

**EL MODEL TERRITORIAL EN LA REVISIÓ  
DEL PLA GENERAL DE MATARÓ**

MONTSERRAT HOSTA  
SEBASTIÀ JORNET

*Arquitectes. Àrea de Serveis Territorials, Ajuntament de Mataró*

**1. Introducció**

**2. L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials**

- 2.1. Subsistema central del Maresme
- 2.2. Marc metropolità del Barcelonès
- 2.3. Mataró respecte a la resta de Catalunya i més enllà d'aquest territori

**3. L'evolució de la ciutat de Mataró en relació amb el Pla General de 1977 i les seves modificacions**

- 3.1. El Pla General de 1977 en el context actual
- 3.2. Les determinacions i els condicionants de les modificacions del Pla General
- 3.3. El desenvolupament del Pla General de 1977 a partir de les modificacions del Pla
- 3.4. Les modificacions de la classificació del sòl

**4. El model del Pla com a resposta a les exigències d'una inserció territorial concreta i a un procés recent**

- 4.1. La integració urbana: un mite urbanístic imprescindible
- 4.2. L'obertura de la ciutat al mar
- 4.3. El potencial de Mataró com a ciutat industrial i terciària
- 4.4. La dimensió territorial dels serveis i dotacions
- 4.5. La reconversió i la millora urbana a la ciutat construïda
- 4.6. L'habitatge en una ciutat marítima de nova accessibilitat
- 4.7. El valor de l'espai lliure en l'equilibri territorial integrat

---

ABSTRACT

La revisió del Pla General d'Ordenació del municipi de Mataró planteja en relació amb el model territorial opcions bàsiques que han d'afectar de fet el desenvolupament de tota la comarca. La revisió del Pla, que l'article aborda en els seus antecedents i objectius, aborda la qüestió des de tres escales d'anàlisi: la relació de la ciutat amb el Maresme central, el seu encaix en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona i el seu paper en el context català i europeu. Pel que fa al primer nivell d'escala, els temes centrals són la jerarquia viària (com a suport de les relacions urbanes i territorials) i la provisió d'espai per a usos, equipaments i dotacions de caràcter supramunicipal. Pel que fa a l'inseriment de la ciutat en el conjunt metropolità, la revisió propugna el caràcter de Mataró com a ciutat madura amb capacitat d'exercir un paper de complementarietat respecte les àrees centrals, gràcies a un sistema de comunicacions potent, a la seva potencialitat dinamitzadora i la disponibilitat d'espais oberts. Finalment, en relació amb el context català, Mataró ha d'aprofitar la seva posició com a setena ciutat de Catalunya, frontisa costanera entre l'àmbit metropolità i el nord-est català.

La revisión del Plan General de Ordenación del municipio de Mataró plantea en relación con el modelo territorial opciones básicas que han de afectar de hecho el desarrollo de toda la comarca. La revisión del Plan, cuyos antecedentes y objetivos se detallan en el artículo, aborda la cuestión desde tres escalas de análisis: la relación de la ciudad con el Maresme central, su encaje en el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona y su papel en el contexto catalán y europeo. Por lo que se refiere al primer nivel de escala, los temas centrales son la jerarquía viaria (como soporte de las relaciones urbanas y territoriales) y la provisión de espacio para usos, equipamientos y dotaciones de carácter supramunicipal. Respecto a la inserción de la ciudad en el conjunto metropolitano, la revisión propugna el carácter de Mataró como ciudad madura con capacidad de ejercer un papel de complementariedad respecto las áreas centrales, gracias a un sistema de comunicaciones potente, a su potencialidad dinamizadora y la disponibilidad de espacios abiertos. Finalmente, en relación con el contexto catalán, Mataró ha de sacar provecho de su posición como séptima ciudad de Cataluña, bisagra costera entre el ámbito metropolitano y el noreste catalán.

La révision du *Pla General d'Ordenació* de la municipalité de Mataró présente en relation avec le modèle territorial des options basiques qui devront avoir des conséquences sur le développement de toute la comarca. La révision du Plan, duquel l'article développe les antécédents et objectifs, aborde la question depuis trois points de vue: la relation de la ville avec le Maresme Central, sa place dans l'ensemble de la région métropolitaine de Barcelona et son rôle dans le contexte catalan et européen. En ce qui concerne le premier point de vue, les thèmes centraux sont la hiérarchisation du réseau routier (comme support des relations urbaines et territoriales) et la provision d'espaces pour usages, équipements et dotations de caractère supramunicipale. En ce qui concerne l'insertion de la ville dans l'ensemble métropolitain, la révision défend le caractère de Mataró comme ville mûre avec la capacité nécessaire pour exercer un rôle complémentaire par rapport aux aires centrales, grâce à un système de communications puissant, à son potentiel de dynamisation et à la disponibilité des espaces ouverts. Finalement, en relation avec le contexte catalan, Mataró doit tirer profit de sa position comme septième ville de la Catalogne charnière côtière entre le cadre métropolitain et le nord-est catalan.

EL MODEL TERRITORIAL EN LA REVISIÓ  
DEL PLA GENERAL DE MATARÓ

## 1. Introducció

L'objectiu del present treball és analitzar l'enfocament donat a la configuració del model territorial en els treballs de revisió del Pla General de Mataró.

La revisió del Pla General de Mataró, respecte al model territorial, tracta essencialment tres aspectes.

En primer lloc, el Pla planteja la qüestió de l'encaix territorial a tres nivells d'interacció i relació:

- a) Mataró en relació amb el subsistema central del Maresme.
- b) Mataró en relació amb el marc metropolità del Barcelonès.
- c) Mataró en relació amb un territori més ampli, pel que fa a Catalunya i més enllà del territori català.

Tot seguit veurem com el model del Pla General de Mataró deixa clar quins són els elements urbanístics fonamentals o les matèries que condicionen o relacionen els municipis més propers, i quins són els aspectes del Pla de Mataró que tenen una incidència territorial més àmplia, ambdós coincideixen quan es refereixen a l'àmbit metropolità concret i a l'àmbit del territori català amb incidència fins i tot més llunyana.

En segon lloc, el model del Pla General tracta amb delicadesa i decisió el contorn urbà de la ciutat, tant en l'aspecte de diverses propostes de nova ciutat, com en els del valor del sòl lliure en l'equilibri territorial dels sistemes urbans.

Finalment, el Pla reconeix les potencialitats d'una ciutat construïda, que convida a la transformació i a l'esponjament de petits àmbits de la ciutat, amb una localització estratègica de les diferents activitats, que defineixen en la globalitat un model clar de millora urbana.

Els estris que han permès de tractar aquests tres aspectes essencials del Pla, i que han condicionat el model definitiu han estat els següents documents:

- a) El propi Pla de 1977 i les modificacions concretes, que anaven més enllà de la terminologia «puntual» i englobaven àmbits de contorn de ciutat. En aquest sentit, el model de la revisió d'aquest Pla ha suposat una intervenció de molts professionals al llarg de tot un procés.
- b) L'anàlisi pròpia i prèvia a un planejament general (documents de treball, estudis, base de dades, etc.), la consideració d'un planejament de rang superior en tràmit (PTGC-PTMB), i els condicionants propis del moment pel que es refereix als debats urbanístics actuals, en relació amb la tendència de l'urbanisme a Catalunya en un marc econòmic i social concret.
- c) I el tercer i definitiu, una opció política predefinida, mitjançant una moció conjunta de tots els grups municipals de l'Ajuntament.

Exposats aquests tres punts clau que tracta el Pla i el seu punt de partença, l'article seguirà el següent esquema:

- L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials.
- El procés recent de la ciutat a l'entorn del planejament.
- El model del Pla com a resposta de les exigències d'una inserció territorial concreta i a la continuïtat condicionada d'un procés urbà recent.

## 2. L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials

### 2.1. Subsistema central del Maresme

És aquest el sistema immediat de relacions i serveis propers i diaris. Es tracta dels municipis de veïnatge directe amb Mataró i en certa mesura els

dos Vilassar i els dos Premià, que mantenen una posició pont entre el Masnou i Mataró.

Aquest sistema urbà gaudeix i es caracteritza per una ciutat central que forma part del conjunt metropolità de Barcelona, i amb unes potencialitats pròpies d'una ciutat de 100.000 habitants, que arrossega un bagatge històric a integrar.

El paper de Mataró respecte al territori metropolità i el català condiona al conjunt d'aquests subsistemes, immers tot ell, en una dinàmica territorial complexa i progressiva, en la qual el planejament pot sens dubte incidir.

El Pla General de Mataró, en el marc d'aquest acotat sistema urbà, afronta clarament les matèries indispensables de propostes que requalifiquen i renoven les relacions que s'hi estableixen. Les específiques per aquest marc territorial, i que posteriorment explicarem en detall són:

- a) *La jerarquia viària*, tot tractant els conceptes bàsics d'accessibilitat, connectivitat i fluïdesa, i els eixos de caràcter cívic tant interurbans com interns d'una unitat urbana o barri.
- b) *Les dotacions amb caràcter supramunicipal* (hospital, universitat, biblioteques, teatres, port, parcs forestals, etc.).
- c) *Els usos característics d'una ciutat gran* respecte als altres nuclis urbans: la indústria, el terciari, el residencial concentrat, els periurbans, i els usos productius del sòl lliure.

El Pla evidentment afronta molts altres temes, però aquests són els que més incideixen en la configuració natural d'un sistema de relacions properes.

## **2.2. Marc metropolità del Barcelonès**

En aquest marc, Mataró té una posició complementària de ciutat madura, és a dir, de ciutat històrica, cultural, industrial, comercial, residencial, amb la peculiaritat marítima que la caracteritza.

El litoral de l'àmbit metropolità (Vilanova-Malgrat) constitueix una de les fonts naturals d'un model condicionat per un clima i una orografia particulars. Aquest litoral representa 1/3 del litoral català, i Mataró és la ciutat d'aquest litoral amb més població, fora del sistema central metropolità del Barcelonès, i la segona ciutat després de Tarragona en referència amb tot el litoral català.

La seva situació coincident com a extrem nord de les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana, oberta al Vallès, i com a ciutat primera, després del continu urbà metropolità, del corredor litoral Barcelona-Girona obliga el planejament territorial i urbanístic a preveure una exigència del sòl que cal controlar en relació amb un territori acotat.

En aquest nivell metropolità, el Pla General de Mataró afronta entre altres les següents matèries rellevants:

- a) *El sistema de comunicacions i transports*, en relació directa i lineal amb Barcelona i en relació amb la resta del territori metropolità, on se superposa una estructura de semicorona respecte a les ciutats mitjanes, amb una estructura paral·lela i en xarxa que es configuren a partir de la direccionalitat del litoral metropolità.
- b) *Les àrees dinamitzadores* a què fa referència el PTMB, integrant-les a la ciutat com a característica essencial del planejament.
- c) *El valor de l'espai lliure* (en terminologia especialitzada: espai agrari), com a equilibri territorial íntegre d'un àmbit metropolità. El PTMB aporta per a un nivell bàsic del control de l'ocupació del territori a llarg termini la definició, amb gran encert, de les illes metropolitanes i els espais oberts en tot l'àmbit metropolità.

## **2.3. Mataró respecte a la resta de Catalunya i més enllà d'aquest territori**

El mateix Pla Territorial General de Catalunya reconeix el «sistema de proposta» de Mataró i rodalia

com un dels àmbits més reduïts que forma part del sistema de reequilibri metropolità, dins de «l'estructura territorial de la proposta».

La dimensió d'aquest sistema urbà, en relació amb la ciutat de Mataró, que és la setena ciutat de Catalunya, evidencia un paper fonamental en tots tres nivells territorials que s'exposen en aquest treball.

Dins d'aquest tercer nivell territorial català, Mataró com a gran ciutat del Maresme incideix en diferent mesura en cada un dels sistemes de proposta que el PTGC identifica en la comarca amb quatre intencionalitats ben diferents:

- Tiana-Vilassar: Sistema d'expansió i articulació del sistema central metropolità, inclòs en la delimitació de l'àrea central metropolitana.
- Cabrera-Caldes d'Estrac: Sistema de reequilibri metropolità, on s'inclou Mataró.
- Arenys-Pineda: Sistema costaner.
- Malgrat-Tordera: Sistema d'articulació en àrees funcionals territorials.

A part d'aquest últim, que s'obre sobre el delta del Tordera, els altres tres sistemes resulten «enconegits» (si val l'expressió) en relació amb el criteri que preval de localització dels sistemes de proposta, en sòl planer amb pendent no més gran del 20%. Aquesta política de caràcter territorial relacionada directament amb «l'ocupació del sòl», tant pel que es refereix al «sòl útil» com pels nous conceptes d'espais oberts i illes metropolitanes, són qualificadors que condicionen enormement un Pla General de Mataró. Les condicions naturals que unifiquen la mateixa comarca: una plana allargada entre el mar i la Serralada de Marina, afecten directament el territori municipal, que tan sols va del mar a la carena.

El sistema de reequilibri metropolità que han de jugar Mataró i el seu entorn, el Pla General no l'afronta tan sols amb un reequilibri entès només amb criteris de mobilitat, cohesió i llindars de

població, relacionats tots ells amb l'ocupació d'un territori més o menys planer. El Pla General de Mataró entén el reequilibri territorial en totes les vessants que ofereix el mateix territori, no en termes exclusius d'ocupació del sòl. En aquest sentit integral del territori, no hauria de ser entès com a dos polígons complementaris: sòl planer i sòl amb nivells d'altimetria superiors. Per tant, Òrrius i Dosrius entrarien com a peces fonamentals en el sistema proposat pel reequilibri metropolità.

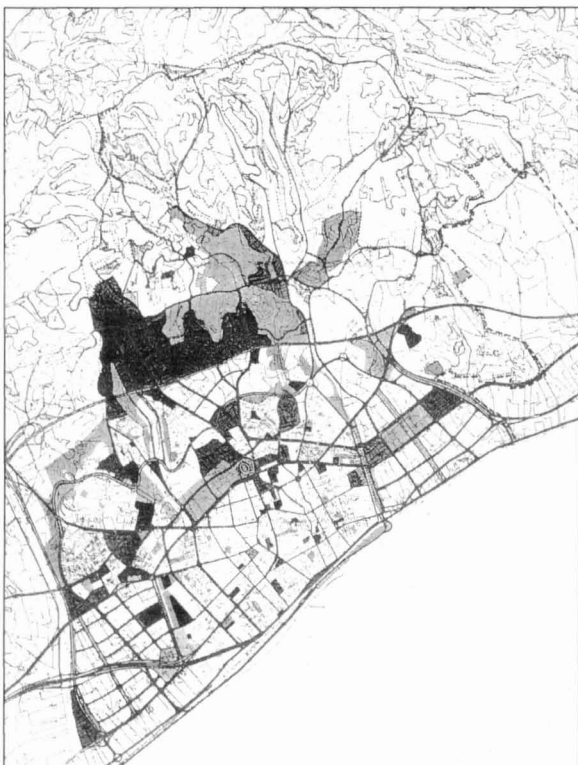
En aquest sentit, tenen un paper fonamental les dades de creixement d'aquests darrers anys de la ciutat de Mataró, en relació amb l'ocupació del sòl i les previsions d'acord amb un procés extrapolat a 10 o 20 anys.

A part d'una situació geogràfica de la comarca del Maresme en sentit longitudinal entre mar i muntanya, observem la pluralitat de funcions declarades en els sistemes de propostes inclosos en la comarca i la situació estratègica entre dos delimitacions d'àrees centrals: la de Barcelona i la de Girona.

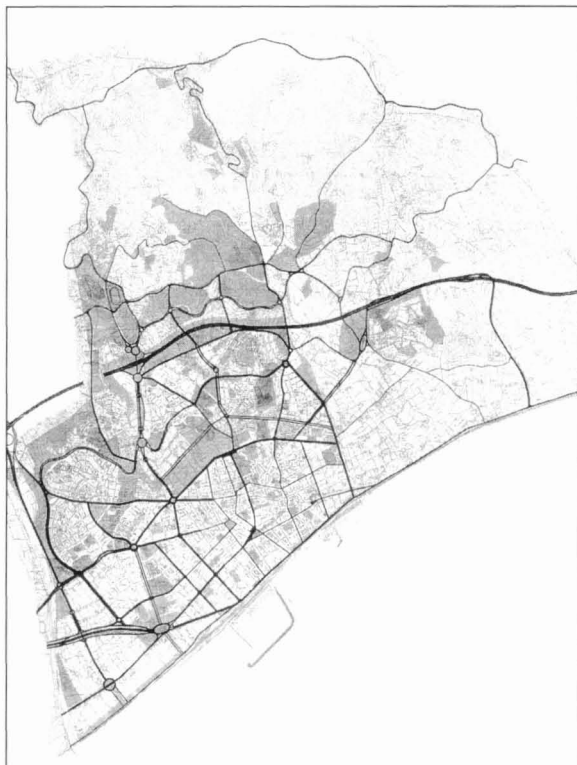
Mataró, a part de mantenir un paper fonamental en el subsistema immediat i metropolità, també juga un paper de frontissa –en la realitat decantat per la pressió metropolitana– en aquesta franja litoral entre la Selva i el Barcelonès. Les potencialitats del model, pel que fa a l'estructura general del territori i dels usos bàsics que la revisió del Pla preveu, permetrà sens dubte reforçar aquest paper de ciutat pont, o millor dit de «ciutat en camí» entre dues àrees centrals configurades, o de ciutat capital, que la mateixa estructura lineal de la comarca afebleix en l'actualitat.

Els temes que afronta el Pla General respecte a l'àmbit català, evidentment són els mateixos que abans s'especifiquen per a l'àmbit metropolità al qual està immers. Els mateixos elements són els que prenen la doble funció respecte als diferents nivells d'encaix territorial.

**Figura 1. Estructura general i orgànica del territori. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1977**



**Figura 2. Estructura general i orgànica del territori. Planejament vigent a Mataró, any 1994**



### **3. L'evolució de la ciutat de Mataró en relació amb el Pla General de 1977 i les seves modificacions**

#### **3.1. El Pla General de 1977 en el context actual**

El Pla General Municipal d'Ordenació de 1977 s'aprova inicialment en dues etapes. La primera el novembre de 1974, abans de la nova Llei del sòl de maig 1975, i la segona amb el Pla adaptat s'acorda a l'abril de 1976. S'aprova definitivament el febrer de 1977.

Des de la primera aprovació inicial del Pla, aquest ve condicionat per un caràcter extensiu en les mesures de creixement, propi del moment, i de densificació de la trama urbana existent. Ha estat un Pla caracteritzat per un potencial edificatori sobrant a la ciutat consolidada, i excessivament

generós en la delimitació i els paràmetres del sòl urbanitzable per als condicionants d'una topografia difícil a la part alta de la ciutat.

És un Pla que afronta decisivament l'estructura i les mesures dels sistemes públics que donen suport a les propostes de creixement que planteja.

És un Pla que de forma explícita no defineix la localització dels «centres direccionals» del moment, però fa una reserva atrevida i innovadora d'espais per a serveis, equipaments i parcs urbans entorn a la variant que presumeix de ser dels àmbits més extensos en forma unitària, destinats clarament a tenir serveis i accessibilitat de caràcter públic.

Ens trobem amb un Pla General que ha estat la pauta bàsica del creixement de la ciutat en aquests darrers anys, on s'han acceptat els criteris i les determinacions fonamentals de l'estructura

general i orgànica del territori, bàsicament amb la zonificació dels grans sistemes, els usos bàsics preestablerts i l'estructura i jerarquia viària (figures 1 i 2).

El model territorial del Pla de 1977 ha estat el punt de partença d'unes modificacions del pla en àmbits que envolten la ciutat consolidada, que han permès d'avançar-se a un nou model de Pla, al mateix temps que fa possible un control del creixement expansiu de la ciutat.

És important constatar que vuit anys després de l'aprovació definitiva del Pla General (1977), és a dir passats els dos quadriennis del pla, comptàvem tan sols amb un Pla Especial d'àmbit general (PE del Catàleg i del Patrimoni Arquitectònic, 4 de maig de 1983), un PERI (Mas Sant Jordi, 11 de febrer de 1981), sis estudis de detall i cap pla parcial aprovat definitivament de manera executiva. Això ens demostra clarament que vuit anys després de l'aprovació definitiva, el Pla va ser bàsicament l'instrument per a la tramitació de les llicències en sòl urbà.

La crisi socio-econòmica de principis dels anys vuitanta aturava sistemàticament projectes i inversions per a la ciutat. És a partir del tercer quadrienni (1985), que hi ha iniciativa urbanística i es desencadena el procés de desenvolupament en el creixement i la millora urbana de la ciutat.

El planejament tramitat i executat, malgrat el fre espontani dels primers quadriennis i les condicions de prioritzar i programar el creixement per part de la mateixa Administració Pública, ha demostrat uns correctes estàndards de previsió en el desenvolupament i la tramitació del planejament derivat, que cal tenir present en un procés de revisió del Pla.

### **3.2. Les determinacions i els condicionants de les modificacions del Pla General**

El desenvolupament de la ciutat en els dos quadriennis últims ha estat condicionat per les modifi-

cacions del Pla General, que han anat perfilant i controlant el procés de creixement en els diferents àmbits de la ciutat, i alhora han anat predeterminant un model de Pla que porta a la seva revisió.

Les modificacions del Pla constitueixen diversos documents i determinacions que s'agrupen de forma natural sobre el territori, predefinint quatre àmbits diferenciats:

a) *Àmbit de la riera d'Argentona* (aprovació definitiva, 2 d'agost de 1991/text refós 3 d'octubre de 1991).

– Redefinició del traçat de l'eix Granollers, des de l'encreuament amb la variant de la N-II fins al mar.

– Desafectació d'indústries existents, per possibilitar el desenvolupament del sector Pla d'en Boet II (sector 5).

– Nou accés al port a la part de Llevant.

– Nou encreuament el·líptic a nivell a l'entrada de Mataró: carretera N-II, autopista A-19, Avgda. Lluís Companys, Camí Ral i nou accés al port.

– Definició de nous usos i edificabilitats en el sòl urbanitzable programat, delimitant un nou sector de gran indústria i terciari en el Rengle.

– En aquest àmbit de la riera d'Argentona s'esmenta la modificació de l'àmbit del Sorral, que té l'objectiu de qualificar una gran zona d'equipaments esportius al pla de Can Palauet, i modificar l'ús industrial del Pla General a usos d'equipaments privats, serveis i terciari. Aquesta modificació està en tràmit de l'acord d'aprovació definitiva.

– També en aquest àmbit territorial s'ha tramitat inicialment la modificació del Pla General que delimita el Pla Especial de la Depuradora i el sector industrial les Hortes del Camí Ral, que resulta de la unificació dels sectors 2 i 3 del Pla General, una vegada delimitat el sector de la depuradora.

b) *Àmbit plaça Granollers-variant N-II* (aprovació definitiva, 3 de juliol de 1990).

– La nova entrada des de la variant de la N-II, al nord de la ciutat.

**Figura 3. Desenvolupament del Pla General d'Ordenació de Mataró, 1977-1994**



- L'avinguda d'Europa com a nou eix residencial i terciari, i de suport als nous desenvolupaments urbans que donen continuïtat a la trama dels barris existents, dotant-los al mateix temps de nous jardins i equipaments.
- Nous mecanismes de gestió per a l'obtenció de sòl per als nous parcs de Can Boada, la Llàntia i el Nou Parc Central.

- Continuïtat de la Ronda Exterior entre la Ronda Rocablanca i la Ronda del Dr. Turró.

c) Àmbit entorn a la Ronda de Dalt i la variant de la N-II (aprovació definitiva, 15 de juliol de 1993).

- Adaptació del traçat de la variant al planejament urbanístic.



- La Ronda de Dalt com a suport de la nova façana de la ciutat, i connexió dels diferents barris de la part alta de la ciutat.
- Definició de nous límits i paràmetres d'edificabilitat i cessions públiques, per possibilitar el desenvolupament dels sectors d'equipaments entorn a la variant.
- Ajust dels límits i continuïtat dels diferents plans parcials aprovats prèviament a la modificació.

d) Àmbit residencial entorn a la riera de Sant Simó (aprovació definitiva, 13 de desembre de 1990 i 17 d'agost de 1992).

- Modificació del sòl urbanitzable programat a no programat dels sectors 16, 17, 19, i 21, del Pla General, com a control del creixement de la ciutat, prioritzant l'eix Avgda. d'Europa, i potenciació de l'activitat agrària actual.
- Modificació de la normativa del Pla General en els sectors 19, 20 i 21, creant una nova zona de desenvolupament residencial d'intensitat III en el sòl urbanitzable, que redueix densitats d'habitatges i d'edificabilitat.
- Introducció de nous usos terciaris a l'àmbit zonificat d'indústria del sector 20.

e) *Modificacions concretes en sòl urbà* (aprovació definitiva. Text refós, 11 de novembre de 1993).

- Modificacions concretes de la normativa urbanística referent als patis interiors d'illa al

sector general (preservació del verd privat existent en alguns patis del centre de la ciutat), al sector d'indústria urbana, referent a una nova zona de «ciutat jardí» que s'adaptava al Pla Parcial de Santa Maria de Cirera, anterior al Pla General.

- Delimitació de quatre sectors de remodelació (zona 5), i un Pla Especial (Enher-Avgda. del Maresme).
- Set modificacions d'ordenació de la zona de sector general i una de la zona d'indústria urbana que passa a sector general, incloent en algun dels casos delimitacions d'unitats d'actuació a efectes de possibilitar la gestió de l'àmbit.
- Zonificació de tres equipaments i una zona verda, com a reconeixement de l'ús actual.
- Tretze modificacions d'alçada en el sector general, relacionades amb l'adaptació al Pla Especial del catàleg i de reconeixement d'ambients i tipologies característics de la ciutat.

El conjunt d'aquestes modificacions és una pauta clara per l'inici de la revisió del Pla General. Totes elles es caracteritzen per una iniciativa anticipada de control i millora per part de l'Ajuntament del desenvolupament posterior del Pla mitjançant el planejament derivat. Totes aquestes modificacions es tramiten en el període del trienni 1990-1993.

Aquest darrer quadrienni ha estat un període d'un procés accelerat de planejament, motivat per

**Taula 1. Sòl urbà a partir de les modificacions del Pla General de 1977**

	Total de superfície dels sectors delimitats (en m <sup>2</sup> )	Percentatge de sòl delimitat tramitat	Percentatge de sòl delimitat consolidat
Sectors residencials de millora urbana	165.952	100	78,4
Sectors de transformació i remodelació	164.666	72,5*	66,5
Sectors industrials de creixement i reindustrialització	93.712	100	100
Total	424.330	89,4	78,6

\* No tramitat el 27,5 % del sòl delimitat, coincidint amb indústries en funcionament.

l'eufòria del moment, i que a l'actualitat s'ha entrat en un període de consolidació de l'obra urbanitzadora i de recessió respecte al planejament; per tant, situa el procés de la revisió del Pla en un moment òptim.

### 3.3. El desenvolupament del Pla General de 1977 a partir de les modificacions del Pla

D'acord amb aquestes modificacions, enquadrem una anàlisi del Pla de 1977 que quantificarà el grau de consolidació de les previsions d'aquest segons el desenvolupament de planejament derivat en el sòl urbà i el sòl urbanitzable programat.

Les magnituds referents al sòl urbà poden veure's en la taula 1.

El total del sòl dels sectors en sòl urbà és de 424.330 m<sup>2</sup>. D'aquest s'ha tramitat 379.152 m<sup>2</sup> de sòl, corresponent al 89,4% i s'ha consolidat 333.429 m<sup>2</sup> de sòl, corresponent al 78,6%.

Per tant, les conclusions són que les previsions del Pla General han estat força encertades en un període de quatre quadriennis, ja que s'ha tramitat pràcticament el 90% del sòl dels sectors delimitats en sòl urbà i consolidat pràcticament el 80%. El 10% de planejament derivat en sòl urbà no tramitat correspon exclusivament a sectors en transformació on a l'actualitat són sòls ocupats per grans indústries en activitat.

Aquestes xifres motiven indubtablement a replantejar-se de nou delimitacions en sòl urbà de millora urbana, sigui en unitats d'actuació o en plans especials, i de transformació en un marc d'equilibri que mantingui l'activitat i la transformació al sòl urbà.

Pel que fa al sòl urbanitzable, el Pla General i les modificacions del Pla han delimitat 529,7 ha de sòl de sectors de sòl urbanitzable programat amb els usos que es detallen a la taula 2.

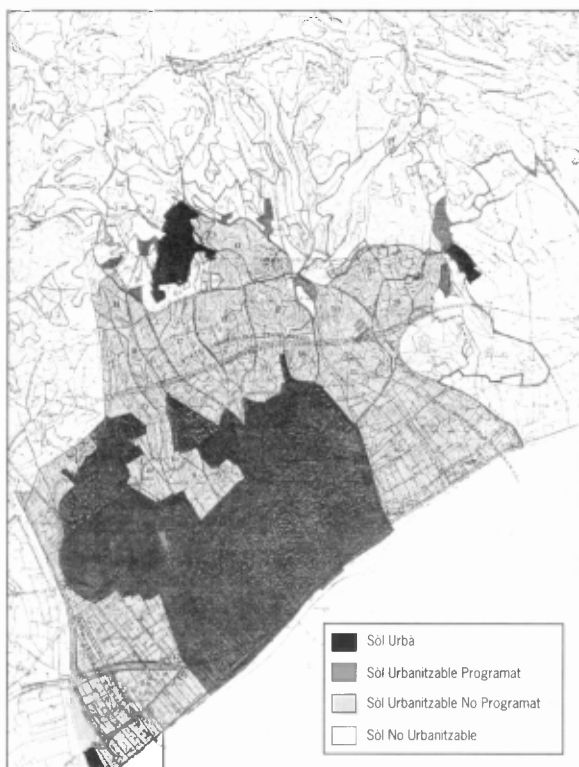
Les xifres que destaquen en aquesta anàlisi del sòl urbanitzable programat expressades a la taula 2 són les següents:

- Aquest sòl, destinat a *dotacions i serveis*, representa el 40% aproximadament de tot el sòl urbanitzable programat, i d'aquest només està consolidat el 20% i tramitat el 30%, aproximadament. Això representa que la revisió del Pla hauria de plantejar altres alternatives de gestió que facilitin el seu desenvolupament, un control dels nous usos i la implantació de l'edificació sobre un territori difícil.
- El sòl *residencial* està pràcticament tramitat, però resta per consolidar el 40% aproximadament. Això representa que el 60% s'ha consolidat en quatre quadriennis. D'aquest sòl residencial consolidat, el 60% aproximadament correspon a la consolidació de les urbanitzacions ja iniciades de baixa densitat. Per tant, el sòl real de creixement consolidat en aquests darrers 16 anys és de 40,3 ha, del total de 97,3 ha corresponents al 36,8%.
- Respecte al sòl *industrial*, que inclou una petita part del terciari, s'ha tramitat i consolidat el 70% aproximadament, i resta el 30% per tramitar. Aquest 30% és escàs, i difícilment pot ampliar-se la gran indústria, però sí que és permisible la petita indústria amb altres usos de caràcter terciari, tenint en compte que en el moment d'establir els usos en la revisió del Pla cal primar la indústria davant del terciari.

**Taula 2. Usos previstos al Pla General de 1977 i les seves modificacions**

Usos bàsics	Percentatge total	Total sòl (ha)	Tramitats		Consolidats		No tramitats	
			Sòl (ha)	Percentatge	Sòl (ha)	Percentatge	Sòl (ha)	Percentatge
Residencial	33,2	175,6	163,5	93,1	106,5	60,6	12,1	6,9
Industrial i terciari	25,3	134,2	92,3	67,8	92,3	67,8	41,9	31,3
Dotacions i serveis	41,5	219,9	61,8	28,1	20,6	9,4	158,1	71,9
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>529,7</b>	<b>317,6</b>	<b>60,0</b>	<b>219,4</b>	<b>41,4</b>	<b>212,1</b>	<b>40,0</b>

**Figura 4. Classificació del sòl. Pla general d'Ordenació de Mataró, 1977**



### 3.4. Les modificacions de la classificació del sòl

Les modificacions del règim del sòl van molt relacionades amb el model de Pla que es defineix al llarg de tot el procés d'elaboració, on els canvis més significatius estan en l'augment del sòl no urbanitzable i la disminució del sòl urbanitzable tant programat com no programat.

El sòl urbà augmenta el 40,32% el 1994 respecte al quadre dels documents d'informació urbanística de l'Avanç del Pla (1993), corresponent a la urbanització dels sectors del Pla d'en Boet II, el Rengleria d'Argentona i el sector de la incineradora (urbanitzats recentment), tots ells situats al marge esquerre de la riera d'Argentona.

Les dades reflectides en la taula 3 són molt significatives del procés de creixement de la ciutat de Mataró des de 1977. Hi destaquen les següents xifres:

**Figura 5. Classificació del sòl. Planejament vigent, 1994. Mataró**



- El sòl urbà ha augmentat des de 1977 en un 31,7%; de 505,27 ha ha passat a 740,31 ha.
- El sòl urbanitzable ha disminuït en un 62,42% en passar de 669,32 ha a 251,52 ha. Aquesta disminució es reparteix proporcionalment de la següent manera: el 40% passa a sòl urbà; el 17% constitueix la major part del sòl urbanitzable no programat; el 43% restant passa a ser sòl no urbanitzable.
- El sòl no urbanitzable augmenta un 24%, i passa de 898,43 ha a 1.179,2 ha; constitueix el 52,2% del total de tot el sòl del terme municipal.

D'una banda, l'augment del sòl urbà és molt important en relació amb una evolució normal d'una ciutat mitjana. Aquesta dada aporta un toc d'alerta respecte al creixement urbà en un futur més llunyà. El Pla pretén contrarrestar aquests resultats amb l'augment del sòl no urbanitzable.

#### 4. El model del Pla com a resposta a les exigències d'una inserció territorial concreta i a un procés recent

El Pla General Municipal de Mataró, encara que considerat en el marc territorial de diversos entorns possibles, es concreta en un territori molt acotat i condicionat fortament pels elements naturals geogràfics.

El planejament territorial i urbanístic és l'únic instrument que pot incidir en el creixement i l'ordre d'una ciutat. Els processos socio-econòmics accelerats sovint són imparables davant del planejament; per tant, no podem parlar d'un control definitiu de la ciutat, però sí d'una incidència controlada.

Molt breument observem amb una descripció simbòlica, imatges del procés de la ciutat des de meitat del segle passat:

- 1850. L'antiga ciutat arriba al mar.
- 1910. L'Eixample del segle XIX es va consolidant.
- 1960. Els barris, les urbanitzacions.
- 1980. Un Pla General i les modificacions que intenten controlar un procés.
- 1990. La consolidació definitiva d'un model de ciutat i territori.

Com s'ha descrit en la introducció, és un pla que tracta amb delicadesa i decisió el contorn urbà de la ciutat, tant en l'aspecte de propostes de la nova ciutat com en els del valor del sòl lliure en l'equilibri íntegre del territori.

La descripció del model de Pla s'exposa temàticament i a partir d'àmbits territorials que envolten la ciutat, coincidint amb els inicials de les modificacions del Pla. Les diferents propostes puntualitzen el seu caràcter urbà i territorial, prefigurant de la ciutat de Mataró un conjunt integrat amb incidència a l'àmbit metropolità, a la resta de Catalunya, i en un procés d'integració a Europa.

#### 4.1. La integració urbana: un mite urbanístic imprescindible: la jerarquia viària com a suport de relacions urbanes i territorials

Com abans s'ha escrit, el nou ordre de la ciutat s'inicia amb els projectes previs d'estudi d'implantació de la variant. La variant de Mataró ja no s'entén com una ronda més en forma semiconcèntrica –condicionada pel mar–, sinó que forma part d'una estructura urbana oberta que es relaciona en forma de malla amb el sistema viari bàsic de la ciutat i territori. Aquesta malla jerarquitzada i especialitzada permet la connectivitat, l'accessibilitat i la fluïdesa de les relacions entre el territori i la ciutat.

La jerarquia de l'estructura viària permet la recuperació d'eixos històrics de la ciutat, i d'altres estructuradors dels nous barris, com a eixos cívics caracteritzats per un ús al servei del ciutadà i el vianant.

D'una banda, els barris formen part definitivament d'un conjunt urbà de ciutat única, i d'una altra permet l'ordenament del contorn de la ciutat mitjançant nous usos, entre ells l'espai agrícola i forestal.

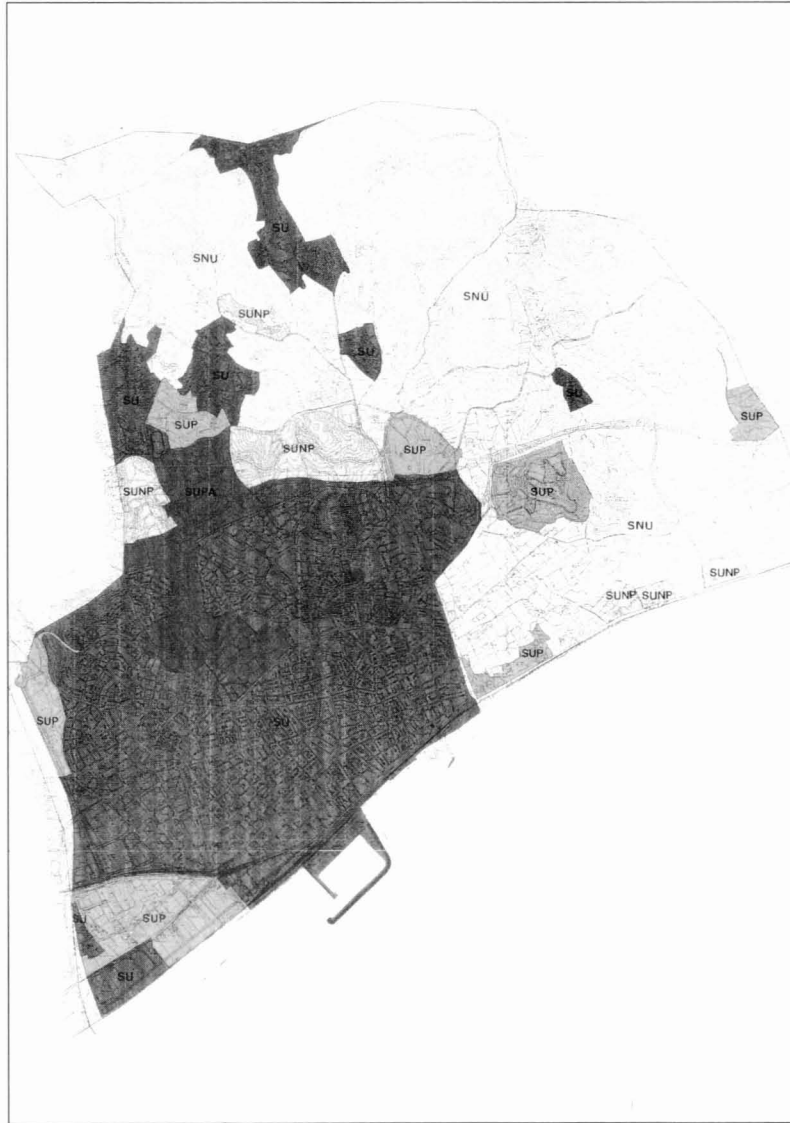
**Taula 3. Modificacions del règim del sòl al Pla General de 1977**

	PG. 1977		1994		PG. 1995	
	Ha	Percentatge	Ha	Percentatge	Ha	Percentatge
Sòl urbà	505,27	22,5	740,31	32,8	740,31	32,8
Sòl urbanitzable	669,32	29,5	401,69	17,8	251,52	11,2
Programat						
Amb pla parcial aprovat					(94,04)	(4,1)
Sòl urbanitzable	183,98	8,2	222,00	9,8	85,97	3,8
No programat						
Sòl no urbanitzable	898,43	39,8	893,00	39,6	1.179,2	52,2
<b>TOTAL</b>	<b>2.257,0</b>	<b>100</b>	<b>2.257,0</b>	<b>100</b>	<b>2.257,0</b>	<b>100</b>

Figura 6. Estructura general i orgànica del territori. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1995 (revisió)



Figura 7. Classificació del sòl. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1995 (revisió)



L'estructura urbana de la ciutat s'articula sobre els eixos transversals a partir de les «Rondes» i dels eixos verticals «Rieres», el paper de cada un d'ells s'especialitza de la següent manera:

- La *Ronda de Muntanya* (variant N-II) amb la definició d'una nova porta central a través de l'avinguda d'Europa i les altres a cada un dels extrems de la ciutat: a l'Eix riera d'Argentona i a l'Eix Sant Simó-Mata.
- La *Ronda Intermedía* com a estructura bàsica de relació entre les zones urbanes de la part alta de la ciutat.
- La *Ronda de Mar*, amb la potenciació d'anells rodats, que recolzats sobre el Camí Ral, integren aquesta via dins la xarxa viària de la ciutat. La transformació de la carretera N-II permetrà la localització de noves activitats de serveis i lleure sobre el nou Parc de Mar, el passeig Marítim i el Port.
- La *riera d'Argentona*, eix productiu i industrial de la ciutat que aporta nous equipaments i serveis supramunicipals. L'Eix Granollers o Ronda de la riera d'Argentona és una de les portes del Vallès i la resta de Catalunya, amb una incidència catalitzadora del procés urbà de la ciutat.
- L'*eix de l'avinguda d'Europa*, nova àrea de polaritat urbana i principal eix d'accessibilitat residencial, on el seu encreuament amb la franja marítima, es caracteritza per un àmbit clar de transformació urbana concentrat a la Ronda de Barceló. La continuïtat d'aquest eix cívic al nord per sobre la variant permet d'integrar a la ciutat la zona d'equipaments, serveis, parcs i usos periurbans dels «Turons de Mataró».
- La *riera de Sant Simó*, eix lúdic-esportiu i d'espais lliures del sòl agrícola.

#### **4.2. L'obertura de la ciutat al mar: el trasllat dels serveis ferroviaris a Ponent**

L'obertura de la ciutat al mar depèn de l'acompliment de dues condicions. En primer lloc, la reconversió de la carretera N-II a ronda urbana de caràcter cívic és la condició que transforma en una primera etapa el front marítim de Mataró. En segon

lloc, cal la integració de les vies del ferrocarril, mínimes i necessàries per al transport de viatgers, al sistema d'espais lliures del front de mar.

Les contradiccions d'un planejament municipal avançat al planejament territorial comporta decisions a curt termini que cal integrar a les decisions futures de l'Administració central i autonòmica, sense perdre l'horitzó de la construcció de quatre vies de ferrocarril compatibilitzant l'excés de rodalia i el metro regional al Maresme.

La proposta dels passos soterrats al tren situats estratègicament com a urbanització a curt termini, és la que permetrà amb fluïdesa obrir la ciutat al mar. Els sistemes d'aparcaments lineals soterrats als espais públics de front de mar complementen les activitats cíviques i les relacionen directament amb els passos a la platja. El desenvolupament de les diferents unitats d'actuació i plans especials de transformació al front urbà marítim permetran un ample generós per al nou passeig de mar, que penetra a la ciutat mitjançant espais lliures de formes diverses que s'endinsen i relacionen el centre de la ciutat amb el mar tot permetent la passejada dels ciutadans.

L'activitat comercial, residencial i terciària potencial dels sectors de desenvolupament del front de mar, la futura transformació de la Ronda de Barceló, els dos passos rodats soterrats al Port (Ronda de Barceló i Lluís Companys) i la zona comercial que hi ha en aquest últim; la integració de l'estació actual al Parc de Mar, i els serveis temporals i permanents del passeig Marítim fan que aquest centre d'activitats marítim tingui una incidència territorial immediata en els municipis més propers i la resta de la comarca, amb la comarca del Vallès i amb el mateix Barcelonès.

El passeig del mar s'allarga en el front de Ponent com a sistema d'espais lliures de la zona terciària del Rengle per enfilarse cap als recorreguts de la marge esquerra de la riera d'Argentona.

### **4.3. El potencial de Mataró com a ciutat industrial i terciària: una àrea dinamitzadora que s'integra a la ciutat**

La revisió del Pla consolida el sòl urbanitzable industrial de creixement entorn a l'antiga carretera N-II.

Aposta a l'actualitat per una àrea dinamitzadora no aïllada en el territori, sinó integrada a la ciutat formant part d'un dels eixos històrics d'entrada a la ciutat, amb la confluència del nou eix que s'obre al Vallès i el ferrocarril. La proposta integra una nova estació i un intercanviador modal, una estació integral de mercaderies, nous serveis i equipaments de caràcter supramunicipal i un potencial de sòl industrial, terciari i de serveis suficient, per la creació d'un centre d'activitat potent, entorn a un traçat que ha fet història, i per tant d'immediata integració a la ciutat.

La proposta del Pla dóna continuïtat al Parc de Mar a través dels espais lliures que configuren un saló al mar que separa la gran indústria del nou centre d'activitats, i conflueix sobre els espais lliures del marge esquerre de la riera d'Argentona.

El sòl urbà de la revisió del Pla opta per la indústria urbana existent i per la seva reconversió. Darreament, hi ha grans indústries al centre de la ciutat que s'afebleixen i generen particions de l'activitat que la trama antiga de la ciutat no assumeix. Per tant, sense renunciar a la millora urbana en àmbits ocupats actualment per indústries grans envellides, la revisió del Pla General proposa la recuperació de l'activitat amb els mateixos paràmetres d'edificabilitat, però obté en la gestió de procés espais lliures per la ciutat que reconverteixen l'entorn més immediat de caràcter residencial.

D'una altra banda, també en el sòl industrial urbà el Pla proposa la modificació de paràmetres bàsics assumibles pel teixit urbà per facilitar la implantació de noves activitats que s'adaptin a la demanda industrial de la comarca.

### **4.4. La dimensió territorial dels serveis i dotacions: el front marítim de Llevant i el parc d'activitats dels Turons**

La revisió del Pla General trenca amb el concepte viciat de «llunyà en el temps», que se li atribueix al sòl urbanitzable no programat per no ser inclòs en el programa d'actuació del Pla. Així, s'acull a la legislació urbanística antiga, que els textos refosos vigents (autonòmic i estatal) recuperen. Els concursos de caràcter privat que especifica el SUNP són el mecanisme idoni per promoure activitats de serveis i dotacions privades, d'acord amb una gestió i condicions urbanístiques consensuades a partir de les premisses que el Pla General determina per aquests usos amb localitzacions concretes.

Les posicions estratègiques dels sectors delimitats al sòl urbanitzable no programat que el planejament atorga a aquest àmbit permeten unes condicions de gestió i desenvolupament del sector singulars i favorables; per a cada proposta concreta cal fixar per mutu acord el procés, la gestió i la inversió.

De forma complementària al front marítim urbà (de transformació al centre, i de nova creació al Rengle de Ponent), el Pla General tracta de forma diferenciada actuacions integrades i concretes al territori en l'àmbit del front marítim de Llevant.

El Pla General opta per la ubicació de serveis de caràcter lúdico-turístic en aquest sector del front marítim, a partir de la iniciativa privada, que pot assumir les plusvàlues generades de localització privilegiada que li atorga el mateix planejament urbanístic. En aquest sentit, es preveu l'obtenció de patrimoni municipal del sòl a la zona de desenvolupament agrícola, relacionada directament amb les actuacions previstes pel nou Pla.

L'altra zona d'equipaments i serveis públics i privats és l'àmbit dels Turons de Mataró, que té una presència important de parcs urbans supramunicipals amb capacitat d'activitats lúdiques diverses.

La definició d'uns usos concrets, la integració arquitectònica dels edificis al paisatge, el compromís de la urbanització de l'àmbit, les cessions de sòl públic i possibles concessions per activitats d'interès general, altres despeses que se'n derivin i els mecanismes de gestió compartida són elements fonamentals que motiven els Programes d'Actuació Urbanística als Turons de Mataró.

Dins del sòl urbanitzable programat, amb aquest caràcter dotacional terciari i de serveis públics i privats, també es delimiten els següents sectors:

- El Sorral, caracteritzat per un complex esportiu al servei comarcal, constitueix un àmbit reduït d'elevada accessibilitat, però que per les limitacions del mateix territori no admet la qualificació d'àrea dinamitzadora potent. És un àmbit on la presència del barri dens de Cerdanyola i l'espai lliure de l'entorn són determinants. L'enllaç de les dues autopistes s'implanta en un sòl escàs, condicionat per la mateixa riera, la presència immediata del turó de Cerdanyola i la zona agrícola d'Argentona.
- El Pla de Sant Simó, la situació tan propera al centre del qual motiva el seu desenvolupament i condicionament a curt termini.
- Cirera Nord, sector en procés de gestió avançat, on es preveu amb caràcter immediat situar l'hospital comarcal de Mataró i un hipermercat.

#### **4.5. La reconversió i la millora urbana a la ciutat construïda: els polígons d'actuació com a base de la remodelació urbana i la rehabilitació del patrimoni arquitectònic**

El model adoptat a la ciutat construïda té una relació amb el model de creixement de la ciutat. Les opcions preses al contorn urbà no residencial de la ciutat pressuposen un pla que s'esforça en la reconversió dels teixits urbans degradats tot creant nous espais públics, nous habitatges, comerços, tallers...

La posició de la transformació d'usos en sòl urbà és coherent amb el model d'assignació d'usos en

els eixos bàsics i àmbits característics de la ciutat que complementen el conjunt urbà: Cal Collut, Ronda de Barceló (com un potencial important d'habitatges), els sectors de front de mar amb caràcter essencialment residencial i de serveis, el sector de la Llàntia com a model de rehabilitació unitària de l'habitatge.

Una opció de millora urbana a la ciutat consolidada detecta els potencials que permeten la delimitació d'un sector de planejament que possibilita aquestes remodelacions basades en l'esponjament, i amb dotacions adequades a les necessitats diàries i actuals de l'habitatge: aparcaments, acondicionament del viari, jardins urbans, equipaments locals, etc. Mitjançant els Plans Especials de Millora Urbana al centre hi ha una voluntat de transparentar un patrimoni artístic, cultural i arquitectònic de la ciutat: els nous passeigs de muralla, l'endinsament de l'espai lliure des del mar al centre, el patrimoni arqueològic, els antics horts i jardins...

La integració del Pla Especial del catàleg de patrimoni artístic i arquitectònic de la ciutat a les determinacions del Pla, la proposta d'un programa d'actuació al centre, el reconeixement de les tipologies del centre històric i de l'exemple antic mitjançant noves zonificacions que les reconeixen en la seva història i processos de transformació són, entre d'altres, opcions noves respecte el Pla de 1977 que determinen un model del pla de renovació integral de la ciutat.

#### **4.6. L'habitatge en una ciutat marítima de nova accessibilitat: el nou sòl residencial i la remodelació urbana**

En matèria d'habitatge el nou Pla pren opcions ben clares en diversos aspectes:

- Una proposta meticulosa en l'oferta centrada a l'entorn de l'avinguda d'Europa, una vegada analitzats la demanda d'habitatge, el potencial existent al nou Pla, i el procés de planejament en els darrers 16 anys.



**Figura 8. Revisió Pla General de Mataró. Criteris, objectius i solucions generals de planejament**



**ELS SISTEMES URBANS I L'ESTRUCTURA GENERAL BÀSICA**

**Estructura del sistema de comunicacions i transports**

**Viari i transport**

1. Autopista A-19 i variant de la carretera N-II.
2. Autopista de Granollers, extrem nord del cinturó metropolità.
3. Connexió variant-carretera d'Argentona.
4. Enllaç complet variant-carretera de Mata.
5. Nou encreuament variant-actual carretera N-II i doble carril pujada.
6. El Centre d'intercanvi de Mercaderies a la prolongació Camí de Sant Crist Riera d'Argentona.
7. La nova estació d'autobusos en el Parc Central.

**Ferrovitari i transport**

8. Ampliació de l'estació actual fins a la ronda Barceló.
9. Reubicació dels serveis ferroviaris al sector el Rengle.
10. Nova estació-baixador amb aparcament supramunicipal.
11. Reserva del subsòl per a la nova traça del tren entorn del Camí del Mig.

**Estructura bàsica de la xarxa viària**

**Xarxa principal**

Definició d'una estructura mallada:

12. Eixos verticals: les rieres amb diferent caràcter i funcions.
  - Riera d'Argentona: eix productiu i industrial.
  - Av. Europa-ronda Barceló: eix central d'accés residencial.
  - Riera de Sant Simó: eix lúdic, esportiu i de sol agrari.
13. Eixos horitzontals: les rondes.
  - Autopista-ronda de Mar: Transformació en una via urbana.
  - Ronda Central: Camí del Mig-Camí de la Geganta.
  - Ronda Intermitja: eix vertebrador dels actuals i dels nous barris.
  - Ronda de Dalt: la nova façana nord de Mataró.
  - Ronda Muntanya: variant carretera N-II.
14. Connexió ronda Bellavista carretera d'Argentona.
15. Accés soterrat al port des del distribuïdor sud de la ciutat.
16. Accés soterrat al port des de la ronda Barceló.

**Malla principal interior**

Definició d'una malla jerarquitzada.

17. Aparcaments de suport al Centre.
18. Aparcaments d'intercanvi entre la xarxa bàsica i principal

**Malla secundària**

19. Eixos cívics als barris.
20. Itinerari lúdic i de lleure en el sol no urbanitzat.

21. El Camí de les Cinc Sènies vertebrador de l'activitat agrària.
22. El Camí dels Contrabandistes entès com a carretera de cornisa.
23. Els passos soterrats per a vianants d'accés a la platja.

**Els espais lliures i el sistema de verd urbà**

24. Àmbit de les Cinc Sènies: espai lliure d'equilibri territorial.
25. El Parc del Mar.
26. El Parc Central: sistema bàsic d'equilibri urbà.
27. Els parcs sobre la variant.
28. Els espais lliures: entorn del Rengle-Riera d'Argentona.
29. Els nous jardins i parcs urbans.

**NOUS SERVEIS I EQUIPAMENTS DE CARÀCTER GENERAL**

30. Equipaments supramunicipals públics i privats a sobre la Variant.
31. Equipaments esportius del Sorral.
32. Equipament públic entorn de l'ermita Sant Simó.
33. Serveis turístics i equipaments complementaris.
34. La depuradora, a la carretera N-II.
35. El port: centre urbà de lleure, esportiu i comercial.
36. Centre de Serveis a la indústria en el sector de La Bovila.

**MILLORA URBANA EN LA CIUTAT CONSTRUÏDA I EN ELS BARRIS**

37. Delimitació de P.E. de millora urbana d'iniciativa municipal.
38. Delimitació d'àmbits d'ordenació conjunta.
39. Delimitació d'àmbits de transformació d'ús.
40. Manteniment del teixit urbà industrial.
41. Millora de serveis en les urbanitzacions.
42. Polígons industrials i ampliació d'usos.

**ESPAIS LLIURES NATURALS FORESTALS I AGRÍCOLES**

43. Els valors del medi ambient de caràcter paisatgístic.
44. Mecanismes de gestió per les activitats agrícoles.
45. Protecció, gestió i consolidació dels parcs forestals.
46. Protecció i activitat en el litoral.

**NOUS ÀMBITS DE PROJECTES TERRITORIALS INTERMEDIS**

- Aa. El Rengle de Ponent.
47. Nova secció urbana N-II.
- Ab. El front urbà central.
- Ac. El front de Llevant.
  - B. Àmbit Riera d'Argentona: feix industrial terciari i de Serveis.
48. Nou eix terciari.
49. Nou polígon industrial.
- C. El sector de cornisa.
- D. L'àmbit de l'avinguda Europa.

- Una proposta arriscada en l'obtenció del sòl per a habitatge social, en concepte d'equipament assistencial en alguns dels sectors de remodelació del sòl urbà.
- Una opció de millora urbana a la ciutat consolidada, detectant tots els potencials que permeten la delimitació d'un sector de planejament que possibilita l'obtenció de nous espais lliures d'esponjament i noves dotacions.
- Una diversitat d'oferta respecte a les tipologies, adequada a la demanda de la ciutat i la comarca.

El potencial d'habitatge que ofereix el Pla, 9.830 unitats, és molt gran respecte dels 4.832 habitatges que s'han construït en un període de quatre quadriennis. La proporció respecte a l'horitzó del Pla, de 10 anys, seria de 3.020 habitatges. Si aquest Pla es caracteritza per acomplir el mínim d'un horitzó de 10 anys, en les previsions d'habitatges va llargament sobrant, ja que des de dos tipus d'anàlisi de la demanda futura, els coeficients resulten els següents:

- Respecte al llindar previsible màxim (Lm), mai absorbible (5.890 habitatges):  $c=1,6$ .
- Respecte al llindar real màxim (Lm) del 75% (4.417 habitatges):  $c= 2,1$ .
- Respecte a les xifres del procés recent (3.020 habitatges):  $c= 3,2$ .

Si s'avalua la distribució dels habitatges construïts entre el sòl urbanitzable en aquests darrers anys, s'observa que al sòl urbanitzable es construeixen només el 16% dels habitatges. El procés que s'inicia entorn a l'avinguda d'Europa pot doblar aquest estàndard en un 30%, que correspon a una estimació d'uns 1.000 habitatges, aproximadament, que es construiran al sòl urbanitzable en els pròxims 10 anys.

Per tant, el Pla present dona un marge molt ampli respecte els seus potencials d'habitatge, sobre un territori clarament definit i planejat entorn a l'avinguda d'Europa i la variant.

#### **4.7. El valor de l'espai lliure en l'equilibri territorial integrat: les cinc sènies, espai agrari de desenvolupament**

La incorporació del sòl agrícola i forestal com a element d'equilibri territorial aporta al model de ciutat el valor del sòl lliure com a referència a «la ciutat sostenible». La ciutat que la revisió del Pla planteja com a hipòtesi de partida preveu els recursos naturals amb especial consideració, incorporant els elements socials, culturals i mediambientals que han de participar en el conjunt urbà de relacions.

La classificació de sòl no urbanitzable a la zona agrícola de Llevant de la riera de Sant Simó és una opció determinant, en relació amb els nous creixements de la ciutat. La proposta de desenvolupament d'un sector de millora rural consolida més la proposta en optar per la reconversió de l'activitat agrícola amb les condicions i serveis que li són propis.

El reconeixement de quatre fites característiques a l'entorn paisatgístic del municipi determina la qualificació del «sistema de parcs forestals periurbans» en els àmbits del turó de Cerdanyola, turó d'en Dori, Sant Martí de Mata i Turó d'Onofre Arnau.

El control de l'accessibilitat a l'espai natural del municipi convida a definir uns camins rurals que recolzen les activitats i edificacions en el medi natural, i uns itineraris que cal condicionar, preservar i recórrer com alternativa del lleure i el passeig.