

# TERRITORI I MOBILITAT

DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

Document preliminar

## POLÍTICA TERRITORIAL

DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

### APUNTS PER A UNA DIAGNOSI

La població i la riquesa es concentren en determinades zones del territori; la regió metropolitana de Barcelona –el 10% del territori- concentra el 69% de la població.

La superfície urbanitzada té un creixement molt superior al de la població: en deu anys s'ha doblat el percentatge de superfície de sòl urbà (de 2.66% el 1987 a 4.46% el 1997) mentre que la població només ha augmentat un 5%.

Les diferències entre l'estil de vida del camp i de la ciutat es difuminen, tot i que existeixen encara diferències significatives d'accessibilitat física (en temps i distància) als serveis.

Si bé les infraestructures han millorat molt l'accessibilitat i la prestació de serveis al territori durant els darrers anys, també han incidit sobre la seva fragmentació amb efectes sobre la permeabilitat social (camins) i biològica (connectors).

Durant les darreres dècades, el desenvolupament de la xarxa de carreteres ha estat un dels principals factors moduladors de la distribució dels creixements en el territori i definidors del model urbanístic. Si bé en bona part del país les carreteres són la via de comunicació més viable i, per tant, l'opció més adequada, en les comarques més planeres i poblades les carreteres han afavorit l'extensió del model de "ciutat difusa" en contraposició al model polinuclear de ciutats que hagués pogut impulsar un major desenvolupament de les xarxes ferroviàries. Bona part dels efectes negatius indirectes que poden comportar les carreteres són minimitzables en l'àmbit del planejament territorial i urbanístic.

En els darrers anys, s'ha fet un important esforç en el planejament del sistema d'espais naturals protegits. A Catalunya un 20% de la superfície natural està protegida. Tanmateix, encara hi ha certs espais que requereixen una atenció especial pel que fa a iniciatives de conservació com ara, els litorals i marins, els fluvials i els agrosistemes extensius.

L'estructura territorial haurà d'assumir el salt demogràfic esperat per als propers anys: un creixement vegetatiu de 100.000 persones cada 5 anys a més de la immigració interna i exterior.

Catalunya, com la resta de països europeus, ha perdut sòl agrícola durant el darrer segle (va disminuir d'un 10% entre 1941-85 tot i que va augmentar d'un 3,5% entre 1989-97), mentre ha crescut la superfície forestal i l'espai urbanitzat.

Catalunya presenta un índex elevat de planejament urbanístic, superior al 75% dels municipis de Catalunya i està formulant el seu Planejament Territorial amb un pla territorial aprovat, tres en fase de redacció i dos en fase de treballs previs.

### POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT

### **1. Impulsar el planejament territorial com a instrument al servei del desenvolupament sostenible.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la integració de les polítiques ambiental, econòmica i social en el marc dels Plans Territorials Parcials;
- ▶▶ la concertació social i interadministrativa en la definició del planejament territorial;
- ▶▶ la tutela de la planificació general i sectorial sobre l'urbanisme i les infraestructures.

### **2. Modular la distribució del creixement socioeconòmic en el territori d'acord amb un model policèntric de ciutats mitjanes que eviti el creixement difús i garanteixi el reequilibri territorial.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la concentració d'un alt percentatge de la població en determinades àrees urbanes de caràcter supramunicipal, ben interconnectades entre elles i amb un bon sistema de transport públic intern;
- ▶▶ l'aposta per les infraestructures ferroviàries com a eina principal per a la creació d'un model polinuclear;
- ▶▶ la consolidació de les illes industrials existents;
- ▶▶ una política supramunicipal de definició de grans zones industrials que eviti l'esquitxada per tot el territori;
- ▶▶ un planejament més compacte i d'acord amb l'estructura del territori que no fragmenti ni devalui l'espai no urbanitzat;
- ▶▶ el paper estratègic de la xarxa de carreteres en el desenvolupament sostenible.

### **3. Garantir, especialment a la terra baixa, la permeabilitat territorial i la connectivitat del sistema d'espais oberts (PEIN, espais protegits i espai agro-forestal) evitant la seva fragmentació en espais aïllats de petita dimensió.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ els connectors biològics de Catalunya;
- ▶▶ els criteris de connectivitat al planejament territorial i urbanístic;
- ▶▶ la xarxa fluvial i la de camins ramaders com a eixos lineals de domini públic vertebradors de connectivitat ecològica i social;
- ▶▶ passadissos o corredors viaris i de serveis que concentrin les infraestructures lineals amb mesures de permeabilitat ecològica;
- ▶▶ la gestió més enllà de la mera protecció del sòl lliure agro-forestal, en especial dels sòls més fèrtils de fons de vall.

## MOBILITAT I TRANSPORT

DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

### APUNTS PER A UNA DIAGNOSI

L'increment de la mobilitat (d'un 21% en les mercaderies i un 17% en les persones) és el factor fora de control, i fa empitjorar els paràmetres ambientals que hi estan relacionats (canvi climàtic, emissions atmosfèriques, consum d'energia, impacte territorial).

La globalització i els nous sistemes de distribució de mercaderies multipliquen la mobilitat, que en el 69% dels casos es fa per carretera i només en l'1,5% en tren, sense internalitzar els costos ambientals en el seu cost final.

Cal continuar treballant per superar el dèficit pel que fa a intermodalitat, a la connexió i ús de diversos modes de transport de persones i mercaderies.

Les infraestructures viàries tenen impactes directes (ocupació i el 93% del total de consum de sòl i la fragmentació del territori) amb importants repercussions en la conservació de la biodiversitat. L'impacte indirecte de les infraestructures és molt superior al directe i diferent en el cas de les carreteres (defineixen un model urbanístic i territorial dispers, que ocupa més territori i consumeix més energia) que en el del ferrocarril (genera nodes urbanístics més compactes, que ocupen menys sòl i no són tan consumidors d'energia). En aquelles zones on la xarxa de carreteres és l'opció idònia per al desenvolupament sostenible, seria convenient desenvolupar mesures urbanístiques que minimitzin el seu impacte indirecte (creixement urbanístic entre nodes).

El model de transport de les societats desenvolupades està basat en el vehicle privat (a Catalunya el parc mòbil va créixer d'un 62% entre 1986 i 1999) en lloc del transport col·lectiu públic. El trànsit i la congestió (fums, soroll...) són les principals causes de pèrdua de qualitat de vida a nivell local.

El transport és la primera causa de canvi climàtic (el 1997 produïa el 23% de les emissions de CO<sub>2</sub> del món).

La mobilitat té també impactes socials: l'accidentalitat (el 2000 es van produir 23.438 accidents amb 891 morts) i la congestió.

### POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT

#### 1. Desenvolupament quantitatiu i qualitatiu del transport públic com alternativa vertadera al transport privat vers un esquema de mobilitat sostenible.

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la xarxa de serveis de transport públic;
- ▶▶ la qualitat del servei de transport públic (comoditat, accessibilitat, freqüència, fiabilitat horària i cobertura territorial);
- ▶▶ la prioritat del transport públic i col·lectiu a la xarxa viària;
- ▶▶ l'accés a certs espais d'alt valor natural o cultural i als nuclis històrics amb transport col·lectiu;

- ▶▶ la sensibilització dels ciutadans en la racionalització de l'ús del cotxe i l'ús del transport públic;

## **2. Planificar i afavorir la intermodalitat del transport per facilitar la mobilitat de persones i de mercaderies i atendre-les de forma més eficient i eco-eficient.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ les plataformes d'intercanvi modal de transport de passatgers i els pàrkings i sistemes de transferència a l'entrada de les ciutats;
- ▶▶ les centrals integrades de mercaderies i les plataformes logístiques multimodals;
- ▶▶ la integració tarifària a les diverses àrees de Catalunya.

## **3. Planificar incorporant una avaluació ambiental estratègica a la xarxa bàsica d'infraestructures de gran capacitat potenciant les infraestructures ferroviàries.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ l'avaluació ambiental estratègica de plans d'infraestructures viàries;
- ▶▶ les inversions en infraestructures ferroviàries;
- ▶▶ els serveis ferroviaris d'alta velocitat i segregats per persones i mercaderies;
- ▶▶ el paper de la xarxa de carreteres allà on la xarxa ferroviària no és viable.

## **4. Promoure vehicles més nets.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ els sistemes de gestió ambiental en les flotes públiques i privades de transport;
- ▶▶ els sistemes d'etiquetatge ambiental de vehicles;
- ▶▶ la investigació i la recerca en vehicles menys contaminants;
- ▶▶ la renovació del parc automobilístic.

## **5. Reflectir millor en el preu dels diferents mitjans de transport el seu cost social i ambiental.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la internalització dels costos ambientals i socials, directes i indirectes;
- ▶▶ un preu del transport públic que tingui en compte el motiu del viatge;
- ▶▶ la sensibilització social dels costos dels diferents modes de transport.

## **6. Apostar per un model de mobilitat que garanteixi més seguretat.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ els punts negres de les carreteres;
- ▶▶ la prevenció i l'educació viària.

## CIUTAT

### DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

---

#### APUNTS PER A UNA DIAGNOSI

La majoria de la població catalana es concentra en ciutats, el 56% l'any 1996.

Catalunya presenta un índex alt de sòl urbà entre els països Europeus, amb un 4,46% de la superfície urbanitzada (és la cinquena comunitat més urbanitzada d'Espanya, que no supera l'1%).

El model històric de ciutat compacta, força comú a la Mediterrània, està canviant cap a un model de ciutat més difusa, més consumidora de sòl i de recursos i amb problemes d'equipaments.

La tendència històrica de concentració, barreja i diversitat d'activitats a l'interior de les ciutats catalanes s'ha modificat en les darreres dècades, cap a un model d'especialització de zones, generalment a la perifèria de les ciutats, i la pèrdua de diversitat dels centres.

Les ciutats depenen del medi ambient que les envolta per al proveïment de matèries primeres i la gestió dels seus residus i efluent; tenen, per tant, unes necessitats indirectes de territori i un impacte mesurable sobre el medi que es coneixen com a petjada ecològica.

La producció, distribució i consum d'energia suposa el 31% de la petjada ecològica total de Catalunya.

El consum d'aigua de les ciutats catalanes és elevat i creixent, malgrat que es troba encara lluny d'altres ciutats europees.

El volum d'emissions sòlides, líquides i gasoses de les ciutats catalanes creix proporcionalment al consum d'aigua, energia i primeres matèries.

Els ciutadans de les ciutats perceben, com a principal afectació a la qualitat de vida, el trànsit i els problemes que se'n deriven.

S'ha de continuar treballant per evitar l'exclusió i la marginalitat social d'alguns sectors de ciutats catalanes, especialment a les més poblades.

#### POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT

##### 1. Mantenir i renovar el model de ciutat compacta, diversa i rica en serveis i amb espais de convivència i de relació humana.

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ el grau de diversitat de serveis socials, culturals i de lleure a les nostres ciutats;
- ▶▶ l'oferta de comerços a cada barri i en les ciutats petites;
- ▶▶ els espais de convivència que garanteixin una ciutat més humana i agradable;

- ▶▶ la rehabilitació dels nuclis històrics i els espais degradats de les viles i ciutats o l'ocupació de sòl nou;
- ▶▶ l'ocupació de sòl deguda a la segona residència de baixa utilització temporal.

## **2. Millorar la qualitat de vida i ambiental a les ciutats.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la marginació social de barris i col·lectius humans per raons urbanístiques o econòmiques;
- ▶▶ la quantitat d'espai verd i arbrat viari i la connectivitat de les xarxes de verd urbà amb els espais naturals de fora de la ciutat;
- ▶▶ la qualitat de l'ambient atmosfèric urbà i la contaminació acústica i lumínica;
- ▶▶ el grau de protecció dels modes de transport més tous (caminar i transport col·lectiu) i els llocs per on recorren per tal de disminuir els problemes de congestió.

## **3. Mesurar i reduir la petjada ecològica de les ciutats.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ l'avaluació de la petjada ecològica de les ciutats i la difusió del resultat;
- ▶▶ la difusió d'experiències i el foment d'actuacions per a la reducció de la petjada ecològica de les ciutats.

Document preliminar



i de telecomunicacions. En aquest àmbit, la xarxa de carreteres pot jugar un paper estructurador i reequilibrador del territori.

Un dels trets més generals de l'espai rural és el progressiu augment de l'edat mitjana de la població, la qual cosa comporta la disminució d'efectius en els grups més joves i conseqüentment, algunes mancances de personal amb qualificació professional. La mitjana de població més gran de 64 anys a les comarques rurals és del 20,8% de la població.

L'estructura social i cultural tradicional de l'espai rural s'ha vist fortament modificada a les darreres dècades.

Al medi rural hi ha un gran patrimoni -natural, històric i cultural- de difícil i costosa preservació. No obstant, es detecta una certa valorització social i econòmica d'aquest patrimoni que pot fer viable la seva gestió.

L'espai rural també presenta, en determinades àrees, problemàtiques severes, tant d'origen endogen com exogen, pel que fa a la qualitat ambiental.

L'espai rural ofereix uns valors ambientals i d'ús social al conjunt del país que encara no han estat internalitzats en el balanç de l'economia a l'espai rural.

Existeix una demanda en el territori per incrementar la capacitat d'influència local en el disseny i gestió de les diverses polítiques sectorials que els afecten més directament.

## **POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT**

### **1. Fomentar la diversificació i modernització econòmica de l'espai rural.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ el paper de les capitals de comarca, el que vol dir, entre altres, la dotació de serveis i la presència d'indústria;
- ▶▶ la importància de l'activitat agrària a l'economia rural;
- ▶▶ la valorització del patrimoni natural i cultural i dels productes artesanals;
- ▶▶ la implantació de noves formes de treball a l'espai rural;
- ▶▶ la formació més adaptada en tot moment a les diverses realitats rurals.

### **2. Millorar l'accessibilitat de la població als serveis bàsics.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la prestació de serveis entre diferents municipis i el paper del Consell Comarcal;
- ▶▶ la implantació de teleserveis;
- ▶▶ el model de centres escolars;
- ▶▶ la modulació de la xarxa de carreteres per tal que el desenvolupament sigui sostenible.

### **3. Repercutir en les economies locals el valor social, ambiental i estructurador del territori que té l'espai rural per al conjunt del país, més enllà de la seva productivitat econòmica directa, i la petjada ecològica de la ciutat que suporta.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ els criteris per al finançament local;

- ▶ les polítiques fiscals, d'ajuts i inversions en relació a les activitats econòmiques afavoridores de la conservació del patrimoni rural i del paisatge;
- ▶ l'ocupació generada per la conservació del patrimoni rural i el paisatge.

#### **4. Recuperar i rehabilitar el patrimoni cultural i les construccions de l'espai rural.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶ la rehabilitació i utilització d'espais i construccions;
- ▶ el manteniment del trets constructius tradicionals.

Document preliminar

## MUNTANYA

### DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

---

#### APUNTS PER A UNA DIAGNOSI

Catalunya és un país molt muntanyós: el 46% del seu territori té la condició d'àrea de muntanya d'acord amb la llei 2/1983 d'alta muntanya.

Les àrees de muntanya catalanes presenten una densitat de població molt baixa (19 hab/km<sup>2</sup> quan la mitjana de Catalunya és de 195 hab/km<sup>2</sup>) com a resultes dels processos de despoblament de mitjans del segle XX. En els darrers anys, a més, s'ha produït un procés de concentració de la població a les valls i els centres de serveis comarcals. Es constata que el procés de despoblament s'ha desaccelerat en l'última dècada, fins al punt que la major part de les comarques pirinenques han capgirat aquesta tendència i presenten augments de població; en altres àmbits muntanyencs – per exemple la muntanya mediterrània- les expectatives no són tan favorables.

Les àrees de muntanya han patit una forta reconversió econòmica, especialment en les activitats primàries, que ha comportat canvis substancials en les condicions d'exercici de les activitats econòmiques tradicionals. Això repercuteix en un dèficit de gestió de l'espai i una modificació de la diversitat d'hàbitats i paisatges.

Les àrees de muntanya són riques en recursos naturals (el 80% de l'aigua dolça dels rius prové de les muntanyes) i en diversitat biològica (les muntanyes concentren el 52% de les àrees mundials riques en endemismes). A Catalunya, les comarques de muntanya apleguen el 47% dels espais naturals protegits.

Les àrees de muntanya de Catalunya presenten encara un ric i divers patrimoni cultural fruit del seu aïllament fins a èpoques força recents. La valorització d'aquest patrimoni és un dels potencials recursos econòmics d'aquestes àrees.

El procés de terciarització de l'economia de muntanya és poc diversificat i es decanta cap al turisme (a nivell mundial el turisme de muntanya genera entre el 15% i el 20% del moviment total econòmic del sector), generant una creixent pressió sobre aquest territori. Aquest fenomen s'accentua a les comarques pirinenques que reben un turisme més massiu i de més repercussió urbanística i econòmica.

Malgrat que s'ha millorat molt la xarxa principal de comunicacions entre la terra baixa i les capitals de les comarques de muntanya, encara hi ha necessitats a cobrir pel que fa a la xarxa viària local.

#### POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT

**1. Fixar la població en el territori i conservar el nombre d'actius agraris, garantint un creixement local endogen que gestioni el territori.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶ la complementarietat de rendes agràries procedents de la introducció de nous productes, serveis o activitats turístiques, i de la conservació del patrimoni cultural i mediambiental.

- ▶ els productes locals, de qualitat i d'alt valor afegit i la seva comercialització;
- ▶ els serveis públics a l'espai rural, les telecomunicacions i la xarxa de carreteres i el transport públic.

## **2. Reenfocar el model de desenvolupament turístic.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶ el protagonisme dels actors locals en el desenvolupament turístic rural;
- ▶ l'allotjament col·lectiu i les segones residències;
- ▶ la rehabilitació d'habitatges i la nova construcció;
- ▶ les noves fórmules de turisme, el turisme de qualitat;
- ▶ la valorització del medi i el patrimoni cultural;
- ▶ l'accessibilitat del patrimoni d'elevat valor.

## **3. Desenvolupar un nou model de gestió del territori de muntanya.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶ la muntanya com a àmbit territorial específic;
- ▶ el planejament urbanístic dels municipis de muntanya;
- ▶ la gestió (equilibris ecològics, voluntariat, mecenatge, etc.) i valoració dels espais protegits de muntanya;
- ▶ l'accés motoritzat al medi natural;
- ▶ La gestió de la xarxa de camins (vies forestals, senders, camins ramaders...)

## LITORAL

### DOCUMENT PER A LA FASE DE CONSULTA DE L'A21CAT

---

#### APUNTS PER A UNA DIAGNOSI

El percentatge de sòl urbà o urbanitzable al litoral és molt superior al del conjunt del país. L'alta densitat de població -el 70% de la població de Catalunya es concentra en una franja de 20 Km d'amplada al llarg del litoral- es reparteix de forma força homogènia en tot el litoral. Si exceptuem el Cap de Creus i el Delta de l'Ebre, el percentatge de costa catalana sense transformar és del 24%.

El litoral pateix una pressió humana per activitats i usos important i creixent, que comporta un elevat grau de congestió i una hiperfrequentació de certs espais fràgils; les fluctuacions temporals són importants i la població flotant suposa el 70% de la resident fixa.

Sobre el litoral tenen competències i responsabilitats moltes administracions, cosa que fa difícil una política i una gestió integrades.

La segona residència d'ús turístic ha estat un dels principals factors definidors del model de litoral i ha contribuït a generar una dependència gairebé absoluta del sector terciari per part de molts municipis costaners.

Alguns analistes apunten la necessitat d'un canvi estratègic per conservar i recuperar els recursos patrimonials i contribuir així a un nou impuls del sector.

Molts municipis litorals han experimentat una evolució de la seva economia fortament dependent del sector turístic, en particular associada als allotjaments, equipaments i serveis turístics ( un 77% del total d'allotjaments són habitatges d'ús turístic), que han suposat una important expansió urbanística.

L'artificialització i construcció de determinades infraestructures poden incidir en la reducció de les possibilitats d'ús social del litoral i posar en perill els fràgils ecosistemes de la línia de costa (les praderies de fanerògames, per exemple, són només presents en el 10% de la seva àrea potencial).

Cal destacar que el 98,5% de les platges compleixen les exigències europees de qualitat de les aigües costaneres, tot i que cal continuar treballant per millorar els punts de menor qualitat associats a zones d'aigües confinades i episodis de contaminació lligats a pluges torrencials.

L'esforç pesquer s'està adequant a l'estat dels estocs. La flota catalana -excepte la tonyinera-, és una flota artesanal que feineja i torna a port cada dia. De tota manera, les captures només cobreixen el 30% de la demanda de peix a Catalunya.

#### POSSIBLES GRANS REPTES I QÜESTIONS A DEBAT

##### 1. Promoure la gestió integrada del litoral .

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la coordinació entre les administracions i els agents implicats en la gestió i les activitats al litoral;
- ▶▶ el model de litoral que volem.

## **2. Desenvolupar una política proteccionista del sòl no urbanitzable als municipis costaners.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ les requalificacions de sòl;
- ▶▶ la recuperació i el reciclatge de sòl urbà;
- ▶▶ l'adquisició pública d'espais litorals d'interès que no gaudeixen de protecció;
- ▶▶ la prioritització d'establiments turístics enfront de segones residències;
- ▶▶ la valorització de l'espai no urbanitzable per part dels municipis costaners i del sector turístic;

## **3. Protegir la façana litoral de Catalunya.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ l'oferta d'amarratges;
- ▶▶ els impactes i l'ecogestió de les instal·lacions nàutiques;
- ▶▶ l'erosió de la franja costanera;
- ▶▶ l'excel·lència ambiental de les platges;
- ▶▶ la freqüentació dels ecosistemes costaners més fràgils.

## **4. Promoure una gestió sostenible dels recursos marins i vetllar per la qualitat ambiental de les aigües marines.**

Estem parlant de qüestions com:

- ▶▶ la contaminació terra-mar en zones d'aigües confinades;
- ▶▶ la contaminació mar-mar;
- ▶▶ els accidents marítims.