, integrant elements de patrimoni, com ara restes arqueològiques, torres de guaita, cases d'indians i fars.

Restaurar i fer visitables els fars de Calella, de Montjuïc, del Llobregat i de Vilanova i integrar-los en camins de ronda o passejos amb la resta de fars de Catalunya, des del Cap de Creus al Delta de l'Ebre.

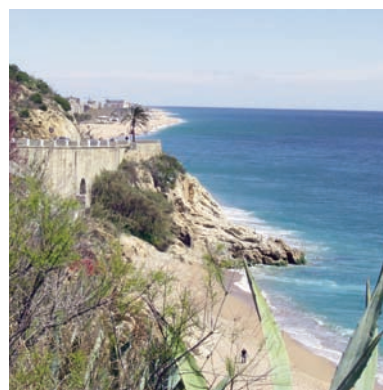


5.9 Per a la gestió integrada del litoral

Aquestes *Propostes estratègiques* només poden tenir possibilitats de ser aplicades si es compta amb un òrgan que, des de l'administració autonòmica, vetlli per les problemàtiques específiques del litoral. Els municipis del litoral, i els agents que desenvolupen activitats en aquest territori, necessiten un referent de coordinació i de seguiment de les accions.

Crear una Agència Catalana del Litoral, que depengui de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de coordinar les accions necessàries per gestionar de manera integrada els problemes específics del litoral. L'Agència hauria de comptar amb la participació de totes les administracions amb competències en el litoral.

L'Agència tindria l'encàrrec primer d'elaborar urgentment un **programa d'inversions per al litoral metropolità** que detalli els projectes prioritaris en base als treballs tècnics realitzats pel *Pla estratègic litoral*.



250

*Participants en el
Pla estratègic litoral*

Participants en el Pla estratègic Litoral

a

Abad, Josep Manel
Ajuntament de Montgat
Abellà, Joan
Ajuntament de Premià de Mar
Alabèrnia, Teresa
Districte Sant Martí, Aj. Barcelona
Alarcon, Sito
Barcelona Regional
Alarcon, Francesc
Mancomunitat de Municipis
Albertí, Montserrat
Districte Sant Martí, Aj. de Barcelona
Albors, Judith
Diputació de Barcelona
Alcober, Pere
Ajuntament de Barcelona
Alegre, Sergi
Ajuntament del Prat de Llobregat
Alier, Montserrat
Ajuntament de Vilassar de Mar
Almera, Pere
Ajuntament de Vilassar de Mar /
Consell Comarcal del Maresme
Alonso, Jesús
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
Amat, Josep
Universitat Politècnica de Catalunya
Amigó, Joan Lluís
Ajuntament de Castelldefels
Amigó, Ignasi
Educativ
Amor, Xavier
Ajuntament de Pineda de Mar
Andino, Hèctor
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Andrés, Andrés
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Andreu, Xavier
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Àngel, Ferran
Ajuntament de Mataró
Anton, David
Ajuntament de Premià de Mar
Aragall, Josep
Ajuntament de Vilassar de Mar
Aranguren, Carles
Ajuntament de Castelldefels
Arcarons, Ramon
Col·legi de Diplomats en Turisme i TEAT
Arderiu, Jordi
Ajuntament de Mataró
Arenas, Ramon
Ajuntament de Cubelles
Aresti, Andoni
Litoral Consult

Argelich, Rafael
Ajuntament de Badalona
Argenté, Montse
Generalitat de Catalunya
Arman, Josep
Ajuntament de Sitges
Arnau, Pilar
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Arqué, Maite
Ajuntament de Badalona
Artero, Adela
Ajuntament de Viladecans
Artigas, Jordi
Ajuntament de Viladecans
Artigas, Montserrat
Ajuntament de Cabrera de Mar

b

Bachs, Ester
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Baijet, Jordi
Ajuntament de Sitges
Balanza, Marc Antoni
Ajuntament de Cubelles
Baldi, Miquel
Generalitat de Catalunya
Ballesteros, Enric
Unió de Federacions Esportives Cat.
Balsells, Jordi
Col·legi de Biòlegs de Catalunya
Balsera, Joaquim
Ajuntament de Gavà
Bardají, Francesc Xavier
Col·legi d'Arquitectes Tèc. de Catalunya
Baron, Joan Antoni
Ajuntament de Mataró
Basart, Josep
Ajuntament de Calella
Batlle, Jaume
Ajuntament de Premià de Mar
Becerra, Xavier
Comissions Obreres de Catalunya
Becerra, Anna
Ajuntament de Gavà
Belascoain, Ricard
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Belmonte, Gregorio
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Benet, Joan
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú /
Consell Comarcal del Garraf
Berenguer, Xavier
Ajuntament de Montgat
Bertran, Jordi
Diputació de Barcelona
Bisbal, Lluís
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt

Blanco, Josep Antoni
Ajuntament de Sant Pere de Ribes /
Consell Comarcal del Garraf
Blasco, Jordi
As. Ports Esportius i Turístics Catalunya
Boatell, Lluís
Ajuntament de Mataró
Boixader, Jordi
Diputació de Barcelona
Boladeras, Rosa
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Boncompte, Isabel
Generalitat de Catalunya
Bonmatí, Marga
Ajuntament del Prat de Llobregat
Bordas, Lluís
Borrell, Joan
Consultoria EGAM
Bosch, Josep
Ajuntament de Gavà
Bosch, Andreu
Ajuntament de Sitges
Breton, Françoise
Universitat Autònoma de Barcelona
Broggi, Josep
Associació Barcelona, fes-te a la mar
Buch, Lluís
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Buenaventura, Núria
Diputació de Barcelona
Busom, Quico
Ajuntament de Sitges
Busquets, Joan
Arquitecte
Bustos, Manel
Federació de Municipis de Catalunya

c

Cabré, Isabel
Ajuntament de Castelldefels
Cabrera, Francisco
Agrupació Catalana d'Enginyeries i
Consultories Ambientals
Cahner, Enric
Escola del Mar de Badalona
Ajuntament de Badalona
Callau, Joan
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Callejas, Eva Maria
Ajuntament de Santa Susanna
Camacho, Gregorio
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Camon, Fernando
Ajuntament de Badalona
Campillo, Jordi
IM Parcs i Jardins, Aj. de Barcelona
Campolier, Joan
Ajuntament de Santa Susanna

Campoy, Conxita
Ajuntament de Malgrat de Mar
Campreciós, Joan
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Canales, Maribel
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Canals, Purificació
Depana
Cañas, Jordi
Generalitat de Catalunya
Candini, Montserrat
Canga, Jesús Maria
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Cantallops, Lluís
Arquitecte
Cantenys, Rosa Isabel
Ajuntament de Caldes d'Estrac
Cantó, Sergi
Col legi d'Ambientòlegs de Catalunya
Capella, Isabel
Ajuntament de Viladecans
Carbó, Maria Teresa
Ajuntament de Malgrat de Mar
Carbó, Genís
Ajuntament d'Arenys de Mar
Carbonell, Xavier
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Carci, Enric
Tecnocean Ingeniería
Carnerero, Francisco
Associació Catalana d'Agències de Viatge
Carnes, Jordi William
Generalitat de Catalunya
Carrera, Josep M.
Generalitat de Catalunya
Carreras, Josep Maria
Mancomunitat de Municipis
Casadesús, Ernest
Ajuntament de Premià de Mar
Casas, Xavier
Ajuntament de Barcelona
Casas, Joaquim
Ajuntament de Santa Susanna
Casso, Jordi
Generalitat de Catalunya
Castro, Francisco
Ajuntament de Pineda de Mar
Català, Andreu
Universitat Politècnica de Catalunya
Cerdà, Carme
Consorci de Turisme del Garraf
Cerdan, Ruri
Generalitat de Catalunya
Cervelló, Josep Maria
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Cervera, Manel
Mancomunitat de Municipis
Chaves, Antoni
Ajuntament de Viladecans
Clos, Jordi
Gremi d'Hotellers de Barcelona
Clos, Joan
Ajuntament de Barcelona

Clusa, Joaquim
Economista
Coello, Joaquim
Autoritat Portuària de Barcelona
Collado, Gabriel
Ajuntament de Malgrat de Mar
Colomer, Jordi
Ajuntament de Vilassar de Mar
Comas, Josep
Ajuntament de Mataró
Company, Miquel
Associació d'Indústries Nàutiques
Conejos, Jordi
Col legi d'Economistes de Catalunya
Conill, Carles
Entitat Metropolitana del Medi Ambient
Corbacho, Celestino
Diputació de Barcelona
Cornudella, Jordi
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Crosas, Josep Maria
Ajuntament de Malgrat de Mar
Cuéllar, Josep
Generalitat de Catalunya
Cuervo, José-Ignacio
Ajuntament de Barcelona
Cuesta, Lucia
Consorci EL FAR
Cuñado, Maria Jesús
Ajuntament de Castelldefels

d

De Montellà, Xavier
Ajuntament de Sant Pol de Mar
De Roa, Enric
Ajuntament del Prat de Llobregat
De Torres, Mariona
Agència Catalana de l'Aigua
Díaz, Amèlia
Universitat de Barcelona
Díez, Miquel
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Dombriz, Miguel Àngel
Generalitat de Catalunya
Domènech, Martí
Diputació de Barcelona
Dòria, Jordi
Consell Comarcal del Maresme
Duart, Toni
Diputació de Barcelona

e

Elena, Joan Ignasi
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Eraso, Laia
Barcelona Regional
Escardó, Montserrat
Ajuntament d'Arenys de Mar

Escardó, Eva
Ajuntament de Cubelles
Espinach, Ramon
Diputació de Barcelona
Esplugas, Àlex
Ajuntament de Mataró
Espuga, Cristina
Ajuntament del Masnou
Esquius, Andreu
Mcrit
Esteban, Juli
Generalitat de Catalunya

f

Fàbregas, Joaquim
Ajuntament del Masnou
Fabró, Irma
Ajuntament del Prat de Llobregat
Farràs, Gaietà
Gremi de Restauració
Fernàndez, Antoni
Generalitat de Catalunya
Fernàndez, Helena
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Fernàndez, Òscar
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Ferrer, Josep
Universitat Politècnica de Catalunya
Ferrerias, Marisa
Ajuntament de Premià de Mar
Figuerola, Òscar
Ajuntament de Canet de Mar
Fillat, Josep Lluís
Ajuntament de Pineda de Mar
Florenciano, Rafel
Grup Qualitat
Folch, Ramon
Estudi Ramon Folch
Folch, Enric
Ajuntament del Masnou
Font, Xavier
Diputació de Barcelona
Font, Albert
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Font, Enric
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Foradada, Mercè
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Franco, Nati
Mcrit
Fransi, M. Alba
Ajuntament de Barcelona
Freixas, Josep Maria
Ajuntament de Caldes d'Estrac
Fuentes, Aurora
Autoritat Portuària de Barcelona
Fuochi, Eva
Tecnocean Ingeniería
Fusté, Helena
Ajuntament de Badalona

g

Gabarrell, Xavier
Universitat Autònoma de Barcelona
Galiano, Clara
Generalitat de Catalunya
Gambín, Joaquim
Ajuntament de Calella
Ganyet, Joan
Generalitat de Catalunya
Garcia, Antoni
Col·legi Enginyers Camins, Canals i Ports
Garcia, Eugènia
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Garcia, Maria
Districte de Ciutat Vella, Aj. Barcelona
Garcia, Marc
Garcia, Estanislau
Ajuntament d'Arenys de Mar
Garcia-Milà, Santiago
Autoritat Portuària de Barcelona
Garrido, Abigail
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Garriga, Josep
Generalitat de Catalunya
Gaset, Xavier
Ajuntament de Calella
Gelabert, Montserrat
Ajuntament de Cubelles
Gelonch, Gerard
Generalitat de Catalunya
Gerez, Antonio
Ajuntament de Badalona
Gilaberte, Ana Cris
Consorci de Promoció Turística Costa del Maresme
Giménez, Jordi
Ajuntament de Premià de Mar
Giménez, Antoni
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Giménez, Patrícia
Consorci EL FAR
Giménez-Salinas, Sílvia
Col·legi d'Advocats de Barcelona
Giménez-Salinas, Esther
Universitat Ramon Llull
Gimeno, Carme
Ajuntament de Viladecans
Ginebreda, Antoni
Agència Catalana de l'Aigua
Generalitat de Catalunya
Giol, Carme
Ajuntament del Masnou
Gisbert, Eduard
Ajuntament del Masnou
Gispert, Agnès
Consorci EL FAR
Godé, Lluís
Generalitat de Catalunya
Godínez, Francesc
Ajuntament de Calella

Gómez, Xavier
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Gómez, Margarida
Ajuntament del Prat de Llobregat
González, Júlia
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
González, Josep
PIMEC
González, Ma. Carmen
Districte Sant Martí, Aj. de Barcelona
González-Agàpito, Pilar
Ajuntament de Mataró
Gou, Joan
Associació Catalana d'Agències de Viatge
Granados, Eva
Unió General Treballadors de Catalunya
Grau, Assumpció
Ajuntament de Castelldefels
Graupera, Jaume
Ajuntament de Mataró
Grivé, Agustí
Ajuntament de Caldes d'Estrac
Gual, Margarida
Col·legi de Biòlegs de Catalunya
Guàrdia, Jaume
Consorci EL FAR
Guevara, Marite
Mcrit
Guirao, Quiteria
Ajuntament de Mataró
Gullón, Martín
Entitat Metropolitana del Medi Ambient
Gutiérrez, Alicia
Ajuntament de Viladecans
Gutiérrez, Enrique
Tecnocéan Ingeniería

h

Hellín, Carles
Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya
Hernández, Montse
Ajuntament de Pineda de Mar
Herrera, Josep Antoni
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Homdedeu, Joan Manuel
Districte de Ciutat Vella, Aj. Barcelona
Horrach, Biel
Ajuntament de Gavà
Hosta, Montserrat
Ajuntament de Vilassar de Mar
Hurtado, Josep
Litoral Consult

i

Iranzo, Francisca
Ajuntament de Castelldefels
Ivern, Núria
Generalitat de Catalunya

j

Janés, Josep
Diputació de Barcelona
Jardí, Bruguers
Ajuntament de Gavà
Jiménez, Adolfo
Ajuntament de Calella
Jordana, Ramon
Generalitat de Catalunya
Jornet, Sebastià
Arquitecte
Juan, Santi
Generalitat de Catalunya
Juhé, Josep Maria
Ajuntament de Calella
Julià, Jordi
Generalitat de Catalunya

l

Labòria, Jordi
Diputació de Barcelona
Lacera, Patrícia
Consorci EL FAR
Lago, Luis
Generalitat de Catalunya
Lara, José Antonio
Ajuntament de Badalona
León, Laura
Col·legi de Geòlegs de Catalunya
León, Esteve
Diputació de Barcelona
Linares, Felip
Districte Sant Martí, Aj. Barcelona
López, Rafael
Ajuntament de Vilassar de Mar
López, Joan
Ajuntament de Sitges
López, Mercè
Ajuntament de Santa Susanna
López, Joan
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
López-Guardiola, Francesc
Ajuntament de Badalona
López-Redondo, Joan
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans
Loran, Gisela
Agrupació Catalana d'Enginyeries i Consultories Ambientals
Lozano, Ramon
Ajuntament de Premià de Mar
Lucena, Joan Ramon
Ajuntament de Viladecans
Luengo, Manuel
Ajuntament de Viladecans

//

Llahuet, Margaret
Ajuntament de Calella
Llastarry, Ramon
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Lleó, Anna
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Lleopart, Anna
Generalitat de Catalunya
Lleuger, Enric
Ajuntament d'Arenys de Mar
Llinàs, Joana
Barcelona Regional
Llobet, Àngel
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
Llobet, Dolors
Comissions Obreres de Catalunya
Llort, Joan
Generalitat de Catalunya

m

Maimí, Benet
Ajuntament d'Arenys de Mar
Manau, Josep
Renfe
Mangrané, Xavier
As. Ports Esportius i Turístics Catalunya
Manzanera, Marta
Agència Catalana de l'Aigua
Marcillas, Josep
Ajuntament de Cubelles
Marfà, Carles
Ajuntament de Mataró
Marroco, Rafa
Ajuntament de Gavà
Martí, Carles
Districte de Ciutat Vella, Aj. Barcelona
Martí, Xavier
Generalitat de Catalunya
Martín, Albert
Ajuntament de Cabrera de Mar
Martínez, Pelayo
Entitat Metropolitana del Transport
Martínez, Carles
Comissions Obreres de Catalunya
Martínez, Domènec
Diputació de Barcelona
Martínez, Carme
Ajuntament de Gavà
Martínez de Eulate, Josep Maria
Districte de Sant Martí, Aj. Barcelona
Marull, Joan
Barcelona Regional
Marzoa, Antoni
Fed. Confraries Pescadors Barcelona
Mas, Ramon
Ajuntament de Calella

Mas, Joan Carles
Consell Comarcal del Barcelonès
Mas, Joaquim
Ajuntament de Castelldefels
Mas, Joaquim
Ajuntament de Canet de Mar
Mas, Emili
Mas, Manel
Mas, Elisabet
Agència Catalana de l'Aigua
Mascarell, Ferran
Generalitat de Catalunya
Mascareñas, Maria del Mar
Escola del Mar de Badalona
Ajuntament de Badalona
Masdeu, Joan
Ajuntament de Mataró
Matabosch, Pere
Ajuntament d'Arenys de Mar
Matamala, Alfred
Mauri, Juli
Mayol, Imma
Ajuntament de Barcelona
Mayola, Leandre
Diputació de Barcelona
Mayor, Xavier
Ecòleg
Mayoral, Josep
Diputació de Barcelona
Melo, Josep Manel
Districte de Sant Martí, Aj. Barcelona
Merino, Àngel F.
Diputació de Barcelona
Mestre, Anna
Ajuntament de Sitges
Milà, Salvador
Miralles, Carme
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans
Miró, Joan
Ajuntament de Mataró
Mojica, Luz
Mollà, Guillem
Ajuntament de Cubelles
Molsosa, Isidre
Ajuntament de Mataró
Mombiola, Manel
Ajuntament de Sant Pol de Mar /
Associació Catalana de Municipis
Moner, David
Unió de Federacions Esportives Catalanes
Mongay, Valentí
Cuiner-Restaurador
Monterde, Manel
Agència Catalana de l'Aigua
Montfort, Jaume
Montiel, Joan Carles
Barcelona Regional
Montlleó, Marc
Barcelona Regional
Monreal, Josep
Ajuntament de Santa Susanna
Moral, Sixte
Moralada, Imma
Districte de Sants-Montjuïc, Aj. Barcelona

Morató, Núria
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Morell, Joan
Ajuntament de Pineda de Mar
Moreno, Eduard
Ajuntament de Canet de Mar
Moreso, Josep Joan
Universitat Pompeu Fabra
Muñoz, Bartomeu
Diputació de Barcelona
Muñoz, Lluís
PIMEC-Baix Llobregat
Muñoz, Emili
Ajuntament de Mataró
Muñoz-Ramos, Gregori
Ajuntament de Badalona
Muntaner, Mercè
Ajuntament de Sitges
Murillo, Clemente
Mancomunitat de Municipis
Murillo, Miguel Ángel
Ajuntament de Castelldefels

n

Nadal, Manel
Generalitat de Catalunya
Narvæz, Francesc
Districte de Sant Martí, Aj. Barcelona
Navarro, Vicente
Ajuntament de Gavà
Nel·lo, Oriol
Generalitat de Catalunya
Niso, Muntsa
Noy, Pau
As. Promoció Transport Públic
Núñez, Dolors
Ajuntament de Pineda de Mar

O

Obis, Josep Maria
Agència Catalana de l'Aigua
Obispo, Josep
Ajuntament de Gavà
Ojer, Òscar
Ajuntament de Calella
Oriol, Josep
Autoritat Portuària de Barcelona
Orriols, Miquel
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Ortega, Alfonso
Districte de Sant Martí, Aj. Barcelona
Ortega, Miquel
ENT Medi Ambient i Gestió

p

Padilla, Antonio
Ajuntament de Castelldefels
Padrenys, Miquel
Ajuntament de Cubelles
Palacios, Antonio
Entitat Metropolitana del Medi Ambient
Pallarès, Montserrat
Ajuntament de Castelldefels
Parés, Àngels
Ajuntament de Sitges
Parés, Roger
Litoral Consult
Pascual, Pere
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Pedrals, Núria
Generalitat de Catalunya
Pellisa, Dolors
Districte de Sants-Montjuïc,
Aj. Barcelona
Peremiquel, Francesc
Ajuntament de Badalona
Pérez, Loli
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Pérez, Josefina
Ajuntament de Gavà
Pérez, Sergio
Litoral Consult
Pérez-Portabella, Oriol
Barcelona Regional
Pestaña, Dídac
Mancomunitat de Municipis
Petit, Josep Albert
Ajuntament de Vilassar de Mar
Pígem, Miquel Àngel
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Pintó, Josep
Universitat de Girona
Pintor, Mayte
OTAC
Piquer, Alberto
Tecnocéan Ingeniería
Plaja, Ramon
Ajuntament de Pineda de Mar
Planes, Teresa
Diputació de Barcelona
Plans, Marc
Plaza, Sílvia
Ajuntament de Canet de Mar
Ponsati, Pilar
Ajuntament de Calella
Portabella, Jordi
Ajuntament de Barcelona
Prat, David
Generalitat de Catalunya
Prat, Carme
Ajuntament de Sitges
Prats, Carme
Ajuntament de Gavà

Prieto, Frederic
Fase de Gestió
Puig, Ibis
Ajuntament de Canet de Mar
Puig, Rosa Maria
Unió General de Treballadors
Puig, Ferran
Barcelona Regional
Pujanol, Imanol
Consell Comarcal del Barcelonès
Pujol, Lluís
Ajuntament de Santa Susanna

q

Quiroz, Cristian
Tecnocéan Ingeniería

r

Ràfols, Mireia
Ajuntament de Mataró
Ramon, Carme
Ajuntament de Vilassar de Mar
Resines, Daniel
Ajuntament de Barcelona
Ribas, Santi
Generalitat de Catalunya
Ribas, Neus
Ajuntament d'Arenys de Mar
Ribes, Armand
Ajuntament de Gavà
Ricart, Xavier
Ajuntament de Pineda de Mar
Rifà, Anna
Universitat Ramon Llull
Rivero, Montserrat
IM Parcs i Jardins, Aj. Barcelona
Rivero, Francisco
Tecnocéan Ingeniería
Roca, Joan Miquel
Mancomunitat de Municipis
Roca, Albert
PIMEC-SEFES
Roca, Estanislau
Arquitecte
Rocabert, Carles
Ajuntament de Cabrera de Mar
Rodés, Joan
Ajuntament de Pineda de Mar
Rodés, Antoni
Ajuntament del Prat de Llobregat
Rodoreda, Geòrgia
Consultoria EGAM
Rodríguez, Dolors
Ports de la Generalitat,
Rodríguez, Joan
Ajuntament del Prat de Llobregat
Rodríguez, Fermín
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

Rodríguez, Marcelo
Barcelona Regional
Roget, Xavier
Diputació de Barcelona
Roig, Jordi
PIMEC
Roig, Josep
Ajuntament de Vilassar de Mar
Roig, Josep
Ajuntament de Sitges
Rojas, Sònia
Ajuntament de Pineda de Mar
Rojas, Josep Anton
Turisme de Barcelona
Rojo, Maravillas
Ajuntament de Barcelona
Roldán, Hugo
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Romagosa, Adolf
Autoritat Portuària de Barcelona
Romagosa, Francesc
Col·legi Oficial de Geògrafs de Catalunya
Romaguera, Núria
Ajuntament de Pineda de Mar
Romero, Anna
Entitat Metropolitana del Medi Ambient
Romero, Teodoro
Diputació de Barcelona
Romero, Javier
Universitat de Barcelona
Romo, Javier
Autoritat Portuària de Barcelona
Ros, Víctor
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Ros, Joandomènec
Universitat de Barcelona
Roura, Pere
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Rovira, Josep M.
Col·legi Enginyers Industrials Catalunya
Rubí, Montserrat
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Rubiralta, Màrius
Universitat de Barcelona
Rubirola, Miquel
Ajuntament d'Arenys de Mar
Rueda, Salvador
Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona
Ruiz, José M.
Associació Professionals Medi Ambient
Ruiz, Carles
Ajuntament de Viladecans
Ruiz, Ramon
Diputació de Barcelona
Ruiz, Marta
Ajuntament de Mataró
Ruiz, Juan Luis
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

S

Sabadell, Jaume
Col·legi d'Advocats de Barcelona
Sáez, Fina
Diputació de Barcelona
Sales, Jordi
Salmeron, Maria
Ajuntament de Viladecans
Salvà, Isabel
Ajuntament de Badalona
San Miguel, Carme
Generalitat de Catalunya
Sánchez, Tòfol
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Sánchez, Antoni
Ajuntament de Caldes d'Estrac
Sanromà, Itzel
Barcelona Regional
Sans, Elisenda
Consell Comarcal del Maresme
Sans, Martí
Generalitat de Catalunya
Santacana, Francesc
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Santana, Antònia
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Sanz, Eduard
Unió General Treballadors Catalunya
Sanz, Pedro
Ajuntament de Castelldefels
Sardà, Marian
Ajuntament de Castelldefels
Secall, Jordi
Generalitat de Catalunya
Sendra, Gemma
Generalitat de Catalunya
Sensat, Silvestre
Ajuntament del Masnou
Senserich, Pere
Ajuntament de Montgat
Serra, Enric
Ajuntament de Viladecans
Serra, Andor
Consorci EL FAR
Serra, Jordi
Universitat de Barcelona
Serra de la Figuera, Daniel
Universitat Pompeu Fabra
Simó, Cristina
Ajuntament de Vilassar de Mar
Siota, Carlos
Ajuntament del Masnou
Smilges, Alfredo
Ajuntament de Badalona
Sodupe, Miquel
Solé, Josep
Diputació de Barcelona
Soto, Domingo
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Subias, Carme
Ajuntament de Cubelles
Subirats, Marina

Sureda, Vicenç
Diputació Barcelona
Surroca, Francesc
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

t

Tamayo, Silvia
Ajuntament de Canet de Mar
Tàrraga, Màrius
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Tàrraga, Josep Lluís
Ajuntament de Cabrera de Mar
Tejedor, Lluís
Ajuntament del Prat de Llobregat
Terradas, Esteve
Diputació de Barcelona
Tobeña, Antonio
Diputació de Barcelona
Toldrà, Lluís
Depana
Tomàs, Esteve
Generalitat de Catalunya
Tomé, Pepe
Ajuntament de Gavà
Torné, Salvador
Ajuntament de Santa Susanna
Torra, Ramon
Mancomunitat de Municipis
Torrens, Llum
Ajuntament de Vilassar de Mar
Torres, Eladi
Consell Comarcal del Maresme
Tosas, Joaquim
Tulla, Antoni
Col·legi Oficial de Geògrafs de Catalunya
Tusell, Narcís
Diputació de Barcelona

u

Ubach, Raquel
Ajuntament de Calella
Ulied, Andreu
Mcrit

v

Vacarisas, Cristina
Diputació de Barcelona
Valdívila, Albert
Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona
Valls, Bernat
Generalitat de Catalunya
Valls, Jordi
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Valls, Mar
Litoral Consult
Vancells, Albert
Universitat Autònoma de Barcelona

Vargas, José
Ajuntament de Vilassar de Mar
Vázquez, José Enrique
Agrupació Catalana d'Enginyeries i Consultories Ambientals
Velasco, Antonio
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Vendrell, Jaume
Mancomunitat de Municipis
Vendrell, Laura
Ajuntament de Sitges
Ventura, Montserrat
Ajuntament de Montgat
Vergara, José Luis
Acali Comunicació
Vidal, Joan Ramon
As. Professionals Medi Ambient
Vidal, Constantí
Ajuntament del Prat de Llobregat
Vidal, Artur
Ajuntament de Santa Susanna
Vila, Jordi
Ajuntament de Malgrat de Mar
Vilert, Arcadi
Ajuntament de Mataró
Villalta, Marta
Ajuntament de Cubelles
Villanueva, Ramon
Ajuntament de Badalona
Villoro, Joan
Col·legi d'Arquitectes de Barcelona
Vinyals, Eulàlia
Ajuntament de Castelldefels
Vinyals, Laura
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Vinyes, Jordi
Ajuntament de Vilassar de Mar
Vives, Carme
Ajuntament de Sant Pol de Mar

x

Xalabarder, Maria
Mcrit

z

Zamora, Joan
CELSEM-UPC
Zorzo, Pilar
Litoral Consult

[1] El llistat recull els noms de les persones que han participat en alguna de les activitats desenvolupades durant els treballs de realització del Pla estratègic litoral (febrer 2004-novembre 2005)

Crèdits

Edició:

Associació Pla estratègic litoral, juliol de 2006

Realització:

Ajuntaments: Malgrat de Mar, Santa Susanna, Pineda de Mar, Calella, Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Arenys de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Sant Andreu de Llavaneres, Mataró, Cabrera de Mar, Vilassar de Mar, Premià de Mar, el Masnou, Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Barcelona, el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Sitges, Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles

Entitats: Agència Metropolitana Barcelona Regional, Consorci EL FAR, Mcrit

Coordinació:

Consorci EL FAR

Elaboració de mapes:

Agència Metropolitana Barcelona Regional i Litoral Consult

Fotografies:

Associació Pla estratègic litoral, excepte pàgines 204, 205, 208, 209 i 210 (Litoral Consult); pàgines 125, 186, 206, 219 i 223 (Barcelona Regional), i pàgina 106 (Ajuntament de Badalona).

Disseny gràfic:

Eva Rafecas

Impressió:

Cevagraf, SCCL

Dipòsit Legal:

B-37.743-2006



paper 100% reciclat

Membres de l'Associació Pla estratègic litoral

Ajuntament de Malgrat de Mar
Ajuntament de Santa Susanna
Ajuntament de Pineda de Mar
Ajuntament de Calella
Ajuntament de Sant Pol de Mar
Ajuntament de Canet de Mar
Ajuntament d'Arenys de Mar
Ajuntament de Caldes d'Estrac
Ajuntament de Sant Vicenç de Montalt
Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres
Ajuntament de Mataró
Ajuntament de Cabrera de Mar
Ajuntament de Vilassar de Mar
Ajuntament de Premià de Mar
Ajuntament del Masnou
Ajuntament de Montgat
Ajuntament de Badalona
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de Viladecans
Ajuntament de Gavà
Ajuntament de Castelldefels
Ajuntament de Sitges
Ajuntament de Sant Pere de Ribes
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Ajuntament de Cubelles

Generalitat de Catalunya
Diputació de Barcelona
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea
Metropolitana de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona

Agrupació Catalana Enginyeries i Consultories MA
Associació Barcelona, fes-te a la mar
Associació Catalana d'Agències de Viatge
Associació Catalana de Municipis
Associació d'Indústries Nàutiques

Associació de Ports Esportius i Turístics de Catalunya
Associació de Professionals del Medi Ambient
Agència Metropolitana Barcelona Regional
Col·legi d'Advocats de Barcelona
Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
Col·legi d'Economistes de Catalunya
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
Col·legi de Biòlegs de Catalunya
Col·legi de Diplomats en Turisme i Tècnics en Empreses Turístiques
Col·legi de Geògrafs de Catalunya
Col·legi Oficial d'Arquitectes Tècnics de Catalunya
Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya
Comissions Obreres de Catalunya
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Consell Comarcal del Barcelonès
Consell Comarcal del Garraf
Consell Comarcal del Maresme
Consorti EL FAR
Depana
Federació de Confraries de Pescadors de Barcelona
Federació de Municipis de Catalunya
Gremi d'Hotelers de Barcelona
Gremi de Restauració de Barcelona
PIMEC
Unió de Federacions Esportives Catalanes
Unió General de Treballadors de Catalunya
Universitat Autònoma de Barcelona
Universitat de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya
Universitat Pompeu Fabra
Universitat Ramon Llull

www.plalitoral.net

