

## PLA TERRITORIAL

Em el DOGC de 02/06/2009 s'ha publicat l'acord del Conseller de Política Territorial i Urbanismo aprovant inicialment el Pla Territorial Metropolita de Barcelona. Es tracta d'un instrument bàsic i històric que té com a principals objectius:

- **Satisfer la demanda d'habitatge** de la regió metropolitana de Barcelona en els propers anys i garantir un desenvolupament urbanístic ordenat i sostenible.
- **Localitzar els desenvolupaments urbanístics** segons un model de ciutats compactes, complexes i cohesionades, per tal de fer front a l'ocupació extensiva de sòl, la dispersió, l'especialització funcional i la segregació social
- **Fomentar l'activitat econòmica i la competitivitat del territori** amb espais suficients, equipats, connectats i eficients
- **Preservar el patrimoni natural i del paisatge** tot conformant un sistema d'espais oberts que amplii i connecti les àrees actualment protegides, per tal de garantir-ne la funcionalitat
- **Potenciar l'ús del transport públic** a partir de l'extensió, el condicionament i la millora de la xarxa ferroviària i de transport públic, amb noves connexions directes amb el Vallès mitjançant un nou túnel ferroviari des d'Horta o altres infraestructures de gran abast que trenquen la radialitat de la xarxa com la línia Orbital ferroviària.
- **Racionalitzar les infraestructures viàries** per evitar-ne la congestió i facilitar la utilització del transport col·lectiu, amb actuacions com la interconnexió entre el Baix Llobregat i el Vallès Oriental i Occidental o la millora dels corredors nord-sud, des de l'eix de la C15 Garraf-Penedès o de la C-17 Barcelona -Vallès

Així doncs el Govern i món local han arribat a un acord històric per tal que per primera vegada la Regió metropolitana compti amb un Pla territorial propi. 30 anys després que s'aprovés el Pla General Metropolità, de caràcter urbanístic, i 13 anys després del Pla Territorial General de Catalunya, la Regió Metropolitana de Barcelona comptarà per primera vegada amb un Pla que ha d'establir els criteris bàsics per tal de garantir un desenvolupament urbanístic ordenat i sostenible a l'àrea més poblada de Catalunya. Igualment, es tracta d'una eina que delimita els espais d'interès paisatgístic i estratègic que cal preservar i que impulsa una xarxa viària i ferroviària de qualitat que faci possible el seu creixement futur, amb un horitzó temporal establert a l'any 2026.

El Pla territorial metropolità de Barcelona abasta un total de 164 municipis, un àmbit molt superior al dels plans supramunicipals existents fins ara. El seu àmbit abasta les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el

Vallès Occidental i el Vallès Oriental, i comprèn una superfície total de 3.236 quilòmetres quadrats, on viu gairebé el 70% de la població catalana.

Aquesta aprovació inicial succeeix a un llarga i complexa negociació del l'Avantprojecte del Pla que s'ha dut a terme mitjançant un procediment específic que ha garantit la participació dels ens territorials des de bon començament i en el que el nostre Ajuntament, conjuntament amb un grup de veïns sensibilitzats per el tema, ha pogut aportar solucions alternatives de les inicialment proposades que malmetien part del nostre terme municipal sobre tot en el que fa referència al primer plantejament de la variant de l'Ametlla que pretenia donar sortida al tràfic que ve des dels municipis veïns de Bigues i Riells i de Santa Eulàlia. La proposta plantejada en l'avantprojecte naixia a la rotonda de Can Magre i aprofitava el traçat actual de la carretera de Sant Feliu. A l'inici de la recta de can Viaplana, es generava un nou traçat que tombava a llevant i passava per darrera de Can Saniqueda, creuava els camps de can Mas i després de seccionar el torrent de Can Plantada anava a buscar el carrer Pou de Glaç. Finalment, s'entronca amb la C-17 amb un nus viari a l'alçada del camí del Pou de Glaç.

Des del punt de vista paisatgístic, el traçat d'aquesta primera proposta de variant tenia importants efectes sobre una de les zones de major valor agrícola del municipi. La plana agroforestal del sud de l'Ametlla quedava segmentada parcialment per aquesta infraestructura i n'alterava la seva estructura.

A nivell ecològic, la variant generava una important segmentació de diversos torrents, en concret, el del Sorral i el de Can Plantada. Actualment, aquests torrents tenen reduïts però importants boscos de ribera que estan classificat segons la directiva hàbitats com a d'interès comunitari no prioritari.

Cal destacar que a nivell patrimonial, a tocar del camí del Pou de Glaç, hi ha un dels pocs pous de gel de la Plana del Vallès que, per altra banda, presenta un estat de conservació excepcional. La construcció de la proposta plantejada generava seriosos dubtes en la conservació de l'estructura del pou ja que les parets de càrrega d'aquest -9 m d'alçada- restaven situades íntegrament sota la cota del traçat i a tocar d'aquest.

També és important esmentar la mina de can Plantada, que a la zona de can Saniqueda quedava just a sota del traçat de la variant. Aquesta infraestructura de transport d'aigua en aquest punt té una secció de pas 1'5 m d'alçada per 0'5m d'amplada de galeria. Per tant, la construcció de la carretera al seu damunt en podria afectar l'estructura.

Des del punt de vista arqueològic, a l'entroncament del carrer del Pou de Glaç amb la C-17 hi ha el jaciment romà del Sot d'en Torres, en aquest jaciment s'ha detectat restes en superfície i la construcció de la infraestructura podria afectar-lo de ple.

Des del punt de vista social, el reforçament de l'actual traçat de la carretera a la zona de Pinar i Portús hagués tingut importants afectacions per les prop de 30 famílies que viuen a peu de carretera, en alguns casos, les construccions estan a menys de 5 m de la plataforma actual de la infraestructura. A la zona de can Reixac, aquesta situació és repetida ja que la variant passava per davant de 25 habitatges que estaven a tocar de la nova infraestructura i, directa o indirectament, a 65 famílies més.

Nosaltres vàrem fer tot un seguit de consideracions als redactors dels Pla instant-los a reconsiderar el traçat de la variant en base a diversos estudis tècnics d'un bufet d'arquitectes i d'un altre de biòlegs. La proposta resultant d'aquests estudis tècnics generaven un nou disseny de la variant que havia de resoldre els problemes de mobilitat de la part nord de la Vall del Tenes a partir d'un traçat pel terme de Santa Eulàlia.

Aquest nou traçat, aprofitava la carretera actual del municipi veí i fent dues variants a la zona de la Sagrera i del Rieral anava a connectar amb la Ronda Vallès a la zona de la cruïlla de Caldes.

Aquesta proposta generada des de l'Ametlla ha estat recollida per l'equip del Pla Territorial Metropolità per mitjà de la creació d'una nova via per la Vall del Tenes que anomenen "via estructurant suburbana" i que en paral·lel al riu Tenes genera una variant que treu el trànsit dels nuclis urbans de la Sagrera i del Rieral de Santa Eulàlia i connecta a la Ronda Vallès més a l'est de la cruïlla de Caldes.

D'altra banda, i per mantenir el doble eix de sortida del nord de la Vall de Tenes cap a la C-17, el pla també preveu la creació d'una variant pel sud de l'Ametlla, aquesta però amb el traçat pendent de definició, tot i que s'intueix que resseguiria el traçat de l'actual carrer 11 de setembre.

Vista aquesta nova solució plantejada per la Generalitat, on es defineix una variant de rang superior per la Vall del Tenes i d'una secundària amb un traçat encara no concretat per l'Ametlla, el nostre servei tècnic ha elaborat un seguit d'al·legacions que recullen el posicionament del municipi en relació a la variant del sud de l'Ametlla i a d'altres aspectes del Pla, les quals proposarem al proper Ple del 16 del setembre.

L'informe de les al·legacions és el següent:

## **1. OBJECTE**

L'objectiu del present informe és realitzar un seguit de consideracions per a la redacció de les al·legacions a l'aprovació inicial del projecte de pla territorial parcial metropolità de Barcelona.

## **2. INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT**

### **2.1. Millora de la C-17 – tram Granollers-la Garriga -**

L'aprovació inicial del Pla preveu l'ampliació i millora de la C-17 des de Mollet del Vallès fins a Centelles. Es considera que l'ampliació d'aquesta via a 3+3 carrils no és necessària en tot aquest tram.

Essencialment, des de l'entroncament de la C-17 amb la futura ronda del Vallès cap al sud és on, a priori, existiran les majors demandes de mobilitat i, a mig termini, serà necessària aquesta ampliació.

D'aquí cap al nord, a part d'una demanda de mobilitat actual i futura molt més acotada, existeixen importants condicionants orogràfics i de proximitat a assentament urbans que no justifiquen l'ampliació.

En el cas de l'Ametlla, actualment, ja són necessàries mesures per reduir els impactes - acústics i visuals- de la via als assentaments urbans propers. Una suposada ampliació, a part d'incrementar aquesta problemàtica, suposaria el constrenyiment de diverses zones residencial i d'usos terciaris.

Per tant, seria prioritari, en el marc de les millores previstes a la infraestructura, establir mecanismes per reduir l'impacte ambiental a les zones urbanes limítrofes. En cas que no fos possible renunciar a l'ampliació en aquest tram urbà, s'hauria d'estudiar el pas de la via de forma soterrada o establir mecanismes per fer-la més permeable. Aquest fet

permetria integrar les zones comercials i residencials a l'oest de la C-17 amb el casc urbà.

## **2.2. Variant integrada amb traçat pendent de definició de l'Ametlla**

### **2.2.1. El traçat del PTPMB**

La proposta de variant de l'Ametlla del PTMB neix al final de la recta de can Mallorca, creua el torrent de Can Palau, s'endinsa cap a la Bogadella i entra al teixit urbà de l'Ametlla resseguint el traçat del vial 11 de setembre. A continuació creu a torrent de Can Diví i, pel mig de la Quintana de Can Draper, enllaça amb la rotonda d'accés a l'Ametlla des de la C-17.

### **2.2.2. Impactes paisatgístics, ecològics, patrimonials i socials del traçat**

Els impactes principals d'aquesta nova infraestructura es concentren a la seva part inicial i final. En concret, el creuament del torrent de Can Palau per la zona proposada afecta greument la dinàmica fluvial del torrent i fragmenta una infraestructura hidràulica ancestral. D'altra banda, en aquest espai s'afecten importants espais d'horta de regadiu, molt escassa a l'Ametlla.

La part central de la proposta, no presenta impactes ambientals destacats, però sí de socials, ja que un increment del volum de vehicles podria suposar un important impacte acústic i de seguretat per les zones residencials del sud del municipi.

Un cop se surt del teixit urbà la variant ha de creuar un torrent, el de Can Diví, que presenta una orografia molt abrupta i, per tant, implicaria la creació d'una infraestructura molt impactant i que afectaria els ecosistemes de ribera de l'espai.

En darrer terme, la variant creua pel mig de la Quintana de Can Draper. Aquest espai és una peça agroforestal de 35 ha que integra cultius de secà amb nous cultius de regadiu en el marc d'una de les poques explotacions agràries viables i prioritàries del municipi.

D'altra banda, el traçat de la carretera s'aproxima a un seguit d'arbres catalogats –els lledoners de Can Draper- i a la masia –catalogada com a bé cultural d'interès nacional-.

### **2.2.3. Consideracions generals**

L'esperit del Pla Territorial en relació a la connexió del nord de la Vall del Tenes és l'establiment d'un doble eix que permeti racionalitzar la mobilitat de la zona. Amb la proposta de via estructurant suburbana de Santa Eulàlia i l'actual carretera BP-1432 que enllaça amb la C-17 aquest objectiu queda plenament resolt.

D'altra banda, la BP-1432 durant els propers mesos serà objecte de profundes remodelacions a la zona urbana de l'Ametlla que reforçaran aquest eix de connexió amb la C-17 i la Garriga.

Entrant a l'Ametlla des de Bigues, la Diputació de Barcelona millorarà el pont de la Terrera tot eliminant un perillós revolt. A la zona de Can Quico, l'Ajuntament de l'Ametlla està construint una rotonda que permetrà fer més fluid el trànsit, especialment cap a la Garriga. A l'entrada sud de la Garriga, la Generalitat està construint el nus sud d'accés a aquesta població que modifica totalment el traçat de l'antiga BP-1432 i el racionalitzat. Finalment, el municipi preveu realitzar unes intervencions de contorn de la carretera per millorar-ne la seva integració urbana.

D'altra banda, la part sud del municipi, per on es preveu que transcorri la futura via, està immersa en un procés de millores que han de permetre drenar tot el trànsit d'aquesta

zona pel camí de Santa Eulàlia amb una rotonda que entroncarà amb el carrer Pou de Glaç i que, a través del camí de Can Draper, faran arribar els fluxes de mobilitat a la rotonda d'accés a la C-17.

Cal també, tenir en compte que el teixit de la travessera urbana de la BP-1432 ja ha assumit històricament la infraestructura i que el trasllat d'aquesta a un nou teixit, eminentment urbà, implicaria importants readaptacions i tensions.

Tot i l'existència d'aquest doble eix, el PTPMB reinterpreta el vial existent al PGOU de l'Ametlla del Vallès –C/Onze de Setembre- per crear una nova via integrada amb traçat pendent de definir, com a possible “by-pass” de l'actual carretera.

Vista la gran quantitat d'intervencions per millorar la BP-1432 al seu pas per l'Ametlla i vista la proposta de la via estructurant suburbana de Santa Eulàlia, la definició del traçat de la nova via integrada del sud de l'Ametlla hauria d'estar condicionada a:

L'efectiva execució i connexió de la via estructurant suburbana del Tenes amb la Ronda Vallès.

El seguiment i monitorització de les intensitats de trànsit al casc urbà de l'Ametlla un cop acabada la via del Tenes. Avaluació de la necessitat d'obrir aquest nou vial pel sud de l'Ametlla en funció dels aforaments d'intensitat de trànsit i de les millorar de traçat que es realitzaran a la BP-1432 al seu pas pel casc urbà de l'Ametlla –ampliació del pont d'entrada al municipi, rotonda a la zona de Can Quico per mantenir la linealitat de la carretera cap a la Garriga i millorar de les voreres de tot el tram urbà de la carretera-.

En cas d'existir una justificació raonada de la necessitat d'obrir el traçat, aquest hauria de garantir el compliment dels criteris del Pla Territorial i minimitzar l'impacte ambiental. Per tant, la proposta de traçat plantejada hauria de mirar de resseguir els camins actuals –camí de la Bogadella a Santiago Rusiñol- i camí de Can Draper a Mas Fabrera- i de no fragmentar els espais agraris –Quintana de Can Draper-.

### **3. ESTRATÈGIES URBANES**

#### **3.1. Estratègia de creixement urbana del municipi**

El Pla Territorial estableix per al municipi de l'Ametlla una estratègia de creixement urbana moderada. Aquest fet implica la possibilitat de créixer un 30% més de la superfície actual de sòl urbà de caràcter eminentment residencial o mixt –casc antic i eixample-.

Actualment, el PGOU de l'Ametlla disposa d'un potencial de creixement de nou sòl urbà amb les característiques definides al pla que supera de ben poc el 10% de la superfície de l'àrea urbana residencial o mixta existent.

El PGOU de 1986, l'any 2006, encara tenia un potencial de creixement de 1.443 habitatges, amb 106 de protecció oficial. Segons el PAUM de l'Ametlla –aprovat el dia 14 de desembre de 2006 per la CUB-, la demanda d'habitatge prevista entre 2006-2011 seria de 1029 habitatges amb una dotació de 232 habitatges de protecció oficial. El PAUM amb les seves previsions crea un nombre d'habitatges lleugerament inferior a la demanda (945 habitatges dels quals 229 de HPO). Val a dir però que aquesta figura de planejament no esgota el PGOU de 1986, cosa que permet un creixement complementari de 1003 habitatges. Aquest fet, indica que si es mantinguessin els nivells de creixements poblacional previstos pel PAUM –actualment, s'han reduït dràsticament-, es podria absorbir la demanada d'habitatge fins l'any 2020 al municipi amb un sostre poblacional de 11.887 habitants.

Per tant, actualment, el planejament vigent supera de llarg les previsions de creixement del Pla Territorial i, en aquest sentit, no és necessària la qualificació de sòl no

urbanitzable de caràcter preventiu als intersticis del sòl urbà ja que és garanteix, amb escreix, amb el sòl urbà actual les demandes d'habitatge en el propers anys.

### **3.3. Pla Parcial de can Carlons**

A dia 3 de juliol de 2008, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament, la requalificació del Pla Parcial de Can Carlons a sòl no urbanitzable.

El PTPMB preveu per aquesta zona una estratègia de contenció o extinció. Val a dir que s'entén que aquesta estratègia només seria aplicable en sòl urbà. Per tant, vist l'elevat valor de connectivitat biològica que té l'espai hauria d'estar qualificat com a sòl no urbanitzable de protecció natural i paisatgística.

## **4. SÒL NO URBANITZABLE**

### **4.1. Delimitació del SNU**

Es considera que les següent zones del municipi catalogades com a sòl de protecció preventiva haurien de passar a forma part de sòl no urbanitzable d'interès natural, pel seu valor natural intrínsec i per la innecessarietat d'incrementar la superfície urbana del terme municipal:

1. Bosc de la Majordoma -can Millet de Dalt- i torrent del Verder; Bon part d'aquest espai està inclòs al pla Especial de Protecció del Torrent del Verder aprovat definitivament, pendent d'executivitat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona, el dia 29 de maig de 2008. Aquesta zona és una de les de major valor natural i paisatgístic del municipi i atesora un gran nombre de patrimoni històric lligat a l'ús de l'aigua. El pla especial de protecció d'aquest espai ha endurit la normativa urbanística del sòl no urbanitzable d'aquesta zona per assolir la seva màxima protecció. D'altra banda, és un enclavament estratègic per la connectivitat biològica nord-sud i est-oest al municipi.

2. Els intersticis de les urbanitzacions de Pinar i Portús, Can Carlons i Santa Creu; el dia 3 de juliol de 2008 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona aprovava definitivament, pendent d'executivitat la desclassificació del sòl urbanitzable, del Pla Parcial de Can Carlons. Aquest espai és de màxim interès per a la connectivitat biològica i, precisament, qualsevol estratègia territorial ha de tendir a protegir amb el màxim rang aquest espai i les seves zones perimetrals. Per tant, es desaconsella la situació de sòl de protecció preventiva en aquest espai.

3. La zona perimetral a la masia de Can Draper: pel seu increïble valor patrimonial -Bé Cultural d'Interès Nacional- i per la seva qualitat paisatgística no pot ser una zona de futur desenvolupament urbà. D'altra banda, la zona afectada integra zones d'horta intensiva ecològica i d'olivera que són úniques al municipi i claus per al manteniment i d'una explotació agrícola prioritària -Can Draper-. D'altra banda, la legislació sectorial de patrimoni imposa una àrea de protecció a l'entorn d'aquests béns. Per tant, s'estaria amb una clara incongruència entre planejament i normativa sectorial.

4. La zona del torrent del pont de la Terrera: Aquest espai que s'ha delimitat, correspon únicament i exclusiva a un torrent de gran valor natural i, també, patrimonial. Per tant, per la orografia i la riquesa patrimonial de l'espai es desaconsella la seva classificació com a sòl preventiu.

5. La part posterior de l'Hotel del Vallès: Actualment, aquest espai està cobert per un alzinar en regeneració d'un 40 anys d'antiguitat i creuat per dos torrent amb una elevada biodiversitat. D'altra banda, el fet de ser una zona allunyada del nucli desaconsella que en un futur sigui un dels emplaçaments estratègics per desenvolupar qualsevol teixit urbà.

Veure plànol adjunt de les zones i els principals connectors biològics.

## **5. DESPLEGAMENT DELS PLANS TERRITORIALS**

### **5.1. PDU d'estructuració urbana dels vessant de la vall del Tenes**

El municipi de l'Ametlla ha estat inclòs en el PDU del baix Congost, aquest té per objectiu reforçar la centralitat metropolitana de Granollers en relació als municipis del seu entorn.

A part de la bondat de formar part d'aquest PDU, el municipi de l'Ametlla presenta uns dèficits molt destacats en relació a l'estructuració dels teixits de baixa densitat residencials. En el PDU de la Vall del Tenes, aquesta problemàtica s'afronta d'una manera directa a partir de 4 objectius d'actuació. D'altra banda, el municipi de l'Ametlla té el 70% del seu territori a la conca del Tenes. En aquest sentit, es fa imprescindible, tal i com mostra el plànol d'estratègies urbanes "àrees urbanes residencials a reestructurarà" d'incorporar, també, l'Ametlla en aquest Pla Director de la Vall del Tenes.

### **5.2. PDU de reconversió de l'entorn urbà de l'eix viari de la C-17 entre Mollet i la Garriga**

En aquest apartat s'hauria de fer referència explícita al municipi de l'Ametlla ja que el pas de la C-17 per una part important del seu teixit urbà, eminentment terciari i residencial, implicarà la necessitat de reformular, seguint els objectius del PDU, la secció de la via, la relació dels teixits urbans de façana amb la via i els teixits urbans adjacents i la ubicació dels usos del sòl terciaris en aquest espai. També en aquest apartat, tal i com recull el punt 2.2. del present informe, s'haurien d'establir els mecanismes per reduir l'impacte ambiental de la via i fer-la més permeable, tant si s'amplia com si no.

## **6. NORMATIVA DEL PLA**

### **Article 4.12 Manteniment de reserves en planejament urbanístic**

En aquest article s'indica el manteniment de determinades reserves viàries per precaució a l'aprovació definitiva del projecte de millora de la C-17 i de la Ronda Vallès.

En el cas de l'Ametlla, es considera que l'afectació del Pla de Llerona per desdoblar la C-17 hauria de ser eliminada ja que existeix una important afectació patrimonial, paisatgística i de connexió biològica sobre aquest espai en cas de plantejar un desdoblament de la C-17 per aquest espai.

### **Article 5.2 Planejament urbanístic supramunicipal**

Caldria refer les consideracions relatives als PDU de reconversió de l'entorn urbà de la C-17

Caldria incorporar a la normativa les prescripcions realitzades en aquests PDU en quant a l'aparició del municipi en el text que defineix l'àmbit d'aquest plans.

#### **Article 4.4 Tipologies de la xarxa viària**

Caldria definir en aquest article les vies integrades amb traçat pendent de definir. A part de la definició s'hauria de concretar: els agents implicats en la concreció del traçat, els principis que implicaran la seva definició i, per sobre de tot, que la documentació gràfica del PTPMB que marca aquestes vies és del tot indicativa a l'espera de projecte de traçat amb l'estudi d'alternatives.

Per tant, s'informa **FAVORABLEMENT** a la proposta de Pla Territorial condicionat a la incorporació de les següents prescripcions que poden ser base per a l'al·legació municipal:

**Primera:** Limitar el desdoblament de la C-17 a 3+3 carrils fins a l'entroncament d'aquesta via amb la Ronda Vallès cap al sud. En cas de justificar-se la necessitat d'ampliació de la C-17 cap al nord, a la trama urbana de l'Ametlla, establir mesures de correcció ambiental i de permeabilització/soterrament de la infraestructura per relligar els teixits urbans a banda i banda de la C-17.

**Segona:** Condicionar la definició del traçat de la via integrada amb traçat pendent de definir pel sud de l'Ametlla a: l'efectiva execució i connexió de la via estructurant suburbana del Tenes a la Ronda Vallès, al seguiment i la monitorització de les intensitats de trànsit al casc urbà de l'Ametlla un cop acabada la via del Tenes, a l'avaluació de la necessitat d'obrir aquest nou vial pel sud de l'Ametlla en funció dels aforaments d'intensitat de trànsit i de les millorar de traçat que es realitzaran a la BP-1432 al seu pas pel casc urbà de l'Ametlla i, en darrer terme, en cas d'existir una justificació raonada de la necessitat d'obrir el traçat, aquest hauria de garantir el compliment dels criteris del Pla Territorial i minimitzar l'impacte ambiental.

**Tercera:** Modificar la qualificació de tots els sòl no urbanitzables de protecció preventiva als intersticis del sòl urbà del municipi per sòl no urbanitzable d'interès natural i paisatgístic degut a la justificació del seu valor natural i connector intrínsec així com per innecessarietat de nous creixements urbans ja que el planejament vigent pot absorbir la demanada d'habitatges fins l'any 2020.

**Quarta:** Incloure el límit del Pla Parcial de Can Carlons a la memòria gràfica del PTPMB com a sòl no urbanitzable d'interès natural i paisatgístic i no com a estratègia urbana de reducció o extinció.

**Cinquena:** Incloure en el text de l'apartat de propostes i de normativa, el municipi de l'Ametlla al PDU d'estructuració urbana dels vessants de la vall del Tenes i al PDU de reconversió de l'entorn urbà de l'eix viari de la C-17 entre Mollet i la Garriga.

**Vuitena:** Eliminar les reserves de planejament de la variant de la C-17 al límit del terme municipal de l'Ametlla a tocar del Pla de Llerona que figuren a l'article 4.12 de la normativa del PTPMB.

**Novena:** Incloure a l'article 4.4 de la normativa del PTPMB, la definició, els agents implicats en la seva concreció i el caire indicatiu que tenen els traçats definits en els plànols del PTPMB pel que fa a les vies integrades amb traçat pendent de definir.