

El Pla director urbanístic del Bages

PER: JOAQUIM SABATÉ BEL

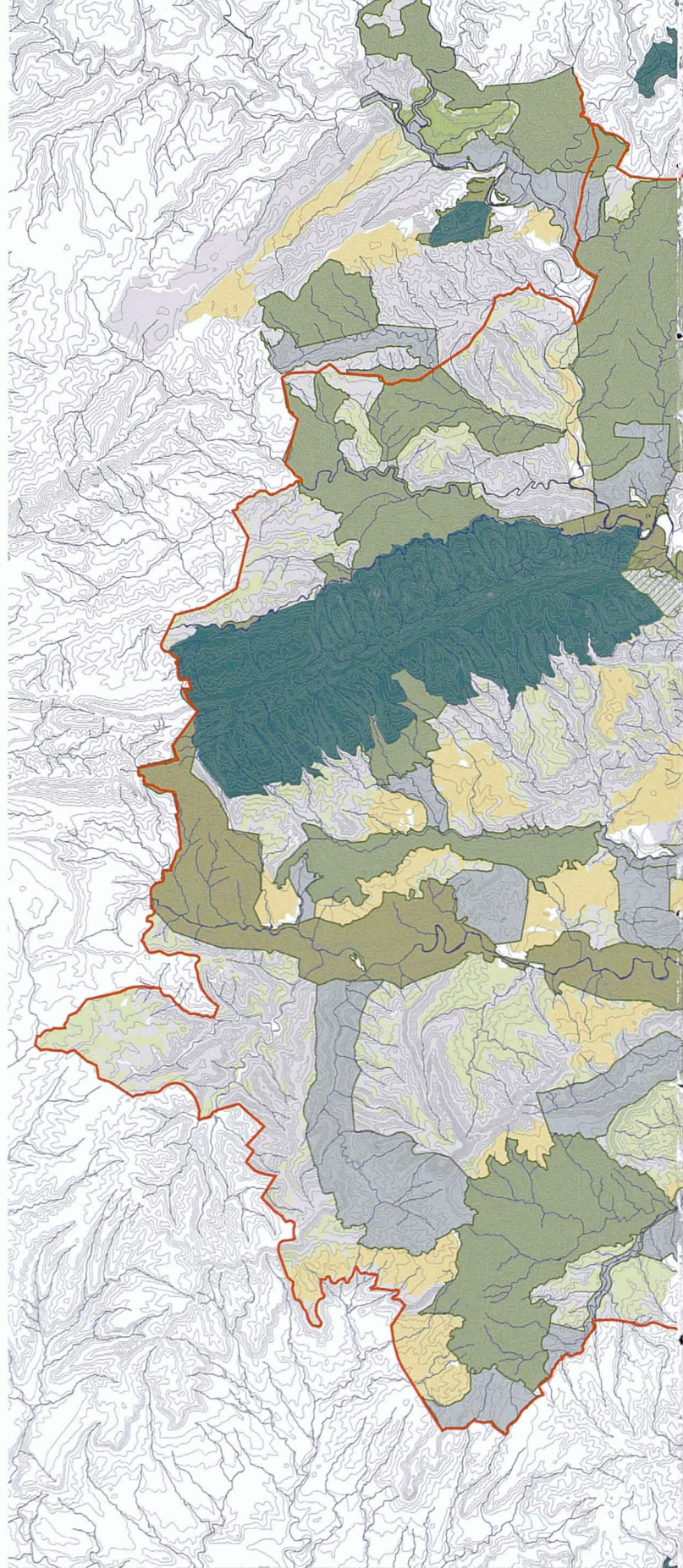
Voldria començar destacant tres de les característiques claus que emmarquen la redacció d'aquesta fornada de planejament territorial a Catalunya i que menaren a dedicar un esforç important a l'encaix metodològic d'aquest Pla director: la incertesa, la inexperiència i la interrelació.

Incertesa quant als escenaris de creixement. Després d'un llarg estancament al voltant dels sis milions d'habitants, Catalunya viu avui un creixement demogràfic ben notable marcat per una forta immigració. En valorar l'evolució del mercat de treball, la demografia i l'habitatge fins al 2026, el Programa de Planejament Territorial es planteja, des d'una ferma política de país, l'impuls al creixement de determinades àrees urbanes que reuneixen les condicions adequades. Vist des del Bages, aquest requeriment implica ordenar el sòl per acollir els nous habitatges i llocs de treball, així com preparar el suport infraestructural adient per fer front a possibles escenaris d'un notable creixement.

Inexperiència, atès que els plans directores urbanístics i els plans territorials parcials constitueixen figures relativament noves a casa nostra; i ben valentes després del fracàs dels plans supramunicipals dels vuitanta. Tenim, és ben cert, precedents ben il·lustres, però malauradament no aprovats, o bé excessivament genèrics i ben poc útils com a base propositiva. Cal valorar el Regional Planning dels germans Rubió de 1932, o el Pla Provincial de Manel Baldrich de 1959 (que, per cert, reconeixia Manresa com el gran centre comarcal, la segona ciutat de Catalunya, que havia d'estendre la seva àrea d'influència pels corredors del Llobregat i el Cardener), o la tan interessant com no reeixida experiència del Pla director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Cal fer esment finalment del Pla territorial general de Catalunya aprovat el 1995.

A la resta de l'Estat trobem també altres plans d'abast provincial i insular en els anys seixanta, i una fornada més recent i força més interessant (particularment a Canàries) en els noranta.

Es tracta, però, d'un bagatge prou insuficient si el comparem amb el planejament a escala municipal, o amb els plans territorials a d'altres països europeus, particularment a Itàlia, França, Bèlgica i, molt especialment, Holanda. Cal recordar, això no obstant, que l'experiència de major valor, pel seu rigor, interès i novetat en cada moment, que són els sis *Physical Planning Reports* que s'han succeït al llarg dels darrers cinquanta anys a Holanda, ha sofert, amb el darrer document, un notable daltabaix quant al



Estructura d'espais lliures territorials del Bages

seu contingut propositiu i a la confiança en el govern públic del territori.

Interrelació, perquè aquests plans també es caracteritzen per lligar decisions d'escala molt diverses, territorials i urbanístiques alhora; intervencions que han de considerar el conjunt del territori o que,



- CLAUS IDENTIFICATIVES**
- ESPAIS D'INTERÈS AGRÍCOLA**
- Zones agrícoles de regadiu
 - Zones agrícoles de secà
 - Fons agrícola segons planejament
- ESPAIS D'INTERÈS FLUVIAL**
- Protecció hidrològica
 - Zones humides
- ESPAIS D'INTERÈS FORESTAL**
- Espais forestals nuclears
 - Espais forestals singulars
 - Fons forestal segons planejament
- ESPAIS PROTEGITS**
- PEIN
 - Proposta d'ampliació
- CONNECTORS**
- Espais connectors
- HIDROGRAFIA**
- Cursos fluvials
 - Sèquia de Manresa

sent específiques, en el cas del Bages, de cadascun de la trentena de municipis, tenen efectes més estesos. Aquest és el cas d'aspectes que fins ara es tractaven sectorialment o fragmentàriament, com ara els nous traçats ferroviaris i viaris, opcions de notable creixement i de provisió d'extenses àrees d'activitats econòmiques que abasten diversos municipis, o l'estructura dels espais lliures.

Com afrontar avui aquests requeriments en escenaris molt oberts?

En uns estudis previs fa pocs anys vàrem proposar al Departament de Política Territorial una metodologia fonamentada en la superposició de tres capes de projecte i regulació interdependents. Aquesta

CLAUS IDENTIFICATIVES

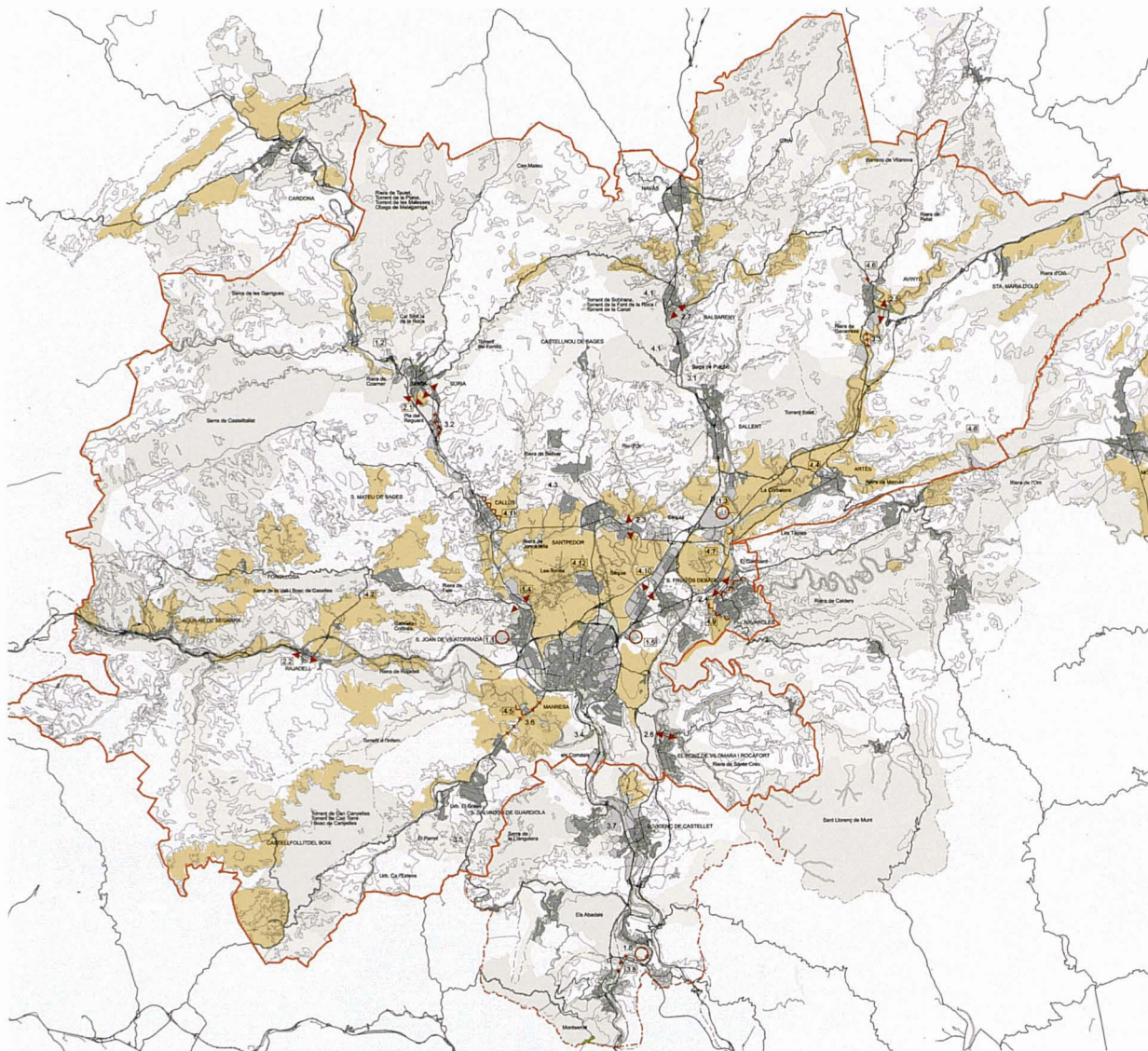
U Sol Urbà
 ■ Sol Urbà
 ■ Sol Urbanitzable

S Sistemes
 ■ P Parcs, Equipaments i Serveis
 ■ Xarxa ambiental
 ■ Espais d'interès natural nuclears i singulars
 ■ Connexions
 ■ Espais d'alt valor agrícola

Punts Crítics
 ● Per superposició
 ▲ Per fetures de connexió
 ◆ Per extensió
 ▲▲ Per pressió urbana

- 1 Punts crítics per superposició
 - 1.1 Creixement d. St. Joan de Vilatorrada E.N. Caldesa i Collsera
 - 1.2 Polígon urbanitzable a l'E.N. Riera de Conser
 - 1.3 Polígon industrial entre E.N. Torred de la Sala
 - 1.4 Sol urbanitzable i proposta de premsa a St. Joan de Vilatorrada sobre E.N. Les Torres
 - 1.5 Sol industrial amb dos espais agrícoles propers
 - 1.6 Pla del territori amb el nucli de Castelló
- 2 Punts crítics per debilitat de connexió
 - 2.1 Pla de Requena amb Torred Font i Riera de Conser
 - 2.2 Extensió de l'E.N. Riera de Rapad
 - 2.3 Extensió de l'E.N. del nu. d'U
 - 2.4 Extensió de les vies del Llobregat
 - 2.5 Confluència de les vies Garrotxa i l'altre amb creixement de l'altre
 - 2.6 E.N. Riera de Fals, de Jorobadella i Les Torres segons el creixement de l'E.N. de l'U
 - 2.7 Pla Llobregat entre Sabadell i Riera de Rapad
 - 2.8 Riera de Santa Creu amb E.N. St. Joan de Vilatorrada per àrea industrial prevista
- 3 Punts crítics per extensió
 - 3.1 Santa Sabina i Sabadell i creixement de l'altre
 - 3.2 Sol urbanitzable industrial al sud de Santa Sabina i creixement de l'altre
 - 3.3 Creixement de l'E.N. d'U amb Riera Garrotxa i Torred de la Sala
 - 3.4 Proposta d'extensió de la carretera Riera de Rapad i l'altre
 - 3.5 Urbanització de l'altre i el creixement de l'altre
 - 3.6 Creixement de l'altre i el creixement de l'altre
 - 3.7 Creixement a Castelló i l'altre
 - 3.8 Creixement industrial al N de Montornès amb l'altre
- 4 Punts crítics per pressió o expansió urbana
 - 4.1 Sabadell i l'altre amb E.N. Torred de la Sala, l'E.N. de la Font de la Riera i l'E.N. de la Canal
 - 4.2 Urbanització Canal de Fals en direcció a la riera de Fals
 - 4.3 Urbanització Montornès i l'altre amb creixement de l'altre
 - 4.4 Àrea en direcció a l'E.N. de la Canal i la riera de Fals
 - 4.5 Creixement urbà i l'altre i l'altre
 - 4.6 Àrea en direcció a l'E.N. de la Canal i la riera de Fals
 - 4.7 Extensió de l'E.N. Torred de la Sala per l'altre
 - 4.8 Sol urbanitzable a l'E.N. de la riera de l'altre
 - 4.9 Creixement industrial de l'altre amb l'altre
 - 4.10 Pressió urbana a l'E.N. de la riera de l'altre
 - 4.11 Creixement urbà i l'altre amb l'altre
 - 4.12 Creixement i l'altre amb l'altre

Planejament vigent i xarxa ambiental. Punts crítics

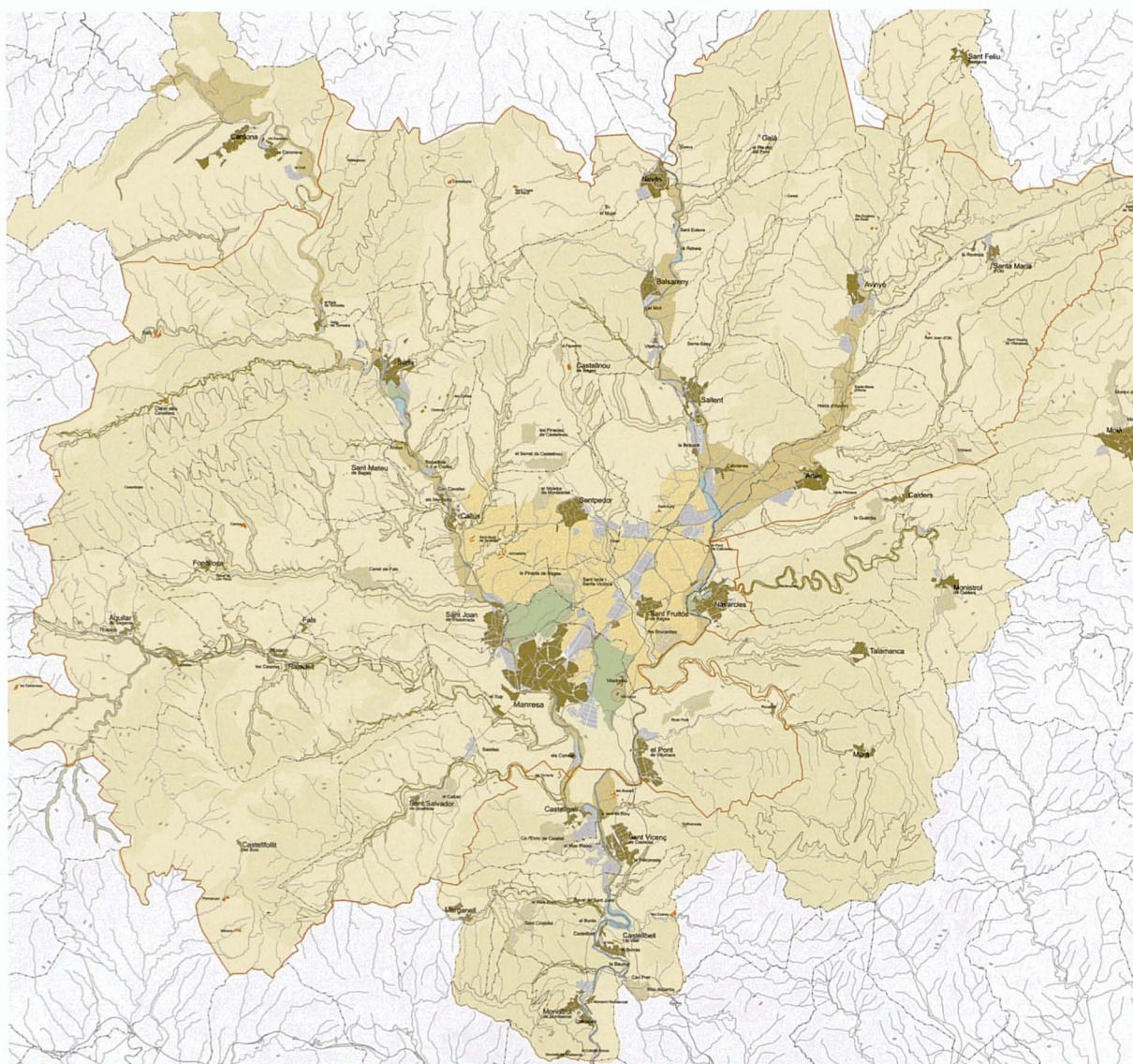


estructura metodològica, que havia estat verificada en alguns plans territorials on havíem tingut l'oportunitat de treballar, o en els tallers «Projectar el territori» dins del Màster de Projectació Urbanística de la UPC, l'havíem assajat per primera vegada quinze anys enrere amb motiu del Pla Insular de Tenerife. Ara, en consonància amb els criteris emanats de la direcció del Programa de Planejament Territorial, hem aprofundit aquesta aproximació d'una triple lectura (matriu física, infraestructures i assentaments). Aquestes lectures s'han anat creuant contínuament i s'han verificat projectualment a diferents escales. Al mateix temps pretenen respondre a escenaris diversos de transformació:

1. La primera lectura suposa el reconeixement curós de la forma del territori, la definició dels elements que poden conformar la seva estructura, la matriu ambiental i el sistema d'espais oberts. Per fer-ho analitza les aptituds del territori i el divideix en àrees de regulació

homogènia, que contenen el règim bàsic de distribució dels usos, els objectius perseguits i la manera com cada peça contribueix al model d'ordenació territorial, així com els criteris de delimitació (a partir dels quals el planejament derivat podrà ajustar els límits); de desplegament; de gestió (que hauran de paular les polítiques públiques), i el règim bàsic d'usos i d'intervencions.

2. La segona lectura es refereix al disseny de les xarxes de suport (essencialment de la mobilitat, traçats viaris i ferroviaris, però també infraestructures de telecomunicacions, d'abastament, de tractament de residus,...). Recull diverses alternatives relatives a les infraestructures viària i ferroviària, tot considerant els diferents tipus de moviments. S'han plantejat diverses hipòtesis de trànsit, tipologies de vies, jerarquia, nodes intermodals, sistemes de transport públic i estacions, així com suggeriments relatius a altres infraestructures i dotacions de rellevància territorial.



CLAUS IDENTIFICATIVES

A.- MATRIU AGRÍCOLA

- Àrees agrícoles de secà a la Plana
- Hortes a la Plana
- Àrees agrícoles de vall

B.- MATRIU AGROFORESTAL (MIXTA)

- Àrees agroforestals dels costers
- Àrees agroforestals de vall

C.- MATRIU FORESTAL

- Bosc
- Bosc Protector

D.- MATRIU FLUVIAL

- Cursos Fluvials
- Aiguamolls

E.- MATRIU URBANA

- Zones d'activitats econòmiques
- Nudis urbans
- Urbanitzacions
- Veinats rurals

Àrees de regulació homogènies

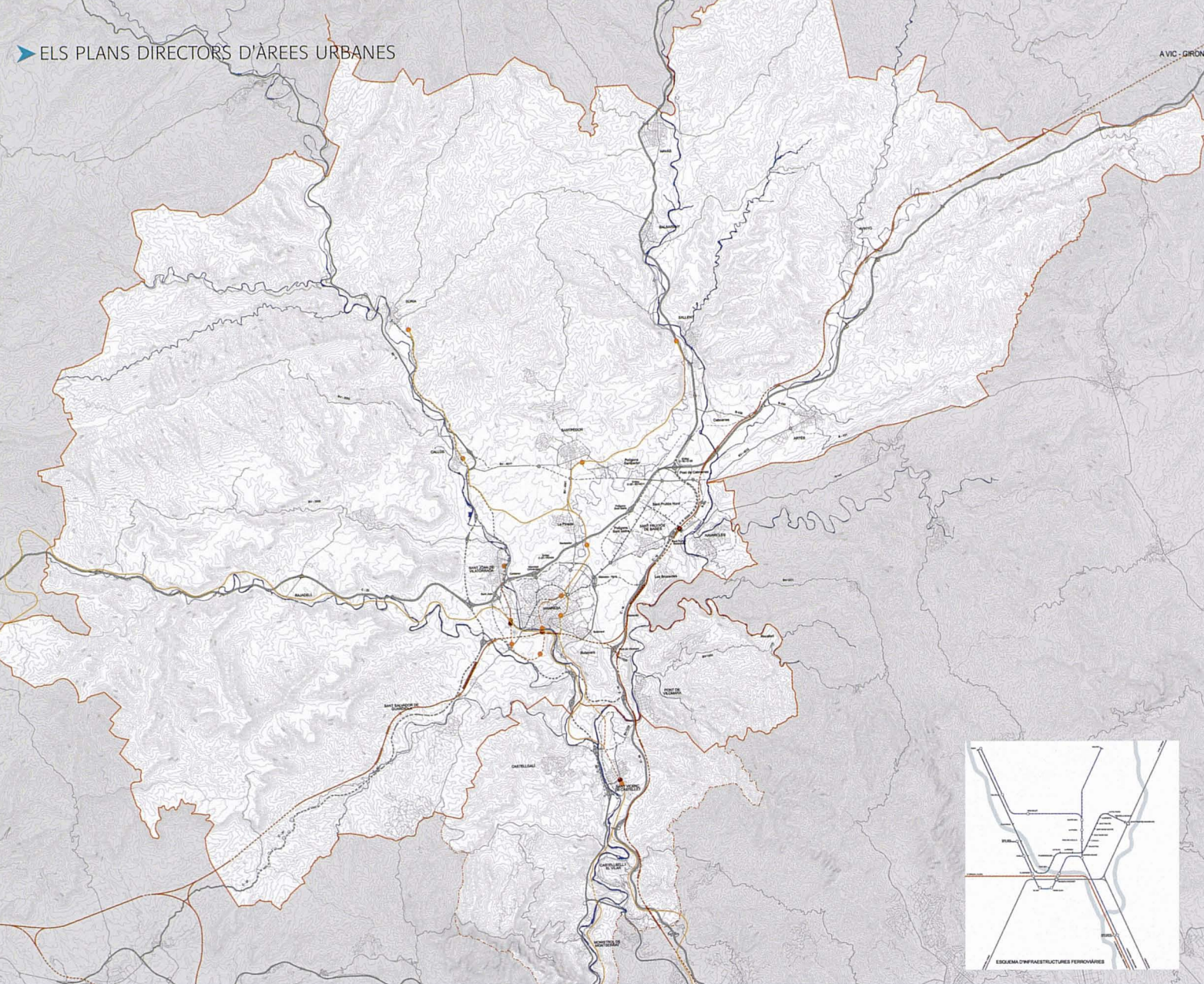
3. La tercera capa comprèn l'ordenació dels principals assentaments i activitats (residencials, industrials, terciàries, logístiques, mineres, agrícoles,...); especialment les propostes de creixement o de remodelació d'àrees urbanitzades.

LA FORMA DEL TERRITORI COM A CRITERI D'ORDENACIÓ

La primera lectura comença per descriure els principals trets geomorfològics, geogràfics i hidrològics de l'àmbit per continuar analitzant les característiques de la seva agricultura, ramaderia, silvicultura, mineria, recursos culturals, hàbitats naturals i espais protegits, així com els riscos amb major incidència territorial (subsidiència i inestabilitats gravitatòries, avingudes fluvials i incendis). Quan s'escau, s'avancen criteris d'actuació o regulació per tal de compatibilitzar el planejament territorial amb els requeriments de qualitat ambiental.

L'objectiu fonamental d'aquest apartat és el reconeixement acurat de la forma del territori, la valorització dels diferents tipus d'espais més o menys antropitzats i la proposta de l'estructura d'espais oberts, de la matriu ambiental. Es parteix del convenciment de la importància determinant del medi físic en qualsevol proposta d'ordenació territorial. Entenem la forma del territori com el criteri fonamental de projecte. Per això s'ha analitzat amb cura aquest

“ LES IMATGES PERMETEN CARACTERITZAR EL BAGES COM UNA VERITABLE CRUÏLLA GEOGRÀFICA, SITUADA ESTRATÈGICAMENT ENTRE LES TERRES BAIXES DE PONENT I LES COMARQUES HUMIDES ORIENTALS



Propostes ferroviàries per al Bages

CLAUS IDENTIFICATIVES

A.-TRAÇATS EXISTENTS

— RENFE - FGC

B.-TRAÇATS PROPOSATS

— Proposta Ferrocarril Transversal

— Moll de càrrega general

— Proposta FGC

— Proposta TramBages

● Estació FGC o RENFE

● Estació Ferrocarril Transversal

● Estació Intermodal

— Estació TramBages

C.- MATRIU VIALITAT EXISTENT

— Eixos Territorials

— Eixos Interurbans

— Eixos Urbans Estructurants

— Estructura Urbana

D.- MATRIU VIALITAT PROPOSADA

— Eixos Territorials

— Eixos Interurbans

— Eixos Urbans Estructurants

— Estructura Urbana

HIDROGRAFIA

— Cursos Fluvials

— Sèquia de Manresa

territori i una quarantena de plànols ens mostren successivament la seva variada morfologia, la conformació de les seves terres i aigües, la seva geologia, els pendents o l'organització dels aqüífers. Les imatges permeten caracteritzar el Bages com una veritable cruïlla geogràfica, situada estratègicament entre les terres baixes de Ponent i les comarques humides orientals, com un territori geològicament ric i salat, amb una morfologia solcada per camins d'aigua que han donat vida a les viles principals.

L'àmbit del PDU presenta un bon equilibri entre espais forestals i agrícoles. Aquests darrers ocupen prop del 29% de la superfície, en bona mesura concentrats a la plana central i a les principals valls fluvials. Hi dominen els conreus extensius de secà, sobretot els cerealistes i els herbacis, amb una presència petita, però significativa, de la vinya. El reg es concentra sobretot entorn del nucli de Manresa, aprofitant la xarxa de la Sèquia, i als entorns d'altres nuclis urbans, complint les hortes la funció d'esmoreïdor de la pressió urbana sobre els sistemes naturals. La preservació de l'espai agrari i dels valors productius, paisatgístics, ambientals i culturals associats, especialment a la plana central bagenca, és una prioritat de primer ordre que hom proposa implementar mitjançant figures de gestió integrada, com ara els parcs agraris (de l'Horta, de la Vinya i de la Plana Central).

Apreciem, però, la disminució constant de la població ocupada al sector primari i el pas d'una matriu dominant agrícola a una d'agroforestal i forestal. El forest ocupa més de dos terços de l'àmbit del Pla, estant la meitat arbrat i corresponent la resta a matollars en regeneració. Les espècies més freqüents són el pi blanc, la pinassa i, en menys grau, l'alzina, el pi roig i el roure martinenc.

Les activitats extractives, amb vora un centenar d'explotacions actives a la comarca, es distribueixen de manera molt marcada al llarg dels cursos principals (Llobregat, Cardener, rieres de Rajadell i Gavarresa), on destaquen les graveres, amb un efecte notable sobre les comunitats vegetals i faunístiques riberenques. Hi destaquen també les explotacions de roca calcària i sal, les quals, tot i ser menys nombroses, tenen també un impacte força elevat, tant des d'un punt de vista visual com per la seva afeció a diverses comunitats naturals. L'extracció de sal suposa alhora una afeció important sobre la qualitat de les aigües, inclosos els aqüífers subterranis, i sobre l'estabilitat del terreny.

Els espais naturals inclosos al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) són aproximadament el 6,5% de la superfície del PDU, clarament per sota de la mitjana comarcal i gairebé del 21% del conjunt



català. Sembla a més evident que el sistema de protecció dels espais d'interès natural és encara força insuficient i parcial (centrat sobretot en les zones de muntanya) i no preveu ni la preservació de la riquesa d'hàbitats inclosos, ni en garanteix la funcionalitat ecològica. El PDU planteja una xarxa d'espais naturals interconnectada amb la xarxa fluvial i els espais d'alt valor agrícola, cercant una estructura àmplia i representativa del conjunt d'ambients naturals i agrícoles de la comarca.

El conjunt d'estudis de la forma del territori ens porta finalment a la definició d'un trencaclosques d'àrees de regulació homogènia, base fonamental de l'estructura normativa del PDU. Per a cadascuna d'aquestes àrees es defineixen les característiques que la particularitzen, per tal que el planejament municipal pugui identificar-les. També s'estableixen els objectius perseguits i la manera com contribueix cada peça al model d'ordenació territorial, així com els criteris següents:

De delimitació: a partir dels quals el planejament derivat podrà ajustar els límits d'àrees homogènies.

De desplegament: que hauran de respectar els plans d'ordenació en cada àmbit.

De gestió: aquells que hauran d'informar les polítiques públiques.

Hom preveu les àrees següents de regulació homogènia:

Matriu agrícola

Àrees agrícoles de secà a la Plana

Hortes a la Plana

Àrees agrícoles de vall

Matriu agroforestal (mixelta)

Àrees agroforestals dels costers

Àrees agroforestals de vall

Matriu forestal

Boscors

Boscors protectors

Matriu fluvial

Lleres de rius i rieres

Aiguamolls

Matriu urbana

Zones d'activitats econòmiques

Nuclis urbans

Veïnats rurals

Urbanitzacions

En cadascuna d'aquestes àrees es regulen les possibles intervencions de transformació territorial, tant sobre el sòl (estructura de la propietat, moviments de terres), com sobre els recursos (flora, fauna i minerals), la construcció de xarxes de transport i serveis lineals (com ara carreteres, esteses elèctriques, conduccions de gas, aigua, telèfon,...) o l'edificació.

També en cadascuna de les àrees homogènies es procedeix a la regulació dels usos, tot distingint els que es realitzen generalment en sòl no urbanitzable (mediambientals, agrícoles, ramaders, extractius,

també ocasionalment recreatius i dotacionals), o bé generalment en sòl urbà o urbanitzable (industrials, terciaris i residencials).

Encara dins de la matriu o capa territorial, aquesta primera regulació de les àrees homogènies s'haurà de superposar a unes altres tres capes. La primera fa referència als vincles legals i administratius i a les concessions. Inclou els derivats de la legislació ambiental (PEIN, ZEPA, Natura 2000, LIC); però també els corresponents a servituds (hidràuliques, viàries, ferroviàries, xarxes de serveis, abocadors,...); concessions (per a extraccions mineres o de canalització), o bé denominacions d'origen i altres figures reconegudes especialment per la normativa urbanística.

Una segona capa hi afegiria els vincles derivats de riscos i fragilitats (geològics, geomorfològics, seguretat contra incendis, inundabilitat,...).

Finalment, una darrera capa afegiria —aquesta vegada sense cap tipus de vincle coercitiu, ans a tall de suggeriments d'intervenció— una valoració dels recursos del patrimoni cultural del Bages, així com una hipòtesi per a la seva estructuració en unitats temàtiques. El PDU analitza a fons els recursos i l'estat de conservació del patrimoni cultural, per potenciar la protecció i la gestió activa dels seus valors, mitjançant figures com ara els parcs patrimonials.

ORDENACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES AL PLA DE BAGES

El PDU valora les necessitats d'infraestructures al servei d'un model de desenvolupament competitiu, equitatiu i sostenible, i el seu encaix en el marc de la proposta d'ordenació territorial de conjunt. L'anàlisi se centra prioritàriament, però no de manera exclusiva, en les infraestructures viàries i ferroviàries, les de major impacte físic sobre el territori i major incidència en la mobilitat de persones i mercaderies.

Es plantegen en aquest sentit tres objectius fonamentals: completar la xarxa viària bàsica per consolidar el Pla de Bages com una ròtula estratègica d'eixos territorials; consolidar un sistema de vies inter-urbanes i urbanes que optimitzin la comunicació entre els nuclis integrats funcionalment de la comarca i modernitzar i ampliar la xarxa ferroviària.

En relació amb la xarxa viària bàsica, el Pla de Bages ha conegut en els darrers anys importants inversions i millores en els eixos territorials: construcció de l'Eix Transversal i proper acabament de l'Eix Diagonal, construcció de l'autopista C-16 i les variants al llarg de l'Eix del Cardener. D'altres projectes en curs, com el desdoblament de l'Eix Transversal o de la C-55 entre Castellbell i el Vilar i Manresa, donen resposta a les principals problemàtiques de congestió actuals. Subsisteixen, però, problemes de connectivitat entre aquests eixos: la connexió entre la C-55 i la C-16 o entre la C-55 i la C-25 en direcció a Vic es fa a través de la Ronda de Manresa i del tram de l'antiga carretera Manresa-Berga que creua tots els polígons de Sant Fruitós; la connexió entre la C-16 i la C-25 en direcció a Cervera implica donar tota la volta al municipi de Sant Fruitós, i la

“ PEL QUE FA A LA MODERNITZACIÓ I L'AMPLIACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA, ES PLANTEJA COM A OPCIÓ ABSOLUTAMENT PRIORITÀRIA LA MILLORA DELS SERVEIS DE RODALIES PER CONVERTIR-LOS EN UN VERITABLE METRO REGIONAL QUE CONNECTI EL PLA DE BAGES AMB LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

continuitat de la C-55 només està garantida a través de la Ronda de Manresa i d'un tram de l'Eix Transversal, o dels carrers de la ciutat de Manresa que constituïen la traça històrica de la carretera cap a Solsona.

Tenint en compte una distinció entre eixos territorials, interurbans i estructures viàries urbanes, el PDU formula uns criteris sobre la manera com hauria de funcionar el sistema viari i ferroviari al Pla de Bages; criteris que, juntament amb la valoració de l'impacte de cada intervenció, constituïran els elements de referència a l'hora de plantejar les propostes d'infraestructures:

- Els quatre eixos territorials que conflueixen al Pla de Bages han d'enllaçar-se entre si de la manera més directa possible, sense haver d'emprar trams de jerarquia funcional inferior.
- En el cas d'eixos territorials com el del Llobregat, que compren diversos traçats, cal garantir un bon repartiment del trànsit entre ells.
- Els diferents nuclis del Pla de Bages han de poder accedir als eixos territorials de manera directa, des de la seva estructura urbana o des del sistema de vies interurbanes, sense necessitat de creuar altres nuclis.
- El sistema de vies interurbanes ha de constituir una xarxa que comuniqui els nuclis integrats funcionalment del Pla de Bages de manera directa, sense haver d'emprar vies de caràcter urbà i minimitzant la utilització dels eixos territorials per part d'aquest trànsit local.
- L'estructura urbana dels nuclis ha de vertebrar tant els assentaments existents com els nous creixements en unitats articulades internament, i connectades amb els sistemes de vies territorials i interurbanes.
- La xarxa ferroviària existent s'ha de modernitzar, racionalitzar i ampliar amb l'objectiu de millorar el servei de rodalies amb la Regió Metropolitana de Barcelona, per tal de convertir-lo en un veritable servei de metro regional.
- La construcció de noves línies ferroviàries i, en primer lloc, d'un ferrocarril transversal ha de respondre simultàniament als requeriments del transport de mercaderies i a una millora de la mobilitat de viatgers entre les principals ciutats mitjanes de la Catalunya central.

A partir de la diagnosi sobre la situació actual i dels criteris definits, se sintetitzen les actuacions que resultarien més estratègiques.

La construcció d'un enllaç entre el nus de la Ronda Manresa Nord i la C-16 apareix com una actuació ben determinant. Mentre que s'integra en l'entorn col·locant-se en el límit entre l'horta de Viladorris i l'espai drenat pel riu d'Or, davant de Sant Fruitós, aquest enllaç permet unes bones connexions entre la C-16, la C-55 i la C-25 en tots els sentits, sempre que acceptem que l'actual ronda de Manresa continuï incorporant fluxos territorials.

La possibilitat de crear un recorregut de circumval·lació al sud i l'oest de Manresa és una de les principals propostes viàries. El tram central d'aquest recorregut correspon a l'arribada de l'Eix Diagonal. Al nord de l'Eix Transversal, la circumval·lació Oest suposaria una variant a ponent de Sant Joan de Vilatorrada. Entre el Xup i el Llobregat la circumval·lació resseguiria el corredor de la riera de Rajadell, donant accés als nous creixements previstos al sud de Manresa. Aquesta actuació completaria l'Eix Diagonal com a via territorial que connecta les comarques gironines amb les de Tarragona. La circumval·lació Oest constituïria també una nova traça de la C-55, ja que milloraria el seu caràcter d'eix territorial que connecta les comarques del Baix Llobregat, el Bages i el Solsonès, i amb la prolongació a través dels eixos subpirinencs i pirinencs cap a l'Alt Urgell i Andorra esdevindria d'aquesta manera un nexa entre la regió metropolitana i les comarques de muntanya. Al mateix temps, la circumval·lació Oest desviaria el trànsit territorial de pas respecte de la centralitat que constitueixen Manresa i Sant Fruitós, la qual cosa permetria donar un caràcter molt més urbà a la ronda de Manresa.

Una tercera proposta relacionada amb els eixos viaris territorials planteja la modificació del nus d'enllaç entre la C-16 i la C-25. Tant el nus com el traçat de la C-16 al nord de Sant Fruitós impliquen inconvenients importants pel que fa a l'ordenació i l'articulació dels diversos assentaments del sector, així com disfuncionaments en l'accessibilitat als diferents nuclis i polígons industrials. Les propostes de modificació d'aquesta intersecció entre l'Eix del Llobregat i l'Eix Transversal es justifiquen, per tant, en la reflexió sobre la indispensable reordenació urbanística de l'àmbit comprès entre Santpedor, Sallent (Cabrianes), Sant Fruitós i Navarres.

En relació amb el sistema de vies interurbanes, i amb la intenció de garantir una comunicació eficient i directa entre els diversos nuclis al servei d'una integració funcional que esdevingui un factor de competitivitat del conjunt del Pla de Bages, es plantegen diverses actuacions estratègiques. Entre elles, en podem destacar dues.

En primer lloc, l'àmbit dels polígons industrials de Sant Fruitós de Bages requereix una reordenació de la seva estructura viària que garanteixi no només la seva vertebració interna, ans també la seva articulació amb la resta d'assentaments urbans de l'entorn. D'una banda, és important enllaçar aquests polígons amb els de Santpedor i Cabrianes, estructurant un gran àmbit funcional d'activitats econòmiques. D'altra banda, també és important articular els desenvolupaments urbans al nord de Sant Fruitós amb el nucli de Torroella de Baix i la població de Navarres. A través d'aquestes

actuacions es milloraria substancialment l'accessibilitat de Navarces i la seva relació amb Sant Fruitós i el pol productiu del Pla de Bages, i s'ordenarien els accessos a alguns dels principals atractius turístics del Pla, com són Sant Benet del Bages i el parc de Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac.

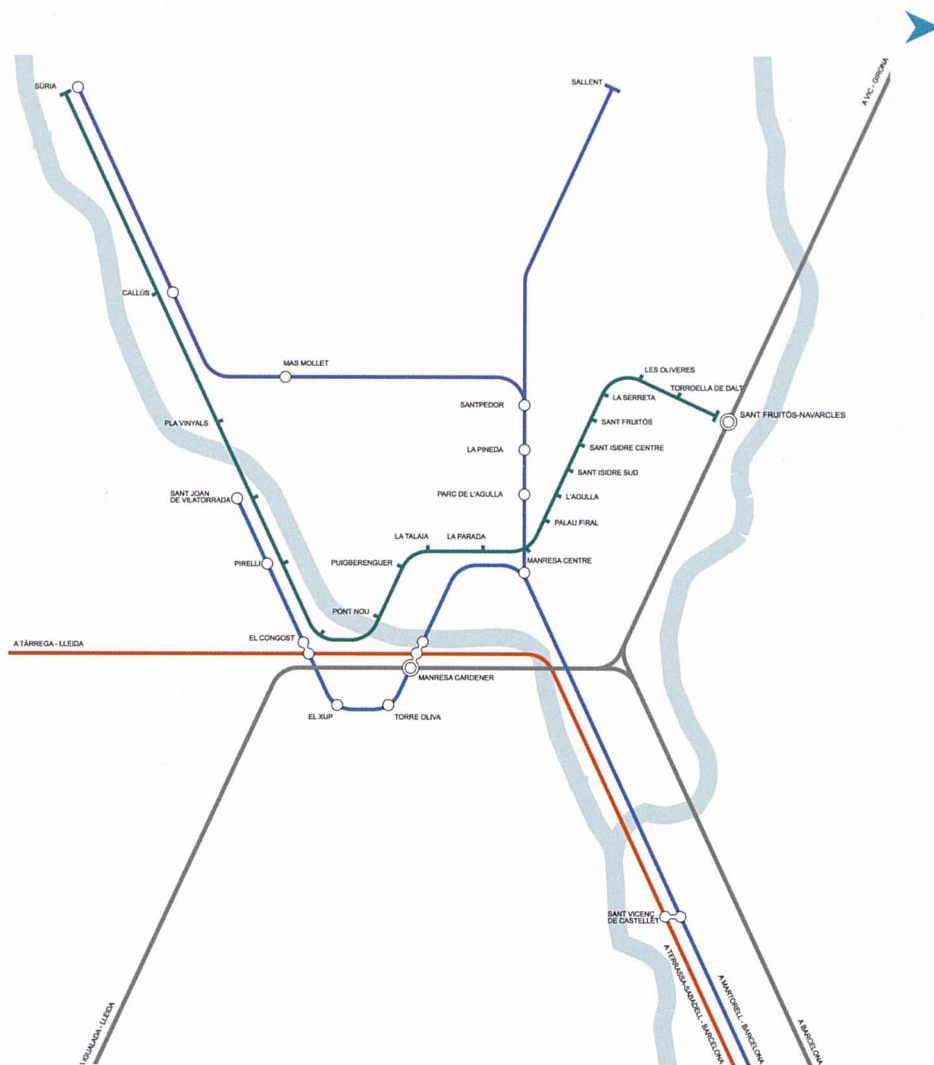
En segon lloc, l'eix Callús-Santpedor-Artés, que correspon a les carreteres BV-4511 i BV-4512, ha de jugar un paper fonamental en aquestes comunicacions transversals, complementàries als corredors fluvials. Per tal d'assumir aquesta funció d'eix interurbà, la carretera requereix algunes millores. La principal seria la construcció d'un nou viaducte a l'alçada del Pont de Cabrianes que eviti la volta i el desnivell de l'actual traçat que va a buscar l'antic pont. La variant d'Artés, parcialment en construcció, i la de Santpedor són d'altres millores necessàries sobre aquest eix.

Al costat de les actuacions sobre la xarxa de comunicacions interurbanes, les actuacions per completar les vies perimetrals de Manresa que actuen de ronda urbana i distribueixen els fluxos viaris a la capital són d'altres projectes importants. Entre aquests cal destacar el conjunt de vies urbanes paral·leles a l'Eix Transversal que ressegueixen i delimiten el perímetre nord de Manresa, les connexions amb el sector de Manresa Oest, les connexions entre Manresa i l'altiplà del Xup o la previsió d'un futura ronda per a eventuais creixements en aquest sector.

Pel que fa a la modernització i l'ampliació de la xarxa ferroviària, es planteja com a opció absolutament prioritària la millora dels serveis de rodalies per convertir-los en un veritable metro regional que connecti el Pla de Bages amb la Regió Metropolitana de Barcelona i que pugui constituir també un mitjà de transport intern entre els nuclis del Pla. Més enllà de la millora de les línies existents, aquesta modernització del servei de rodalies implica diverses actuacions. En primer lloc, es plantegen diverses millores en la línia dels FGC, quant a traçat, desdoblament i freqüències; però també la seva prolongació futura dins de la ciutat de Manresa, fins a la Seu (primera fase) i el Xup (més endavant). D'altra banda, al seu pas per Sant Vicenç de Castellet, les línies de RENFE i FGC haurien de constituir un únic corredor soterrat que creués la població (seguint bàsicament la traça actual dels FGC). Aquesta operació resulta fonamental per consolidar l'àrea de Sant Vicenç com la porta sud del Bages i un dels principals pols de la comarca.

En segon lloc, es planteja el desplegament d'un tren tramvia, que prolongaria la xarxa dels FGC i estaria interconnectat amb la xarxa de rodalies de RENFE. Aquest tren tramvia constaria en un primer moment d'una línia que comunicaria els principals centres urbans del Pla de Bages, des de Navarces fins a Sant Joan de Vilatorrada, creuant Sant Fruitós i Manresa.

En tercer lloc, a mitjà termini i en funció de l'ordenació dels creixements residencials i industrials, es pot plantejar la utilització de les línies actuals que arriben a les mines de Súria i Sallent per al transport



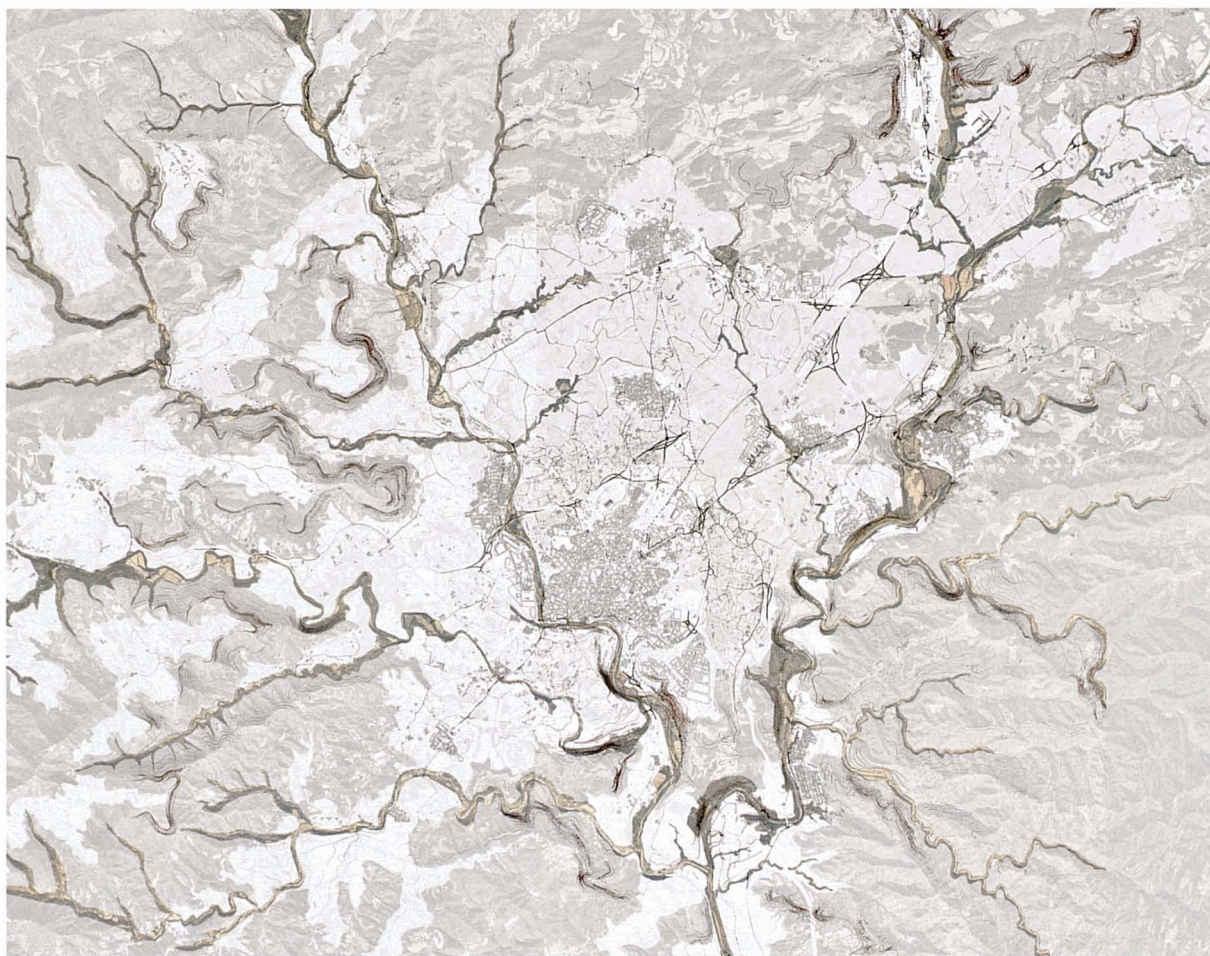
Esquema de les infraestructures ferroviàries

de viatgers, prolongant la xarxa del tren tramvia amb noves estacions als diversos nuclis i polígons industrials del Pla de Bages.

La segona qüestió relativa a la transformació de la xarxa ferroviària fa referència a la construcció de noves línies en el marc d'una xarxa de transport regional de viatgers i de mercaderies. L'actuació principal seria la construcció d'un nou ferrocarril transversal. Paral·lelament a l'estudi de la totalitat del traçat de l'Eix Transversal Ferroviari (ETF), des del Pla director s'ha analitzat amb deteniment el pas d'aquesta infraestructura pel Pla de Bages. S'han valorat diverses alternatives (creuar la plana central, resseguir l'eix transversal viari o un corredor sud per l'altiplà del Xup), per decidir-nos finalment per aquesta darrera, a causa de la millora de la mobilitat dels principals assentaments urbans del Pla, compatibles amb un impacte ambiental ajustat. Les altres opcions generaven un considerable impacte ambiental i oferien una articulació insuficient del traçat ferroviari amb els assentaments urbans. Qualsevol dels traçats ferroviaris permet la ubicació de molls de càrrega i descàrrega de mercaderies que potenciïn una mobilitat més sostenible del transport de mercaderies a llarga distància.

ORDENACIÓ DELS ASSENTAMENTS I DE LES ACTIVITATS ECONÒMIQUES

Quant als assentaments i les activitats econòmiques, cal destacar la clara existència d'àmbits integrats funcionalment, el fort compo-



Plànol del medi físic i antropització del Bages

nent industrial i el moderat valor afegit de bona part de l'economia bagenca; l'elevada autocontenció i autosuficiència del mercat de treball i, això no obstant, el considerable nombre de fluxos laborals, resolts fonamentalment amb transport privat.

Al Bages podem reconèixer diverses unitats morfotopogràfiques i funcionals ben diferenciades:

El Bages Sud, conformat pels relleus i contraforts accidentats del sistema prelitoral i condicionat en llurs dinàmiques pel conegut del Llobregat, on la major part dels municipis es disposen relativament encaixats a les ribes del Llobregat i estan lligats a l'activitat industrial (Monistrol de Llobregat, Castellbell i el Vilar, Sant Vicenç de Castellet, Castells de Vilatorrada i el Pont de Vilatorrada). És una unitat que hem anomenat «porta d'entrada», per la seva situació de pas obligat en relació amb les comunicacions amb l'àmbit metropolità de Barcelona.

La plana central o unitat funcionalment integrada del Pla de Bages, que engloba Manresa i els municipis amb caràcter industrial dels voltants (Manresa, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada,

Santpedor i Navarres) i agrupa els municipis més dinàmics i amb més creixement demogràfic de la comarca.

Al nord de la plana central bagenca distingim tres unitats funcionals, cadascuna de les quals associada a una conca principal: l'Eix del Cardener (Callús, Súria i, fora de l'àmbit del PDU, Cardona), municipis de caràcter fortament industrial i miner i amb una dinàmica sociodemogràfica negativa; l'Eix del Llobregat (Sallent, Balsareny i Navàs), de forta tradició industrial, i l'Eix de la riera Gavarresa (Artés, Avinyó i Santa Maria d'Oló).

Un cas particular el constitueix Sant Salvador de Guardiola, municipi hidrogràficament feudatari del Cardener, amb vincle directe amb Manresa i el Pla de Bages a través de l'Eix diagonal o carretera Igualada-Manresa.

La resta dels municipis de la comarca tenen situacions i dinàmiques més difícilment agrupables en categories o unitats funcionals. Es caracteritzen pel poc pes demogràfic, la presència gairebé nul·la d'indústries i la forta influència de les activitats lligades al medi rural que estan evolucionant vers usos turístics o residencials. Per la seva



situació apartada, en relació amb els grans eixos fluvials i la seva altitud mitjana superior als 400 metres, situem aquests municipis dins del grup comú de l'Altiplà del Bages.

El Bages es caracteritza per la seva arrelada tradició industrial i la presència d'un sector serveis consolidat i en expansió. Tot i la reculada recent, l'ocupació en el sector industrial al Bages (36%) supera de més de deu punts la mitjana catalana. Manresa actua com a capital comercial i prestadora de serveis i concentra més de la meitat de l'activitat terciària de la comarca, especialment aquella amb un valor afegit més elevat. A més, estén la seva atracció a bona part de la Catalunya central, arribant la seva influència fins a bona part del Berguedà i el Solsonès i, en menys grau, fins a l'Anoia i Osona.

L'àmbit central bagenc ha mantingut en els darrers anys un creixement moderat de l'activitat econòmica i l'ocupació (al voltant d'un 2% anual) que, tanmateix, no ha estat suficient per absorbir la demanda de mà d'obra. Activitats com la construcció, la fabricació de productes metàl·lics, la indústria alimentària, la sanitat i l'assistència social són les que han experimentat un major creixement. Trets distintius recents són el trasllat d'empreses industrials de la primera i segona corona metropolitanes a la cerca de sòl més econòmic; la consolidació del sector metal·lúrgic, amb un nivell important d'especialització; la davallada general del tèxtil, i el moderat valor afegit mitjà del sector serveis.

Cal destacar que el mercat de treball bagenc es caracteritza per la seva elevada autocontenció i autosuficiència (un 83,2 i un 90,7%, respectivament, el 2001), amb un balanç global deficitari, pel que fa al nombre de llocs de treball localitzats en relació amb la població ocupada resident (més de 5.700 efectius). Mentre que l'àmbit funcionalment integrat dels municipis del Pla de Bages augmenta la seva interrelació, la resta incrementa la seva dependència respecte d'àmbits exteriors, per bé que es distingeixen uns submercats de treball (Bages Sud, Bages Nord, Gavarresa) que, a grans trets, coincideixen amb les unitats funcionals descrites.

Malgrat el potencial de la seva autocontenció i autosuficiència, els desplaçaments dintre de l'àmbit bagenc es fan abassegadorament amb transport privat (87,8%), com també els desplaçaments de fora cap a dins (81,7%). Per contra, l'ús de mitjans exclusivament privats en els desplaçaments fora de la comarca és lleument inferior al 50%.

En els diversos escenaris per a l'horitzó del 2026 previstos pel Programa de Planejament Territorial (PPT) es parteix de la premissa d'un creixement dels llocs de treball suficient per tal de mantenir o incrementar lleugerament l'índex d'autocontenció i aconseguir una reducció de l'atur. Per tal de reduir l'excessiva dependència del transport privat cal desenvolupar una important xarxa de transport públic i una millora general de les comunicacions a la comarca, especialment al voltant de l'àmbit central. També es planteja el

repte de nuclear activitats amb alt valor afegit, que ajudin a retenir personal qualificat.

A partir d'aquestes premisses s'avalua la necessitat de sòl, tant pel que fa a la demanda d'habitatge, com d'espais per acollir activitats econòmiques (indústria, serveis, comerç,...). La incertesa en què es mouen les prediccions a llarg termini obliga a plantejar un ventall d'escenaris d'evolució socioeconòmica ben diversos. Les intenses dinàmiques recents es poden modificar també dràsticament a curt o a mitjà termini. El Pla Director Urbanístic tindrà, doncs, la comesa d'ordenar un territori per poder fer front tant a una situació de creixement notable, com a una possible aturada d'aquest. L'estructura de les tres capes normatives (àrees homògenes, infraestructura de suport i opcions de creixement) estaria pensada especialment per donar sempre prioritat a les aptituds i les vocacions del territori i per condicionar-ne la transformació acurada, només en el supòsit de demandes enraonades de creixement, tot assegurant prèviament el suport infraestructural imprescindible.

Si comparem les xifres de demanda potencial de sòl obtingudes amb les que es desprenen del planejament vigent, tot incrementant fins a densitats enraonades l'actual mitjana de 21,5 hab./ha, veurem que doblar la població en l'àmbit del PDU no resta tan lluny de les previsions aprovades. La diferència fonamental rau en el model de distribució d'aquesta població, que darrerament s'ha produït bàsicament esquitxada i amb un gran consum de sòl. Tampoc pel que fa al sòl per a activitats econòmiques l'oferta del planejament vigent no està tan allunyada de la demanda que es deriva de l'increment d'activitats previst.

Els reptes de futur no es poden assolir, però, des d'un sumatori d'accions esmicolades com les que resultarien del simple desplegament del planejament vigent. Per això, sense eliminar ni menystenir les iniciatives individuals, cal intensificar els esforços en operacions d'una certa grandària i, fonamentalment, en aquells nuclis millor dotats de serveis, més propers i relacionats adequadament amb àrees d'activitats econòmiques i més ben comunicats, ara o en el futur, amb transport públic. Es proposa, doncs, abordar ara, a inicis del segle XXI, els eixamples residencials que les viles bagenques no abordaren, com tantes altres ciutats catalanes ho van fer, amb un notable esforç de modernització, al llarg del segle XIX.

Aquests eixamples del segle XXI requeriran determinades condicions:

- Han d'implicar operacions concertades entre municipis, Consell Comarcal i Generalitat, tot incentivant també la participació de les institucions locals i de la societat civil.
- La seva localització atindrà la xarxa de transport públic existent, les previsions per a la seva millora i la concentració dels serveis i de les àrees de treball.
- Unes densitats mínimes enraonades (al voltant d'uns 60 habi-



Esquemes d'ordenació de Manresa. XUP

tatges per hectàrea) que possibilitin la provisió adequada de dotacions i serveis.

- L'estricta contigüïtat d'aquests eixamples amb els teixits urbans existents, un cop ocupats els sòls interiors d'aquests.
- Un esforç de complementarietat pel que fa a la recuperació de déficits d'equipaments i espais lliures.
- Un clar caràcter mixt (pel que fa a tipologies, estrats econòmics als quals s'adreça l'oferta i funcions, tot barrejant residència i activitat econòmica compatible).
- L'ajust a les condicions topogràfiques i ambientals, i el manteniment més precís possible dels límits entre viles i el seu entorn rural.
- L'assumpció en totes aquestes operacions d'una política d'habitatge assequible, reservant una proporció d'habitatges sotmesos a algun tipus de protecció superior, fins i tot, a l'establerta legalment o reglamentàriament.

També caldrà assegurar el caràcter eminentment públic de les iniciatives i un control adequat de l'oferta que garanteixi la diversificació de la seva destinació i, el que és més important, el manteniment, al llarg d'un procés d'importantes transformacions, de la cohesió social.

La creixent integració funcional d'un conjunt de nuclis, que podríem reconèixer com a xarxa de ciutats o incipient ciutat policèntrica del Bages, conduirà a localitzar les principals intervencions en un àmbit central, dins d'un triangle amb vèrtex inferior a Sant Vicenç de Castellet, baricentre a Manresa i costat superior definit per l'eix BV-4511 entre Callús i Pont de Cabrianes.

Les operacions més significatives, que han de concentrar el gruix del creixement previst en els propers anys, es concreten en la creació de quatre eixamples residencials, situats al límit de Castellgalí amb Sant Vicenç de Castellet, a la façana sud i oest de Manresa, i al NE de Sant Fruitós de Bages, entre el nucli actual i la zona de Torroella de Baix i Sant Jaume d'Olzinelles.

A més de les operacions de nous eixamples o creixement del perímetre urbà, també es preveuen àmbits de reestructuració per reforçar la centralitat o reconvertir àrees industrials obsoletes; de rehabilitació o renovació de barris degradats, com és el cas dels afectats per subsidència minera a Sallent i Balsareny i els barris antics de Manresa i altres municipis, amb èmfasi especial en els afectats per la crisi industrial.

Pel que fa a les noves àrees d'activitat econòmica, es preveuen fonamentalment dins dels teixits urbans existents i previstos (teixits mixtos) així com sobre l'eix de la BV-4511 de Santpedor a Pont de Cabrianes; seguint l'antiga carretera de Berga; al llarg de l'eix de la C-16 entre Sallent i Balsareny o a la façana ponent de la C-55, entre Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet.

Pel que fa a les urbanitzacions residencials, s'opta per valorar les diverses situacions existents i suggerir criteris de tractament en funció de la posició en relació amb els assentaments, el grau de consolidació, la densitat, el grau d'habitatge principal, la situació legal, el pendent i la seva inserció en l'entorn.

PROGRAMACIÓ DE LES ACTUACIONS, BASES TÈCNIQUES I ECONÒMIQUES DEL DESENVOLUPAMENT DEL PDU: PROJECTES TERRITORIALS ESTRATÈGICS

Un pla director urbanístic no tindria tant de sentit entès només com una escala intermèdia entre un pla territorial parcial i uns plans d'ordenació municipal més o menys llunyans. Convé que vagi acompanyat de programes o propostes que puguin ser implementats de manera immediata i que verifiquin, a una escala on ja resulta possible el disseny i l'ordenació formal, les grans directrius proposades. És en aquest sentit que el PDU planteja certes intervencions prioritàries que anomenem projectes territorials estratègics, per als quals és possible avançar unes condicions de regulació que traduïxin i facin més concretes les seves directrius generals.

Quan s'utilitza aquest terme de «projectes territorials estratègics», la idea de projecte es refereix al fet que han de permetre avançar la seva resolució en clau de disseny, al mateix temps que formalitzen una reflexió de caràcter estructural. En segon lloc, es tracta de projectes territorials perquè responen a una problemàtica i a una complexitat que generalment va més enllà de l'àmbit municipal, i que ha d'implicar la col·laboració de diversos ajuntaments i administracions. Finalment, els diem projectes estratègics per la seva dimensió transversal (amb decisions que impliquen posicionar-se en les diferents «capes» del Pla Director Urbanístic: ordenació dels assentaments, de les infraestructures de mobilitat, del sistema d'espais oberts,...) i per constituir àrees d'oportunitat en l'àmbit territorial.

Aquestes propostes s'agrupen per programes o tipologies, per tal de donar més sentit a una acció conjunta i coordinada a escala comarcal i valorar quines institucions són les més adequades per impulsar el desplegament d'aquest Pla Director Urbanístic, i amb quins instruments ho podran dur a terme. En aquest sentit, se suggereixen els agents que hom considera més idonis i, si s'escau, possibles fórmules per tirar endavant els diferents projectes territorials estratègics.

Malgrat que, com veurem, tots ells han de pressuposar una estreta interrelació entre territori, medi ambient, infraestructures i assentaments, aquest Pla Director Urbanístic classifica els projectes territorials estratègics atenent el seu component més destacat, tot seguint l'estructura metodològica de les tres capes. Distingim així aquells programes i projectes que tenen una relació més estreta amb la lectura de la forma del territori i del sistema d'espais oberts; d'altres més vinculats al projecte de les infraestructures de mobilitat i, finalment, aquells que afecten l'ordenació dels principals assentaments i activitats (residencials, industrials, terciàries, logístiques, mineres, agrícoles,...), especialment les propostes de creixement o de remodelació d'àrees urbanitzades.

Entre els tipus d'intervencions més vinculades específicament amb la lectura de la forma del territori i del sistema d'espais oberts tindríem: parcs patrimonials, Parc agrari del Pla de Bages, Parc geològic i miner del Bages, Pla de gestió forestal i prevenció d'incendis,

Xarxa d'itineraris paisatgístics i culturals del Bages, restitució de connectivitats malmeses, Parc de l'Agulla.

Quant als projectes vinculats amb la mobilitat, sens dubte les opcions de major transcendència tenen a veure amb el traçat de l'Eix Ferroviari Transversal o amb la connexió entre els eixos viaris territorials. Però cal parar atenció també a força altres operacions de notable importància, tot distingint: connexió entre eixos viaris territorials; millores en la xarxa viària interurbana, comarcal i urbana; millores en la xarxa ferroviària (connexions FGC i RENFE, desdoblament de traçats, plataformes intermodals), i altres projectes de transport públic i mobilitat sostenible (tren verd, tramvia, biciclies).

“ EL PDU PLANTEJA CERTES INTERVENCIONS PRIORITÀRIES QUE ANOMENEM PROJECTES TERRITORIALS ESTRATÈGICS

Quant als assentaments i els àmbits d'activitat econòmica, hi podem distingir: projectes d'eixamples residencials (polítiques concertades d'habitatge); rehabilitació/renovació de barris degradats; reequipament i reurbanització de les urbanitzacions residencials; establiment de reserves per a equipaments d'abast supramunicipal; integració dels plans locals de l'habitatge; àrees de creixement econòmic (parcs empresarials, polítiques comarcals de sòl) i, per la seva singularitat, el Parc Tecnològic del Bages.

A causa de la seva transcendència en l'esquema d'ordenació territorial, es tracta en darrer lloc el creixement dels nous eixamples residencials, tot proposant les ubicacions abans plantejades, al nord de Sant Fruitós de Bages, al sud de Manresa, entre Manresa i Sant Joan de Vilatorrada i entre Castelltallat i Sant Vicenç de Castellet, i fent una temptativa d'ordenació de cadascun dels àmbits (Porta Nord, Porta Sud i Santa Caterina), que es concreta en un esquema i unes directrius, orientatives pel que fa a l'ordenació detallada, però de compliment obligat pel que fa als criteris i els objectius generals plantejats en relació amb les noves àrees de creixement. L'execució d'aquestes operacions està condicionada a l'emplenament previ dels sòls urbans i urbanitzables dels nuclis respectius i requereix inversions ben notables. Però necessiten, a més, una tasca de preparació molt més important, que inclou fonamentalment la creació de consorcis per impulsar-les i l'adquisició pública de sòl per tal de garantir la provisió d'habitatges adequada.

El PDU del Bages presta una atenció especial a la construcció d'una opció metodològica específica. I ho fa perquè creiem que trobar models d'ordenació, instruments de lectura, projecte i regulació, capaços d'imaginar la transformació d'uns territoris tan dinàmics vers escenaris diversos i prou oberts, és un dels reptes més engrescadors a què s'enfronten avui la disciplina i l'ordenació del territori a Catalunya.