Agenda Besòs

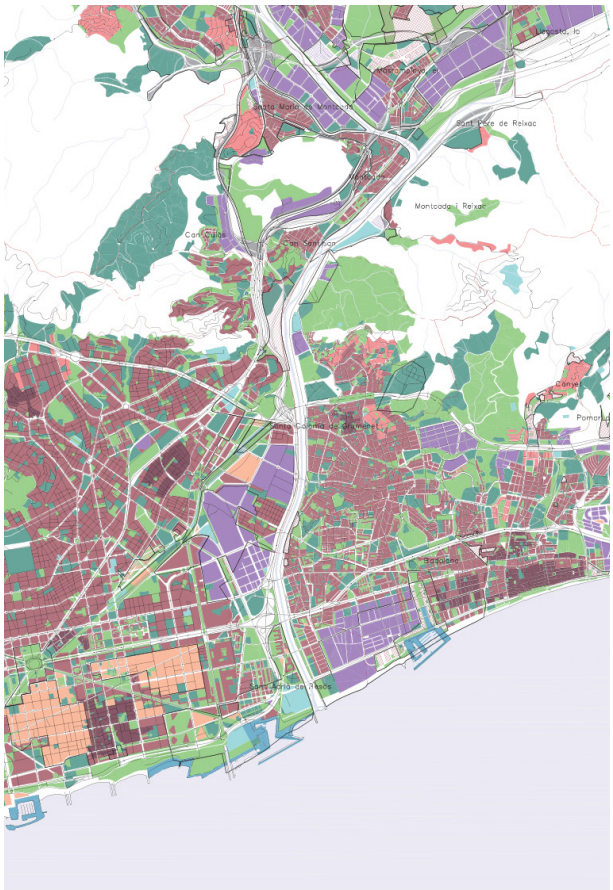
consorcibesòs

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Diagnosi

Eix Transversal 2

Planificació a Llarg Termini



Direcció i redacció:

consorcibesòs

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Equip redactor:

Manel Villalante
Jordi Fuster
Cristina Jiménez
Joana Llinàs
Josep Prats
Beatriz Zaragoza

Marc Montlleó
Pablo Casals
Gemma Conde
Gustavo Rodríguez
Arnau Lluch
Adrián Cabeza
Itzel Sanromà
Nuno Tavares

Miquel Pybus
Ioanna Spanou
Marcelo González
Margherita Neri
Giorgia Sgarbossa
Bàrbara Pons

Erick Valdez
Núria Piè
Clara Roig

i el cos tècnic i administratiu de Barcelona Regional

Elaborat a Barcelona el juliol de 2017.Document versió 2.0

CONTINGUT

1. INTRODUCCIÓ 5

2. MEDI AMBIENT 7

2.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL 8

2.2. PLANEJAMENT URBANÍSTIC 13

2.3. PLANEJAMENT SECTORIAL 15

2.4. CONCLUSIONS 31

3. MOBILITAT 33

3.1. ACTUACIONS PREVISTES EN EL PLANEJAMENT 33

3.2. ALTRES ACTUACIONS FORA DEL PLANEJAMENT 67

3.3. VALORACIÓ EN EL CONTEXT ACTUAL DE LA PLANIFICACIÓ D´INFRAESTRUCTURES A L´EIX BESÒS 71

3.4. CONCLUSIONS: PRIORITZACIÓ DE LES ACTUACIONS DEL PLANEJAMENT 72

4. ASSENTAMENTS URBANS 77

4.1. TEIXIT RESIDENCIAL 77

4.2. TEIXIT PRODUCTIU 86

4.3. RESERVES D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS 101

4.4. GRAU D'EXECUCIÓ DELS ÀMBITS 104

4.5. PREVISIONS A CURT, MIG I LLARG TERMINI 106

4.6. CONCLUSIONS 108

1. INTRODUCCIÓ

En aquest volum es fa un repàs a la planificació territorial i sectorial vigent que conté determinacions vinculants i/o orientatives pel desenvolupament futur dels espais oberts, les infraestructures i els assentaments urbans de l´àmbit de l´Eix Besòs. Molts d´aquests plans estan elaborats amb criteris anteriors a la crisi del 2008, pel què cal una revisió en profunditat dels calendaris i els pressupostos previstos, ja que en gran part no s´ajusten ja a la capacitat inversora actual de les administracions públiques. Per altra banda, moltes de les infraestructures previstes fa molts anys que estan planificades, però no s'executen. Aquest fet provoca que, mentre aquesta transformació o integració no es produeix, no s'inverteixi en mesures alternatives, fet que propicia un caire de certa provisionalitat al territori. La no concreció d'aquestes inversions fa que sovint no es prenguin mesures necessàries que millorarien des de la mobilitat, l'accessibilitat, la qualitat de l'espai públic o la qualitat ambiental.

La reflexió és doncs pertinent i, amb la perspectiva de 6 i 7 anys respectivament del Pla Director d´Infraestructures (PDI 2011-2020) i del Pla Territorial Metropolità (PTM 2010), cal fer una mirada crítica i realista vers el planificat i destriar aquelles inversions que poden marcar un tret diferencial i que tenen un major retorn social i un major retorn per a la millora d'aquest territori. L´Agenda Besòs és, per tant, una oportunitat per revisar aquesta planificació de manera conjunta per les administracions que gestionen el territori, amb l´objectiu d'avaluar, prioritzar o qüestionar les actuacions previstes en funció dels recursos i les realitats actuals, i mantenir un diàleg amb els agents implicats en el territori per redefinir el model territorial futur de l´Eix Besòs.

2. MEDI AMBIENT

En aquest apartat es realitza una anàlisi de tots aquells plans i propostes que poden tenir una clara incidència a l'àmbit Besòs, tant a nivell territorial i urbanístic com en temàtiques sectorials relacionades amb el medi ambient, l'aigua i els espais oberts, entre d'altres. Tot i això, seria un error pretendre que aquest capítol fos una gran síntesi precisa sobre les polítiques públiques en vigor i que cal desenvolupar en l'àmbit Besòs. Més aviat, aporta una matriu de referència que facilita la coherència espacial i temporal d'aquestes polítiques.

Així doncs, per tal de realitzar aquesta anàlisi es defineixen els plans a diferents nivells:

PLANEJAMENT TERRITORIAL

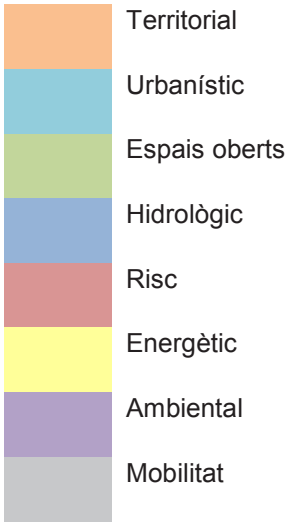
PLANEJAMENT URBANÍSTIC

PLANEJAMENT SECTORIAL

ALTRES PLANS MUNICIPALS

El plans territorials tenen una posició jeràrquica superior al planejament urbanístic municipal o supramunicipal al qual dóna normes d'aplicació directa, directrius que aquest haurà de desenvolupar i concretar obligadament i recomanacions. D'aquesta manera, el planejament territorial coordina i harmonitza a una escala superior els diversos plans urbanístics que es puguin formular. D'altra banda, el planejament sectorial, està específicament destinat a ordenar un aspecte de la realitat territorial: els espais d'interès natural, cicle de l'aigua, la producció i distribució d'energia, etc. Per acabar, la categoria d'altres plans municipals, es refereix a plans impulsats des dels municipis que conformen l'àmbit Besòs.

A més de la definició del plans a diferents nivells, s'han classificat d'acord a les temàtiques següents:



2.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL

Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) [1995]

Objectius

El PTGC té com a propòsit definir els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya i, a la vegada és el marc orientador de les accions que emprenguin els poders públics per a crear les condicions adequades per atreure l'activitat adequada als espais territorials idonis i per aconseguir que els ciutadans de Catalunya tinguin uns nivells de qualitat de vida semblants independentment de l'àmbit territorial on visquin.

Relació

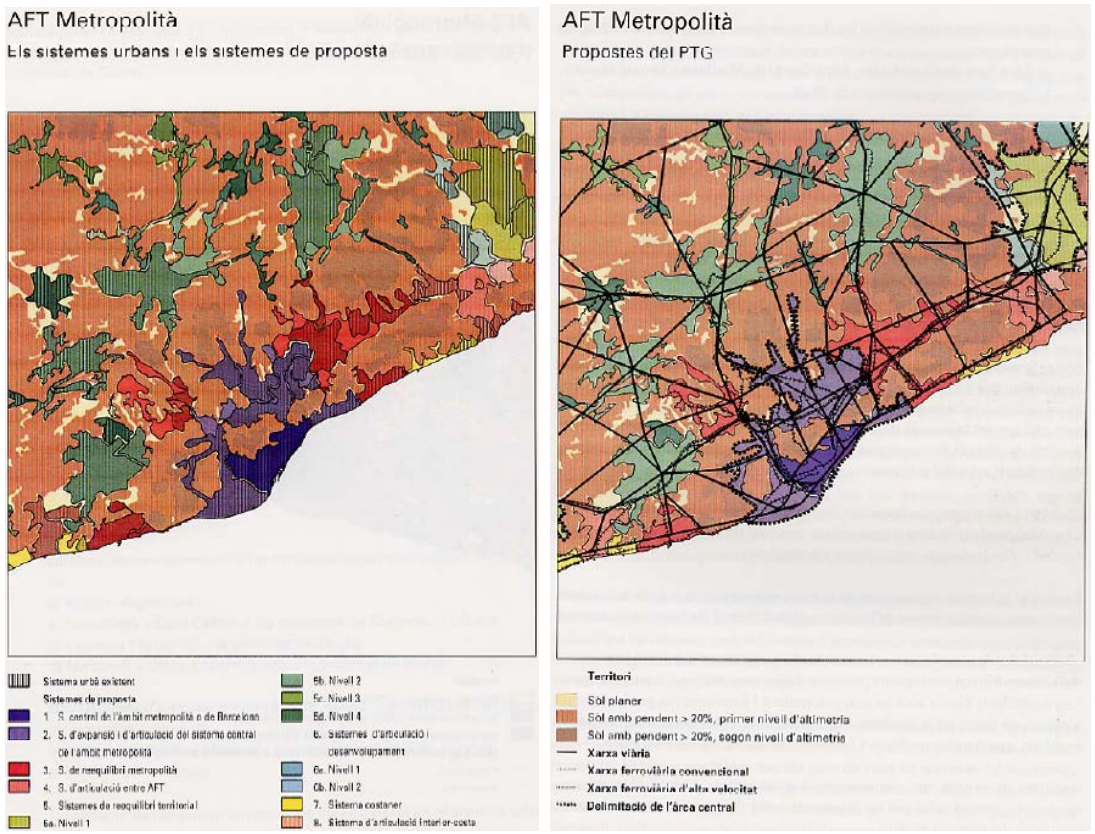
El PTGC regula a nivell català els plans territorials parcials i, per tant, regula les determinacions del PTMB, pla que alhora estableix el marc d'ordenació territorial per la RMB on s'inscriu l'àmbit Besòs com es detalla més endavant. El PTGC estableix un contingut temàtic per als plans territorials:

- La definició dels nuclis especialment aptes per a establir-hi equipaments d'interès comarcal.
- L'assenyalament dels espais d'interès natural. La definició de les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès que cal conservar o ampliar per les seves característiques d'extensió, de situació i de fertilitat.
- L'emplaçament d'infraestructures.
- Les àrees de protecció de construccions i d'espais naturals d'interès historicoartístic.
- Les previsions de desenvolupament socioeconòmic.
- Les determinacions per a la planificació urbanística.

Els plans territorials parcials han de considerar els objectius següents de preservació del medi:

- Fomentar el desenvolupament sostenible del país.
- Respectar les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès, ja sigui per llur extensió, per llur ubicació o per llur fertilitat.
- Incentivar l'ús eficient dels recursos energètics i hidràulics.
- Salvaguardar els espais naturals d'especial interès.
- Afavorir el mínim impacte ambiental de les actuacions amb incidència territorial.

Imatge 2.1: Pla Territorial General de Catalunya (1995)



Font: © Generalitat de Catalunya

Del PTGC se'n deriva també la reflexió sobre els criteris pel planejament territorial en els que s'han basat els plans territorials parcials, que són els següents:

- Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica.
- Protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori.
- Preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori.
- Moderar el consum de sòl.
- Afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes.
- Protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebra el territori.
- Facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada.
- Propiciar la convivència d'activitats i habitatge a les àrees urbanes i racionalitzar la implantació de polígons industrials o terciaris.
- Aportar mesures de regulació i orientació espacial de la segona residència.
- Vetllar pel caràcter compacte i continu dels creixements.
- Reforçar l'estructura nodal del territori a través del creixement urbà.
- Fer de la mobilitat un dret i no una obligació.
- Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
- Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.
- Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial.

Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB) [2010]

Objectius

L'objectiu del PTMB és facilitar l'ordenació del territori format per set comarques -l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental- mitjançant un marc de referència per al planejament urbanístic, el desenvolupament de les infraestructures i la planificació sectorial. Aquests aspectes s'articulen en els tres sistemes bàsics del territori:

- Sistema d'espais oberts: el sòl classificat com a no urbanitzable pel planejament urbanístic en el moment de l'aprovació del Pla. Aquest sòl és considerat un component fonamental de l'ordenació del territori.
- Sistema d'assentaments: el PTMB estableix les pautes per a una evolució urbanística que respongui als criteris del Programa de Planejament Territorial i que sigui coherent amb les aptituds i condicions de cada lloc del territori, mitjançant el reconeixement dels assentaments existents, la proposta d'estratègies urbanes i la definició d'una estructura nodal de referència.
- Sistema d'infraestructures de mobilitat: el PTMB pretén establir les direccions generals específiques i els organismes competents per establir les infraestructures estructuradores del territori, però deixant marge de concreció (seccions i traçats) als instruments sectorials.

El PTMB té com a fita contribuir a endreçar el territori de la RMB per tal d'articular-lo com una realitat ambiental sostenible, econòmicament eficient i socialment equitativa i justa. Això ho vol assolir impulsant un model d'urbanització que propugni la compacitat física dels assentaments, la seva complexitat funcional i la seva cohesió social. Els seus objectius més específics són:

- Donar cabuda a les previsions de necessitats d'habitatge i llocs de treball adoptades com a hipòtesis de futur per a l'àmbit del Pla.
- Contribuir a la generació de riquesa a partir de l'aprofitament ordenat i sostenible dels recursos del territori i del seu potencial endogen. Afavorir una eficiència econòmica creixent, mitjançant la distribució d'usos i la disposició de les xarxes d'infraestructures en el territori.
- Facilitar que els ciutadans disposin d'unes condicions raonablement equiparables en l'accés a la renda i als serveis.
- Garantir que el desenvolupament sigui sostenible.

Relació

Pel que fa als espais oberts, el PTMB vol assolir l'estructuració i compleció de les diverses unitats existents per tal de donar-los coherència, robustesa i capacitat d'assolir les funcions assignades a un sistema d'espais oberts. El PTMB diferencia tres categories de sòl segons el grau de protecció davant les possibles transformacions:

- Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari: que tenen un grau de protecció altament restrictiu de les possibilitats de transformacions. Aquests espais hauran de mantenir la condició d'espai no urbanitzat; només excepcionalment i de manera justificada s'hi podran realitzar actuacions d'edificació o de transformació. Incorporen aquells espais que han estat protegits per la normativa sectorial com el Pla d'Espais d'Interès Natural i la Xarxa Natura 2000.
- Espais de protecció especial de la vinya: inclou àrees d'alt valor agrícola amb conreu de vinya.
- Espais de protecció preventiva: inclou els espais com a no urbanitzables que no hagin estat considerats de protecció especial. Aquests sòls són protegits preventivament sense perjudici que es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si s'escau.

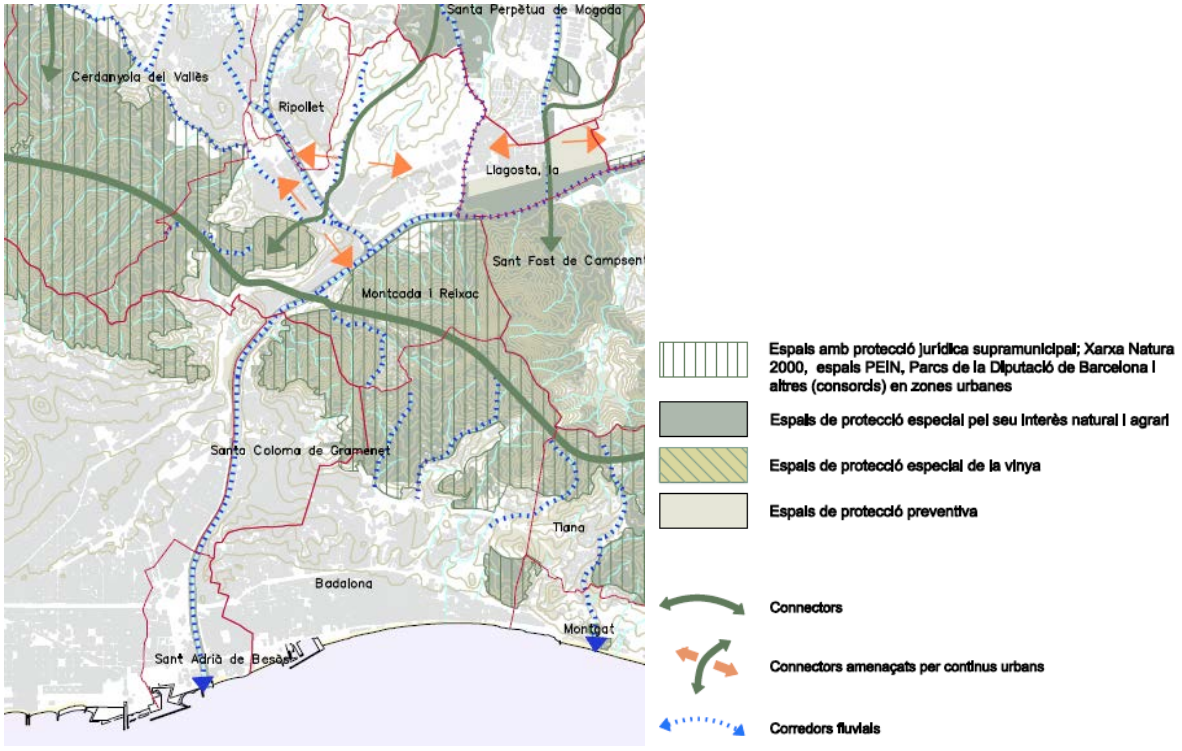
El Pla preveu la possibilitat, en casos justificats, implantacions d'activitats o instal·lacions de valor estratègic general i d'especial interès per al territori.

A més, pretén assegurar les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat, preservar aquells terrenys necessaris per al cicle hidrològic i establir directrius del paisatge.

Dins l'Avaluació ambiental estratègica del PTMB es determinen propostes referents a espais d'interès per la connectivitat ecològica de les quals les que afecten a l'àmbit Besòs són les següents:

- El sector Montcada i Reixac és cabdal per tractar-se d'un lloc de confluència d'àrees d'interès per a la connectivitat, ja que en uns pocs centenars de metres es troba l'aiguabarreig entre la riera de Sant Cugat i el riu Ripoll, l'aiguabarreig entre el riu Ripoll i el riu Besòs, la confluència de la Serra de Collserola amb la Serralada de Marina, seguint l'eix de la Serralada Litoral, i, a la vegada, el contacte d'aquesta cadena muntanyosa amb la plana vallesana.

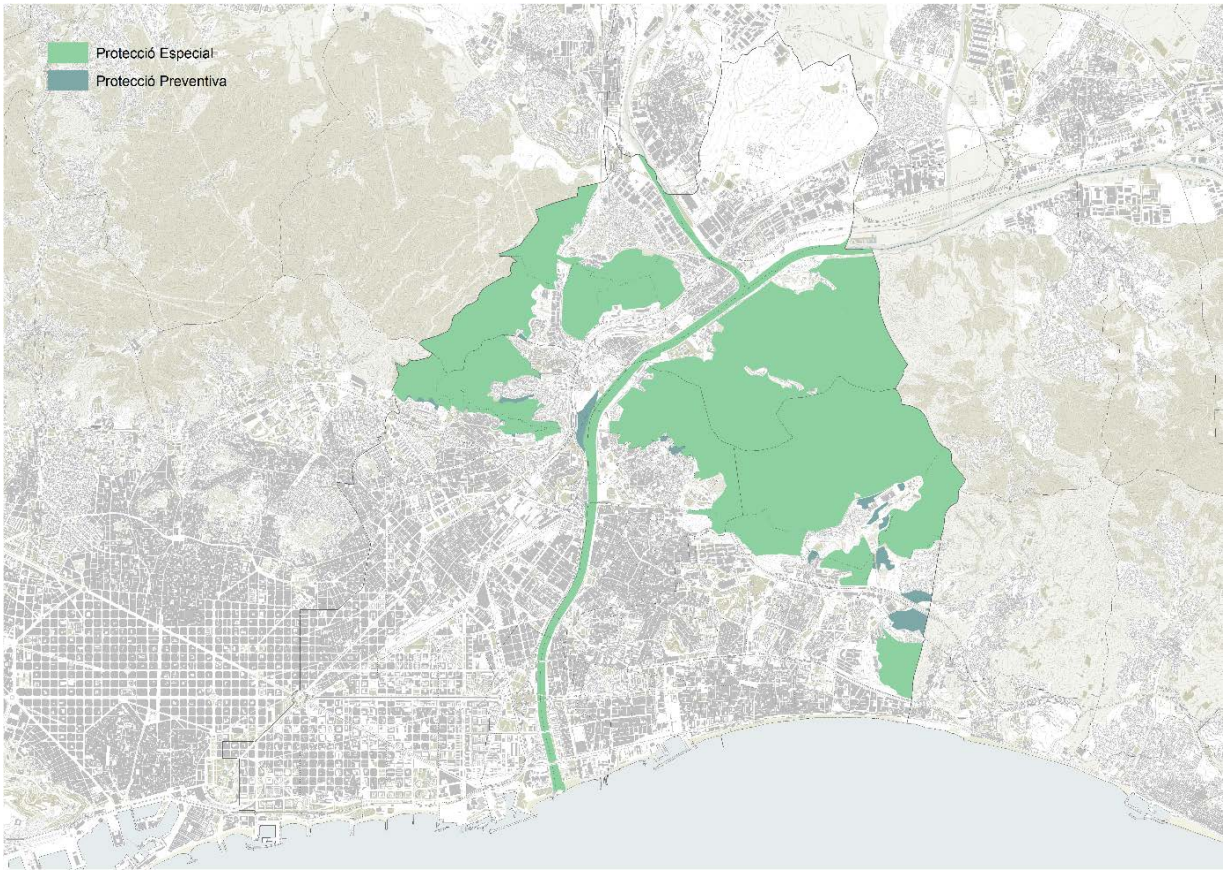
Imatge 2.2: Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (2010)

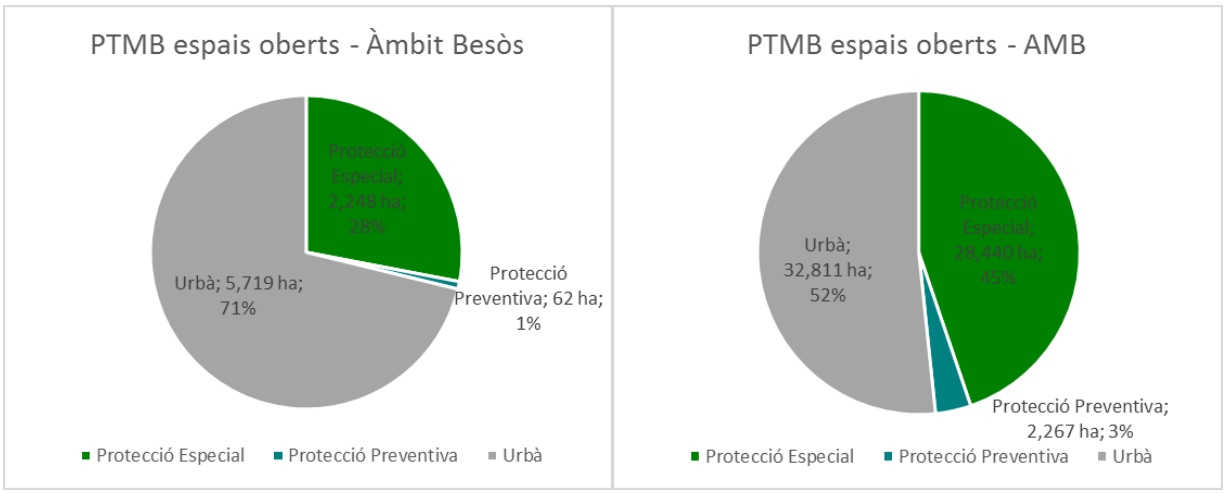


Font: © Generalitat

A l'àmbit Besòs, gairebé tots els sòls d'espais oberts són de protecció especial amb un 28% (2.248 ha) i només un 1% (62 ha) són de protecció preventiva, el 71% restant (32.811 ha), per tant, és urbà. Si comparem amb l'AMB (àmbit Besòs inclòs), el percentatge és força inferior ja que els espais de protecció especial arriben al 45% i de protecció preventiva al 3%.

Imatges 2.3, 2.4 i 2.5: Espais oberts segons el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona





Font: © Generalitat de Catalunya i elaboració pròpia

Segons l'article 2.6 de les Normes d'ordenació territorial i directius del paisatge, els espais de protecció especial han de mantenir la condició d'espai no urbanitzat, i amb aquesta finalitat, i d'acord amb la legislació vigent, serà classificat com a sòl no urbanitzable pels plans d'ordenació urbanística municipal i s'hi aplicarà el règim que estableix aquest article. Excepcionalment, i de manera justificada, es pot incloure alguna peça en sectors o polígons per tal de garantir definitivament la permanència com a espai obert mitjançant la cessió i la incorporació al sistema d'espais lliures públics que pot resultar del procés de gestió urbanística corresponent.

Amb relació a les actuacions en sòl no urbanitzable que es poden autoritzar a l'empara de la legislació vigent, s'entén que els espais de protecció especial estan sotmesos a un règim especial de protecció i que són incompatibles totes aquelles actuacions d'edificació o de transformació de sòl que puguin afectar de forma clara els valors que motiven la protecció especial. Les edificacions que puguin derivar-se de plans i projectes que afectin de forma apreciable els espais que formen part de la Xarxa Natura 2000 han de ser avaluades atenent a les condicions legals específiques.

Els nous elements d'infraestructures que s'hagin d'ubicar necessàriament en espais de protecció especial, com també la millora dels que hi ha en aquesta classe d'espais, han d'adoptar solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i han d'evitar interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics i els elements singulars del patrimoni natural (hàbitats d'interès, zones humides i espais d'interès geològic) i cultural.

Quan el sòl de protecció especial es destini a activitats agràries, caldrà adoptar també solucions que minimitzin l'impacte a les explotacions agràries i les seves infraestructures. L'anàlisi i valoració de la inserció de les edificacions o infraestructures en l'entorn territorial ha de demostrar que les construccions i els usos que es proposen no afecten de forma substancial els valors de l'àrea d'espais de protecció especial on s'ubicarien.

2.2. PLANEJAMENT URBANÍSTIC

Pla General Metropolità de Barcelona (PGM) [1976]

Objectius

Ordenar urbanísticament el territori que integrava l'anterior Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona, i que comprenia un total de 27 municipis, definit a l'article 2.1 del Decret llei 5/1974, de 24 d'agost.

Relació

El PGM estableix les normes urbanístiques de les zones i sistemes que es troben en l'àmbit Besòs.

Pel que fa al sòl no urbanitzable, són prohibides les parcel·lacions urbanístiques i és exigible l'aprovació d'un pla especial urbanístic per poder atorgar llicències urbanístiques quan facin referència a algun dels actes d'ús del sòl i d'implantació d'obres següents:

a) Les noves construccions destinades a les activitats de càmping i aparcament de caravanes, autocaravanes i remolcs tenda previstes expressament pel pla d'ordenació urbanística municipal.

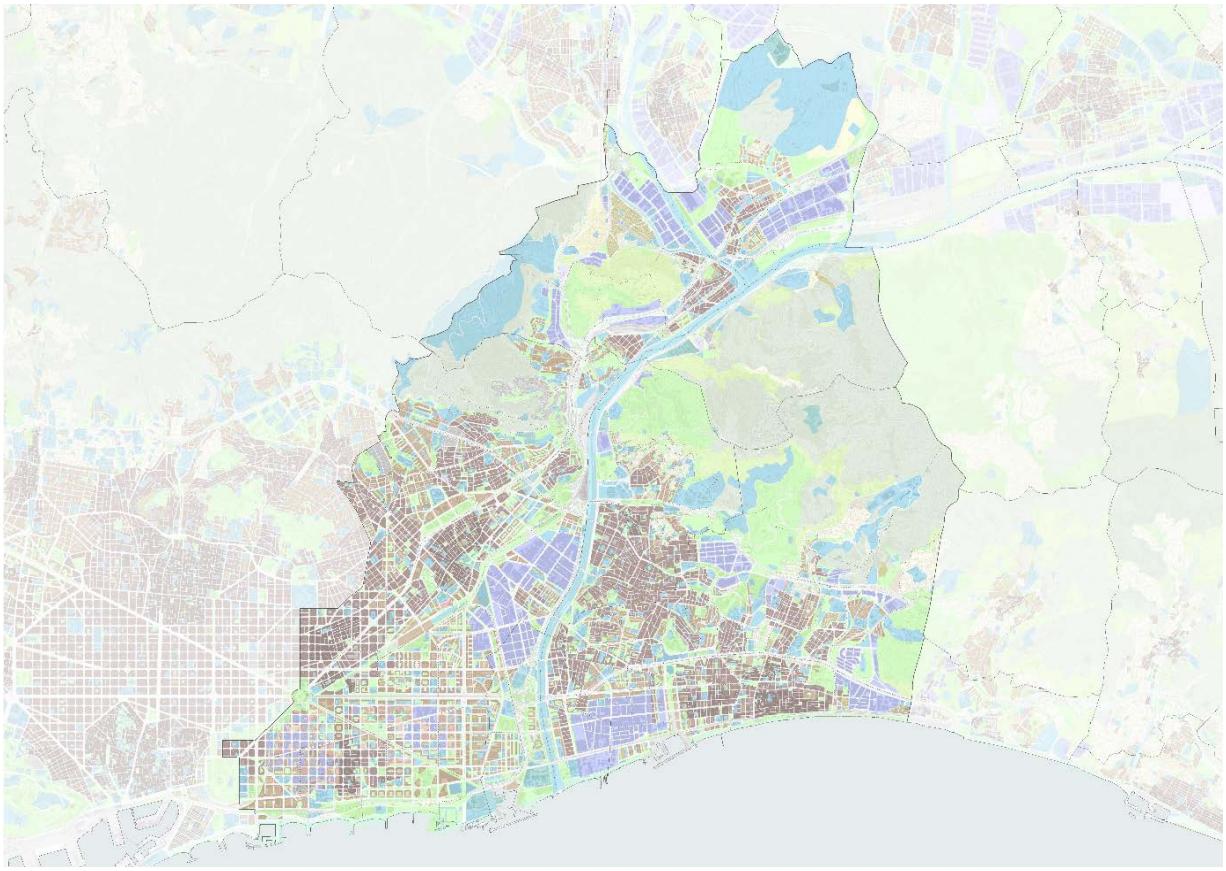
b) La implantació d'infraestructures no previstes en el planejament territorial o urbanístic relatives als sistemes urbanístics generals de comunicacions o d'equipament comunitari, quan no estan emparades en un projecte sectorial executiu vinculant per al planejament urbanístic.

c) Altres actes, quan el pla especial urbanístic és necessari per desenvolupar les determinacions del planejament territorial o del planejament urbanístic general.

A l'àmbit Besòs, un 51% del sòl no urbanitzable estan qualificats de protecció, un 13% rústic i destacar que un 8% és sistema hidrogràfic. Per contra, un 16% són espais lliures i zones verdes i un 8% equipaments. Si comparem amb l'AMB, el de protecció arriba al 66%, apareix el de protecció sectorial amb un 13% i el rústic es queda amb un 7%. El sistema hidrogràfic representa un 3% i els equipaments i

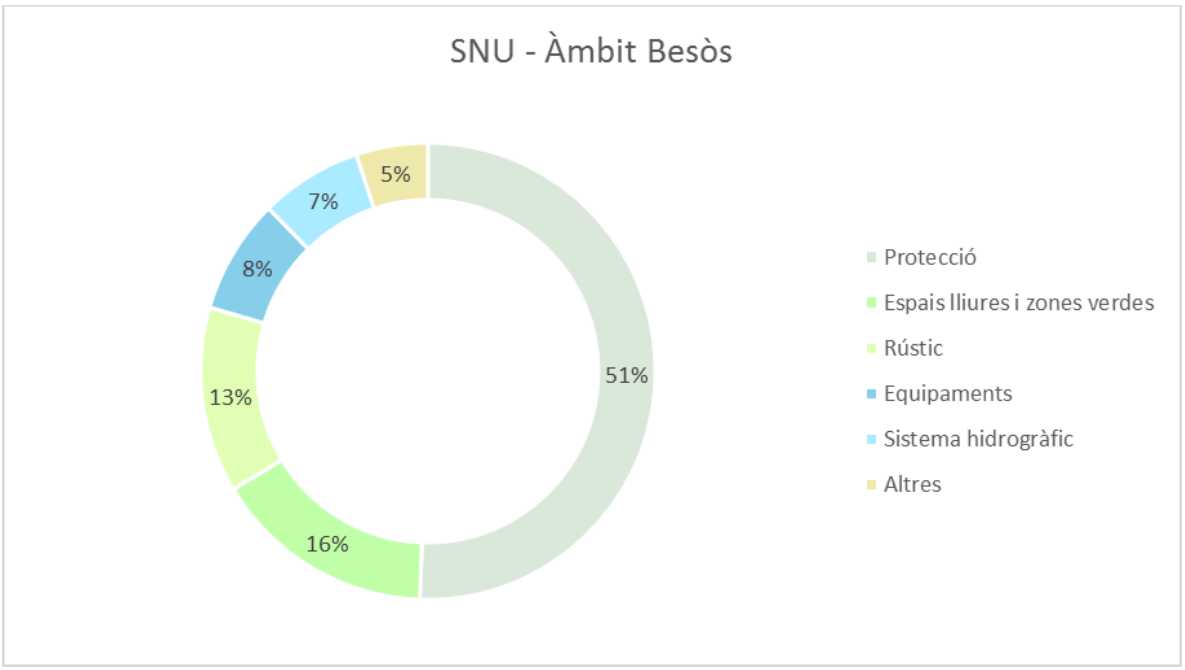
espais lliures i zones verdes només un 2% cadascun.

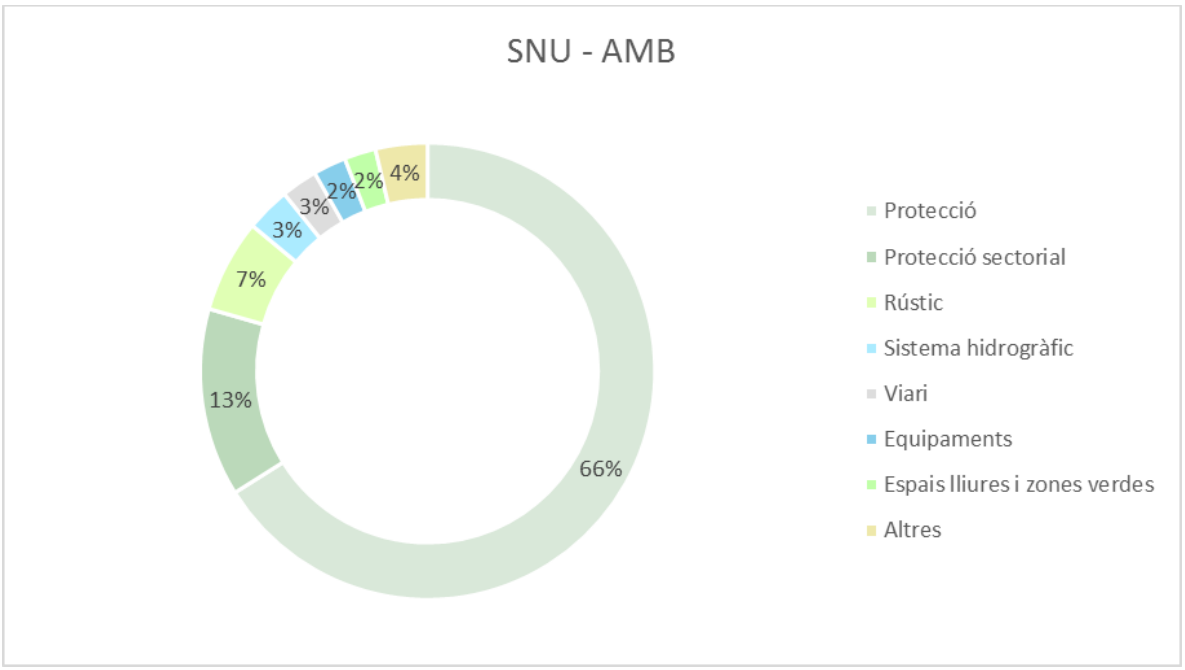
Imatge 2.6: Pla General Metropolità de Barcelona (1976)



Font: © AMB i elaboració pròpia

Imatges 2.7 i 2.8: Sòl No Urbanitzable a l´àmbit Besòs i a l´AMB





Font: Elaboració pròpia

Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU) [en redacció]

Objectius

Dur a terme el desenvolupament d'un model d'espais oberts que desenvolupi el que ja es va iniciar en el PTMB i que aprofundeixi en els aspectes ecològics, paisatgístics i econòmics per a aconseguir que aquests espais funcionin com una estructura verda funcional que sumi i s'integri dins del model territorial que defineixi el planejament.

Relació

El Pla haurà de revisar o ratificar les diverses tipologies d'espais oberts que es troben dins de l'àmbit metropolità, i que es justifiquen pels serveis i les utilitats que donen a la societat. La conservació dels espais oberts exigeix estratègies que minimitzin els seus costos mitjançant models de baix manteniment, valorització de recursos i consideració dels valors ecosistèmics. Així mateix, caldrà revisar la regulació dels sistemes en sòl no urbanitzable mitjançant un règim que permeti uns acords i la concertació entre la propietat privada i l'Administració.

2.3. PLANEJAMENT SECTORIAL

Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) [1992]

Objectius

Delimitar i establir les determinacions necessàries per a la protecció bàsica dels espais naturals, la conservació dels quals, es considera necessari d'assegurar, d'acord amb els valors científics, ecològics, paisatgístics, culturals, socials, didàctics i recreatius que posseeixen compatibilitzant, aquesta conservació, amb la potenciació dels usos i les activitats agrícoles, ramaderes, forestals, cinegètiques, d'aqüicultura, de pesca i de turisme rural.

Relació

El 1992 bona part de la Serra de Collserola però només una petita part de la Serralada de Marina (Conreria-Sant Mateu-Céllecs) van ser incloses en els espais PEIN amb l'objectiu que, de manera preventiva, s'apliqués el règim del sòl no urbanitzable fixat per la legislació urbanística. A l'àmbit Besòs, el 12% del territori és PEIN, és a dir, 10m2/hab, davant el 26% que representa a l'AMB, 52 m2/hab.L'àmbit de protecció de la Serra de Collserola és el mateix que el PEPCo excloent les zones qualificades de sòl urbà i de sòl

urbanitzable. El 2010, amb la declaració com a Parc Natural, s'incorpora 39 sectors d'ampliació al límit del PEIN que comporta l'ampliació de la superfície protegida pel PEIN en 779,29 ha.

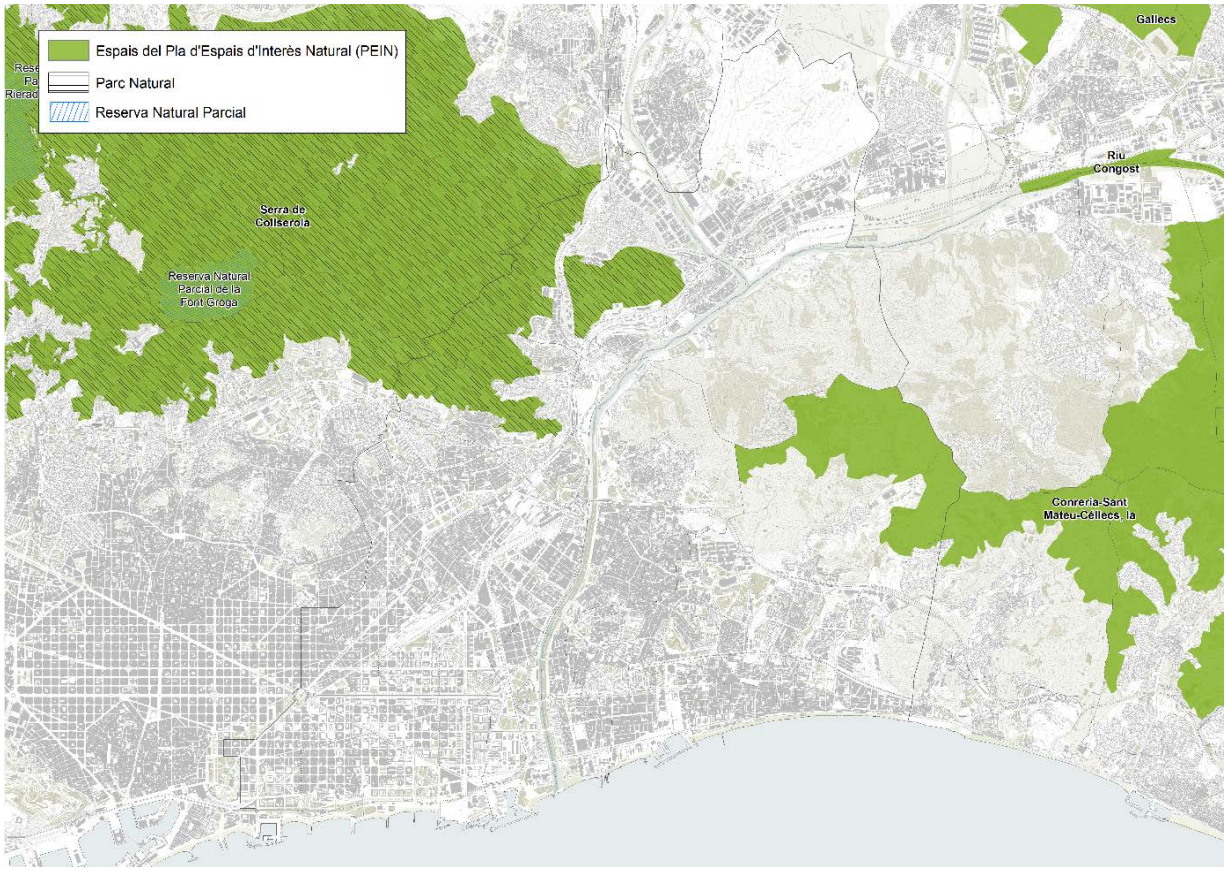
L'àmbit de protecció de la Serralada de Marina correspon a les parts més altes del conjunt orogràfic format per la Conreria, la serra de Sant Mateu i el massís de Céllecs, al sud de les Serres del Litoral Septentrional. La seva forma estreta i allargassada generava nombrosos problemes de gestió, no garantia una protecció adequada i suposava una elevada vulnerabilitat davant de pressions externes. El 2013 es va ampliar el límit del PEIN amb unes 2.700 ha però totes elles fora de l'àmbit Besòs.

En els espais PEIN s'aplica el règim del sòl no urbanitzable: es limita la possibilitat d'edificar o de promoure actuacions als supòsits que determina expressament l'article 47 i següents (Text refós de la Llei d'urbanisme), sens perjudici de les limitacions addicionals que pugui establir el planejament urbanístic municipal o la legislació sectorial.

D'acord amb la Llei d'urbanisme, els usos en el sòl no urbanitzable s'han desenvolupat d'acord amb la naturalesa rústica dels terrenys i el principi d'utilització racional dels recursos naturals i, en qualsevol cas, es prohibeixen les parcel·lacions urbanístiques. Pel que fa a construccions i edificacions, poden autoritzar-se la reconstrucció i rehabilitació d'edificacions existents; les actuacions, activitats o els equipaments d'interès públic que s'hagin d'emplaçar en el medi rural, les construccions i les dependències pròpies dels usos rurals, o d'altres usos que la Llei determina expressament com a propis del sòl no urbanitzable.Tanmateix, el règim general del PEIN pot ser objecte de restriccions addicionals segons els requeriments de protecció propis de cada espai, mitjançant l'aprovació d'un pla especial de protecció del medi natural i del paisatge específic per a un espai concret o mitjançant les normes particulars dels espais de protecció especial (ENPE).

Les normes del PEIN (article 13.1) admeten també la inclusió de terrenys classificats com a urbans o urbanitzables i qualificats com a sistemes d'espais lliures, zones verdes o similars en el planejament urbanístic general. En tot cas, aquests terrenys no poden ser objecte d'usos o transformacions que no siguin congruents amb la seva naturalesa d'espai natural.

Imatge 2.9: Pla d´Espais d´Interés Natural (1992)



Font: © Generalitat de Catalunya i elaboració pròpia

Xarxa Natura 2000 [2006]

Objectius

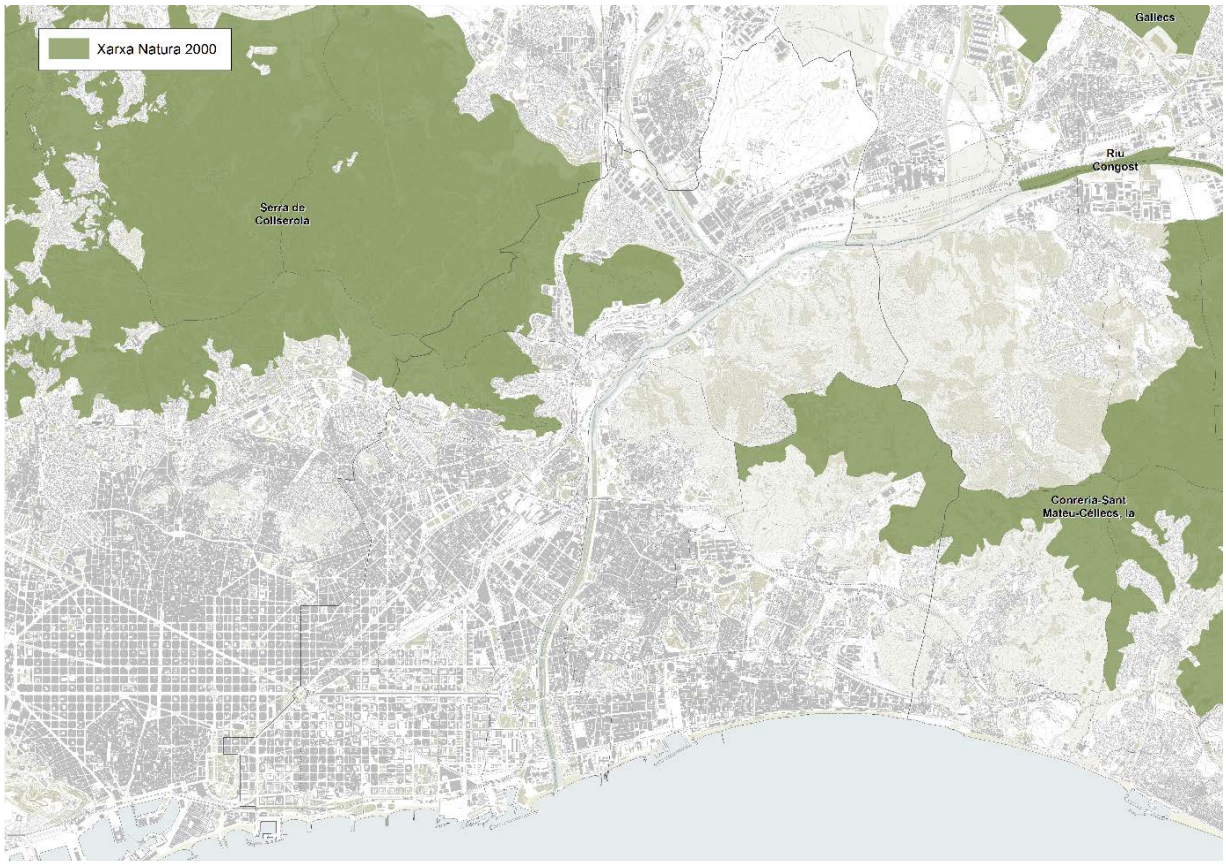
Designar les zones d'especial protecció per les aus (ZEPA) i Llocs d'Interès Comunitari (LIC) i les seves directrius de gestió per tipologia d'espai, en compliment de les directives 79/409/CEE i 92/43/CEE, per tal de garantir el manteniment (o el restabliment) en un estat de conservació favorable dels hàbitats i les espècies d'interès comunitari en la seva àrea de distribució natural dins el territori de la Unió Europea. A més, la Directiva 92/43, d'Hàbitats, determina que cal declarar com a Zones Especials de Conservació (ZEC) tots els espais que ja han estat designats prèviament com a Llocs d'Importància Comunitària (LIC).

Relació

La proposta va incloure la Serra de Collserola i les Serres del Litoral Septentrional, on s'inclou la Serralada de Marina, en la Xarxa Natura 2000 com a Lloc d'Importància Comunitària (LIC) dins de la tipologia d'espais de muntanya litoral. Tant la Serra de Collserola com les Serres del Litoral Septentrional acullen importants poblacions i mostres d'espècies i hàbitats d'interès comunitari en molt bon estat de conservació, i, a més, disposa d'una situació estratègica pel que fa a la millora de la connectivitat ecològica de la xarxa.

El novembre de 2014, es va fer la declaració de la Serra de Collserola i les Serres del Litoral Septentrional com a Zona Especial de Conservació (ZEC), definint les mesures de conservació apropiades per a mantenir els hàbitats i les espècies en un estat de conservació favorable i evitant el seu deteriorament així com les alteracions que les afectin.

Imatge 2.10: Xarxa Natura 2000 (2006)



Font: Elaboració pròpia

Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona

Objectius

La Diputació de Barcelona gestiona de manera integrada 12 espais naturals, molts d'ells espais PEIN, que formen la Xarxa de Parcs Naturals seguint un model de planificació territorial que vol garantir l'equilibri del territori basant-se en l'equitat, el desenvolupament econòmic i l'ecologia.

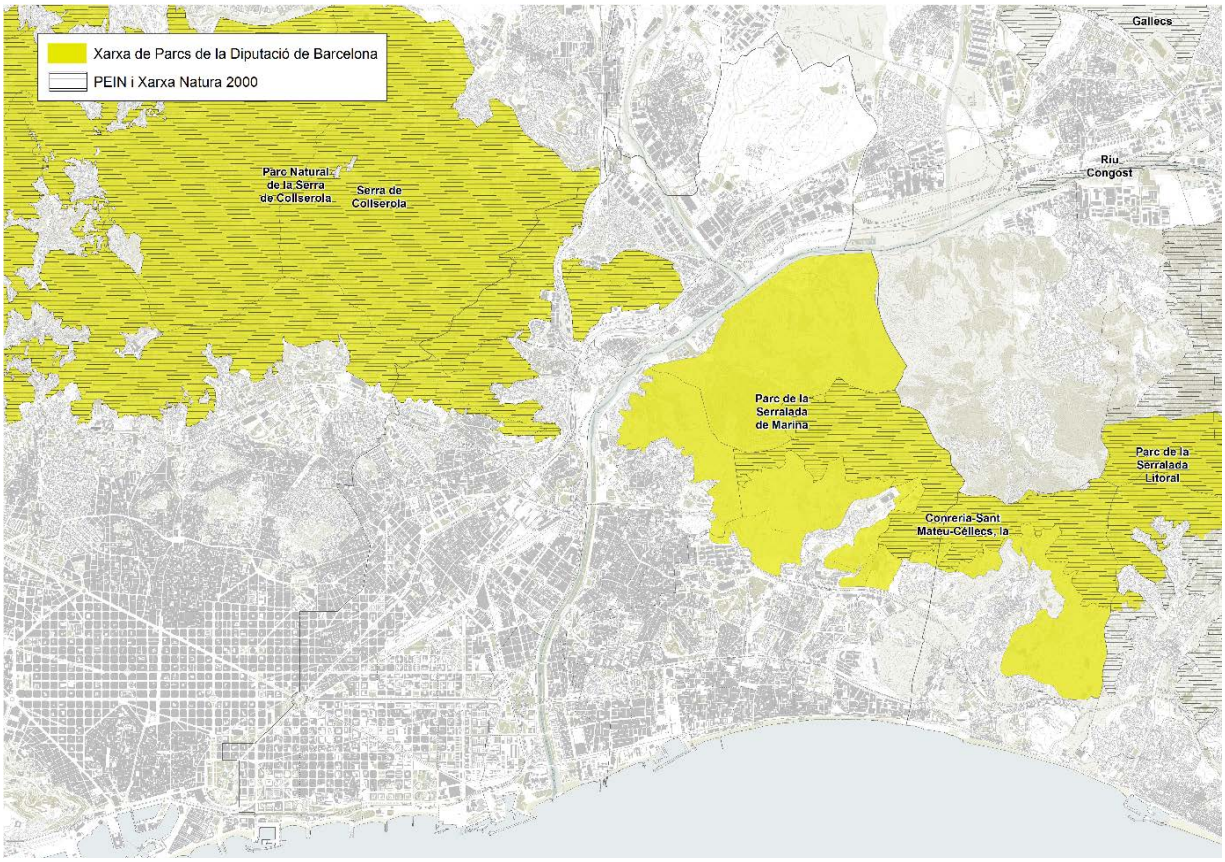
La Xarxa protegeix 100.000 ha i té l'objectiu de preservar els valors naturals, agraris i forestals, en equilibri amb el desenvolupament econòmic i el seu ús social.

Relació

En el cas del Parc de Collserola, hi una delimitació única de totes les figures de protecció: PEIN, Xarxa Natura 2000 i PEPCo (Pla Especial d'Ordenació i Protecció del Medi Natural del Parc de Collserola) i en tramitació el PEPNat (Pla Especial de Protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural de la Serra de Collserola) i la MPGMCo (Modificació puntual del Pla general metropolità en l'àmbit del Parc Natural de la Serra de Collserola).

En el cas del Parc de la Serralada de Marina, hi ha una delimitació i protecció mitjançant el Pla Especial de Protecció i Millora del Sector Sud de la Serralada de Marina però només una part té figures de protecció PEIN i Xarxa Natura 2000 (Conreria-Sant Mateu-Céllecs) que es solapa amb la delimitació i protecció del Pla Especial de Protecció del Medi Natural i del Paisatge de la Conreria-Sant Mateu-Céllecs.

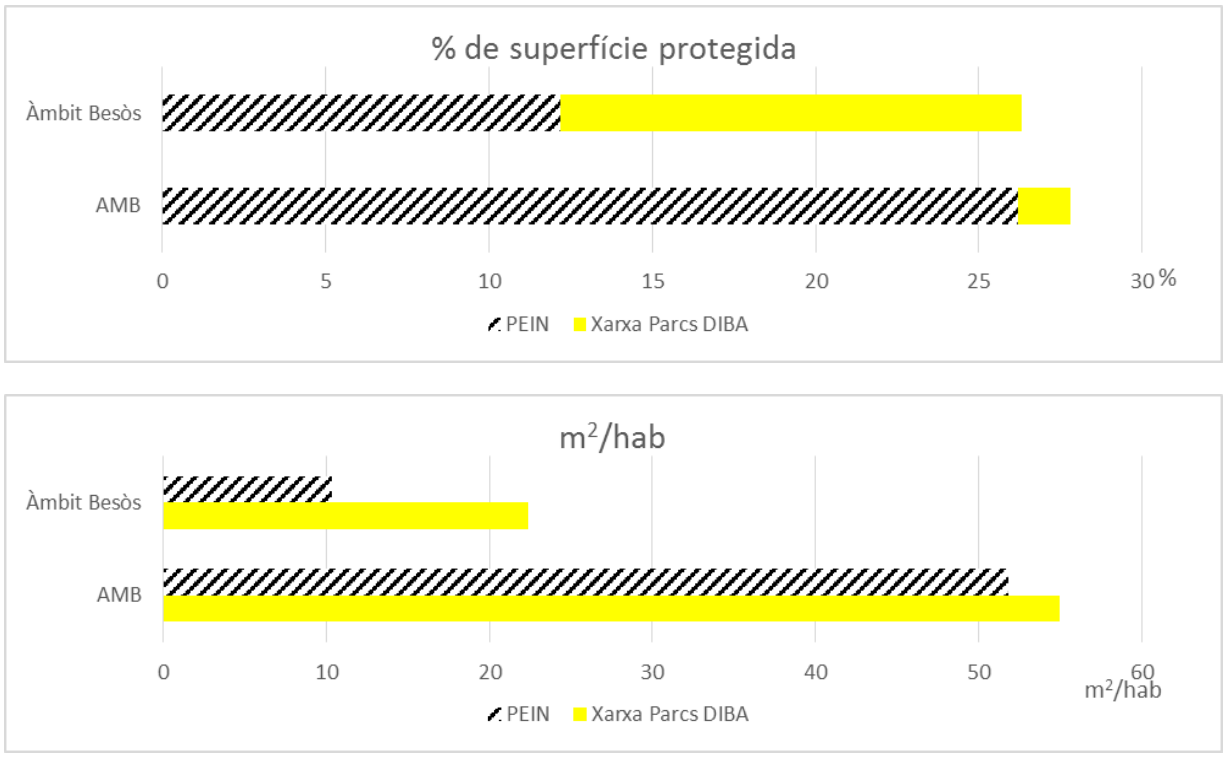
Imatge 2.11: Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona



Font: © Diputació de Barcelona i elaboració pròpia

Això fa que a l'àmbit Besòs el 26% del territori sigui Xarxa de Parcs Naturals però només el 12% sigui PEIN. En canvi, a l'AMB gairebé el 28% forma part de la Xarxa i, a més, el 26% és PEIN.

Imatge 2.12: Percentatge de superfície protegida i m² de superfície protegida per habitant



Font: Elaboració pròpia

Catàleg del Paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona [2014]

Objectius

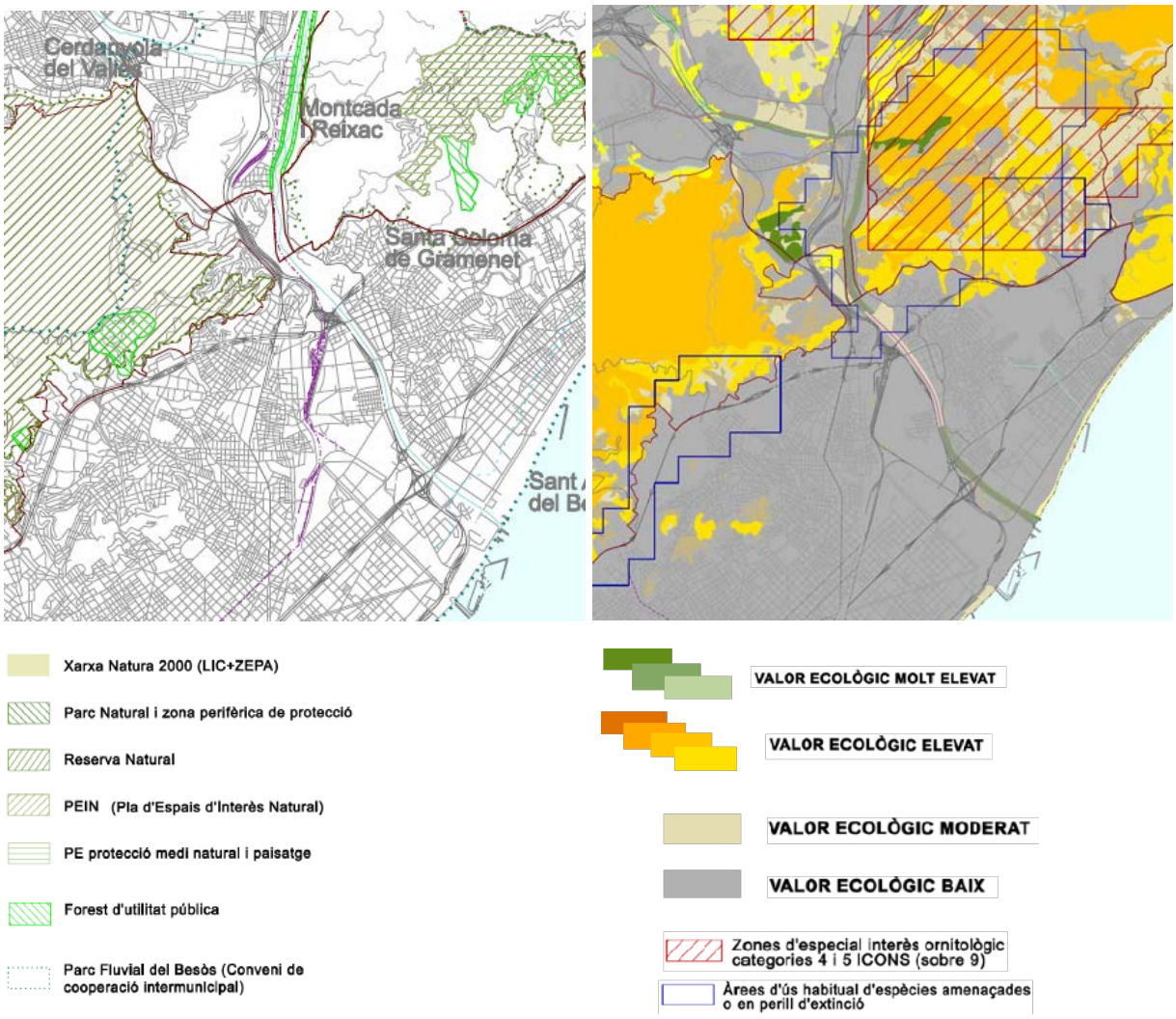
Establir el marc normatiu de les polítiques i les actuacions en matèria de paisatge a fi de preservar-ne els valors naturals, patrimonials, culturals, socials i econòmics. D'acord amb aquesta finalitat, s'impulsa la plena integració del paisatge en el planejament, en les polítiques d'ordenació territorial i urbanística i en les polítiques sectorials que incideixen directament o indirecta en l'evolució dels paisatges.

Relació

Pel que fa als valors naturals, identifica com a espais i elements amb valors reconeguts el Parc Fluvial del Besòs i el riu Besòs entre Parets i Montcada com a forest d'utilitat pública.

Pel que fa als valors ecològics, identifica l'eix Besòs com a espai fluvial de qualitat pèssima i alhora en el tram proper a la Serralada de Marina com a àrea d'ús habitual d'espècies amenaçades o en perill d'extinció.

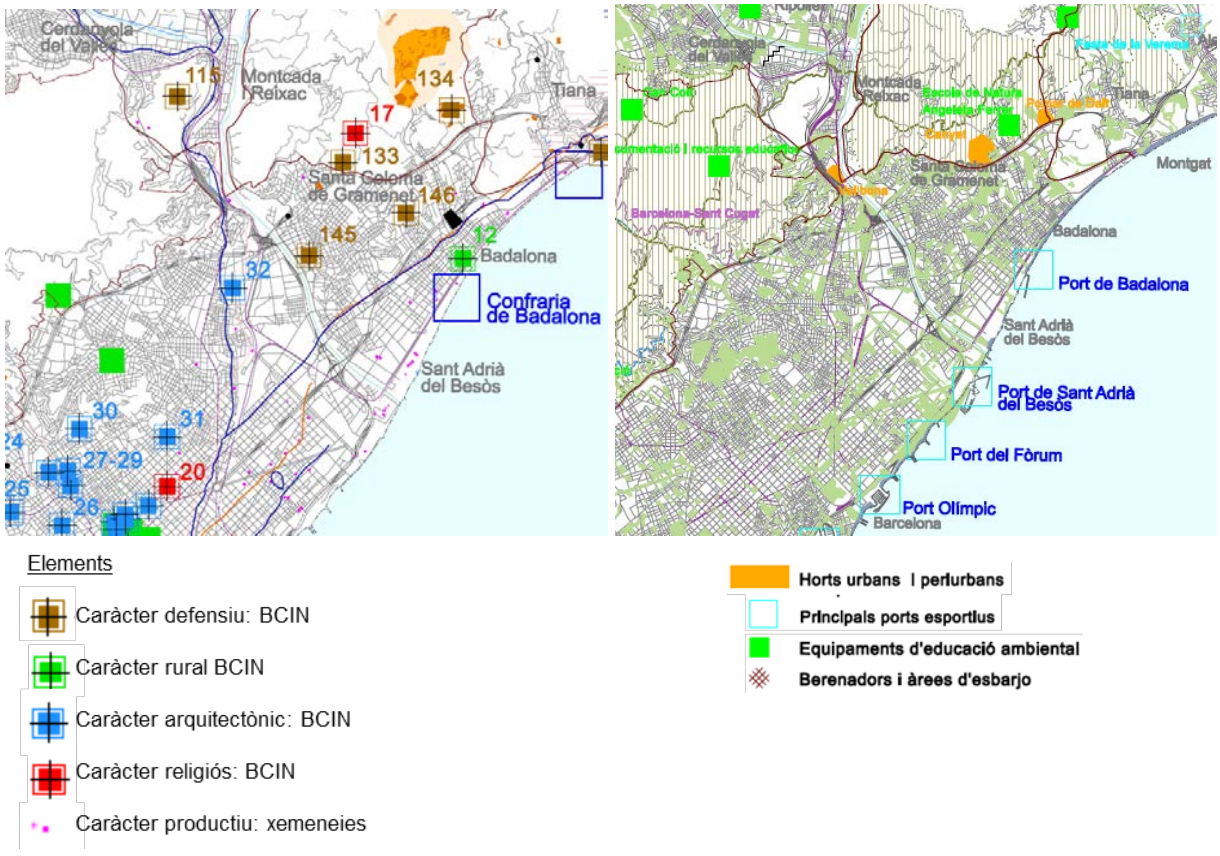
Imatge 2.12: Catàleg del Paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona (2014)



Font: © Generalitat de Catalunya

Pel que fa als valors històrics, en l'àmbit del Besòs cal destacar que s'identifiquen diversos elements patrimonial de caràcter industrial, i pel que fa als valors socials, els horts urbans i periurbans de Vallbona.

Imatge 2.13: Catàleg del Paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona (2014). Patrimoni.



Font: © Generalitat de Catalunya

A nivell d'impactes, s'identifiquen principalment:

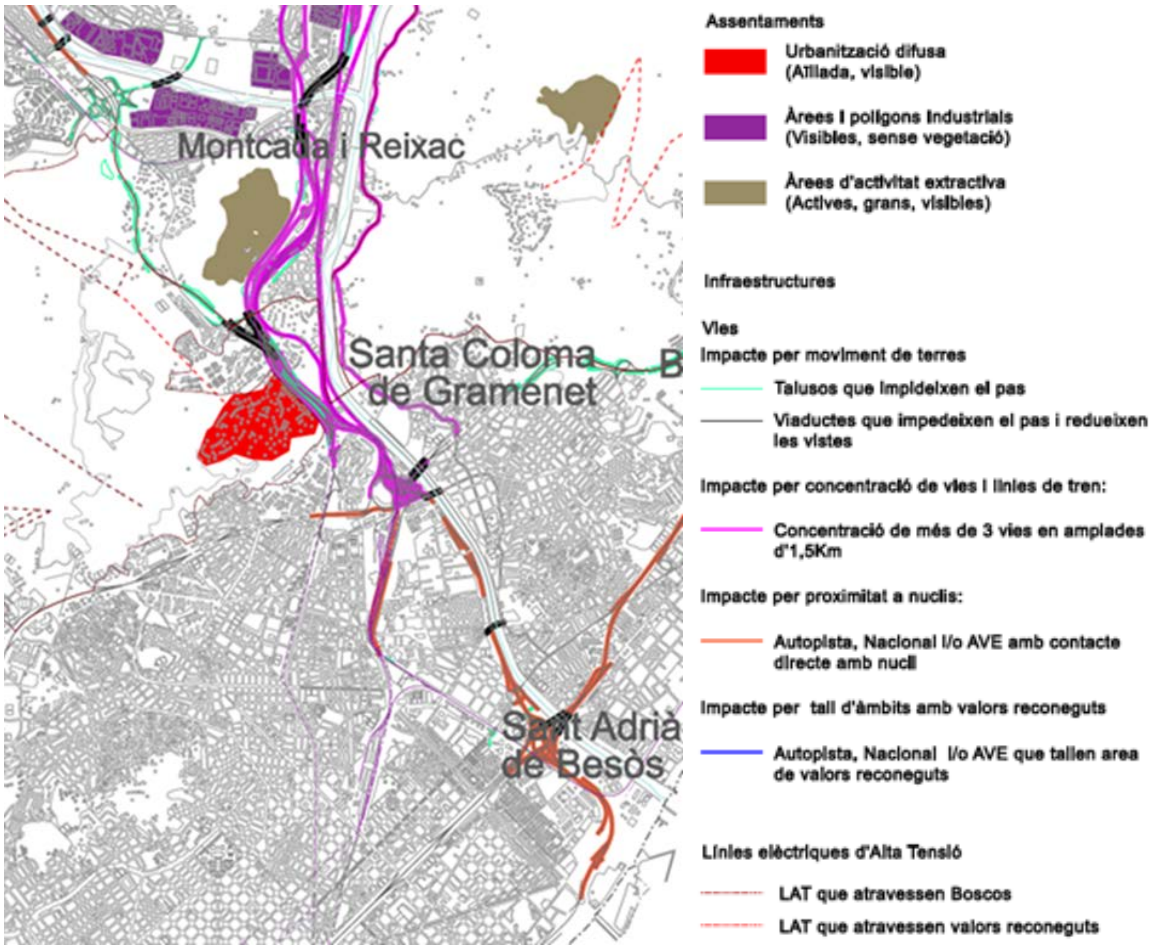
Infraestructures

- Concentració de vies entorn al riu des del nus de la Trinitat i riu amunt.
- Impacte de la Ronda Litoral al marge dret del tram final del riu Besòs i la C-31 per proximitat a nuclis.
- Impacte per moviment de terres en els viaductes que creuen el riu que impedeixen el pas i redueixen les vistes.

Assentaments

- Urbanització difusa Torre Baró.
- Activitat extractiva al Turó de Montcada i la Vallensana.
- Polígons industrials Montcada i Reixac.

Imatge 2.14: Catàleg del Paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona (2014). Impactes.



Font: © Generalitat de Catalunya

Reglament de Domini Públic Hidràulic (RDPH) [1986] i Planificació de l'Espai Fluvial a la conca del Besòs (PEF) [2015]

Objectius

El RDPH estableix la normativa hidràulica i té com a objectiu zonificar i preservar els espais fluvials.

El PEF zonifica l'espai fluvial a la conca del Besòs a partir del coneixement holístic (caracteritzat i diagnosticat), principalment des de tres vessants: dinàmica fluvial, inundabilitat i ambiental. És un instrument de gran importància tant en la gestió del risc i reducció dels danys en bens i persones front inundacions, com en la preservació dels valors ambientals així com els de dinàmica fluvial i transport de sediment. En aquest sentit, constitueixen una valuosa eina de cara a la planificació territorial, urbanística, ambiental i de protecció civil de Catalunya.

El RDPH i el PEF estableixen dos marcs legals diferents (hidràulic i urbanístic) que defineixen diverses figures de zonificació de l'espai fluvial que són compatibles i coexisteixen a l'espai fluvial i que impliquen un nivell de protecció més restrictiu quan més a prop s'està de la llera.

Relació

Pel que fa al RDPH, en l'atermenament estimat o domini públic hidràulic probable (DPHP) no es permet cap ús llevat d'aquells autoritzats expressament per l'Administració hidràulica mitjançant els corresponents expedients individuals.

En la zona de servitud no s'han d'autoritzar plantacions d'espècies arbòries o arbustives no autòctones. D'altra banda, s'autoritzaran plantacions i tallades de vegetació amb objectius de gestió ambiental de la massa, sempre buscant una millora de l'estat ecològic, particularment de la qualitat de la vegetació, i que permeti la funció de policia de ribera. Tanmateix, no està previst cap tipus de conreu.

No es podrà realitzar cap tipus de construcció ni instal·lació de sistemes que impedeixin el pas en aquesta zona, excepte que resulti convenient o necessari per a l'ús del domini públic hidràulic o per a la seva conservació i restauració. Només s'autoritzaran edificacions en zones de servitud en casos molt justificats.

En la zona de policia, queden sotmesos a l'autorització de l'organisme de conca competent, les activitats i usos del sòl següents:

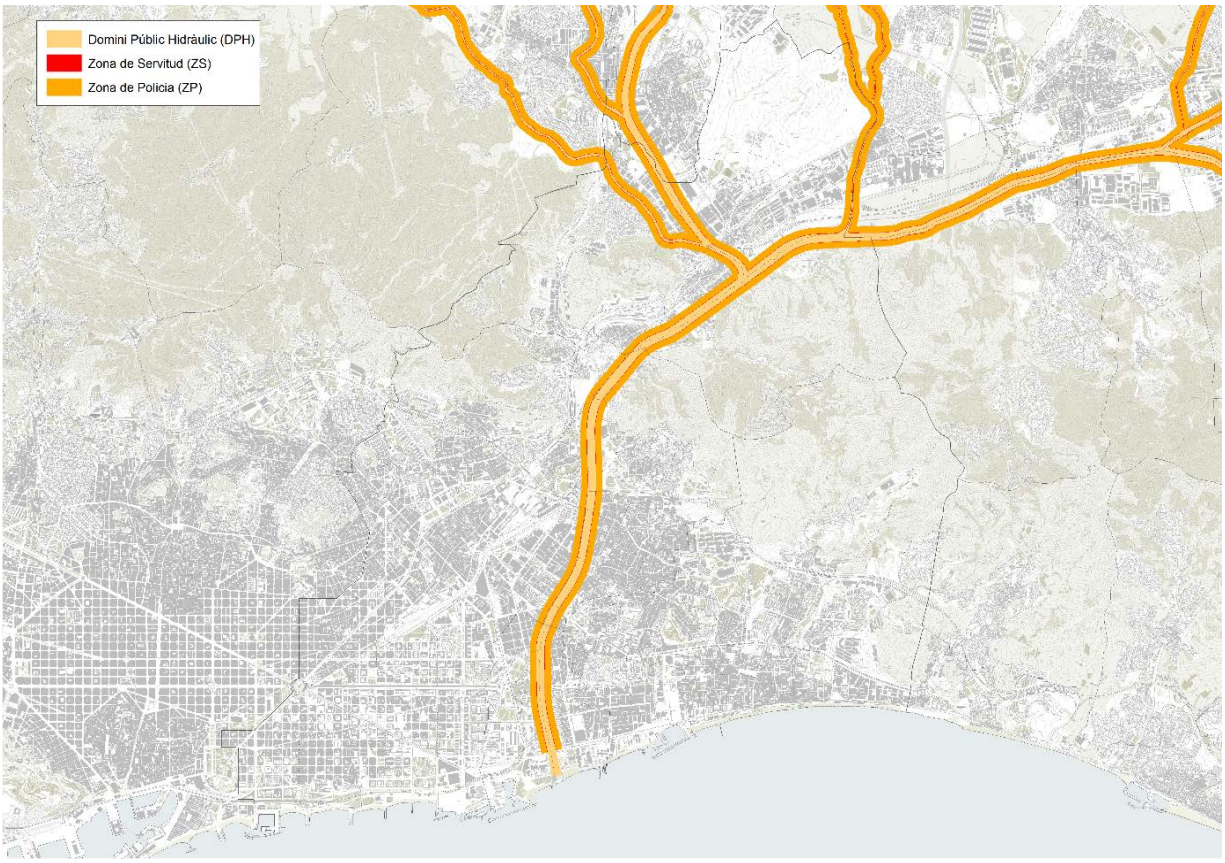
a) Alteracions substancials del relleu natural del terreny.

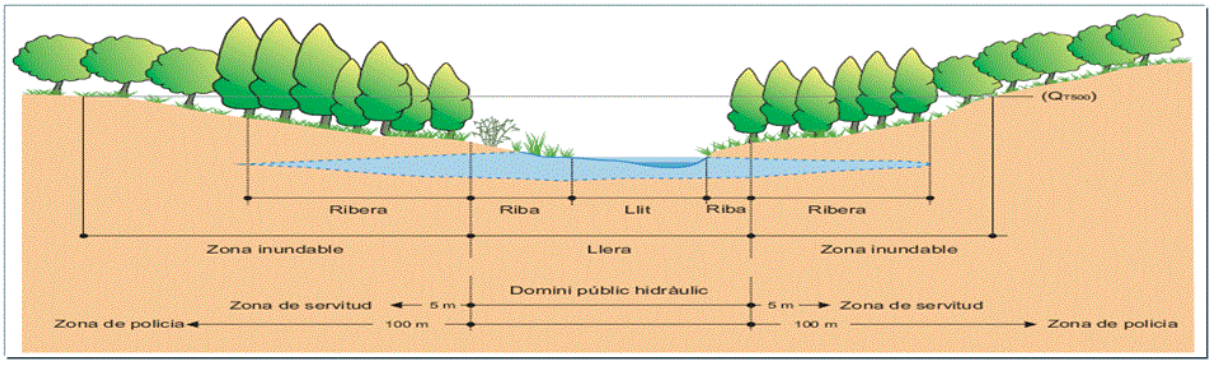
b) Extraccions d'àrids.

c) Construccions de tot tipus, tinguin caràcter definitiu o provisional.

d) Qualsevol altre ús o activitat que suposi un obstacle per a la corrent en règim. d'avingudes o que pugui ser causa de degradació o deteriorament de l'estat de la massa d'aigua, de l'ecosistema aquàtic i en general, del domini públic hidràulic.

Imatge 2.15: Reglament de Domini Hidràulic (RDPH, 1986)





Zonificació	Objectiu	Delimitació	Usos
ATERMENAMENT ESTIMAT	Preservació de DPH, prevenció del deteriorament dels ecosistemes aquàtics i protecció del règim de corrents.	Màximes crescudes ordinàries. Característiques geomorfològiques, ecològiques, cartogràfiques, fotogràfiques, i dades històriques, hidrològiques i hidràuliques	En general no es permet cap ús llevat dels associats a la preservació ambiental i del règim de corrent.
ZONA DE SERVITUD	Protecció i vigilància DPH	5 m des de l'atermenament estimat	Protecció ecosistema i DPH Accés i vigilància fluvial, pas vianants, amarratge o varat
ZONA DE POLICIA	Evitar ocupacions no adequades dels àmbits laterals del DPH	Mínim de 100 m des de l'atermenament estimat	Activitats no vulnerables en front inundacions

Font: © Generalitat de Catalunya

Pel que fa al PEF, en la zona fluvial el planejament urbanístic ha de qualificar els terrenys inclosos en la zona fluvial com a sistema hidràulic i no hi pot admetre cap ús, llevat d'aquells previstos a la legislació aplicable en matèria de domini públic hidràulic.

En el sistema hídric, el planejament urbanístic no pot admetre cap nova edificació o construcció ni cap ús o activitat que suposi una modificació sensible del perfil natural del terreny, que pugui representar un obstacle al flux de l'aigua o l'alteració del règim de corrents en cas d'avinguda. Es consideren usos compatibles amb aquestes condicions els següents:

a) Els usos agraris, sense que es pugui admetre cap instal·lació o edificació, ni tampoc l'establiment d'hivernacles ni cap tipus de tancament de les parcel·les.

b) Els parcs, espais lliures, zones enjardinades i usos esportius a l'aire lliure, sense edificacions ni construccions de cap mena.

c) Els llacunatges i les estacions de bombament d'aigües residuals o potables.

d) L'establiment longitudinal d'infraestructures de comunicació i transport, sempre que permeti la preservació del règim de corrents.

e) La implantació d'infraestructures de serveis i canonades, degudament soterrades i protegides i sempre que es preservi el règim de corrents i es garanteixi la no afectabilitat a la qualitat de les aigües.

f) Aquells altres usos previstos per la legislació aplicable en matèria de domini públic hidràulic.

Els plans d'ordenació urbanística municipal, quan estigui justificat per raons de racionalitat i coherència de l'ordenació urbanística, poden incorporar terrenys inclosos en la zona de sistema hídric a sectors de sòl urbà no consolidat i de sòl urbanitzable si aquests terrenys es destinen als usos compatibles amb aquesta zona d'acord amb l'apartat anterior. Tanmateix, aquest règim d'usos deixa de ser d'aplicació quan el planejament urbanístic, amb l'informe favorable de l'administració hidràulica, preveu l'execució de les obres necessàries per tal que les cotes definitives resultants de la urbanització compleixin les condicions de grau de risc d'inundació adequades per a la implantació de l'ordenació i usos establerts per l'indicat planejament. En qualsevol cas, l'execució d'aquestes obres, que no han de generar problemes d'inundabilitat a terrenys externs al sector, ha de constituir una càrrega d'urbanització dels àmbits d'actuació urbanística en els quals estiguin inclosos els terrenys.

En la zona inundable, en aquesta zona i atenent a les condicions d'inundació els usos admissibles pel planejament urbanístic són els següents:

a) Zona d'inundació greu: No s'admeten àrees d'acampada, ni serveis de càmping, ni cap tipus d'edificació.

b) Zona d'inundació moderada: No s'admeten àrees d'acampada, ni serveis de càmping, ni cap tipus d'edificació, amb l'excepció de les destintades a usos industrials i d'emmagatzematge.

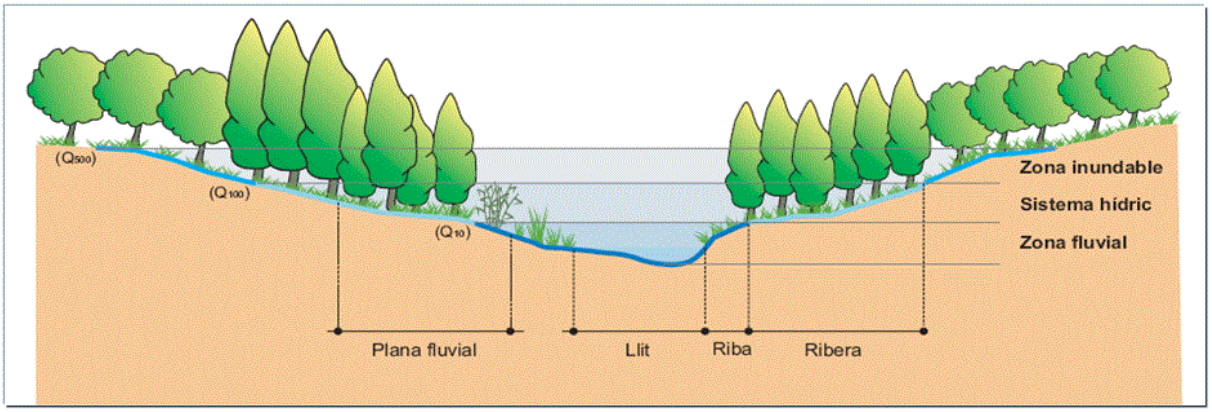
c) Zona d'inundació lleu: No està subjecte a limitacions dels usos admissibles.

Pel que fa al sòl urbà, cal aplicar el que preveu el reglament d'urbanisme i adoptar les mesures que redueixen la vulnerabilitat dels elements i activitats que es poden veure afectades.

Una informació addicional que proporciona el PEF són els períodes de retorn i els punts crítics inundabilitat, molts amb un grau d'afectació alt.

Imatge 2.16: Planificació de l´Espai Fluvial a la conca del Besòs (2015)

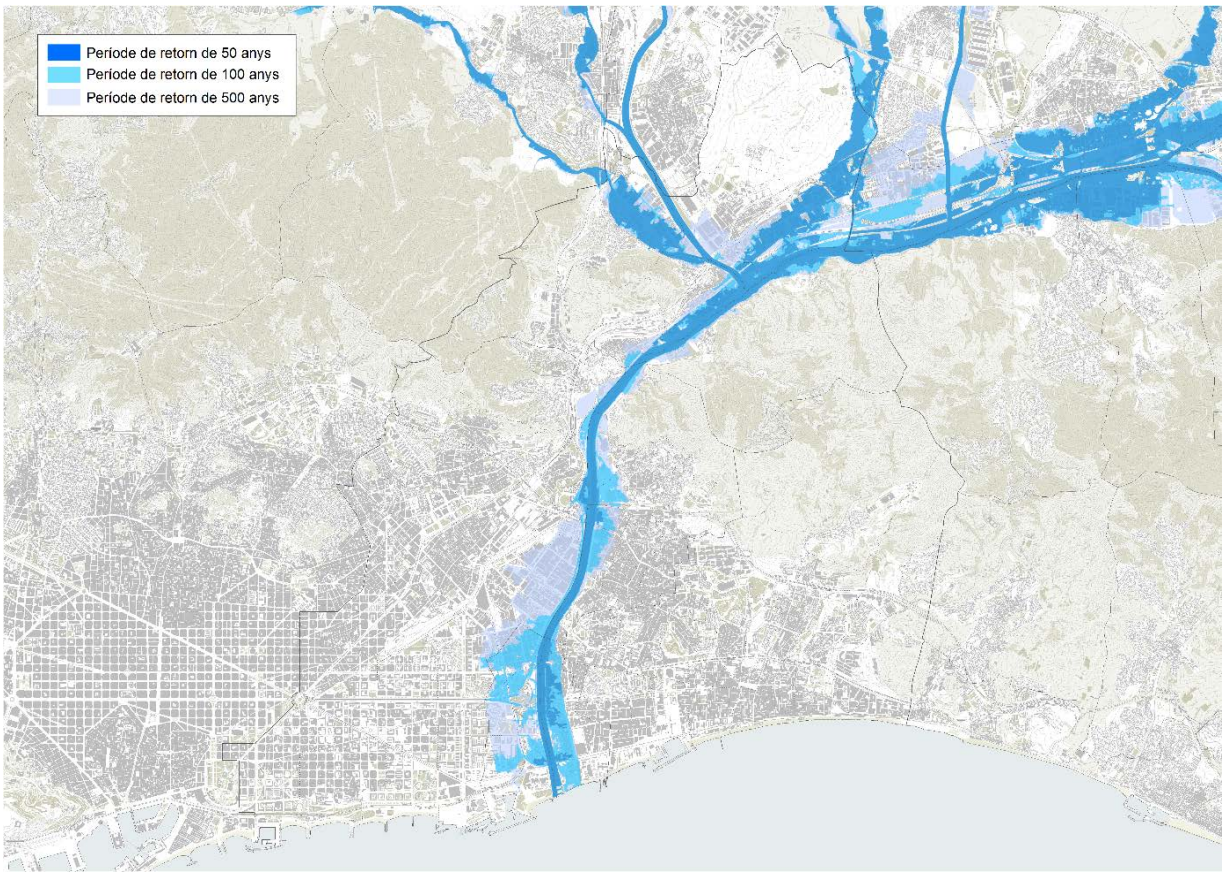


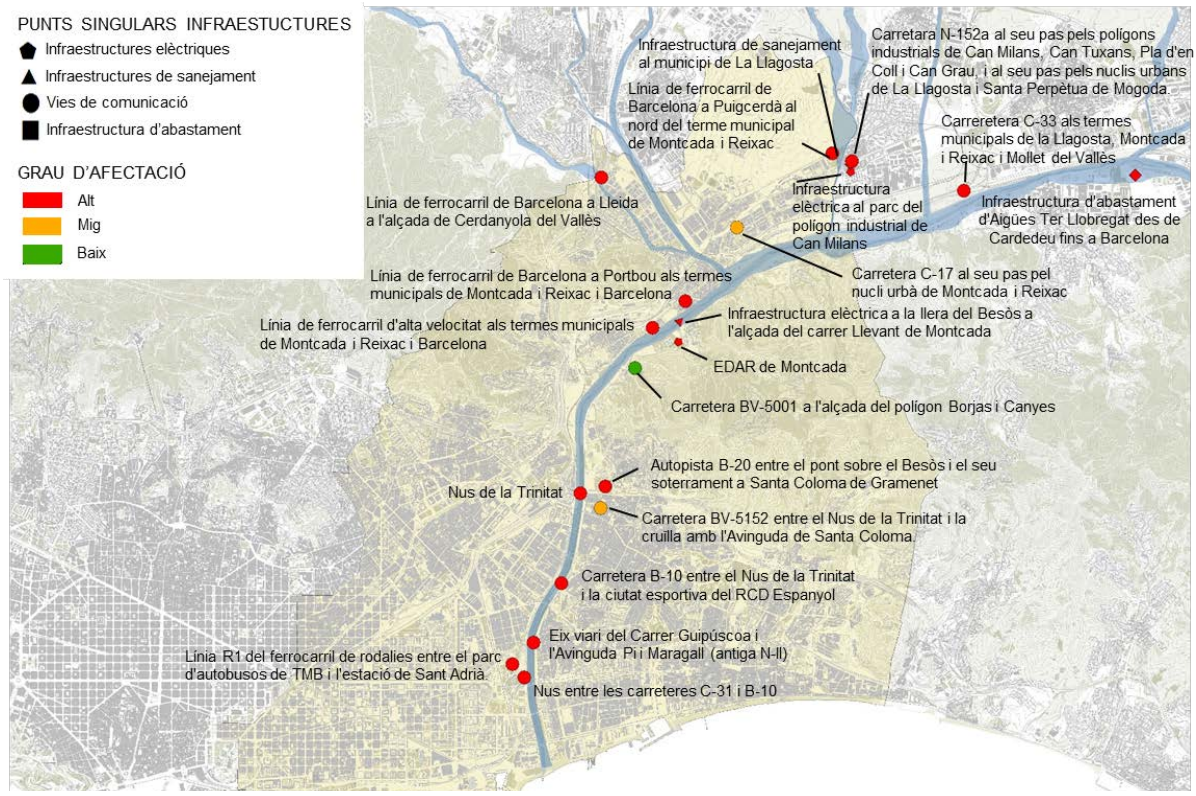


Zonificació	Objetiu	Delimitació	Usos
ZONA FLUVIAL	Preservació de la qualitat de l'aigua i dels ecosistemes associats a la llera.	Es delimita a partir de la Q_{10} matisada	No es permet cap ús llevat dels associats a la preservació ambiental i del règim de corrents.
SÍSTEMA HÍDRIC	Via preferent de desguàs i acumulació d'aigua en avinguda.	Es delimita a partir del Q_{100} matitzada.	Cap construcció amb alteració del règim de corrents.
ZONA INUNDABLE	Definir la zona potencialment inundable per Q_{500}	És la delimitació de la zona definida a partir de Q_{500}.	Possible construcció i edificació amb condicions.

Font: © Generalitat de Catalunya

Imatge 2.17: Reglament de Domini Hidràulic (RDPH, 1986) i Planificació de l´Espai Fluvial a la conca del Besòs (2015)





Font: © Generalitat de Catalunya

Pla Especial d'Emergències per Inundacions a Catalunya (INUNCAT) [2015]

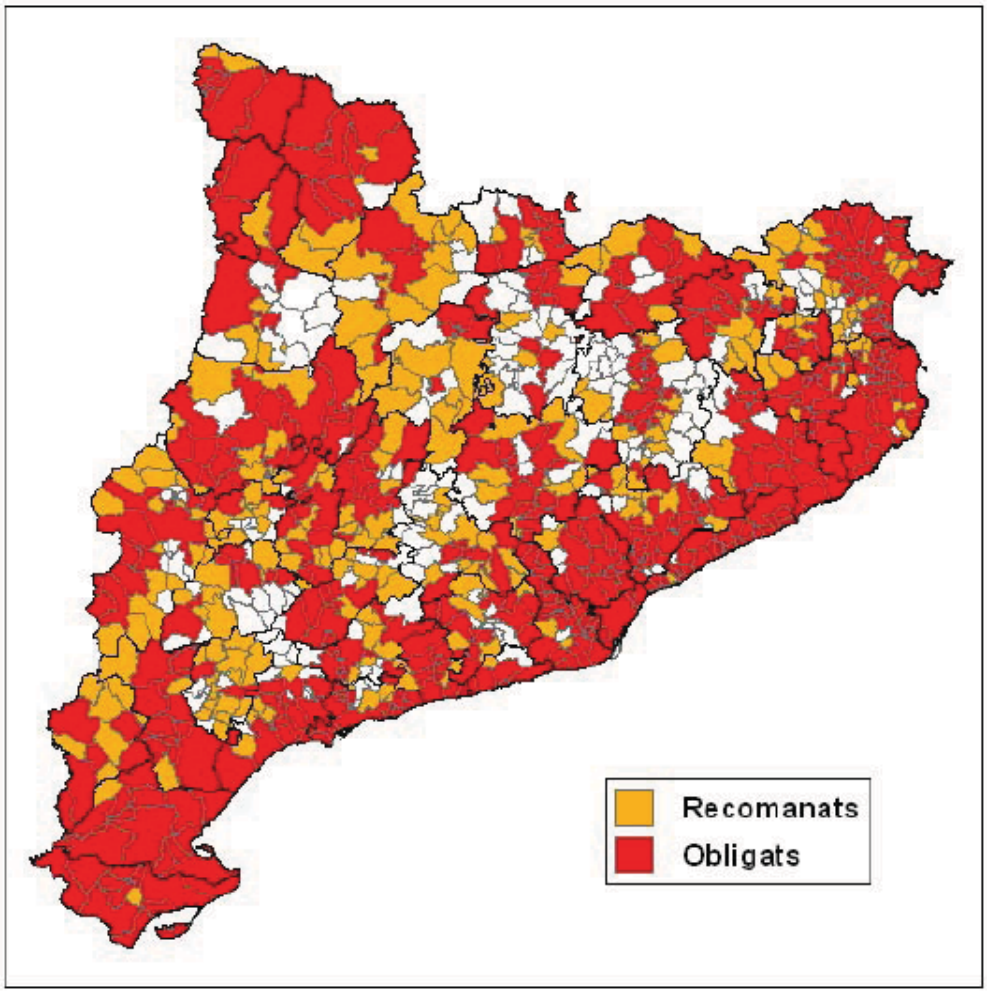
Objectius

Fer front a les emergències per inundacions, dins de l'àmbit territorial de Catalunya, establint els avisos, l'organització i els procediments d'actuació dels serveis de la Generalitat de Catalunya, de les altres administracions públiques i de les entitats privades.

Relació

L'INUNCAT delimita que els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on s'inscriu l'àmbit Besòs, tenen un nivell de risc molt alt per inundacions, per tant, hauran d'elaborar un PAM de prevenció d'inundacions que integrarà les actuacions a realitzar.

Imatge 2.18: Pla Especial d´Emergències per Inundacions a Catalunya (2015)



Font: © Generalitat de Catalunya

Pla Especial d'Emergències per Incendis Forestals (INFOCAT) [2014]

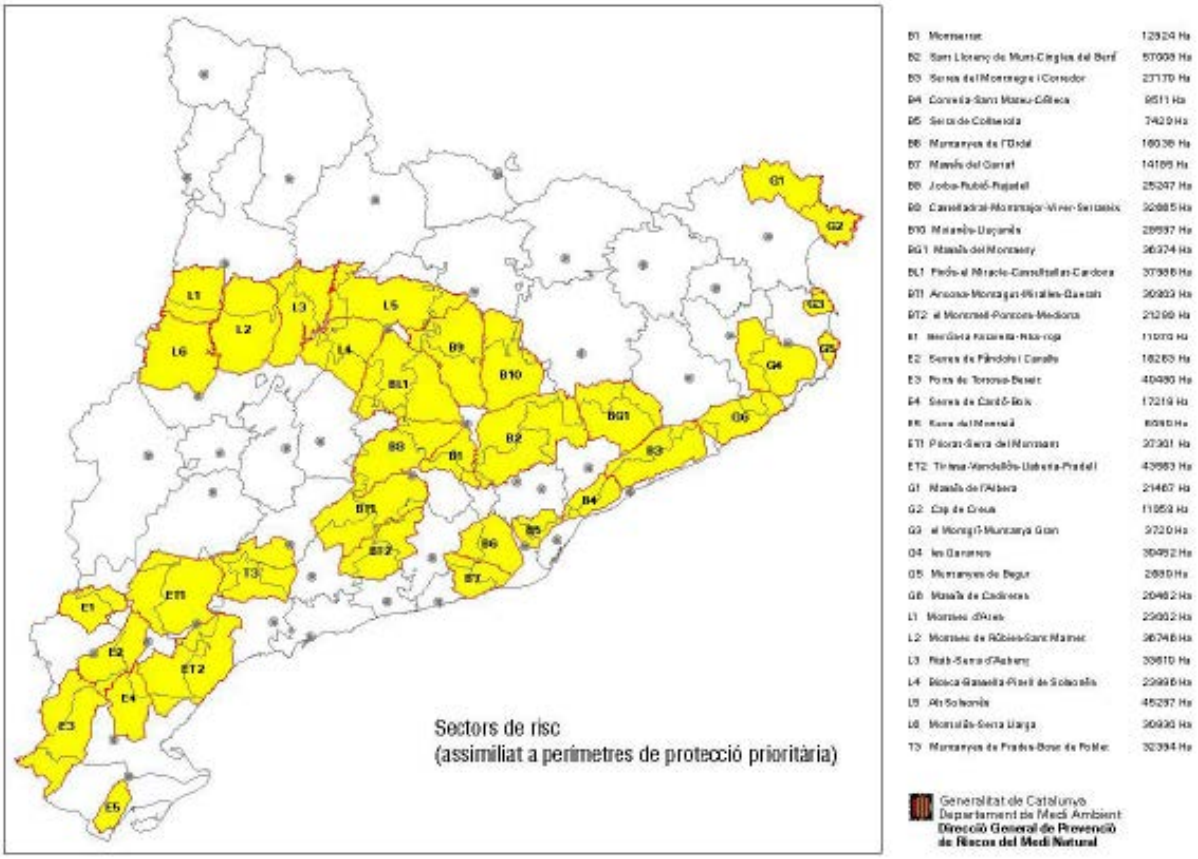
Objectius

Establir les directrius tècniques per a l'execució d'una política forestal integral en el conjunt del territori de Catalunya, d'acord amb el que disposa l'article 7.1 de la Llei 6/1988, de 30 de març, forestal de Catalunya, en el marc dels objectius i determinacions de la Llei esmentada, i de la legislació estatal bàsica en la matèria.

Relació

L'INFOCAT delimita la Serra de Collserola i la Conreria-Sant Mateu-Céllecs com a Perímetre de Protecció Prioritària (PPP) per a la prevenció d'incendis forestals. Aquesta delimitació es basa en el fet que és un àmbit amb un gran perill d'incendi forestal i per cada PPP es redacta un projecte d'infraestructures estratègiques (PIE) de prevenció d'incendis forestals, el qual projecta i prioritza aquestes infraestructures per a la prevenció d'incendis. A més, els municipis que tenen més del 5% de la superfície dins de PPP i més de 50 ha forestals han d'elaborar un Pla d'Actuació Municipal (PAM) de prevenció d'incendis forestals que integrarà les actuacions a realitzar. En els terrenys delimitats pels PPP que, per raó de la seva funció estratègica en el control de la propagació d'eventuals incendis forestals o en la prevenció dels seus efectes sobre les persones, es podran limitar aquelles activitats que puguin representar un risc addicional d'incendi i es promouran mesures actives de gestió del combustible.

Imatge 2.19: Pla Especial d´Emergències per Incendis Forestals (2014)



Font: © Generalitat de Catalunya

Pla Especial d'Emergències per Nevades a Catalunya (NEUCAT) [2014]

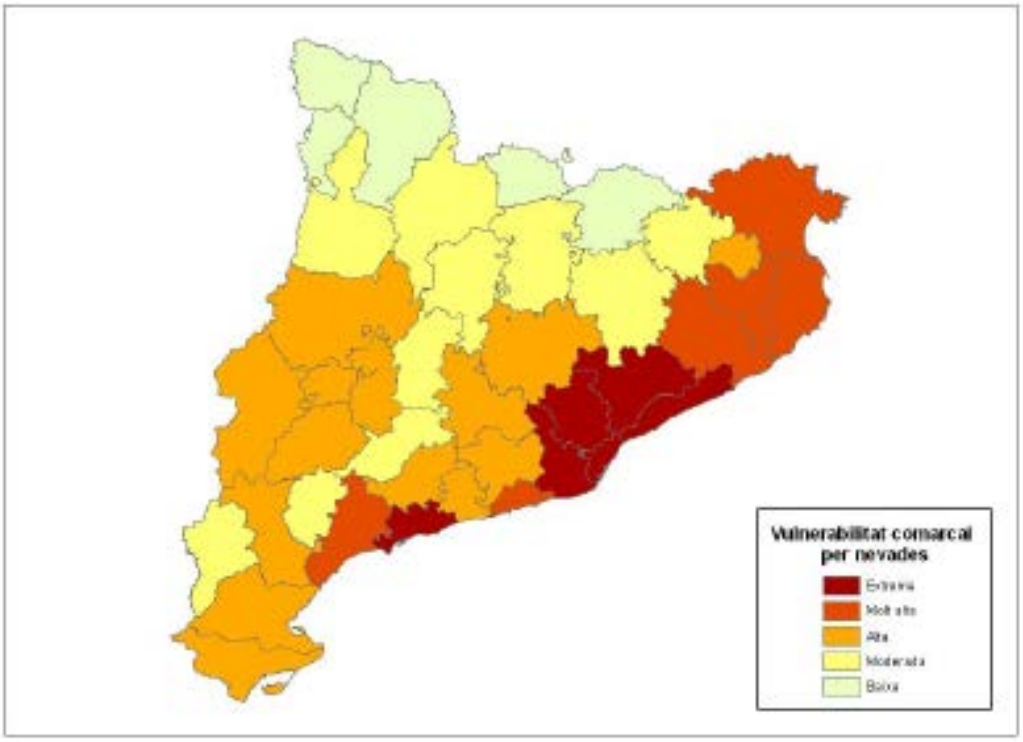
Objectius

Determinar la perillositat de les nevades a Catalunya i els efectes que aquestes poden tenir sobre els diferents elements vulnerables i serveis bàsics. També establir els avisos, l'organització i els procediments d'actuació dels serveis de la Generalitat de Catalunya, de les altres administracions públiques i també de les entitats privades que tinguin un paper rellevant en la gestió d'una emergència per nevades.

Relació

El NEUCAT delimita que els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on s'inscriu l'àmbit Besòs, tenen una vulnerabilitat extrema per nevades, per tant, hauran d'elaborar un PAM de prevenció de nevades que integrarà les actuacions a realitzar.

Imatge 2.20: Pla Especial d´Emergències per Nevades a Catalunya (2014)



Font: © Generalitat de Catalunya

2.4. CONCLUSIONS

Plans territorials i urbanístics

Pel que fa als espais oberts, el PTMB vol assolir l'estructuració i compleció de les diverses unitats existents per tal de donar-los coherència, robustesa i capacitat d'assolir les funcions assignades a un sistema d'espais oberts.

A l'àmbit Besòs, gairebé tots els sòls d'espais oberts són de protecció especial amb un 28% (2.248 ha) i només un 1% (62 ha) són de protecció preventiva, el 71% restant (32.811 ha), per tant, és urbà. Així, aquests espais de protecció especial que es concentren a la Serralada Marina i la Serra de Collserola han de mantenir la condició d'espai no urbanitzat i garantir definitivament la permanència com a espai obert.

El PTMB a més pretén assegurar les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat, preservar aquells terrenys necessaris per al cicle hidrològic i establir directrius del paisatge. En l'àmbit Besòs, el sector Montcada i Reixac és cabdal per tractar-se d'un lloc de confluència d'àrees d'interès per a la connectivitat, ja que en uns pocs centenars de metres es troba l'aiguabarreig entre la riera de Sant Cugat i el riu Ripoll, l'aiguabarreig entre el riu Ripoll i el riu Besòs, la confluència de la Serra de Collserola amb la Serralada de Marina, seguint l'eix de la Serralada Litoral, i, a la vegada, el contacte d'aquesta cadena muntanyosa amb la plana vallesana. Així, cal impulsar les propostes de l'Avaluació ambiental estratègica del PTMB referents a aquests espais d'interès per la connectivitat ecològica.

Tot i que a l'actualitat el PGM estableix les normes urbanístiques de les zones i sistemes que es troben en l'àmbit Besòs, el PDU (en redacció) haurà de revisar o ratificar les diverses tipologies d'espais oberts que es troben dins de l'àmbit metropolità, i que es justifiquen pels serveis i les utilitats que donen a la societat. La conservació dels espais oberts exigeix estratègies que minimitzin els seus costos mitjançant models de baix manteniment, valorització de recursos i consideració dels valors ecosistèmics. Així mateix, caldrà revisar la regulació dels sistemes en sòl no urbanitzable mitjançant un règim que permeti uns acords i la concertació entre la propietat privada i l'Administració.

En el marc del PDU i de l'àmbit Besòs s'han de definir amb precisió el espais de transició entre sòls urbans i naturals o agrícoles, i també definir els espais de valor connector i instruments de gestió per resoldre els conflictes de delimitació. L'àmbit del Besòs constitueix un connector entre la plana prelitoral i el mar, també un punt estratègic per a la connexió de la Serralada Litoral a Montcada i Reixac.

D'altra banda, s'hauria de repensar els sistemes d'equipaments i espais lliures i zones verdes ja que en l'àmbit Besòs aquests sistemes representen gairebé una quarta part del sòl no urbanitzable.

Plans sectorials

En el cas del Parc de Collserola, hi una delimitació única de totes les figures de protecció: PEIN, Xarxa Natura 2000 i PEPCo (Pla Especial d'Ordenació i Protecció del Medi Natural del Parc de Collserola) i en tramitació el PEPNat (Pla Especial de Protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural de la Serra de Collserola) i la MPGMCo (Modificació puntual del Pla general metropolità en l'àmbit del Parc Natural de la Serra de Collserola).

En canvi, en el cas del Parc de la Serralada de Marina, hi ha una delimitació i protecció mitjançant el Pla Especial de Protecció i Millora del Sector Sud de la Serralada de Marina però només una part té figures de protecció PEIN i Xarxa Natura 2000 (Conreria-Sant Mateu-Céllecs) que es solapa amb la delimitació i protecció del Pla Especial de Protecció del Medi Natural i del Paisatge de la Conreria-Sant Mateu-Céllecs. A diferència de la Serra de Collserola, Així, s'ha de consolidar com espai natural la Serralada de Marinaja que hi ha elements del patrimoni natural de gran interès, i que són mereixedors també d'adequades mesures de protecció.

Pel que fa al paisatge, és important complir amb els objectius de qualitat paisatgística i valorar les propostes de criteris i accions del Catàleg de la RMB, sobre tot les del Congost de Montcada, definit com a paisatge d'atenció especial. Les tres estratègies principals que es formulen són.

- Potenciar els paisatges dominants que actuen com a límit, referent visual i fons escènic del congost.
- Conservar i millorar els paisatges adjacents a les infraestructures viàries i ferroviàries.
- Integrar paisatgísticament les infraestructures de mobilitat, aprofitant els espais marginals o intersticials.

3. MOBILITAT

L´anàlisi de la planificació de llarg termini de la mobilitat de l´Eix Besòs s´ha estructurat en quatre apartats, els dos primers descriptius i els dos últims més especulatius. En el primer apartat es revisen les actuacions previstes en el planejament, tant en la xarxa de transport públic com en la xarxa viària i al segon apartat s´analitzen altres actuacions fora del planejament. Al tercer apartat es fa una valoració en el context actual de la planificació d´Infraestructures a l´Eix Besòs i per últim, al quart apartat es fa una priorització de les infraestructures que es poden executar a curt (5 anys), mitjà (10 anys) o llarg termini (més de 10 anys).

3.1. ACTUACIONS PREVISTES EN EL PLANEJAMENT

S'han recollit les actuacions previstes en el PDI 2011-2020 i el PTMB 2010-2026.

PDI 2011-2020

En primer lloc, el PDI 2011-2020 proposa la finalització de les obres iniciades en l'anterior PDI (2001-2010) i també dóna continuïtat a les inversions en intercanviadors, tramvies i afegeix una partida nova dedicada a les actuacions en les infraestructures del transport públic per carretera. Pel que fa la xarxa de Rodalies Renfe, el nou PDI inclou totes les actuacions pendents i recollides en el Pla de Rodalies 2008-2015.

Els Plans Directors d'Infraestructures (PDI) són els instruments de planificació que recullen les actuacions previstes pel que fa a les infraestructures en un determinat àmbit territorial. Els PDIs s'emmarquen dins de la Llei 9/2003, de Mobilitat i estan també previstos de forma expressa a la Llei 4/2006, ferroviària i dins de la normativa estatal a la Llei 39/2003 del sector ferroviari i a la normativa vigent en matèria de carreteres. Es tracta d'un Pla molt ambiciós econòmicament: l'import de les actuacions previstes a executar en el nou PDI pel període 2012 - 2020 s'eleva a 13.759 M euros. Això suposa realitzar un esforç inversor igual o major al dels anys de vigència del PDI anterior, en els que una millor situació econòmica i un desplegament molt important dels instruments i mecanismes de finançament diferit, van permetre assolir uns ritmes d'inversió rècord.

Per tant, es posa en qüestió el compliment de les previsions del Pla i difícilment es poden assolir els ritmes d'inversió proposats, tal com ja s'ha demostrat en el període de vigència del Pla fins a l'actualitat (2017).

Pel que fa a l'àmbit Besòs, les principals actuacions del PDI són prolongacions del metro (L1, L3, L4), extensions de la xarxa de tramvia i algunes actuacions a la xarxa de Rodalies. També s'inclouen actuacions en grans intercanviadors (Sagrera), infraestructura per al transport públic per carretera (plataformes reservades per al bus) i prolongacions de les dues línies de FGC que arribarien a l'àmbit Besòs.

Imatge 3.1: PDI 2011-2010 àmbit Besòs



Font: © ATM

Pla Territorial Metropolità de Barcelona

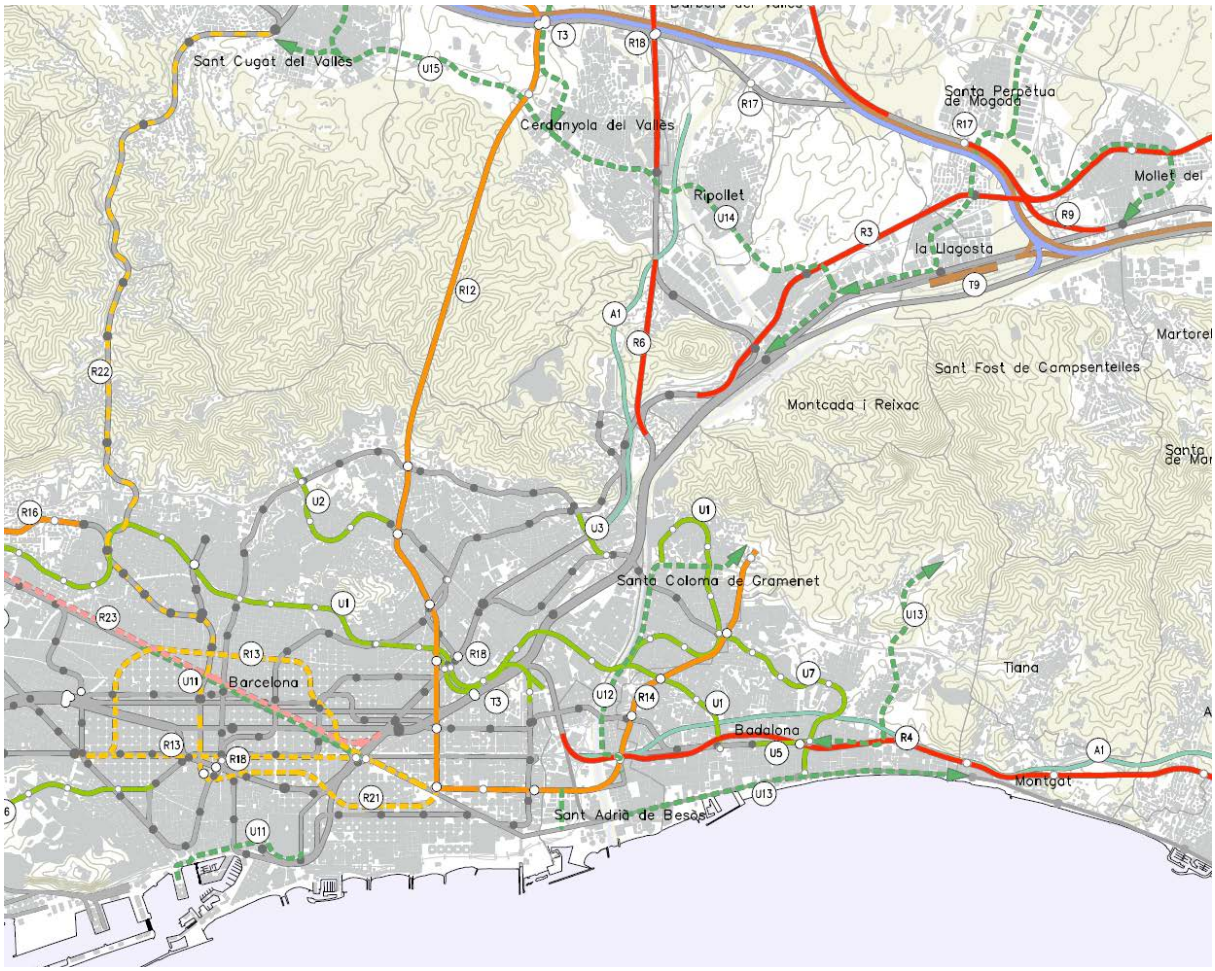
El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) és un dels set plans territorials parcials que la legislació preveu per al conjunt de Catalunya. Es tracta d'un instrument que ha de contribuir a establir el desenvolupament territorial de la Regió Metropolitana fins a l'any 2026.

Els plans territorials són figures de planificació territorial derivades del Pla territorial general de Catalunya (PTGC), que estableixen el model territorial dels àmbits funcionals amb un horitzó de 15-20 anys. El Pla territorial parcial de l'àmbit metropolità de Barcelona (PTMB) comprèn el territori que abasten les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, amb una superfície de 3.236 km² repartits entre 164 municipis.

Per tal de definir el model territorial, el PTMB tracta tres temes: els espais oberts, els assentaments i les infraestructures de mobilitat.

El PTMB propugna una millora i extensió molt notable del transport col·lectiu, i en particular del transport ferroviari, per la seva capacitat de servei i d'articulació del territori. Així, preveu un conjunt d'actuacions, particularment en la xarxa ferroviària, per fer-la més eficient, més interconnectada i menys radial. Pel que fa a la xarxa viària, les principals intervencions previstes tenen per objectiu segregar els trànsits de pas de la mobilitat local i fer augmentar l'eficiència i connectivitat de la xarxa.

Imatge 3.2: Propostes ferroviàries i de carrils Bus del PTMB a l'àmbit Besòs



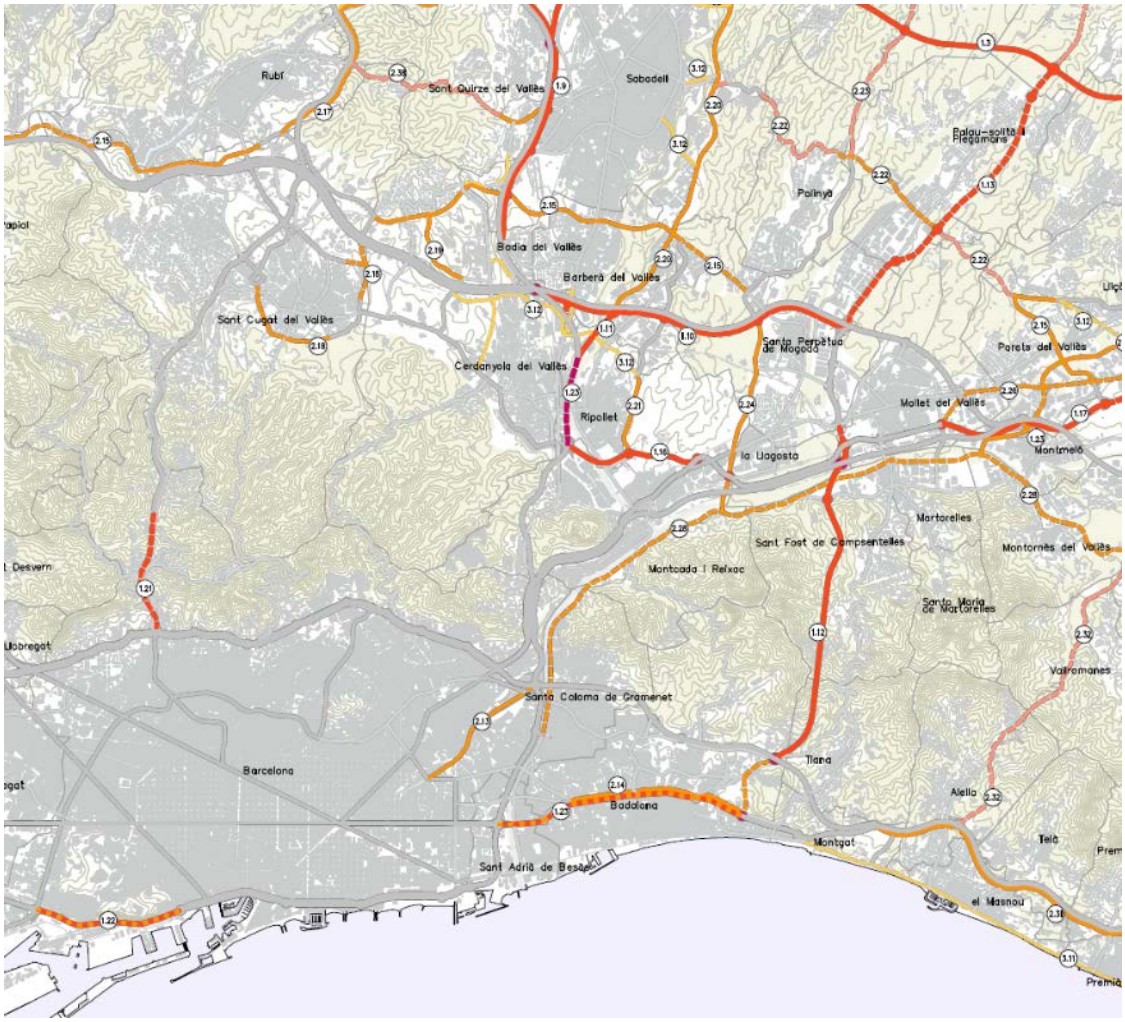
Font: © PTMB

Totes les actuacions proposades al PTMB han de trobar encaix en els diferents plans i programes d'infraestructures vigents o que s'hagin d'elaborar en el futur i en tot cas cal justificar la seva no implantació o reajust.

Pel que fa a l'àmbit Besòs, a nivell ferroviari i de transport públic s'inclouen també les prolongacions de metro i FGC esmentades anteriorment així com actuacions a la xarxa de Rodalies, incloent la variant de Badalona a diferència del PDI que no l'inclou. Pel que fa la xarxa de tramvia deixa oberta la possibilitat que siguin plataformes reservades d'autobús incloent una connexió amb Can Ruti no inclosa en el PDI. En el PTMB també hi ha noves plataformes Bus-VAO.

A nivell viari, el PTMB recull dues actuacions de la xarxa estructurant primària (túnel de la Conreria i millora ambiental de la C-31 a Badalona) i tres actuacions de la xarxa estructurant secundària (millores a la ctra. de la Roca, laterals de Badalona de la C-31 i accessos viaris a Sagrera).

Imatge 3.3: Propostes viàries del PTMB a l'àmbit Besòs

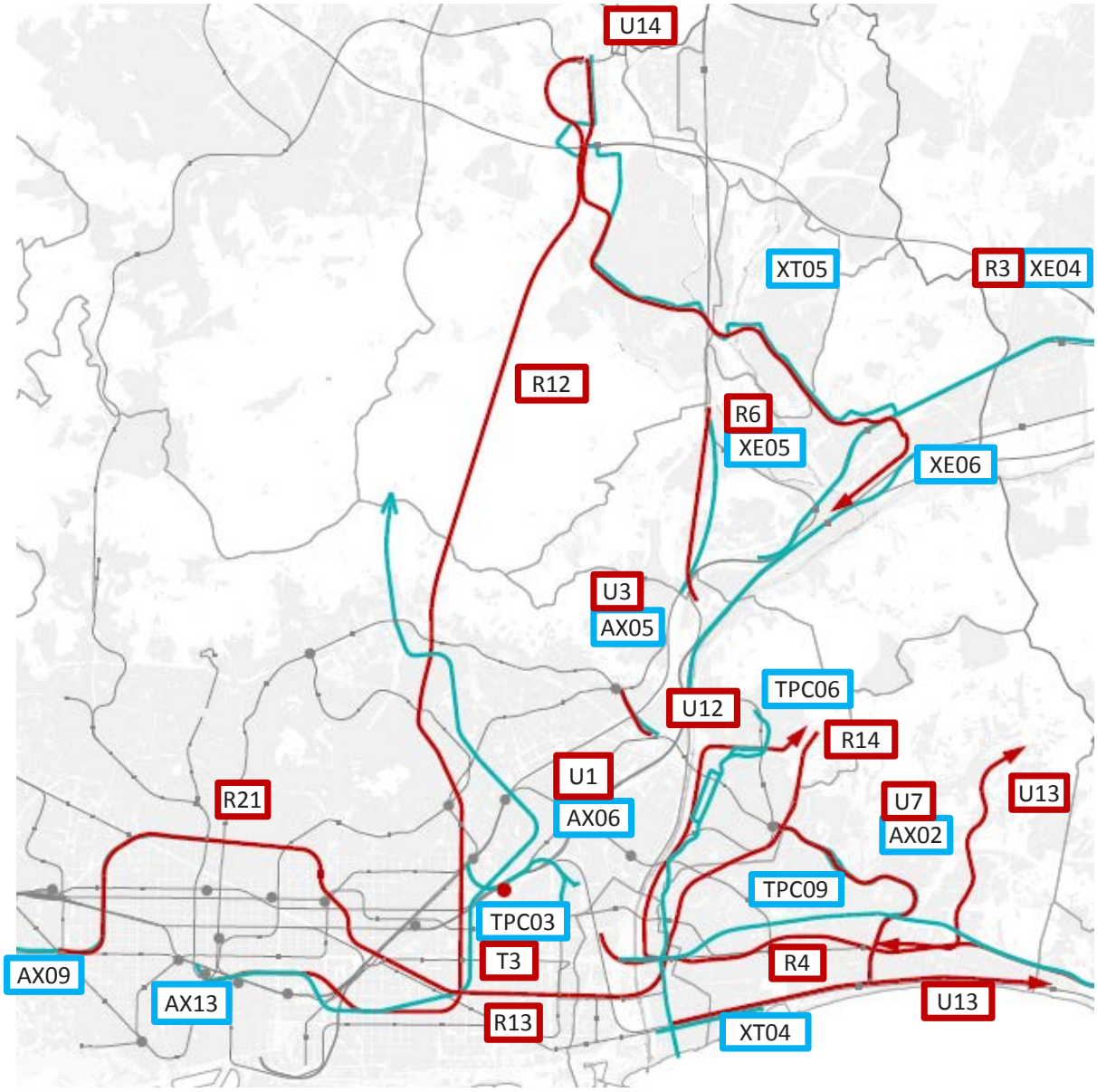


Font: © PTMB

Actuacions planificades a la xarxa de transport públic

Les actuacions a la xarxa de transport públic són semblants en ambdós plans (PDI i PTMB) tot i que en algunes d'elles hi ha diferències en el traçat proposat, l'abast de les prolongacions, etc. A continuació es descriu cada una de les actuacions, remarcant les diferències i explicant l'estat de cada una d'elles, és a dir, si es troben en execució, si hi ha algun estudi informatiu o projecte constructiu o bé si només es troben en planificació. També es valora les millores que indueix sobre el territori Besòs.

Imatge 3.4: Conjunt de propostes del PDI i PTMB a l'àmbit Besòs



Font: © Barcelona Regional a partir de les dades del PDI i PTMB. Cartografia de Base ICGC.

Taula 3.1: Comparativa de les actuacions PDI i PTMB a l'àmbit Besòs

	PTMB			PDI						
Xarxa d'altes prestacions						Pressup.	Font	Comentaris	Planificació	Altres
	XTP01	T3	Noves estacions d'altres prestacions			2240	Varis	Inclou Sagrera, estació St. Andreu, cobertures	En construcció (Sagrera)	Obres gairebé aturades
				TPC03	Estacio de La Sagrera bus	35	PDI	-	Planificat PDI	-
Línies de rodalies										
	XTP02	R3	Desdoblament i millores de traçat de la línia Barcelona-Vic	XE04	Desdoblament Montcada-Vic	689.5	E. Inf.	Estudi Inf. fins a Vic	Planificat ROD-PTMB-PDI	E. Inf. Montcada-Vic 2008 PC en redacció Parets-La Garriga
	XTP03	R1	Trasllat de la línia del Maresme entre Barcelona i Mataró		no inclosa	475-650	BR	Només fins a Montgat Estudi BR	Planificat PTMB	Existeixen estudis des del 1990
	XTP04		no inclosa	XE06	Nou traçat línia R2 Montcada (soterrament Vallbona-Montcada)	382	PDI	Nou estudi BR amb traçat més superficial (200 M€)	Planificat PDI	S'està treballant en una proposta de soterrament menys profunda
	XTP05	R6	Millores de traçat a la línia Barcelona-Manresa R4	XE05	Túnel de Montcada	224	PDI	-	Planificat ROD-PTMB-PDI	-
Línies de FGC										
	XTP06	R12	Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta	AX13	FGC. Cua de maniobres Plaça Catalunya i perllongament Vallès	115	Proj. C.	Només cua de maniobres	Planificat PTMB-PDI	PC cua maniobres redactat (2010)
	XTP07	R21	Connexió de les línies d'FGC del Vallès entre Pl. Catalunya i Poblenou			-		Segons traçat PTMB fins UAB	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. paralitzat tram Horta-Vallès
	XTP08	R13	Nova connexió Pl. Espanya-Poblenou de la línia Llobregat-Anoia d'FGC	AX09	FGC. L8 Pl. Espanya-Gràcia	322	Adj. Proj.	Només fins a Gràcia	Planificat PTMB-PDI	Adjudicada la redacció del PC
	XTP09	R14	Perllongament de la línia d'FGC Llobregat-Anoia: Barcelona (Poblenou)-Santa Coloma de Gramenet		no inclosa	-		Fins Gràcia-Poblenou Poblenou-Sta.Coloma	Planificat PTMB	-
Metro										
	XTP10	U1	Nova línia 9 del metro. Perllongament L4	AX06	Metro L4. La Pau-La Sagrera	110	PDI	Corresponen al tram que queda per executar	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. redactat
	XTP11	U3	Perllongament nord de la línia 3 de metro	AX05	Metro L3. Trinitat Nova-Trinitat Vella	98	PDI	-	Planificat PTMB-PDI	-
	XTP12	U7	Perllongament nord de la línia 1 de metro	AX02	Metro L1. Fondo-Estació de Badalona	535	PDI	Tram Fondo-Lloreda/Sant Crist: 304 M€	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. redactat tram Fondo-Lloreda/Sant Crist
Tramvia										
	XTP13	U14	Connexió Montcada i Reixac – Ripollet – Cerdanyola del Vallès - UAB	XT05	Nova línia UAB Cerdanyola-Montcada	192	PDI	-	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. tramvia en redacció
	XTP14	U13	Connexions a Badalona	XT04	T4. Sant Adrià-Port de Badalona	27	PDI	Només fins al Port de Badalona	Planificat PTMB-PDI	Estudis varis associats als desenvolupaments urbans.
Tramvia o plataformes reservades d'autobús										
	XTP15	U12	Connexió Sant Adrià de Besòs-Santa Coloma de Gramenet	TPC06	Plataforma reservada de bus pel marge esquerre del Besòs	54	PDI	-	Planificat PTMB-PDI	-
	XTP16	U11	Connexió Trambaix-Trambesòs	XT01	Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	203	PDI	Cost de la unió Trambaix-Trambesòs	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. i P. Constr. adjudicats amb previsió d'acabar-se la tardor de 2017
	XTP17	U13	Connexions a Badalona		no inclosa	-	-	-	Planificat PTMB	Connexió entre Badalona centre i Can Ruti
	XTP18	A1	Noves plataformes BUS-VAO	TPC09	Altres carrils bus (C-31)	17	Proj. C.	Tram Montgat - Barcelona	Planificat PTMB-PDI	E. Inf. 2007

Font: © elaboració pròpia a partir de les dades del PDI, PTMB i altres.

XTP01. Estació de la Sagrera

PTMB: T3. Noves estacions d'altres prestacions

Aquesta actuació està inclosa de forma genèrica al PTMB com a noves estacions d'altes prestacions. L'estació de La Sagrera –TAV serà l'estació intermodal més important de Catalunya (juntament amb Sants) en volum de passatgers i tindrà tots els serveis ferroviaris: alta velocitat, regionals i llarg recorregut, rodalies (línies R1, R2 i R4) i metro (L4, L9, L10) , a més d'autobusos urbans i interurbans, i taxis i aparcament de vehicles privats. Es tracta d'una gran obra ferroviària que té associada una gran transformació de l'entorn que afecta unes 164 ha de superfície d'actuació. Actualment ja hi circulen els trens d'alta velocitat i Rodalies però no s'aturen. L'actuació inclou els accessos viaris des de la Ronda a l'estació amb la connexió urbana. Actuació parcialment executada.

Tot i que les obres no s'han arribat a aturar amb la crisi econòmica, el ritme s'ha reduït molt i és molt difícil establir un calendari fiable de finalització, tant de l'estació com les obres ferroviàries i de la urbanització de l'entorn. Les obres de l'estació van començar el juny de 2010 i les darreres previsions oficials apunten que estarà en servei l'any 2021, però això serà difícil si no s'augmenta el ritme inversor actual.

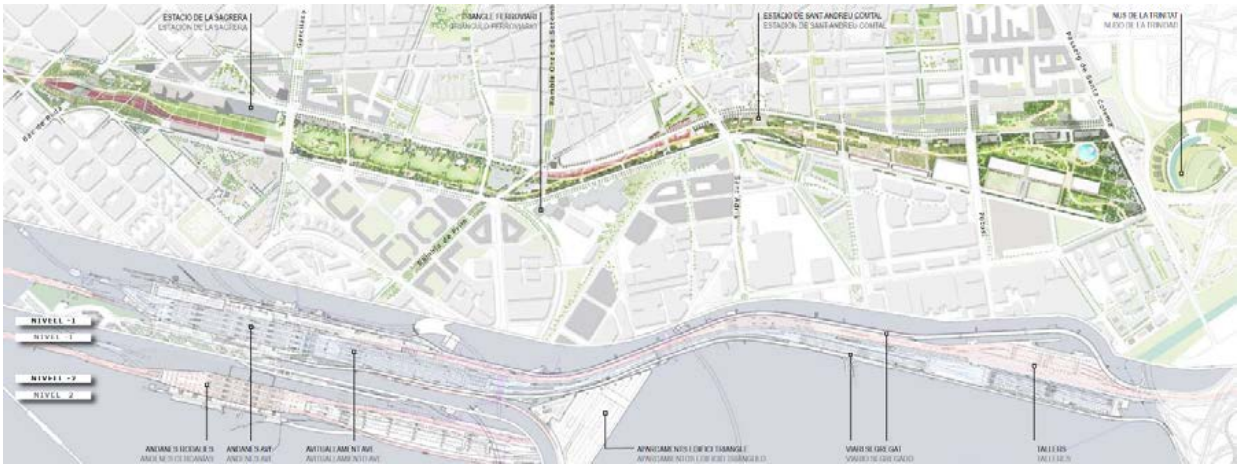
El pressupost de l'obra és també molt elevat: 759 M€ de l'estació de Sagrera-TAV, 302 M€ per a l'estació de Sant Andreu Comtal i la resta d'actuacions estan valorades en 564 M€.

El procés de transformació de l'entorn es realitza a partir de la cobertura de la superfície de les vies, per construir-hi un gran parc, fer possible la nova interconnexió entre els barris de Sant Andreu – Sagrera i de Sant Martí, i la remodelació de les àrees d'entorn. Al voltant s'hi preveu l'edificació d'un nou teixit urbà residencial amb habitatges, equipaments, edificis terciaris i d'oficines i hotels. La cobertura va des del pont de Calatrava fins al nus de la Trinitat, té una longitud de 3,7 km i amplades que van des dels 50 metres fins als 150 metres. La transformació també s'ha demorat en el temps a causa de la crisi econòmica.

Valoració dins l'Eix Besòs:

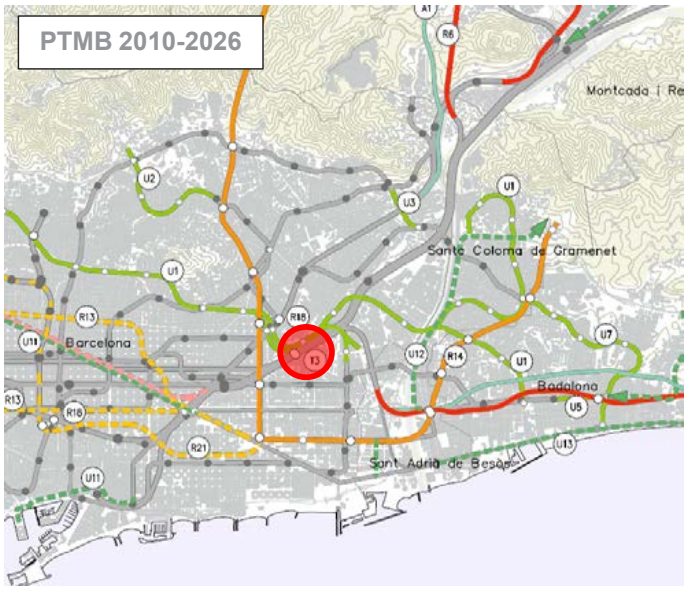
L'estació és un projecte estratègic en quant al desenvolupament urbà de l'entorn i l'efecte tractor que generarà. Des del punt de vista de la mobilitat acostarà el territori a la resta de la xarxa creant un important efecte malla pel seu paper de gran intercanviador entre diversos modes.

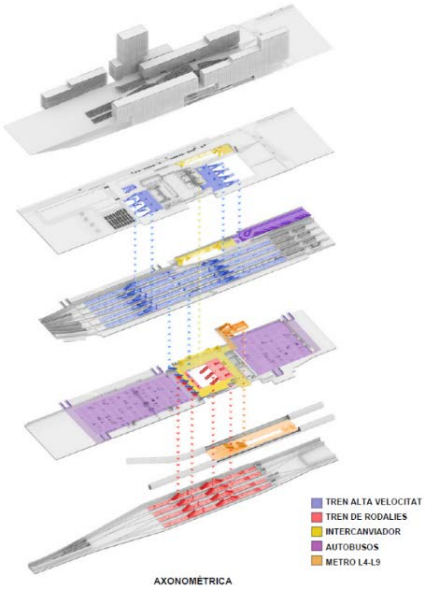
Imatge 3.5: Planta del nivell de superfície i inferior de tota l'actuació.

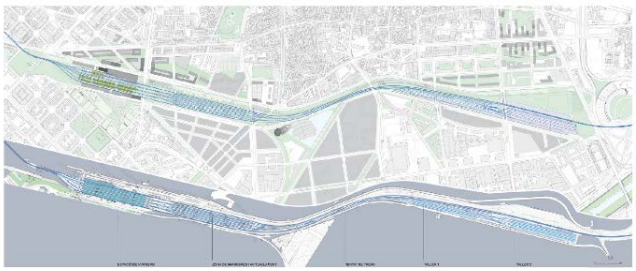


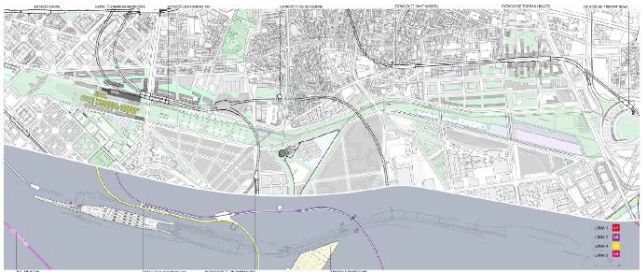
Font: © BSAVE.

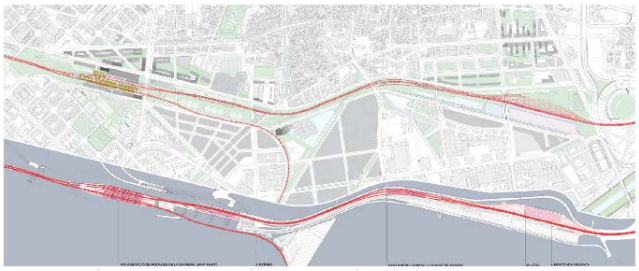
Imatge 3.6: Diferents visions del planejament i el projecte.

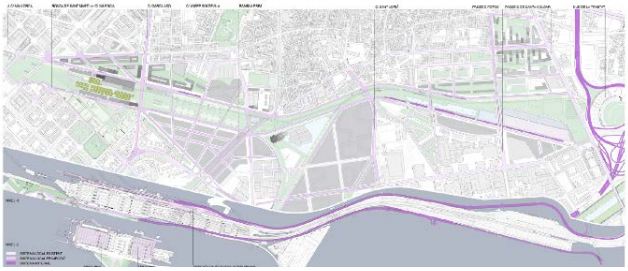












Font: © BSAVE.

XTP01. Estació autobusos La Sagrera

PTMB: No inclosa

PDI (2011-2020): TPC03. Estació de La Sagrera bus

El PDI contempla la construcció d'una estació d'autobusos interurbans a la Sagrera, complementària a la futura estació del TAV i de Rodalies. El pressupost estimat d'aquesta estació és de 35 M€. Els accessos viaris directes a l'estació de Sagrera des del nus de la Trinitat permetran un ràpid accés per als autobusos que hi facin parada.

Valoració dins l'Eix Besòs:

L'estació permetrà realitzar enllaços locals no servits pel sistema de Rodalies. Aquests cobreixen àrees del Vallès (entren a Barcelona principalment per les vies C-17, C-58 o C-33). Aquesta estació hauria de ser terminal dels busos exprés del Vallès.

Imatge 3.7: Propostes viàries del PTMB a l'àmbit Besòs



Font: © PDI 2011-2020

XTP02. Desdoblament línia de Vic-R3

PTMB: R3. Desdoblament i millores de traçat de la línia Barcelona-Vic

PDI: XE04.Duplicació Montcada-Vic R3

Inclòs al Pla de Rodalies 2008-2015, al PTMB 2010-2026 i al PDI 2011-2020 però no executat. L'Estudi Informatiu de tot el tram (Montcada-Vic de 58,8 km) es va redactar el 2008 per part del Ministeri de Foment amb un pressupost de 689,5 M€ i una estimació d'execució al llarg de dotze anys. El PDI preveu tenir el projecte constructiu redactat pel 2020.

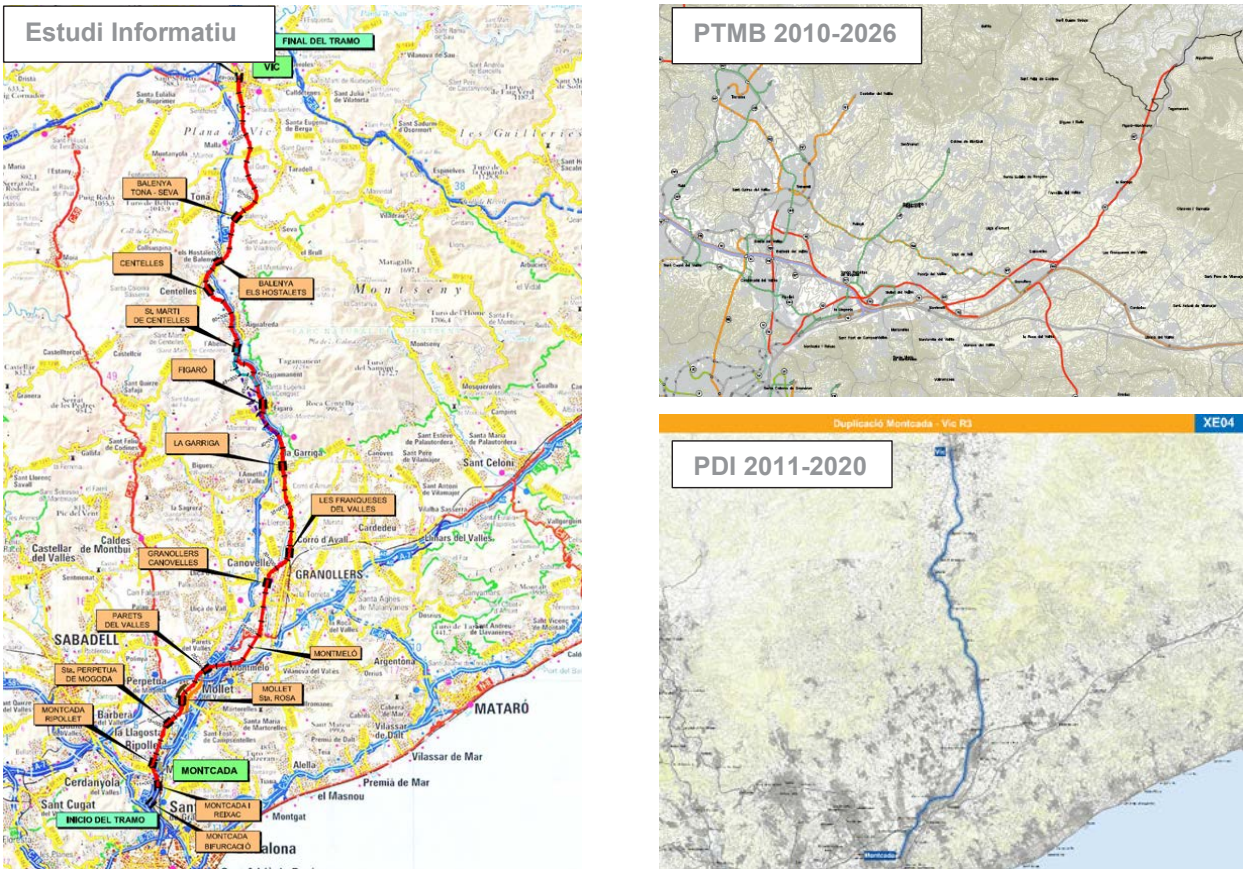
L'any 2015, el Ministeri de Foment va explicar les actuacions que es durien a terme per al desdoblament de la línia, donant prioritat als trams que en limiten més la capacitat: Parets-Canovelles (8,5 km), les Franqueses-la Garriga (6,2 km) i Balenyà-Vic (10,8 km). En aquest sentit, el maig de 2015 es va licitar el projecte constructiu del tram entre Parets-La Garriga, amb una longitud de 17,4 km.

En qualsevol cas, es tracta d'una actuació que està prevista des de fa molt de temps i de la qual s'han fet ja diverses programacions, prioritzacions per trams i propostes però no s'ha executat.

Valoració dins l'Eix Besòs:

La duplicació permetrà majors freqüències i sobretot una major fiabilitat de la línia de Rodalies, que dins de l'àmbit discorre per l'eix de la Meridiana (Sagrera-Meridiana, Sant Andreu Arenal i Torre del Baró) i per Montcada (estacions Montcada Bifurcació i Montcada Ripollet). La incidència dins l'Eix Besòs però es pot considerar baixa al passar molt tangent i afectant només a les freqüències actuals.

Imatge 3.8: Propostes en els diferents planejament i Estudi Informatiu



Font: © Estudi Informatiu Ministerio de Fomento, PTMB i ATM.

XTP03. Trasllat de la línia del Maresme (R1) cap a l'interior

PTMB: Trasllat de la línia del Maresme entre Barcelona i Mataró

PDI: Descartada en el PDI 2011-2020.

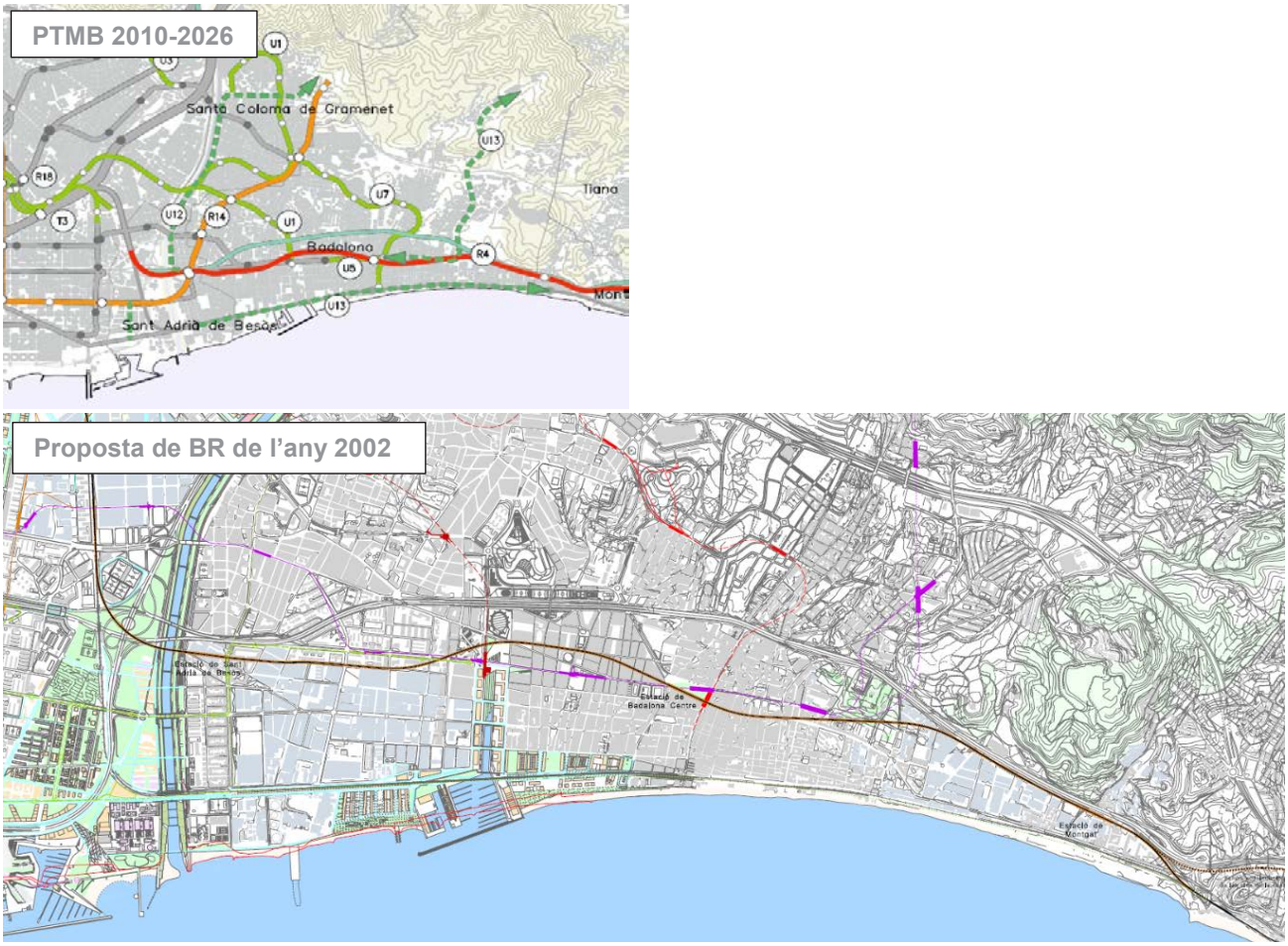
Aquesta actuació es va estar discutint durant la redacció del nou PDI 2011-2020 però finalment no s'hi va incloure. Tot i així, l'actuació segueix apareixent en el PTMB 2010-2026 sense valoració econòmica. El 2002, Barcelona Regional va estudiar un possible encaix de traçat del nou corredor ferroviari per dins de St. Adrià i Badalona així com una proposta de variant ferroviària associada a la integració urbana de la C-31. El valor de l'obra oscil·lava entre 475 i els 650 M€, segons la traça i el mètode constructiu.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació alliberaria la línia de la costa de la barrera que representa el ferrocarril i donaria una major cobertura territorial d'aquest i connectivitat amb la resta de xarxa de transport públic. Caldria però que anés acompanyada de perllongaments en la xarxa de metro L1 i L9 fins al mar, així com del tramvia per la costa fins a Montgat (el tramvia seria més permeable que l'actual línia de ferrocarril).

Es considera una actuació que, malgrat millorar molt l'efecte malla, la connectivitat amb el transport públic del Barcelonès Nord i alliberar la costa, té una gran envergadura i un cost molt elevat no assolibles a mitjà termini.

Imatge 3.9: Propostes de la variant de Badalona



Font: © PTMB i Barcelona Regional

XTP04. Soterrament Montcada

PTMB: No inclòs

PDI: XE06. Nou traçat R2 Montcada

Es tracta del soterrament de la línia R2 a Montcada en una longitud de 3,7 km, des de Vallbona fins passat el riu Ripoll per tal d'eliminar la barrera que suposa el pas del tren pel centre de la població, amb el perill que suposen els passos a nivell actuals.

El soterrament de les vies de la línia R2 estava previst juntament amb la construcció de l'alta velocitat, però en aquell moment no es va executar. Per tant, el soterrament de la línia R2 previst a l'Estudi Informatiu ja no és factible perquè contemplava executar-se en part amb la mateixa tuneladora que es va fer servir per a la construcció de l'alta velocitat i actualment, no seria econòmicament viable utilitzar-la per un tram tan curt. Per aquest motiu, l'Ajuntament de Montcada i Reixac i Barcelona Regional estan treballant en una proposta de soterrament menys profunda, que no requereixi de tuneladora per executar-se.

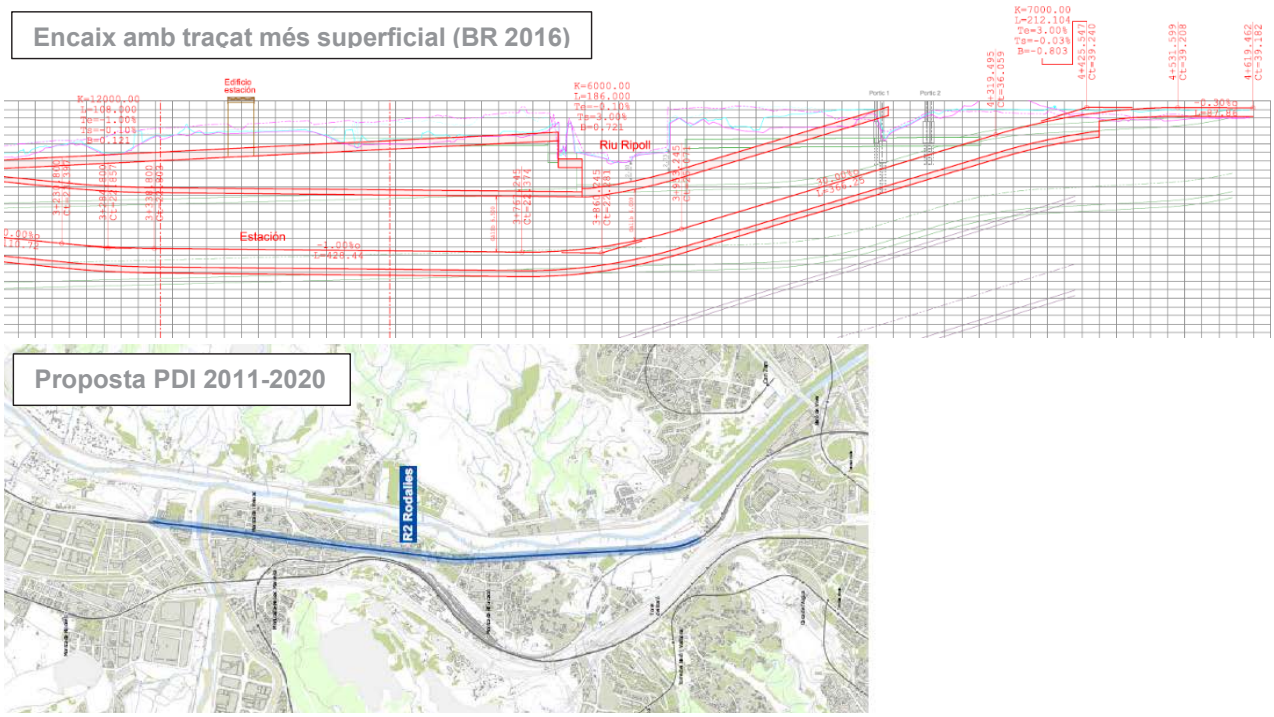
La proposta va associada al salt de moltó de Bifurcació d'Aigües que permetrà un balanç més simètric del nombre de circulacions de tren pels dos túnels passants de Barcelona.

El pressupost estimat del PDI és de 382 M€ (en el moment en què es considerava part de les obres amb tuneladora). El cost de la proposta actual està al voltant de 200 M€. L'Adif està estudiant en aquests moments una nova alternativa que contempla el pas de tres vies per permetre el pas de semidirectes.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació és molt important per Montcada, ja que el pas del tren parteix bona part de la trama urbana i hi ha passos a nivell molt perillosos. És una actuació urgent i de justícia en un municipi tant trinxat per les infraestructures.

Imatge 3.10: Encaix més superficial Barcelona regional i PDI



Font: © PTMB i Barcelona Regional

XTP05. Túnel de Montcada (R4)

PTMB: R6. Millores de traçat a la línia Barcelona-Manresa

PDI: XE05. Túnel de Montcada

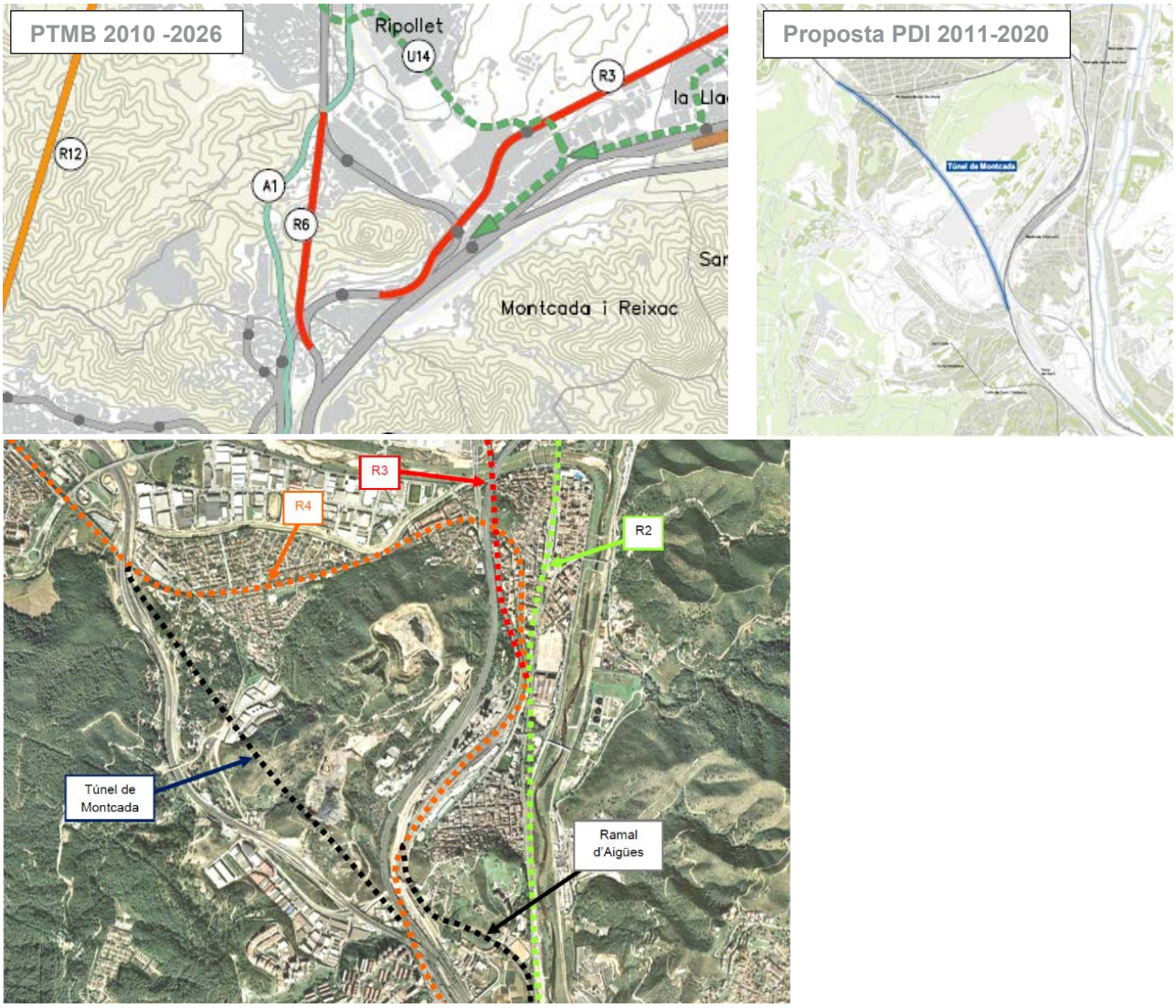
Aquesta actuació consisteix en la construcció d'un túnel de 2,5 km per a la línia R4 a Montcada, que eviti la volta que fan actualment les vies de tren i redueixi el temps de viatge per alguns combois (estimada en 8-10 minuts). Els combois que passarien pel túnel serien semidirectes intercalats amb els actuals que paren a tot arreu. Tot i això Montcada perdria algun servei. L'actuació està prevista al Pla de Rodalies 2008-2015, al PTMB 2010-2026 i al PDI 2011-2020 que la valora en uns 224 M€.

Actualment encara no s'ha redactat cap Estudi Informatiu i l'actuació només es troba en planificació, amb diferències de traçat entre els diferents plans (al PTMB les vies connecten a Montcada-Bifurcació i al PDI al Ramal d'Aigües).

Valoració dins l'Eix Besòs:

No dóna millor accessibilitat ni servei a l'àmbit (però sí al Vallès). La possible pèrdua d'algun servei podria reduir la freqüència de la línia R4 al seu pas per Montcada però cal veure com es configuren finalment els serveis de Rodalies.

Imatge 3.11: Encaix més superficial Barcelona regional i PDI



Font: © PTMB, ATM i Barcelona Regional, ortofoto ICGC.

XTP06 i XTP07. Perllongament FGC línia del Vallès

PTMB: R21. Connexió de les línies d'FGC del Vallès entre Pl. Catalunya i Poblenou; R12. Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta.

PDI: AX13. FGC. Cua de maniobres Plaça Catalunya i perllongament Vallès.

La construcció d'aquesta infraestructura està planificada tant al PTMB 2010-2026 com al PDI 2011-2020 amb nombroses diferències de traçat. El PTMB divideix el perllongament de la línia de FGC del Vallès en dos trams: el primer entre Pl. Catalunya i el Poblenou (R21) on enllaçaria amb el futur perllongament de la línia FGC Llobregat-Anoia i el segon entre el Poblenou i el Vallès connectant a la UAB (R12).

El PDI divideix l'actuació en dues fases: una primera que correspondria a la construcció de la cua de maniobres de Plaça Catalunya, i la segona que seria el perllongament fins Horta passant pel Poblenou i seguint en direcció al Vallès sense definir el traçat. La indefinició d'aquesta infraestructura és encara molt notable en ambdós plans, tant al seu pas pel Poblenou com la connexió amb el Vallès.

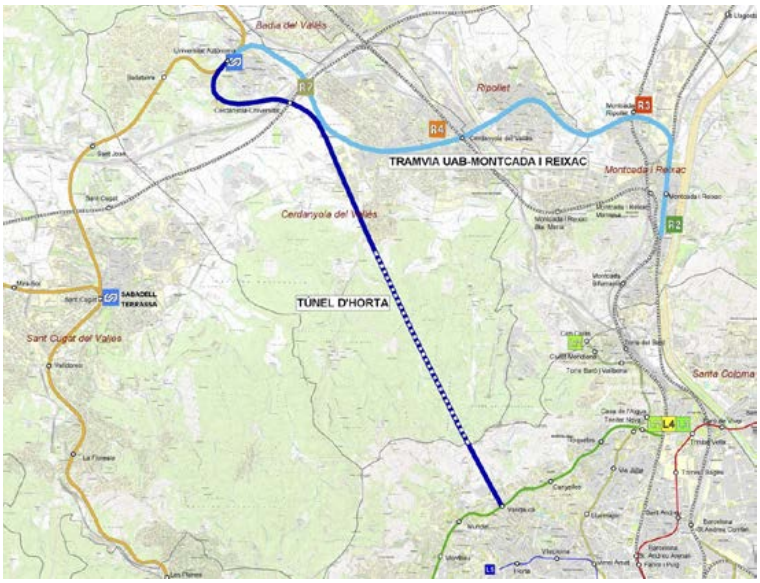
L'any 2010 es va licitar la redacció de l'Estudi Informatiu del túnel d'Horta però resta aturat des de fa temps i no ha sortit a informació pública. El tram per l'interior de Barcelona només està planificat. Aquest estudi només inclou el traçat del túnel entre la part alta de Barcelona i el Vallès. Aquest túnel té una longitud d'entre 5 i 6 km i preveu la boca nord a prop del Centre Tecnològic del Vallès i del futur Centre Direccional i connectaria amb l'estació UAB de Rodalies i la línia d'FGC de la UAB. La boca sud se situaria a Barcelona, a l'entorn de les estacions de metro de Valldaura o Canyelles, de la línia 3. Aquest Estudi Informatiu no estudia la connexió del tram entre Horta i Plaça Catalunya.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta línia donaria connectivitat i cobertura a diversos àmbits a l'oest del Besòs com 22@ i Sagrera, tot i que es tracta d'una inversió molt llarg termini. En funció del traçat escollit es millorarà més la connectivitat de l'àmbit.

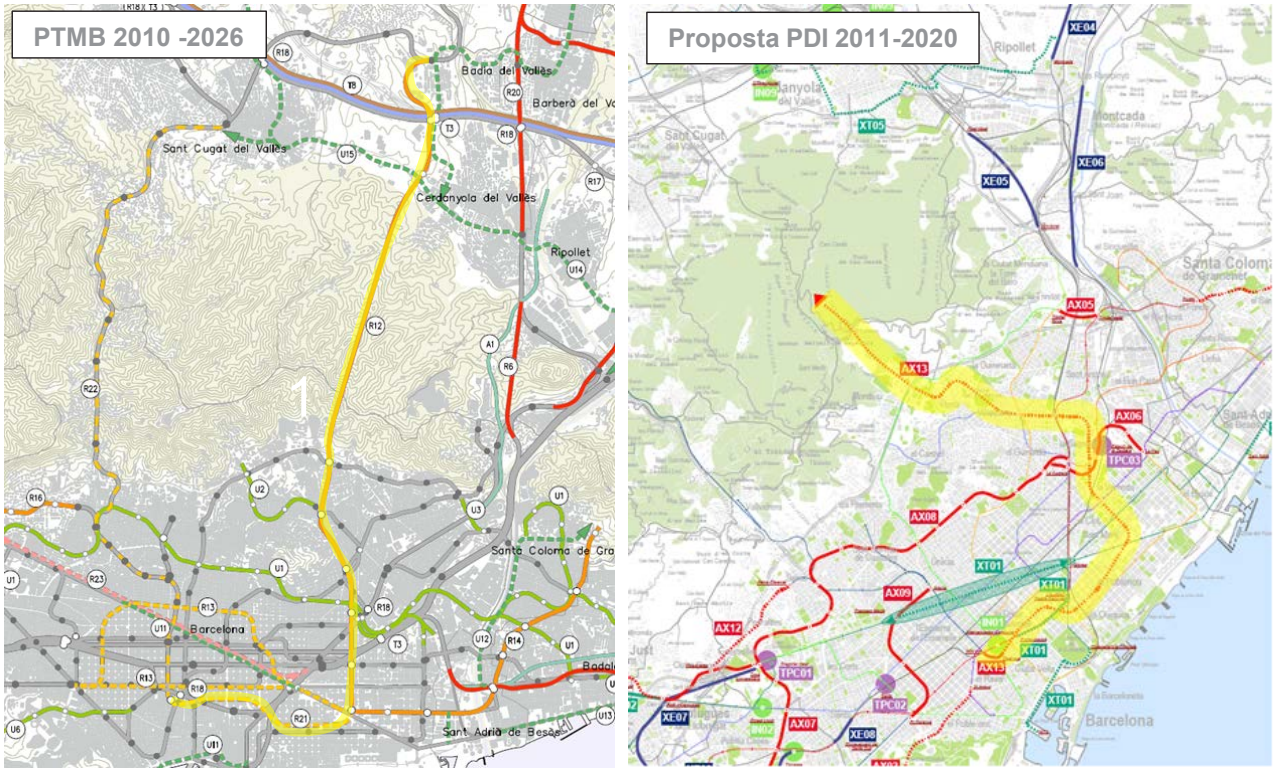
No obstant això, el tram recollit a l'Estudi Informatiu no aporta millores significatives a l'eix Besòs si no es connecta amb Sagrera.

Imatge 3.12: Tram licitat a l'estudi informatiu DTES.



Font: © Generalitat

Imatge 3.13: Propostes al PTMB i PDI



Font: © PTMB, ATM.

XTP07. Perllongament FGC línia del Vallès (cua de maniobres)

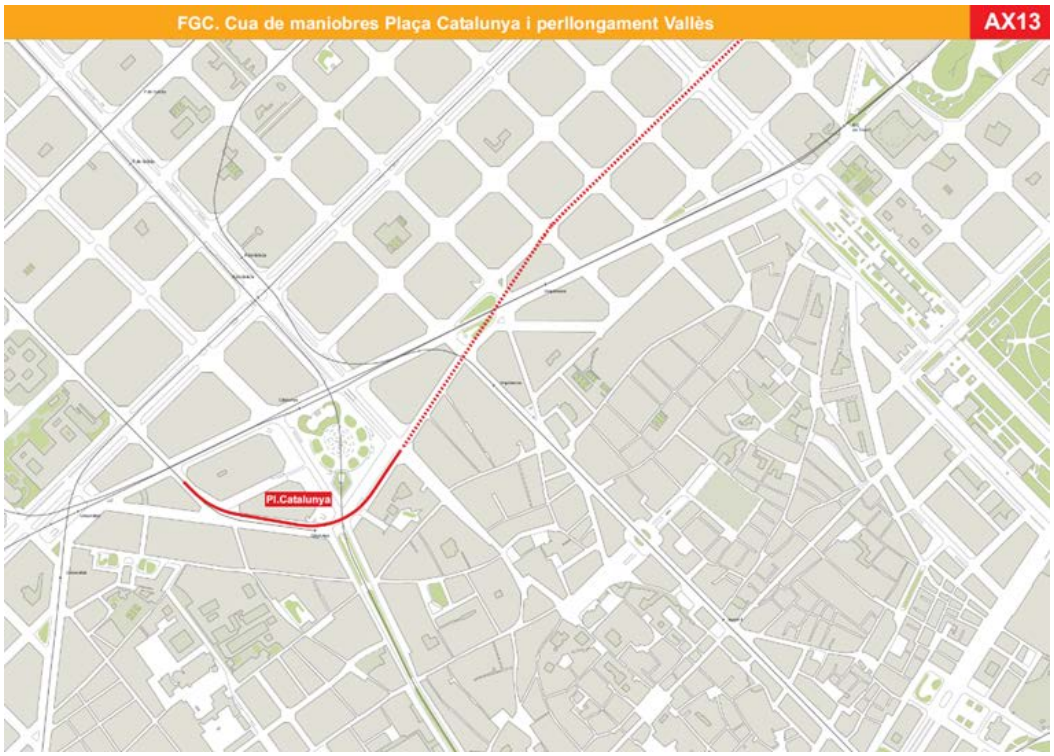
PDI: AX13. FGC. Cua de maniobres Plaça Catalunya i perllongament Vallès

El perllongament de la línia del Vallès previst en el PDI està dividit en dues fases. La primera fase consisteix en la construcció de la cua de maniobres de Pl. Catalunya i la segona correspon al perllongament entre Pl. Catalunya i el Vallès pel túnel d'Horta. El projecte constructiu de la cua de maniobres de Pl. Catalunya es va redactar el 2010 i es va pressupostar en 115 M€. Actualment es troba aturat per la complexitat de les obres i la incidència que tindrien sobre l'espai públic del centre de Barcelona.

Valoració dins l'Eix Besòs:

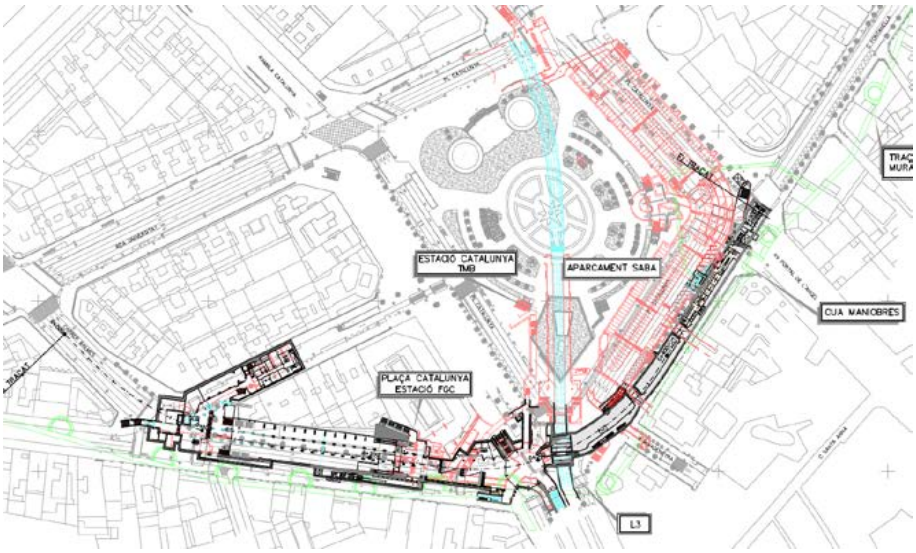
La cua de maniobres en si no aporta millores a l'eix Besòs ja que el seu objectiu és augmentar la capacitat de la línia del Vallès de FGC incrementant la freqüència dels trens.

Imatge 3.14: PDI 2011-2010



Font: © GATM

Imatge 3.15: Projecte Constructiu cua de maniobres (2010)



Font: © Generalitat DTES.

XTP08 i XTP09. Perllongament FGC línia Llobregat-Anoia

PTMB: R13. Nova connexió Pl. Espanya-Poblenou de la línia Llobregat-Anoia d'FGC; R14. Perllongament de la línia d'FGC Llobregat-Anoia: Barcelona (Poblenou)-Santa Coloma de Gramenet

PDI: AX09. FGC. L8 Pl. Espanya-Gràcia

El perllongament de la línia de FGC Llobregat-Anoia està planificada tant en el PDI 2011-2020 com en el PTMB 2010-2026, amb nombroses diferències. El PDI preveu només el perllongament de la línia des de Pl. Espanya fins a Gràcia i la construcció de 3 noves estacions. En canvi, el PTMB és molt més ambiciós i preveu el perllongament en dos trams: el primer entre Pl. Espanya i el Poblenou i el segon entre el Poblenou i Santa Coloma de Gramenet. El tram central té dues alternatives de traçat: una per la Gran Via (que sembla descartada amb la recent licitació del projecte constructiu per Gràcia) i l'altre per l'Eixample, Sarrià-Sant Gervasi, i Gràcia fins a Sant Martí.

El 2014 va sortir a informació pública l'Estudi Informatiu del primer tram de 4,1 km amb la construcció de 3 noves estacions i la remodelació de Plaça Espanya. El pressupost del projecte era de 322 M€.

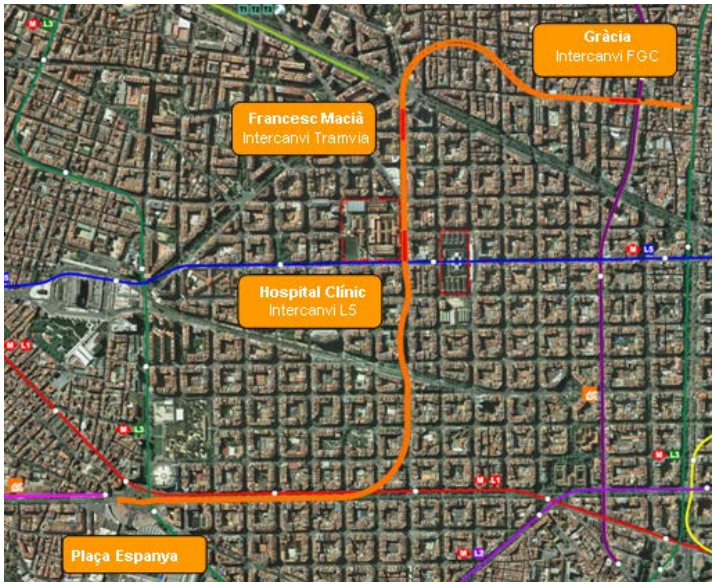
L'estudi preveu el traçat pel carrer Urgell, amb estació a l'Hospital Clínic, descartant-se l'alternativa inclosa en el PDI que consistia en pujar pel carrer Rocafort amb estació a Entença. Així mateix, la resta del traçat varia però manté les estacions previstes a prop de la plaça Francesc Macià i a Gràcia. Recentment s'ha adjudicat la redacció del projecte constructiu d'aquest tram.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Només la prolongació de la línia cap al Poblenou i el Barcelonès Nord aporten millores a l'Eix Besòs, però aquesta actuació es preveu a molt llarg termini.

Imatge 3.16: Propostes al PTMB i PDI





Prolongació de la L8 Pl. Espanya – Gràcia de l'Estudi Informatiu

Font: © PTMB, ATM i DTES.

XTP10. Perllongament de la Línia 4 de metro (La Pau-Sagrera)

PTMB: U1. Nova línia 9 de metro.

PDI: AX06. Metro L4. La Pau-La Sagrera

Aquesta actuació apareix tant al PDI com al PTMB tot i que aquí està inclosa com una actuació de la línia 9 (U1). Hi ha redactat l'Estudi Informatiu actualitzat d'aquest tram entre La Pau i Sagrera-Meridiana, valorat en total en 337 M€ dels quals queden 110 M€ per executar.

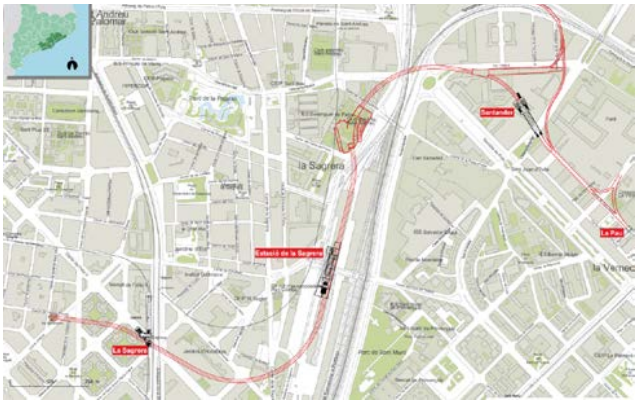
El tram de túnel entre el Macropou i Sagrera Meridiana per on passarà la L4 és utilitzat actualment per la L9 nord. I alhora, el tram de túnel per on ha de passar la L9 s'utilitza per la sortida de terres de les obres del tram central però la decisió d'enterrar la tuneladora que es troba actualment a la plaça Lesseps, permetria alliberar aquest tram de túnel de la servitud de pas de les obres, podent-hi passar la L9 de manera definitiva i permetent així que la L4 passi pel túnel que li toca.

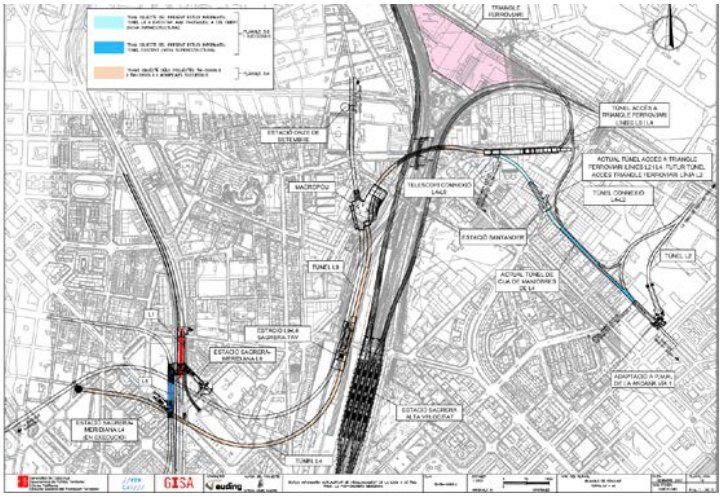
La resta de tram de L4 és un petit perllongament d'uns 400 m però molt complexos, ja que cal expropiar unes naus que es troben en funcionament. En aquest tram s'inclou l'estació Santander, però es podria executar el tram deixant l'estació per més endavant.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació aporta una important millora a l'àmbit, ja que fa que la L4 es connecti amb Sagrera-TAV i Sagrera-Meridiana deixant d'estar en cul de sac. D'aquesta manera es reforça de manera important la connectivitat d'aquesta línia i per tant, de l'àmbit Besòs i 22@ amb Sagrera i la resta de la xarxa.

Imatge 3.17: Proposta PDI





Font: © ATM i DTES.

XTP11. Perllongament de la Línia 3 de metro (Trinitat Nova- Trinitat Vella)

PTMB: U3. Perllongament nord de la línia 3 de metro

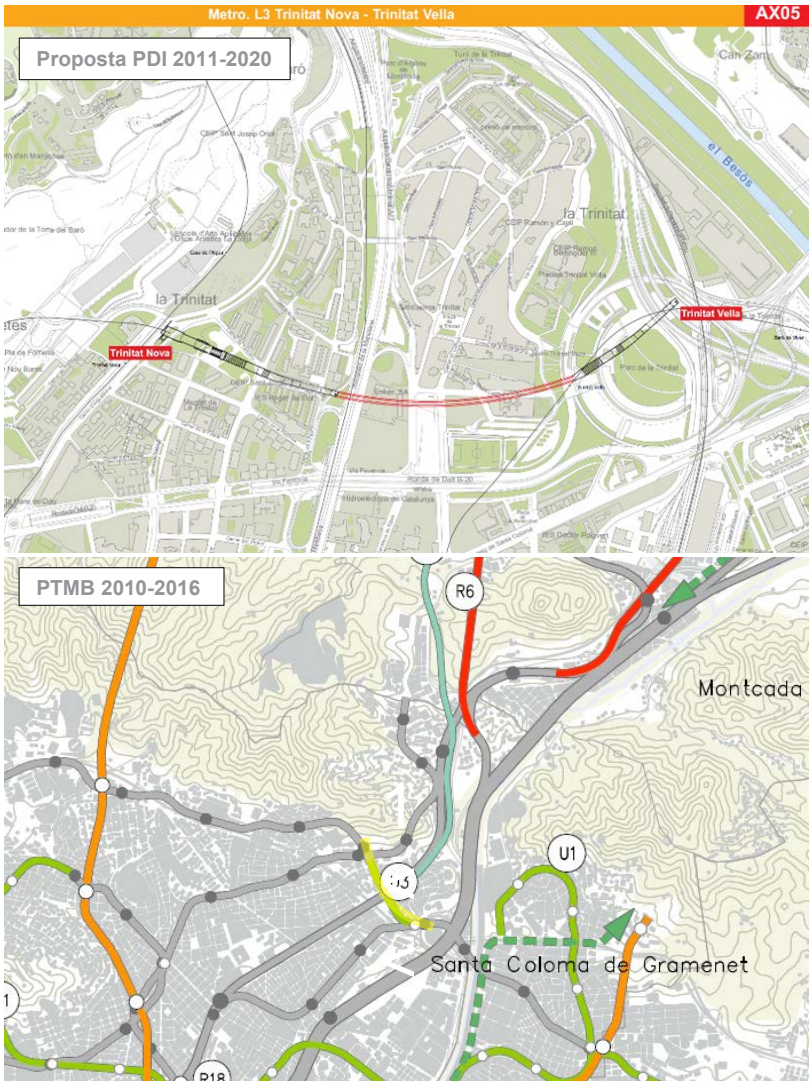
PDI: AX05. Metro L3. Trinitat Nova-Trinitat Vella

Tant el PTMB com el PDI contemplen el perllongament de la L3 de metro entre Trinitat Nova i Trinitat Vella però actualment només està en fase de planificació, ja que no consta que s'hagi licitat l'Estudi Informatiu. El pressupost estimat és de 98 M€, segons el PDI. El perllongament milloraria l'efecte xarxa del sistema de metro connectant la part nord de Barcelona amb les línies del Barcelonès Nord. No s'ha previst però el seu perllongament a l'altre banda del riu i la connexió amb la L9 a Santa Coloma que potenciaria encara més l'efecte xarxa.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació aporta una millora al afavorir l'efecte xarxa, que seria més gran si connectés a l'altre costat del Besòs amb la L9.

Imatge 3.18: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM i PTMB.

XTP12. Perllongament nord de la Línia 1 de metro

PTMB. U7. Perllongament nord de la línia 1 de metro

PDI. AX02. Metro L1. Fondo-Estació de Badalona

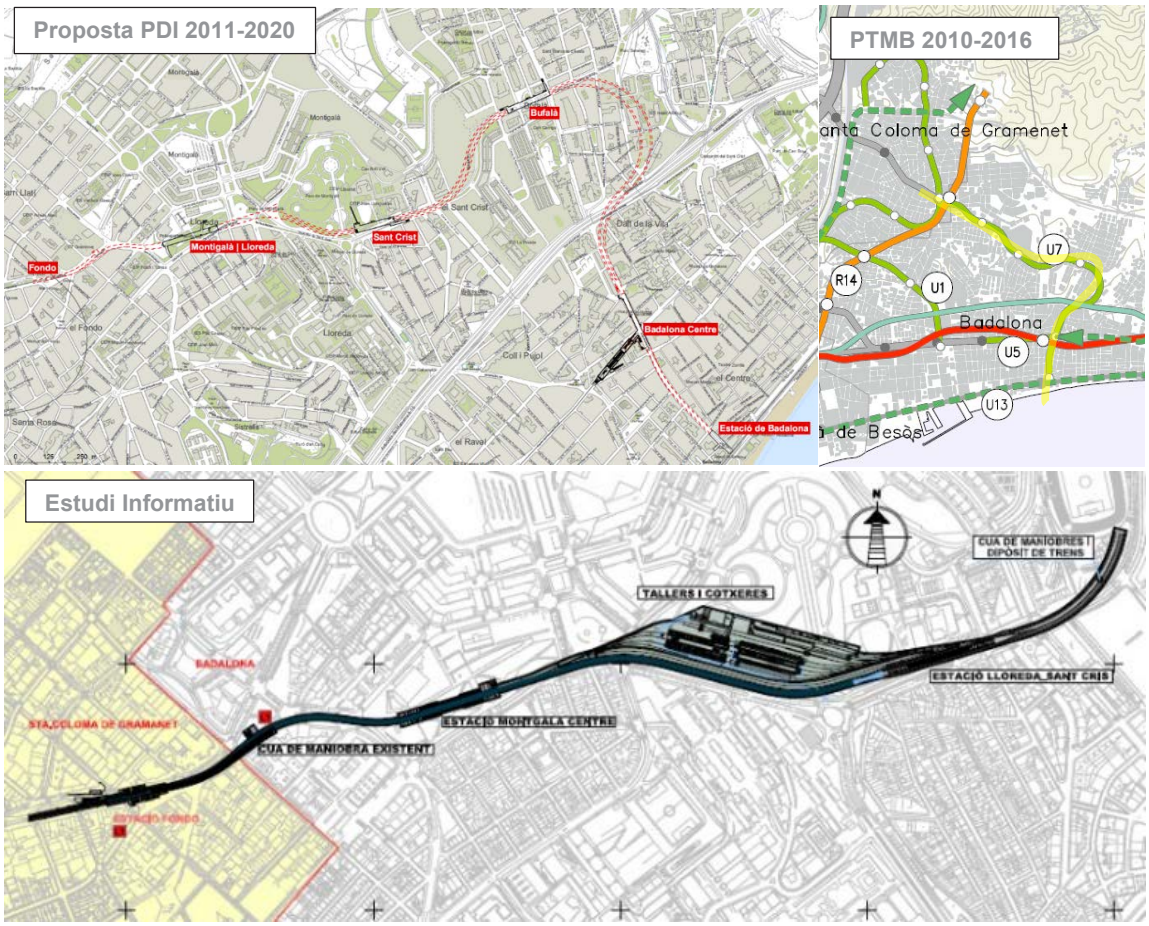
Tant el PDI com el PTMB preveuen la construcció de tot el tram entre l'actual estació de Fondo i l'estació de Rodalies de Badalona. El valor total de l'actuació és dels 535 M€ segons el PDI.

L'any 2010 es va exposar a informació pública l'Estudi Informatiu de la prolongació entre Fondo i Lloreda/Sant Crist, un tram de 1,5 km dels 4,5 km de l'actuació total prevista fins l'estació de Badalona. Aquest tram està valorat en 304 M€ i inclou les cotxeres de Montigalà.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació aporta una important millora perquè acota el transport públic ferroviari als barris de Lloreda i Bufalà i afavoreix l'efecte xarxa amb la connexió entre les dues línies de metro (L1 i L2) i amb Rodalies, permetent la penetració cap al Barcelonès Nord pels viatgers que vénen del Maresme.

Imatge 3.19: Proposta PDI, PTMB i Estudi Informatiu



Font: © ATM, PTMB i DTES.

XTP13. Connexió Montcada - Ripollet

PTMB. U14. Connexió Montcada i Reixac – Ripollet – Cerdanyola del Vallès – UAB

PDI. XT05. Nova línia UAB Cerdanyola-Montcada

Es tracta d'una nova línia de tramvia entre la UAB i Montcada passant per Cerdanyola i Ripollet amb una longitud d'uns 10-12 km. A banda de la funcionalitat local, la línia permetrà connectar el Vallès amb Barcelona gràcies als diversos intercanvis amb Rodalies i FGC.

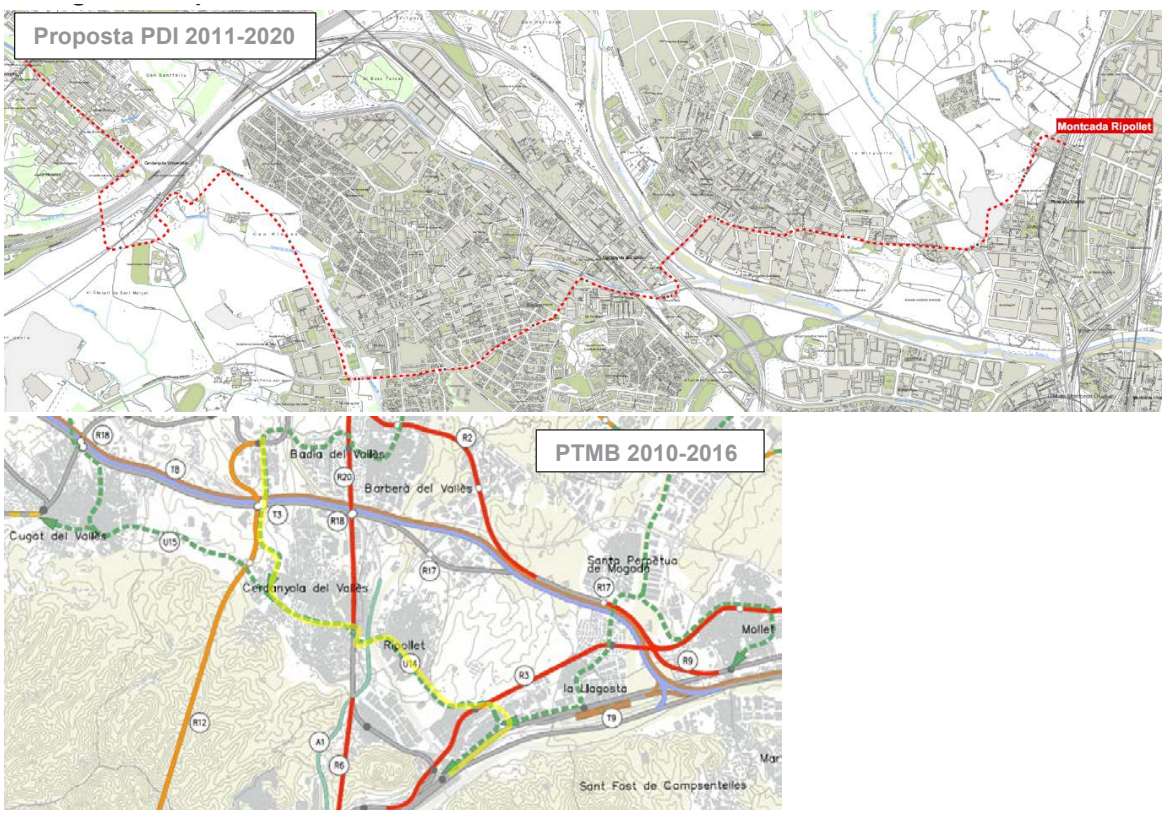
Està prevista tant en el PDI com en el PTMB però els traçats són lleugerament diferents en el tram central del recorregut i divergeixen en el punt de partida a Montcada i en la connexió amb la UAB. El PTMB preveu l'inici del recorregut a l'estació de Rodalies de Montcada i Reixac i major recorregut pel seu nucli urbà mentre que el PDI parteix de l'estació Montcada-Ripollet. A més, el PTMB preveu l'actuació sense especificar si es tracta d'un tramvia o d'una plataforma reservada per a bus. El pressupost previst pel PDI és de 192 M€.

El 2010 es va licitar l'Estudi Informatiu d'aquesta nova línia de tramvia, que es troba redactat segons s'indica al PDI 2011-2020, però no consta que s'hagi exposat a informació pública.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta nova línia donaria servei a Montcada i Reixac fent intercanvi amb Rodalies i millorant la connectivitat de la xarxa amb Ripollet, Cerdanyola i la Universitat Autònoma. En funció del traçat, donarà un major o menor servei al centre urbà de Montcada. Es planteja que la seva configuració inicial sigui com a carril bus segregat i en funció de la demanda, es podria reconvertir a tramvia.

Imatge 3.20: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM, PTMB i DTES.

XTP14. Perllongament T4 a Badalona

PTMB: U13. Connexions a Badalona

PDI: XT04. T4. Sant Adrià-Port de Badalona

El perllongament de la línia T4 del tramvia des de l'actual estació de Sant Adrià està planificada tant al PDI com al PTMB. El PTMB inclou aquesta actuació sota el nom genèric d'"actuacions a Badalona" sense especificar si es tracta d'un tramvia o una plataforma reservada per a bus. El recorregut d'aquesta línia arriba fins al Port de Badalona en el cas del PDI (amb un pressupost de 27 M€), mentre que el PTMB l'allarga fins a Montgat però alhora inclou el trasllat de la línia de Rodalies cap a l'interior.

Es tracta d'una actuació que està molt vinculada al desenvolupament urbanístic dels entorns de la Central Tèrmica del Besòs que va deixar de funcionar l'any 2011.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació millora la connectivitat local de l'àmbit però només té sentit si es desenvolupa el planejament dels sectors al voltant de la Central Tèrmica del Besòs. La prolongació del tramvia fins a Montgat tindria interès per donar connectivitat local si es traslladessin les vies de Rodalies a l'interior.

Imatge 3.21: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM i PTMB.

XTP15. Connexió Sant Adrià-Santa Coloma

PTMB: U12. Connexió Sant Adrià de Besòs-Santa Coloma de Gramenet

PDI: TPC06. Plataforma reservada de bus pel marge esquerre del Besòs

La connexió entre St. Adrià i Santa Coloma està prevista tant en el PTMB com en el PDI. El PTMB proposa una connexió de transport públic entre Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet, sense especificar si es tracta d'un plataforma d'autobús o d'un tramvia. El PDI preveu que en comptes d'un tramvia sigui una plataforma reservada de bus valorada en 54 M€.

Els estudis previs realitzats per a l'encaix d'aquesta infraestructura mostren que el tramvia només és factible que passi per la vora del riu, on donaria poca cobertura a la població, per tant, la opció més viable seria la construcció d'una plataforma reservada per al bus, que permet donar un servei més cèntric circulant per les avingudes principals.

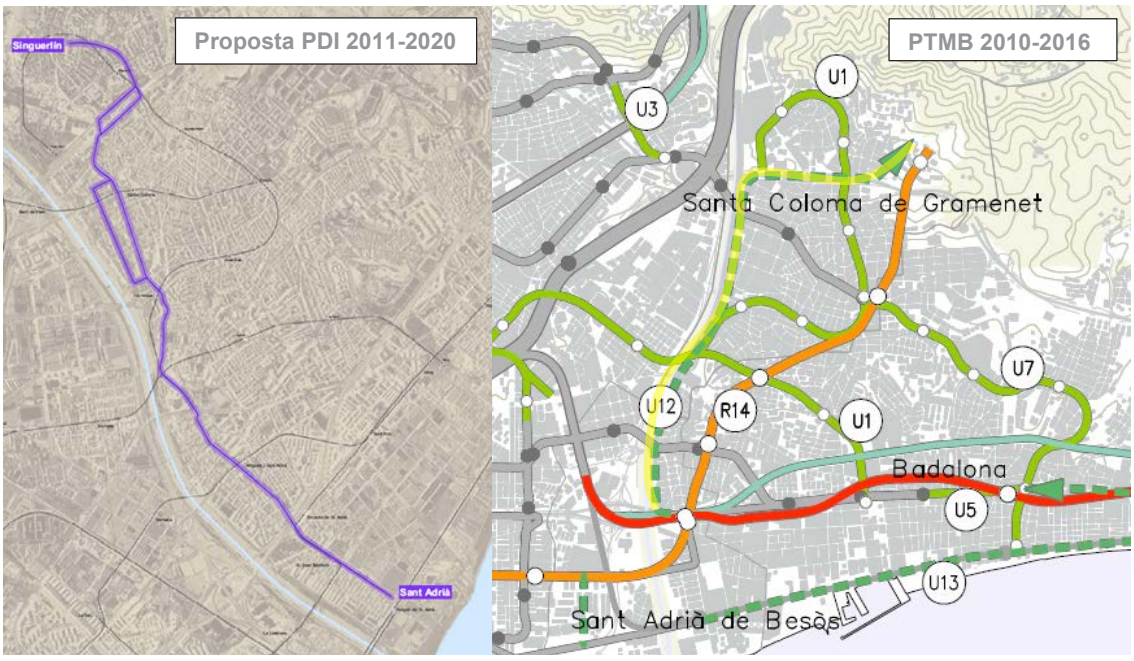
L'actuació pretén resoldre el dèficit de connectivitat marmuntanya en transport públic al Barcelonès Nord, entre Santa Coloma i Sant Adrià, ja que la majoria d'eixos de transport públic són horitzontals.

Es tracta d'una actuació d'uns 5,8 km, que potenciaria l'efecte malla gràcies a l'intercanvi amb les línies 1, 2, 9 i 10 de metro, el Trambesòs i la línia R1 de Rodalies.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació millora la connectivitat vertical en transport públic del marge esquerre del riu que actualment és la més penalitzada, potenciant així l'efecte malla amb la resta de serveis de transport públic més horitzontals.

Imatge 3.22: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM i PTMB.

XTP16. Connexió Trambaix-Trambesòs

PTMB. U11. Connexió Trambaix-Trambesòs i altres perllongaments a Barcelona

PDI. XT01. Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona

Tant el PDI com el PTMB inclouen la connexió de les dues xarxes actuals de tramvia, tot i que el PTMB la dibuixa clarament per l'avinguda Diagonal mentre que el PDI no acaba d'especificar el traçat però d'alguna manera indica que és per aquesta avinguda.

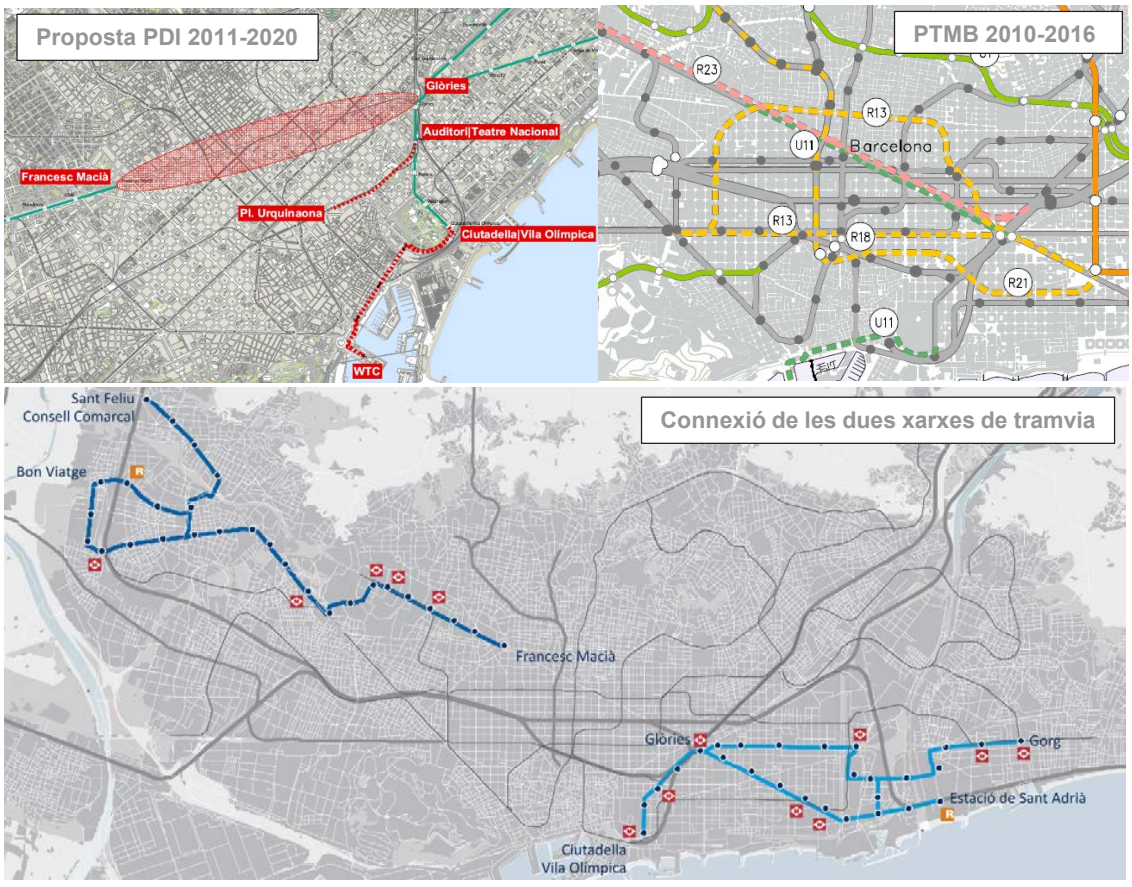
La connexió té una longitud de 3,9 km. A més d'ampliar la capacitat també potenciarà l'efecte xarxa, ja que al llarg del seu recorregut s'intercanviarà amb diverses línies de metro, FGC, i la xarxa de bus ortogonal, constituint així una actuació d'abast metropolità.

El setembre de 2015 l'Ajuntament de Barcelona va encarregar els estudis previs per a la connexió de les dues xarxes que inclouen estudiar la mobilitat, el trànsit, diverses alternatives, la demanda, els serveis afectats, etc. Posteriorment, a l'estiu del 2016, es va licitar l'Estudi Informatiu i el Projecte Constructiu, que es va adjudicar a finals de 2016 i està previst que estiguin enllestits la tardor de 2017.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Dóna continuïtat a la xarxa actual del Trambesòs, que ara no arriba al centre de Barcelona. Millora la connectivitat i competitivitat de l'àmbit Besòs amb Barcelona amb transport públic al permetre escurçar els temps de viatge, permetent també una molt bona connexió amb tota la xarxa de bus, metro i FGC.

Imatge 3.23: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM i PTMB.

XTP17. Connexió Badalona Centre - Can Ruti

PTMB: U13. Connexions a Badalona

PDI: No inclosa

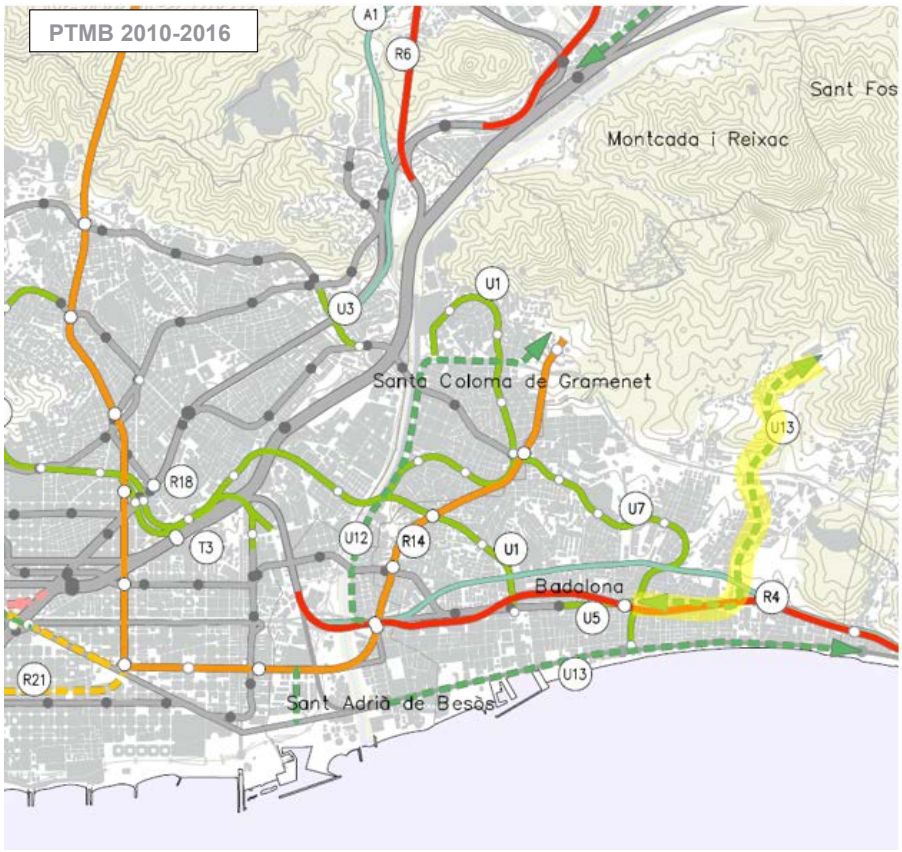
El PTMB proposa una connexió de transport públic entre l'estació Pompeu Fabra de metro L2 a Badalona i l'Hospital Germans Trias i Pujol (Can Ruti) i l'inclou dins el concepte genèric de "Connexions a Badalona", sense especificar si seria un tramvia o una plataforma reservada per al bus. El PDI 2011-2020 no preveu aquesta actuació tot i que en el PDI anterior sí s'incloïa una connexió amb l'hospital a través d'un metro lleuger.

L'accés actual a l'hospital en transport públic es fa amb les diverses línies que hi donen servei (B6, B12, B19, B24, B26, B27), algunes de les quals ja fan un servei semblant al plantejat, és a dir, de connexió entre el centre de Badalona (metro) i Can Ruti. Pel que fa a l'accés amb vehicle privat, cal destacar la saturació diària dels aparcaments de l'hospital principalment pels matins, sense cap alternativa d'aparcament.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Millora l'accés a Can Ruti, hospital de referència del Barcelonès Nord i bona part del Maresme, que actualment no disposa de cap transport públic d'alta capacitat per accedir-hi.

Imatge 3.24: Proposta PTMB



Font: © ATM i PTMB.

XTP18. Carril bus C-31 Nord

PTMB: Noves Plataformes BUS-VAO

PDI: TPC09. Altres carrils bus

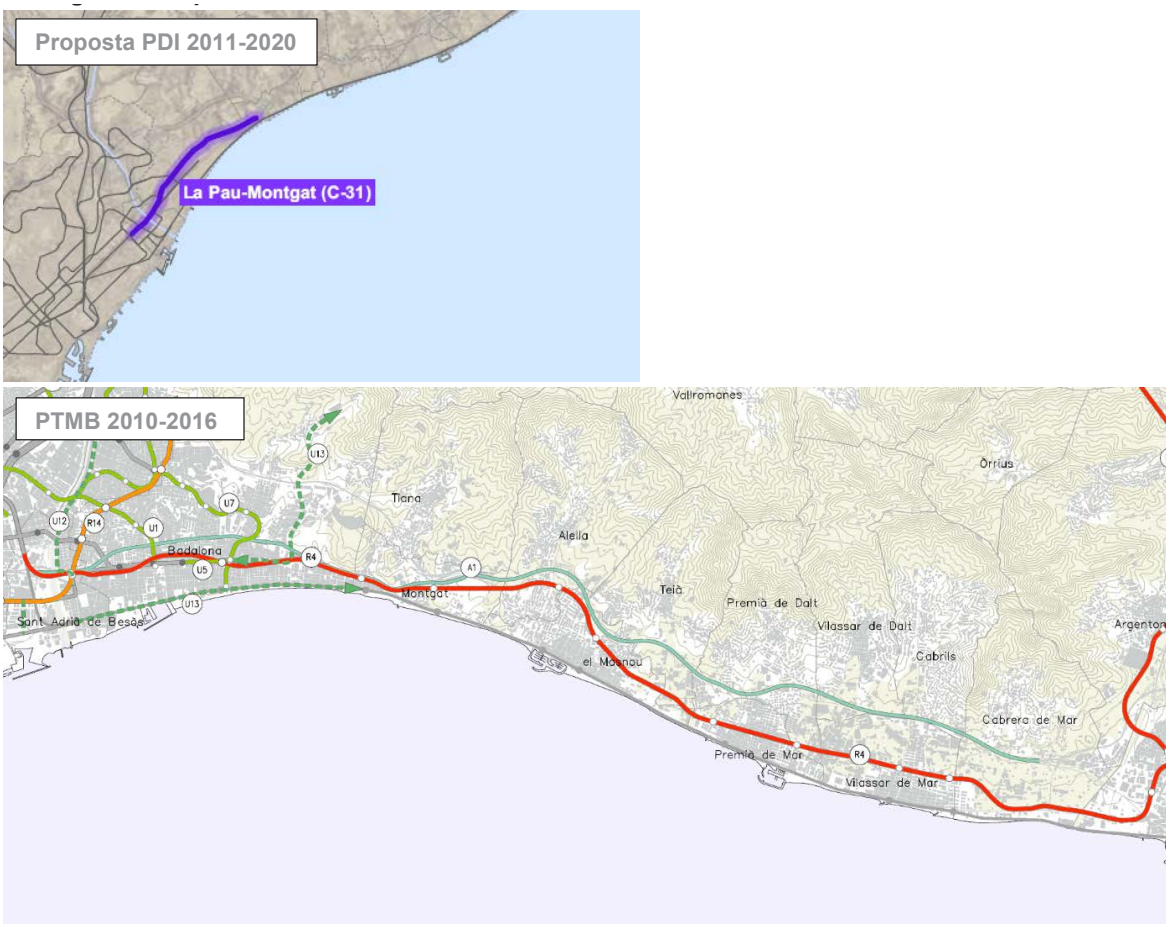
El PDI preveu la construcció d'un carril bus a la C-31 entre La Pau i Montgat, donant continuïtat al tram existent entre La Pau i Glòries, d'entrada a Barcelona. Té l'objectiu de reduir el temps de trajecte i millorar la competitivitat del transport públic en aquest corredor, sotmès a freqüents retencions en hora punta. El projecte constructiu d'aquest carril bus està redactat i es preveu un cost d'uns 16,9 M€.

El PTMB per la seva banda també l'inclou, el classifica com a plataforma BUS-VAO i l'allarga fins a Cabrera de Mar.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Millora la connectivitat i competitivitat amb Barcelona per al transport públic en superfície al permetre escurçar els temps de viatge en hores de congestió.

Imatge 3.25: Proposta PDI i PTMB



Font: © ATM i PTMB.

Imatge 3.26: Carril bus d'entrada a Barcelona a l'autopista C-31 entre Montgat i Barcelona



Font: © PTOP

Actuacions planificades a la xarxa viària

Les actuacions a la xarxa viària previstes a l'àmbit Besòs són cinc i estan recollides en el PTMB. A continuació es descriuen, fent èmfasi en l'estat de cada una d'elles, és a dir, si es troben en execució, si hi ha algun estudi informatiu o projecte constructiu o bé si només es troben en planificació.

Taula 3.2: Actuacions previstes al PTMB a l'àmbit Besòs

Xarxa viària				
	1	PTMB	1.12	B-500 túnel de la Conreria
	2	PTMB	1.23	Millora ambiental i urbana de l'autopista
	3	PTMB	2.14	Calçades laterals a la C-31 a Badalona
	4	PTMB	2.13	Connexió a l'estació de la Sagrera
	5	PTMB	2.28	Millora i variants BV-5001 Santa Coloma Gramenet - La Roca del Vallès

Font: © elaboració pròpia a partir de les dades del PTMB.

Imatge 3.27: Conjunt de propostes viaries del PTMB a l'àmbit Besòs



Font: © Barcelona Regional a partir de les dades del PTMB. Cartografia de Base ICGC.

XV01. Túnel de la Conreria

PTMB: 1.12. B-500 túnel de la Conreria

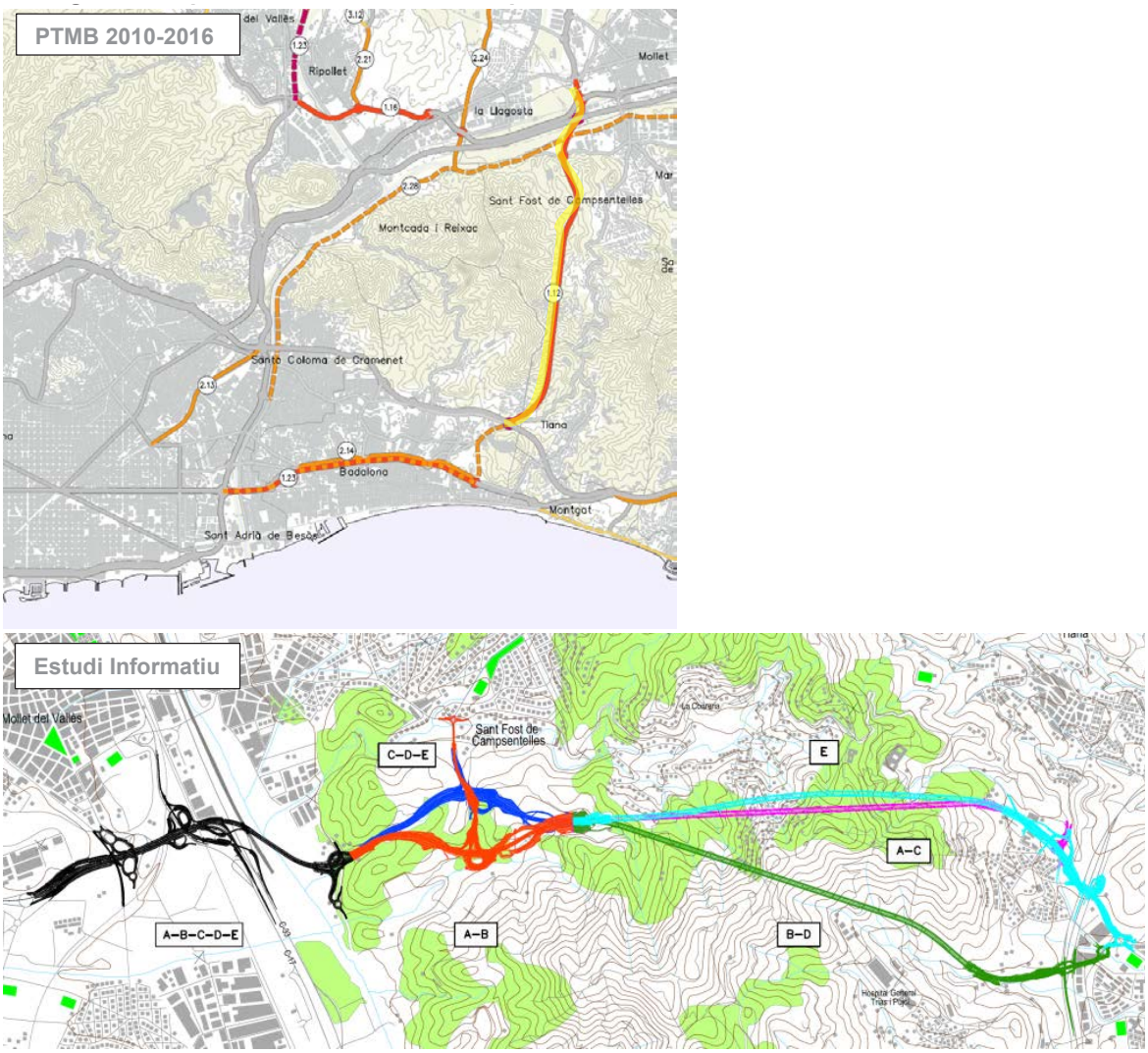
Aquesta via es troba planificada en el PTMB. La seva construcció crearia un efecte xarxa amb la resta del sistema viari i permetria millorar les connexions del Maresme amb el Vallès, tot descongestionant el nus de la Trinitat. Es preveu que la via tingui dues calçades separades, amb dos carrils per sentit i una longitud total de 10,8 km entre Santa Perpètua de la Mogoda i Badalona, dels quals 3,4 serien en túnel.

L'estudi informatiu es va posar a exposició pública el juny de 2010 i valorava l'obra en 370 M€. L'estudi plantejava un túnel més llarg que el que s'havia previst l'any 2002 i obria la porta a posar un peatge.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Millora la connectivitat del Barcelonès Nord amb el Vallès sense passar pel nus de la Trinitat que està sotmès a freqüents congestions.

Imatge 3.28: Proposta PTMB i el desenvolupament a l'Estudi Informatiu



Font: © PTMB i DTES.

XV02. Millora ambiental i urbana de la C-31 nord

PTMB: 1.23 Millora ambiental i urbana de l'autopista

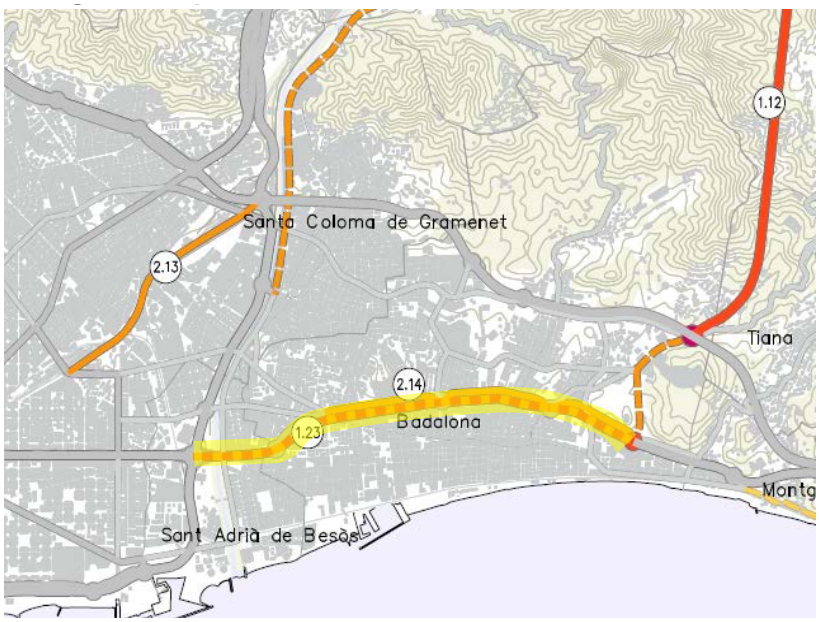
Aquesta és una actuació prevista al PTMB, però que no queda definida com ha de ser. Barcelona Regional ha realitzat diversos estudis que valoren les possibles alternatives per millorar la integració d'aquesta via, des de passar tot el trànsit en superfície i eliminar el viaducte, fins a la construcció d'un túnel amb tuneladora que separi els trànsits de pas dels locals. Cal tenir present que la meitat del trànsit de la via es genera a partir de Montgat. La complexitat (intercepció de la xarxa de clavegueram, alteracions del trànsit, fases d'obra, dificultat en el desmuntatge del viaducte actual) i el cost, entre altres, fan que la decisió s'ajorni. Les alternatives estudiades de soterrament són:

- Sense soterrar, mantenir tot el trànsit en superfície generant una avinguda.
- Soterrament entre Prim i Guixeres amb fals túnel.
- Soterrament des de Sant Roc a Guixeres, es conserven els passos actuals sobre el Besòs.
- Túnel amb tuneladora, sense accessos en superfície, exclusiu pels que venen del Maresme, el trànsit de Sant Adrià i Badalona en superfície.

Valoració dins l'Eix Besòs:

El pas de la C-31 per tot l'àmbit de Badalona genera un important efecte barrera, un impacte visual, acústic i de contaminació en el seu entorn. El soterrament d'aquesta via o alguna altra solució d'integració urbana milloraria molt el seu entorn. El soterrament és molt complex i car quedant descartat a curt i mitjà termini. Cal pensar en actuacions de millora a curt termini.

Imatge 3.29: Proposta PTMB



Font: © PTMB.

XV03. Calçada lateral de la C-31 a Badalona

PTMB: 2.14. Calçada lateral de la C-31 a Badalona

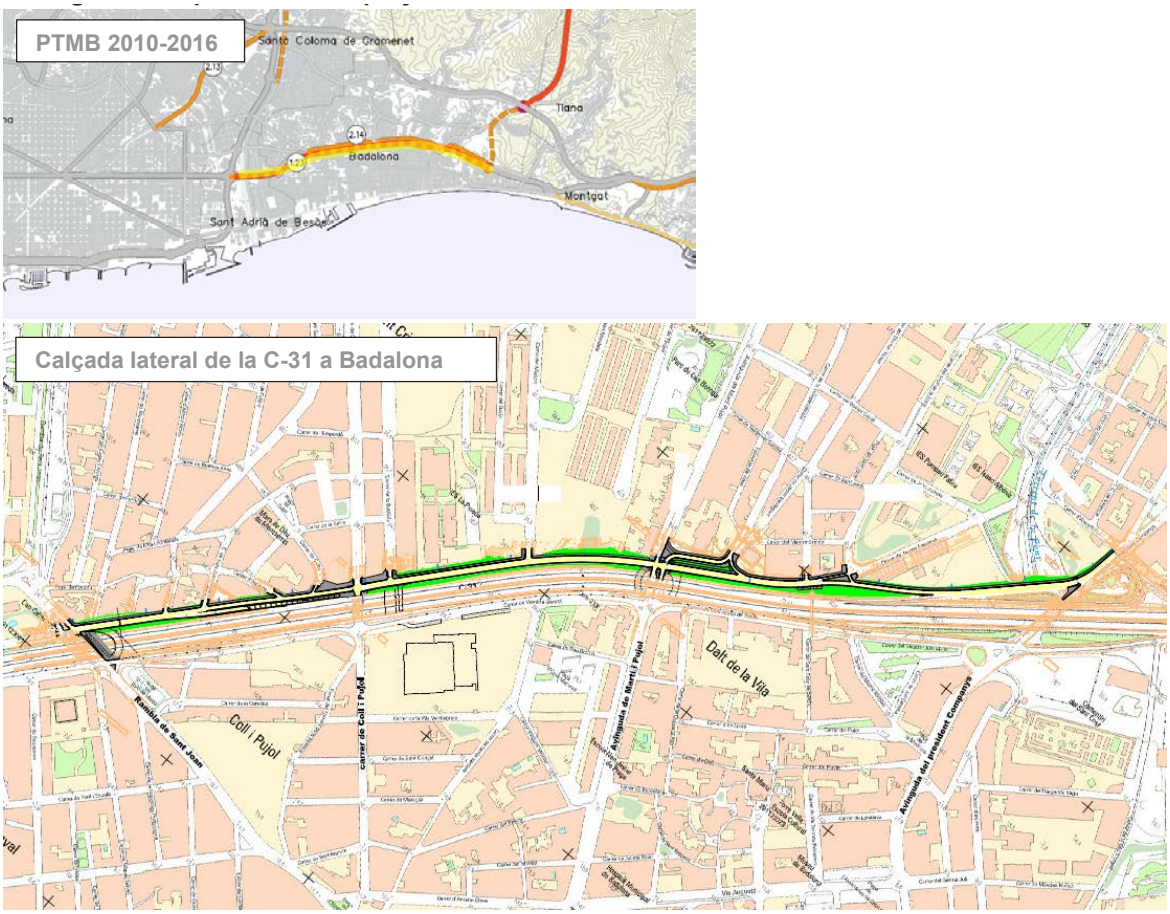
Aquesta és una actuació prevista al PTMB sobre la qual ja s'han començat a fer els primers passos. El gener de 2016, el DTES va adjudicar les obres de construcció del lateral costat muntanya de la C-31, entre la B-500 i el c. Coll i Pujol amb un import d'adjudicació d'aquest tram de 2,8 M€. Tot i això, l'execució d'aquest tram s'està demorant per la troballa de restes arqueològiques de l'època romana i és previst que s'iniciïn les obres del lateral el mes de juny de 2017.

Per tal de completar la calçada lateral de la C-31 costat muntanya encara faltarà una fase posterior, que és la que correspon al barri de Sant Crist i que no té previsió de terminis.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació és important per la millora de la connectivitat local, l'efecte malla i la compleció d'una via de la xarxa intermèdia que distribueixi el trànsit.

Imatge 3.30: Proposta PTMB i projecte DTES.



Font: © PTMB i DTES.

XV04. Connexions a l'estació de la Sagrera

PTMB: 2.13. Connexió a l'estació de la Sagrera

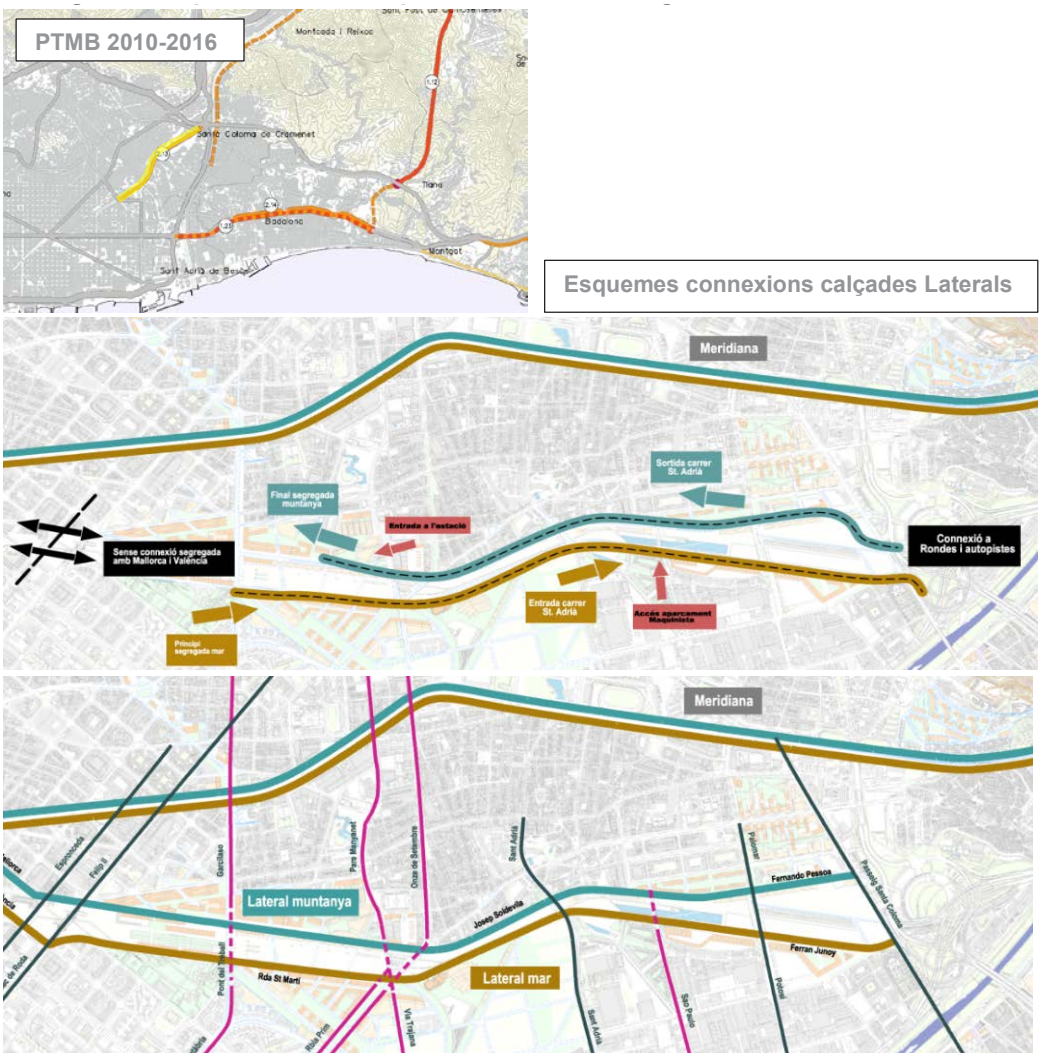
Aquesta obra està prevista en el PTMB però no en concreta el detall. Les connexions viàries entre el nus de la Trinitat i la Sagrera són una obra prioritària per donar accés directe a la nova estació de la Sagrera. Aquesta actuació preveu la construcció de dos vials principals: vials segregats i vials laterals de ciutat, ambdós paral·lels a la plataforma ferroviària. Hi ha projectes constructius redactats que estan inclosos en el projecte global de cobertures i vialitat de Sagrera i que en alguns trams ja estan executats i fins i tot en servei.

Els accessos viaris estan vinculats a les obres de l'estació, que sofreixen un retard important des del seu inici l'any 2010. Les darreres previsions oficials apunten que l'estació estarà en servei l'any 2021, però per assolir-ho s'hauria d'augmentar el ritme inversor actual.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació és important perquè dota l'estació de Sagrera d'accessos directes, tant pels vehicles privats com pel transport públic en superfície. També es millora l'acccés als barris de l'entorn.

Imatge 3.31: Proposta PTMB i esquemes Barcelona Regional.



Font: © PTMB i Barcelona Regional.

XV05. Millora de la Carretera de La Roca

PTMB: 2.28. Millora i variants BV-5001 Santa Coloma de Gramenet – La Roca del Vallès

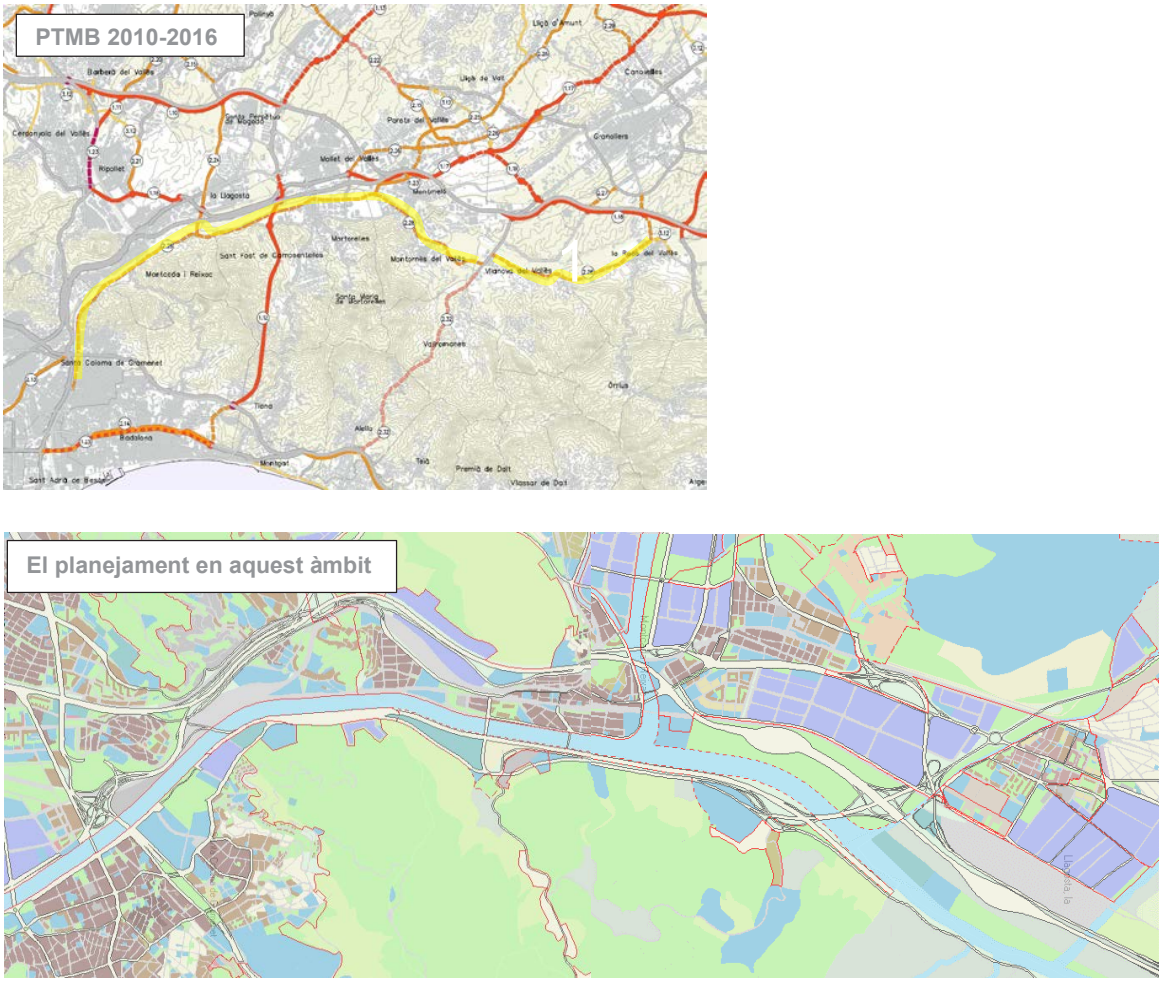
Aquesta és una actuació prevista al PTMB, però no es detalla el tipus d'intervenció concreta a realitzar tot i que està representada com a millora de via existent. En el planejament es preveu una autovia més una via local. L'opció d'autovia de 2+2 està totalment descartada cal analitzar si és necessària una via de doble calçada separada amb una velocitat de disseny de 80km/h o amb una carretera convencional és suficient. Cal distingir dos àmbits, el de la Roca fins a Sant Fost de Campsentelles que seria una via nova fins a trobar el futur túnel de la Conreria i de Sant Fost fins a Santa Coloma que estaria més integrada.

En l'actualitat, els municipis estan adequant el planejament a la nova situació tot desafectant les reserves viàries de sòl previstes per a l'ampliació de capacitat. En aquest sentit Barcelona Regional està estudiant la millora de traçat de la via actual i la desafecció de la reserva de l'autovia en aquest tram final.

Valoració dins l'Eix Besòs:

La desafecció de la reserva alliberarà espais que podran tenir uns usos més adequats al costat del riu.

Imatge 3.32: Proposta PTMB i Planejament (MUC).



Font: © PTMB i MUC.

3.2. ALTRES ACTUACIONS FORA DEL PLANEJAMENT

Dins aquest àmbit hi ha d'altres actuacions de mobilitat no incloses en els anterior planejaments però que cal destacar per la seva importància.

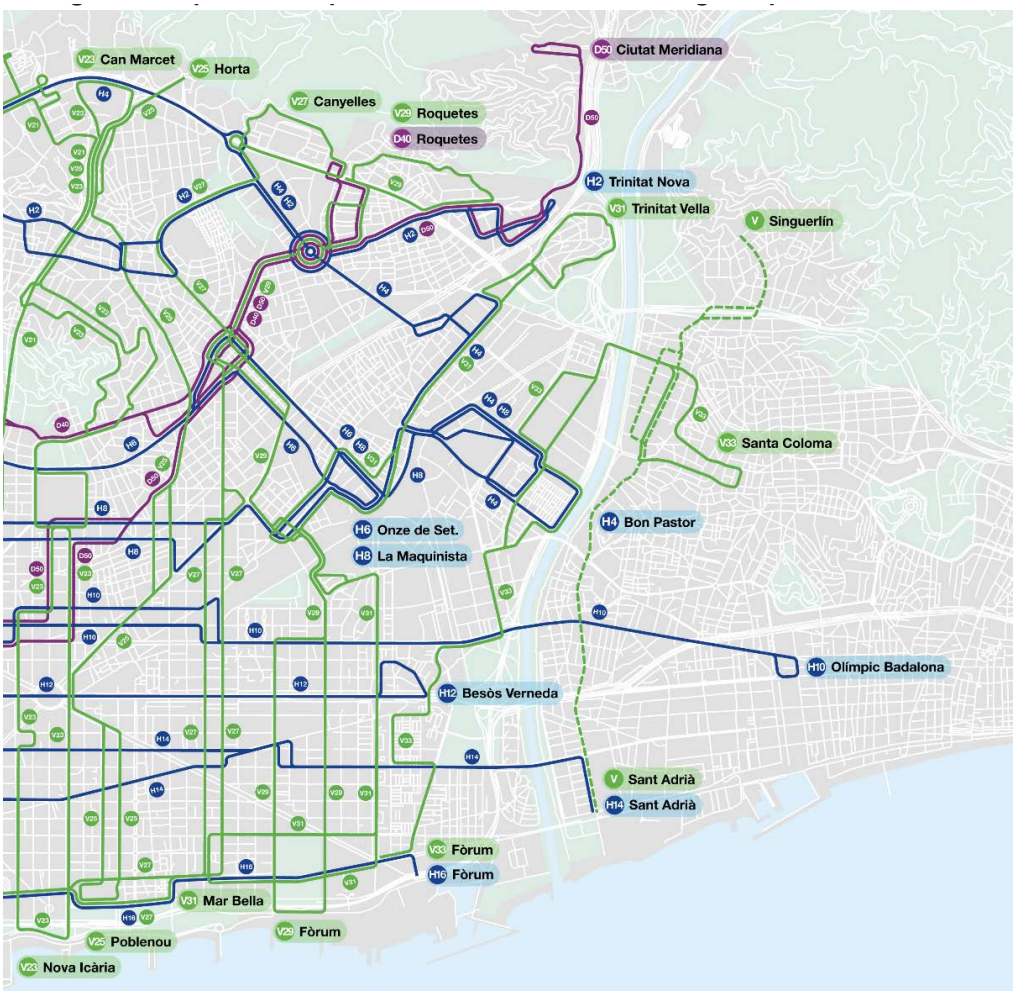
FP01. Nova xarxa bus. NXB

Actualment s'està implementant la nova xarxa bus a la ciutat de Barcelona que millorarà l'eficiència de la xarxa convencional. Es tracta d'un projecte que afecta essencialment la xarxa d'autobusos de BCN, excedint lleugerament els límits de la ciutat. Fora del municipi, dues línies horitzontals, la H10 i la H14 ja donen servei als municipis de Badalona i Sant Adrià i la futura V33 ho farà a Santa Coloma, tot i així no es preveu l'extensió d'aquestes línies més endins del territori Besòs. En aquest plantejament es troba a faltar una línia vertical que circuli pel marge esquerre integrada amb les previstes a la NXB, així com una major penetració de les línies horitzontals.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Caldria reforçar la xarxa amb dos eixos verticals a cada costat del riu més la continuació i major penetració dels eixos horitzontals. Al costat esquerre seria l'eix de connexió St. Adià-Santa Coloma comentat anteriorment.

Imatge 3.33: Proposta d'ampliació Nova Xarxa Bus al marge esquerra del Besòs.



Font: © Barcelona Regional

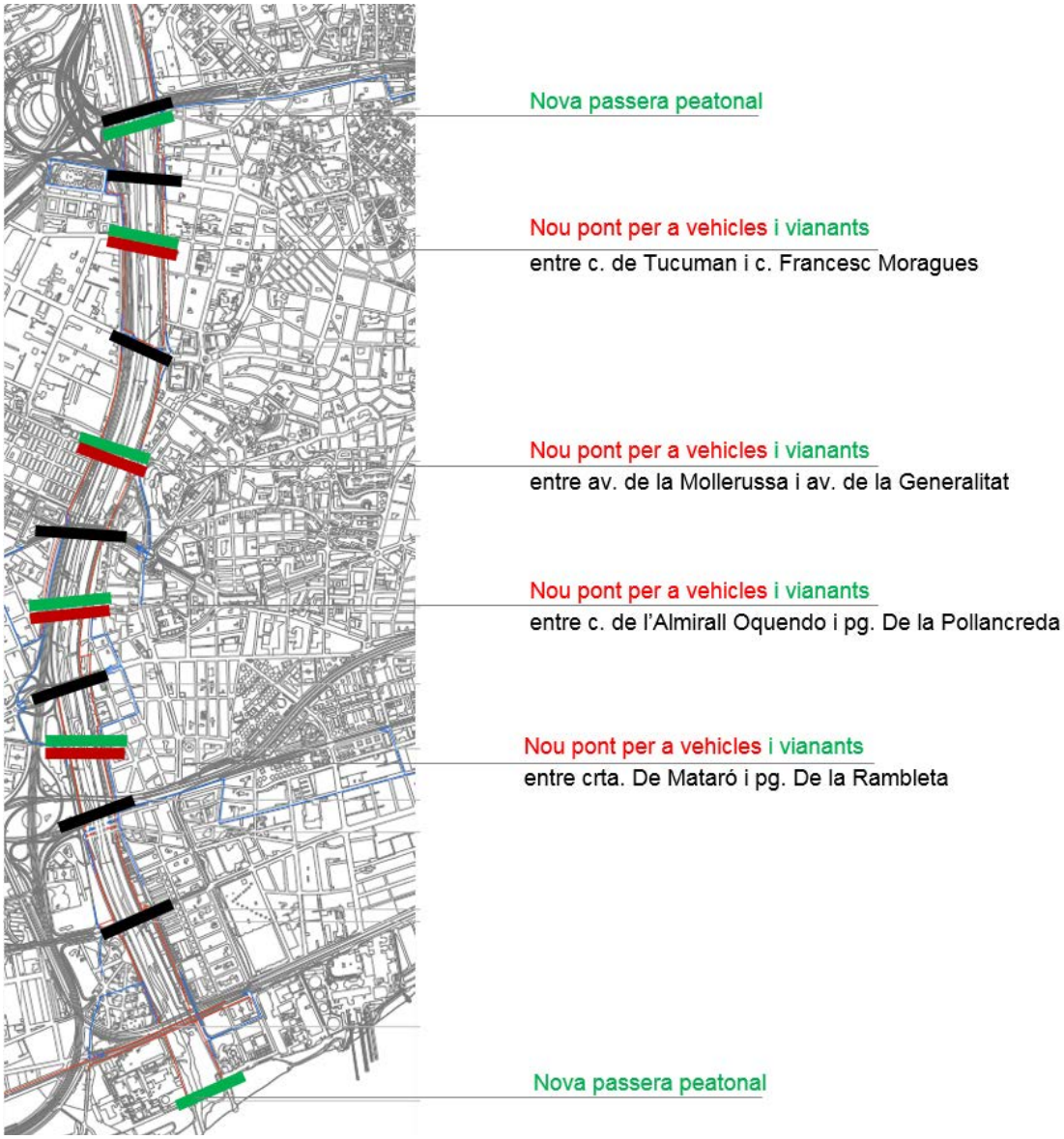
FP02. Nous ponts i passeres al Riu Besòs

L'Oficina Tècnica del Besòs va analitzar la connectivitat a banda i banda del riu Besòs, arribant a la conclusió que era necessari estudiar la possibilitat de millorar aquestes connexions tant per a vianants com per a vehicles, tot reduint la distancia màxima entre passos als 500m. En aquest sentit, l'oficina tècnica va realitzar propostes concretes per millorar la connectivitat: creació de 2 passos exclusius per a vianants (un al pont de Santa Coloma i l'altre davant la depuradora) i 4 nous ponts per a vianants i vehicles.

La proposta intenta trencar l'efecte barrera que suposa el riu Besòs tant a nivell de vianants com del trànsit rodat. El nombre de ponts però sembla excessiu i caldria fer-ne una priorització per executar primer els més necessaris.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Imatge 3.34: Proposta de nous ponts i passeres al Besòs.



Font: © Oficina Tècnica del Besòs

FP03. Laterals Ronda Litoral al Besòs i noves connexions

Aquestes són un conjunt d'actuacions que no estan previstes en cap planejament però de vital importància per al funcionament de la Ronda Litoral i del conjunt del territori Besòs. Al llarg del Besòs la Ronda passa paral·lela pel seu marge dret i en el tram entre la C-31 i el nus de Trinitat es troba a tocar del riu i a una cota similar a la de les vores o lleugerament soterrada. Això crea un fort efecte barrera i un important impacte acústic i visual amb l'entorn. Des del marge dret és doncs molt difícil accedir a la llera.

L'Oficina Besòs va estudiar la cobertura de la Ronda Litoral entre el nus de la Trinitat i el front Litoral, amb la voluntat d'integrar aquesta infraestructura en el territori i de millorar les connexions de la Ronda completant els enllaços existents amb el viari local o creant-ne de nous. El conjunt d'actuacions previstes es va valorar en uns 227 M€, per al conjunt de trams. Es generen també uns laterals urbans que han de propiciar la connectivitat local.

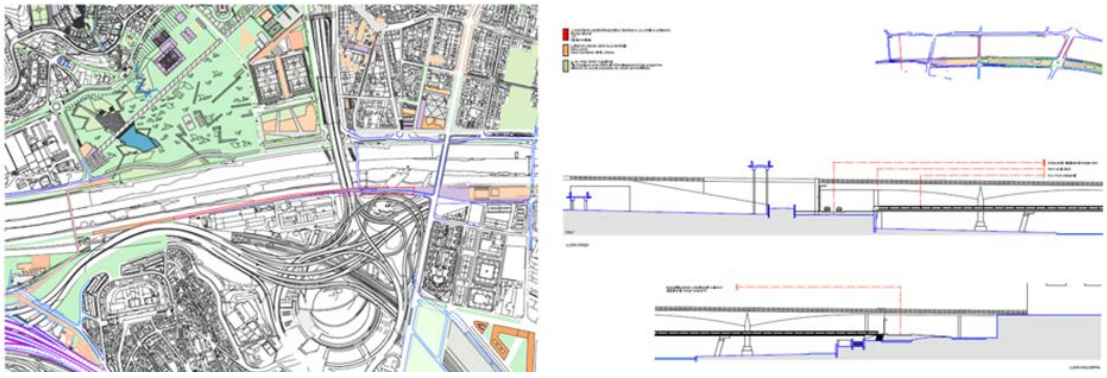
Valoració dins l'Eix Besòs:

La creació de laterals i cobertures intenta acostar el marge dret al riu. Actualment la Ronda representa una barrera gairebé infranquejable.

Imatge 3.35: Propostes dins el marc del Pla Besòs.



Exemple d'actuació a la Ronda Litoral al tram del nus de la Trinitat. Planta i Secció. Oficina Besòs 2012.



Font: © Oficina Tècnica del Besòs

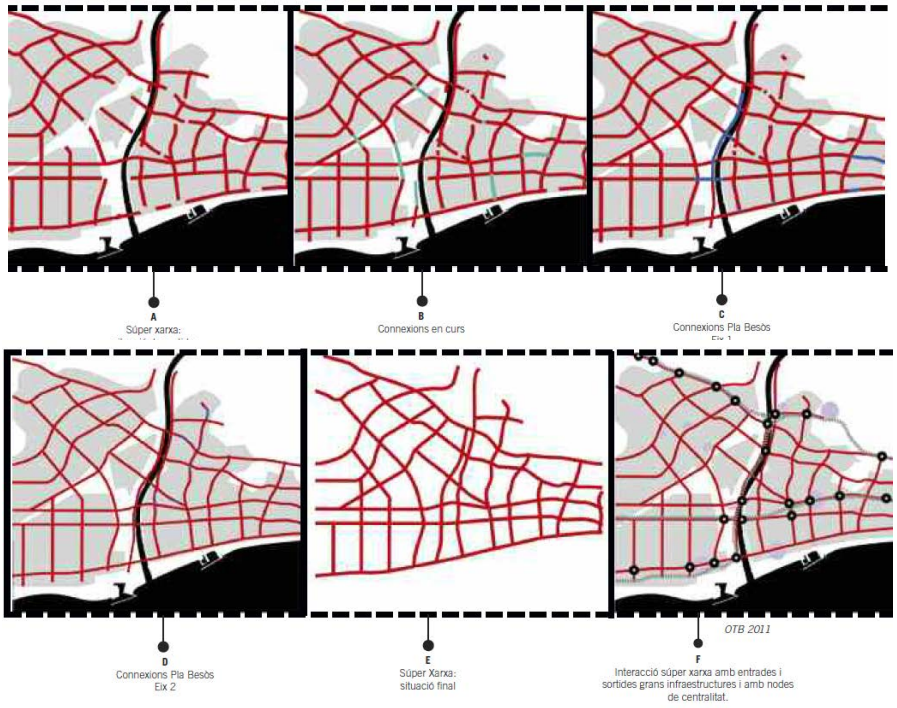
FP04. Obertura de vials verticals al Barcelonès Nord

Dins aquest àmbit, la trama viaria mar-muntanya és força deficient. L'Oficina Tècnica del Besòs va estudiar diverses propostes, entre les quals hi ha un estudi sobre la continuïtat de la xarxa viària al territori Besòs. L'estudi, a nivell estratègic, proposava dotar de continuïtat certs eixos verticals i horitzontals amb l'objectiu de crear una "Súper Xarxa" i afavorir així aquestes connexions per al transport públic i també per al vehicle privat.

Valoració dins l'Eix Besòs:

Aquesta actuació de cosit de l'estructura urbana és molt important en un territori amb carrers fragmentats i discontinus que fan que la mobilitat s'acabi concentrant en unes poques vies contínues. Això permetria treballar més amb una malla. La manca d'aquesta malla fa que bona part del trànsit es canalitzi per la C-31, agreujant el seu impacte.

Imatge 3.36: Millora de les connexions entre barris. Pla de vies.



Àmbit d'actuacions del Pla Besòs. 2012



5.1. Pla de Vies. Pla Besòs 2012.



Font: © Oficina Tècnica del Besòs

3.3. VALORACIÓ EN EL CONTEXT ACTUAL DE LA PLANIFICACIÓ D´INFRAESTRUCTURES A L´EIX BESÒS

Les inversions aprovades al PDI 2001-2010 en la xarxa de FGC, metro i tramvia tenien una previsió inicial de 5.423 M€ (sense incloure les inversions de l'AGE en la xarxa estatal, que sumaven 1.160 M€ més). No obstant, com a resultat de canvis i modificacions realitzats per diferents motius en els projectes al llarg d'aquests anys, les desviacions pressupostàries han estat molt significatives. Al 2009 l'ATM ja elevava el pressupost a 13.105 M€ (sense incloure la despesa financera que pot multiplicar la xifra per tres i allarga el període de pagament més enllà del 2040).

No obstant aquestes previsions, degut a causes econòmiques i polítiques que no vénen al cas, la inversió real ha estat ben diferent. En el període 2001 - 2015 es varen posar en servei obres per un valor de 6.836 M€ (un 52% del total), de les quals 4.296 M€ corresponen a la L9 (63%). Resta en obres un valor d'uns 6.700 M€.

En particular, si s'analitza els pressupostos de les anteriors actuacions proposades a l'Eix Besòs, el pressupost conegut d'aquestes, suma més de 5.800 M€. Aquesta xifra correspon al volum d'obres que han entrat en servei en els últims 15 anys a tota la Regió Metropolitana de Barcelona, i això que s'estava en un període de bonança econòmica, lluny de la situació actual.

Tenint en compte la situació de crisi i que a aquests costos cal afegir-hi les despeses financeres de l'execució de les obres anteriors, ens trobem en un context en el que bona part de les propostes no es podran abordar ja que financerament seran inassumibles. Caldrà que passi un llarg període de temps per executar-les encara que siguin prioritàries. Sembla dons millor realitzar més petites obres menys costoses i de més ràpida execució temporal, que en el conjunt permetin millores significatives. Deixant la resta per iniciar posteriorment.

3.4. CONCLUSIONS: PRIORITZACIÓ DE LES ACTUACIONS DEL PLANEJAMENT

Actuacions a curt termini (5 anys)

En aquest apartat es destaquen actuacions possibilistes que permetin millorar la connectivitat i es puguin executar a curt termini.

- **Carril Bus C-31**. En un trajecte de 7,5 km que en congestió es tarda uns 11', permet estalviar un 50% del temps, uns 5'30" al bus (urbà i interurbà). Les obres no requereixen d'una gran envergadura perquè es farien aprofitant la mitjana de la via i reduint l'amplada de la resta de carrils.

- **Plataforma Bus marge esquerre del Besòs St. Adrià – Sta. Coloma.** Aquesta actuació permetrà potenciar les deficients connexions mar-muntanya i seria una primera línia de la NXB al marge esquerre del Besòs.

- **Calçades Laterals C-31.** Milloren la continuïtat i permeabilitat de la C-31, estalviant itineraris dins la trama urbana.

- **Millora ambiental C-31**. A banda d'un costós soterrament que es veu inabordable a curt o mitjà termini, hi ha possibles actuacions de millora de les juntes, pantalles acústiques, adequació de l'entorn i sota el viaducte i petites permeabilitzacions a l'entorn de la C-31 que poden millorar molt l'impacte acústic i visual de la infraestructura.

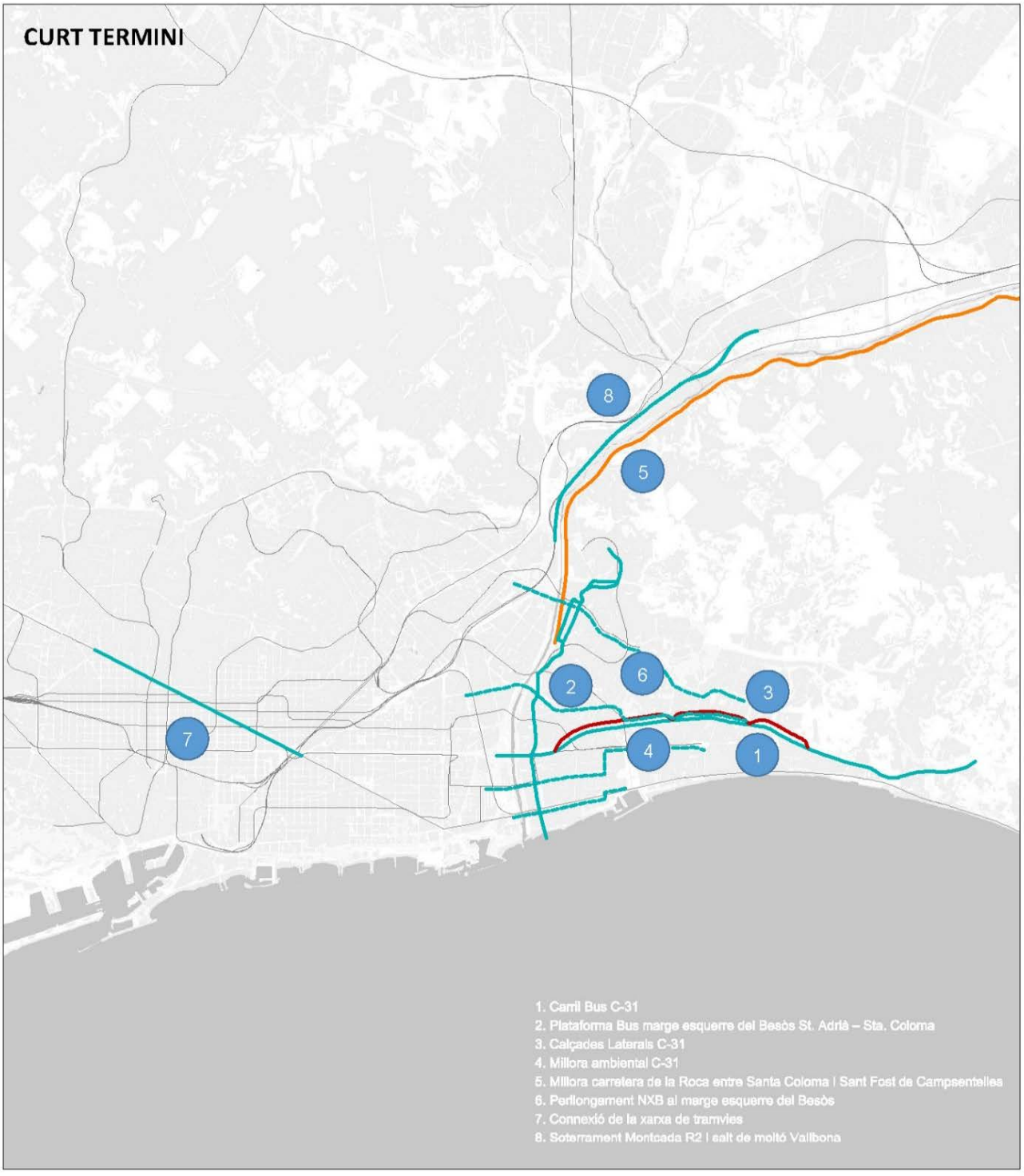
- **Millora carretera de la Roca entre Santa Coloma i Sant Fost de Campsentelles.** Aquesta transitada via té un traçat deficient i inadequat amb manca de vorals. La Diputació de Barcelona té previst un projecte d'arranjament que es podria executar amb relativa rapidesa i que milloraria les condicions de seguretat de la via. A banda hi ha la desprogramació de la via del marge esquerre amb 2+2 carrils.

- **Perllongament NXB al marge esquerre del Besòs.** La continuïtat de la NXB al Besòs permetrà racionalitzar i millorar la connectivitat del transport públic.

- **Connexió de la xarxa de tramvies.** La connexió de la xarxa de tramvies permet millorar el seu potencial de penetració a Bcn amb una important millora dels intercanvis amb la xarxa de metro (a curt termini pot estar executada la primera fase i haver-se iniciat les obres de la segona fase).

- **Soterrament Montcada R2 i salt de moltó Vallbona.** Aquesta obra representa una millora important per la seguretat i connectivitat interna de Montcada i Reixac. Cal aprofitat la bona resposta de l'Adif per tirar-la endavant (a curt termini es planteja que les obres s'hagin iniciat).

Imatge 3.37: Actuacions planificades que es preveu es realitzaran a curt termini



Font: Elaboració pròpia

Actuacions a mitjà termini (5- 10 anys)

Proposta d'actuacions possibles a 10 anys vista, el cost i dimensió d'aquestes infraestructures no les fa possibles abans d'aquest termini:

- **Estació Sagrera (Alta Velocitat, Rodalies, Metro).** Obra molt important d'intercanviador en marxa però aturada per manca d'inversió.

- **Estació de Bus de Sagrera.** Manquen terminals d'autobusos, Sagrera disposarà d'un important espai, connectat amb les rondes. Cal veure les potencialitats d'intermodalitat amb la resta de la xarxa ja que la L4 i la futura L9 no són tant potents en aquest sentit com la L5 i L1.

- **Finalització túnels viaris de Sagrera al nus de Trinitat.** Important per les connexions en transport públic amb les rondes, cal incorporar un accés al bus-VAO de la C-58.

- **Perllongament L4 Sagrera.** Obra cabdal per donar efecte xarxa a la L4 i millorar les connexions al 22@.

- **Perllongament Tramvia Sant Adrià – Badalona (Port)**. Millora les connexions al front litoral però depèn del desenvolupament urbanístic de l'àmbit. La presencia de la barrera del tren en redueix la seva influència a l'entorn.

- **Finalització de la L9, tram central**. Genera un efecte mallat amb la resta de la xarxa, que estalvia el pas pel centre per fer les interconnexions a part de millorar l'accessibilitat a la part alta de la ciutat. Esdevé una nova línia que travessa Barcelona de manera transversal, descarregant les línies L1 i L5 que tenen uns nivells de saturació importants.

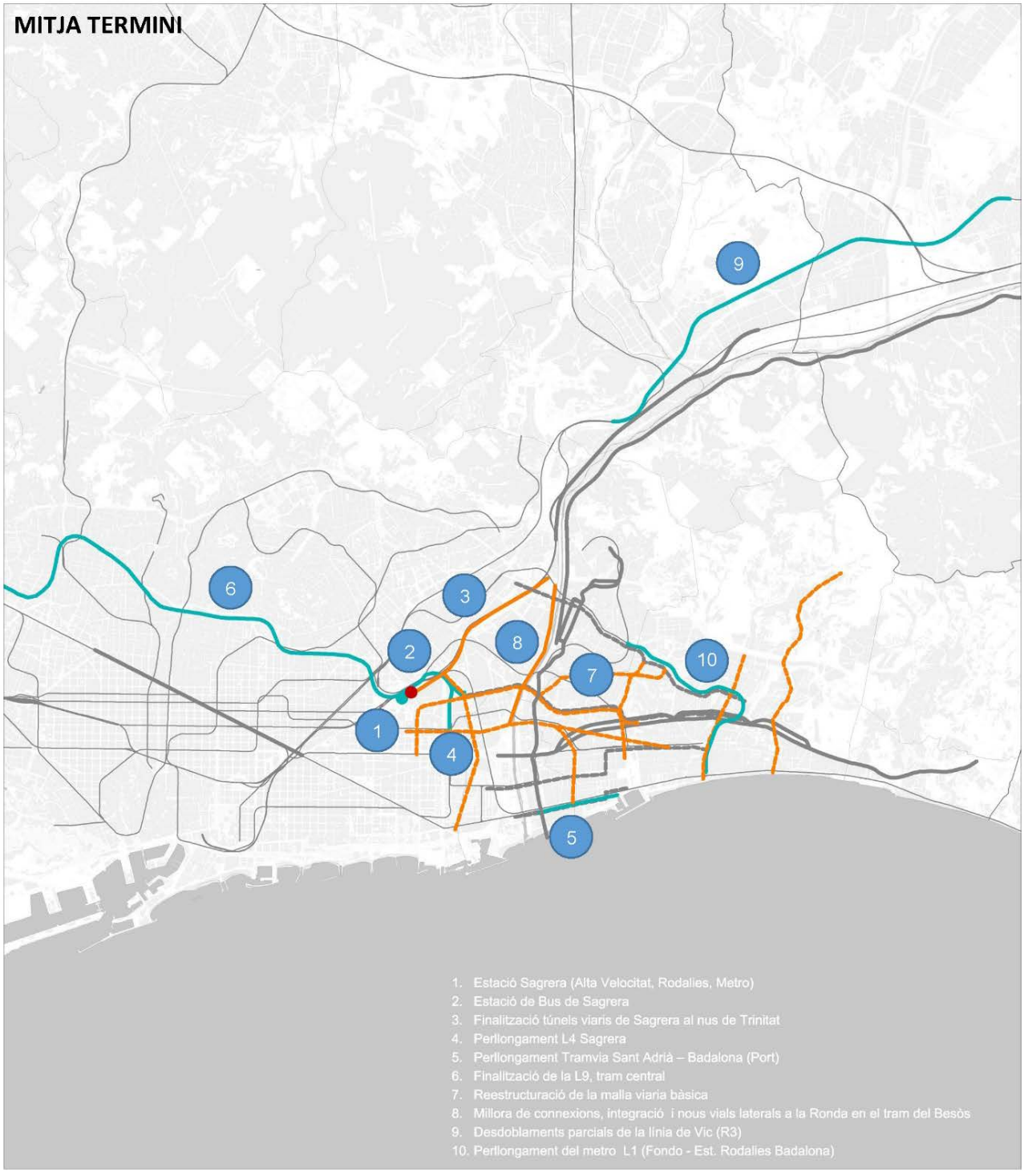
- **Reestructuració de la malla viaria bàsica.** La xarxa viaria de l'àmbit és complexa orogràficament i amb problemes de continuïtat. Caldria generar una malla que permeti certs moviments locals sense accedir a les grans infraestructures de l'entorn i reduint l'impacte del trànsit en vies més locals i no adequades com passa ara.

- **Millora de connexions i nous vials laterals a la Ronda en el tram del Besòs**. La Ronda en aquest tram té pocs enllaços i no disposa en tots els trams de laterals, el que fa que es carregui la xarxa local amb moviments no desitjats. La creació de laterals que encaminin els moviments cap a les entrades/sortides de les Rondes, millorarà la xarxa local al reduir trànsit.

- **Perllongament L1 Fondo-Badalona.** Representa una important millora al Barcelonès Nord però el seu cost no el fa viable a mitjà termini.

- **Desdoblaments parcials de la línia de Vic (R3).** L'efecte al Besòs és local a Montcada. Important per les connexions amb el Vallès.

Imatge 3.38: Actuacions planificades que es preveu es realitzaran a mitjà termini



Font: Elaboració pròpia

Actuacions a llarg termini

Hi ha actuacions que tot i la seva importància, la magnitud de l'obra o la necessitat de realitzar-ne d'altres de prèvies, fan que no s'hagi de comptar amb elles. Amb moltes d'elles passarà a més a més, que en un període de temps tan llarg i amb les noves dinàmiques de la mobilitat que s'estan iniciant, les condicions de contorn canviaran i per tant, caldrà replantejar-les en el seu moment. En un pla a 10-15 anys vista doncs, molt previsiblement, no s'executaran i en general es replantejarà la seva necessitat, si més no, tal com es planteja ara.

- **El trasllat de la R1 cap a l'interior.** És una operació llargament reivindicada però costosa i difícil d'executar. L'efecte barrera que genera el tren amb la costa desapareixeria. Es milloraria també la cobertura del ferrocarril.

- **El perllongament d'FGC de plaça Catalunya al Vallès.**Aquest projecte representa uns 17 km de nou túnel ferroviari. El seu cost no al fa viable ni a curt ni a mitjà termini. Una execució per fases podria permetre arribar a la plaça Urquinaona generant una nova cua de maniobres que reduís la congestió de la línia i permetés nous intercanvis.

- **El perllongament d'FGC de plaça Espanya al Barcelonès Nord.** Aquest projecte representa uns 15 km de nou túnel ferroviari. El seu cost no al fa viable ni a curt ni a mitjà termini. S'està redactant el projecte constructiu del tram fins a l'estació de Gràcia d'FGC.

- **La connexió amb tramvia Montcada – Ripollet.** Cal pensar primer amb una connexió amb bus i carrils segregats per trams abans de construir el tramvia.

- **La connexió Badalona Centre – Can Ruti.** Cal primer potenciar la situació actual amb diferents línies d'autobús que donen accés des de diferents àmbits i que es concentren a la pujada cap a l'hospital. Aquests múltiples accessos diversifiquen l'oferta. Cal millorar aspectes puntuals dels accessos.

- **El túnel de la Conreria.** Aquest túnel forma part d'un ambiciós eix de connectivitat cap al Vallès que diversifica els accessos alliberant de trànsit el nus de Trinitat. El seu cost no al fa viable ni a curt ni a mitjà termini.

- **El soterrament de la C-31.** És inviable pel cost a curt termini.

- **Túnel de Montcada R4.** És una important millora pel Vallès però no pel corredor del Besòs.

- **Perllongament L3 Trinitat Nova-Trinitat Vella.** Tot i l'important efecte xarxa no és prioritari.

4. ASSENTAMENTS URBANS

4.1. TEIXIT RESIDENCIAL

Planejament urbanístic

En aquest apartant s'ha fet una anàlisi de la projecció del desenvolupament urbanístic d'aquest territori considerant el planejament vigent. A tal fi, s'ha elaborat prèviament un refós de planejament de tots els àmbits i sectors pendents de desenvolupament i execució, per tal d'extreure quin és el potencial que existeix al territori. L'elaboració d'aquest refós s'ha dut a terme analitzant els expedients aprovats i publicats al Registre de Planejament (RPUC) i els expedients en tràmit penjats a les webs dels respectius ajuntaments. Alhora, tot aquest treball s'ha completat amb reunions amb els tècnics de cada ajuntament, per tal de contrastar la informació recollida i tenir coneixement de noves propostes que es vulguin dur a terme, així com voluntats de desenvolupament dels respectius planejaments.

A banda, també s'han detectat aquells àmbits amb especial atenció a la regeneració o renovació que no estan inclosos en sectors urbanístics però que cal tenir en compte com a àrees rehabilitació urbana. També, s'han detectat aquells planejaments en tràmit o en estudi que els municipis tenen intenció de replantejar-se.

En total s'han estudiat 112 àmbits amb un total de 663ha, el que representa un 13% de la superfície de sòl urbà i urbanitzable de tot l'àmbit Besòs. A banda, s'han localitzat els àmbits esmentats anteriorment, el que conforma un total de 120 àmbits (Taula 4.1).

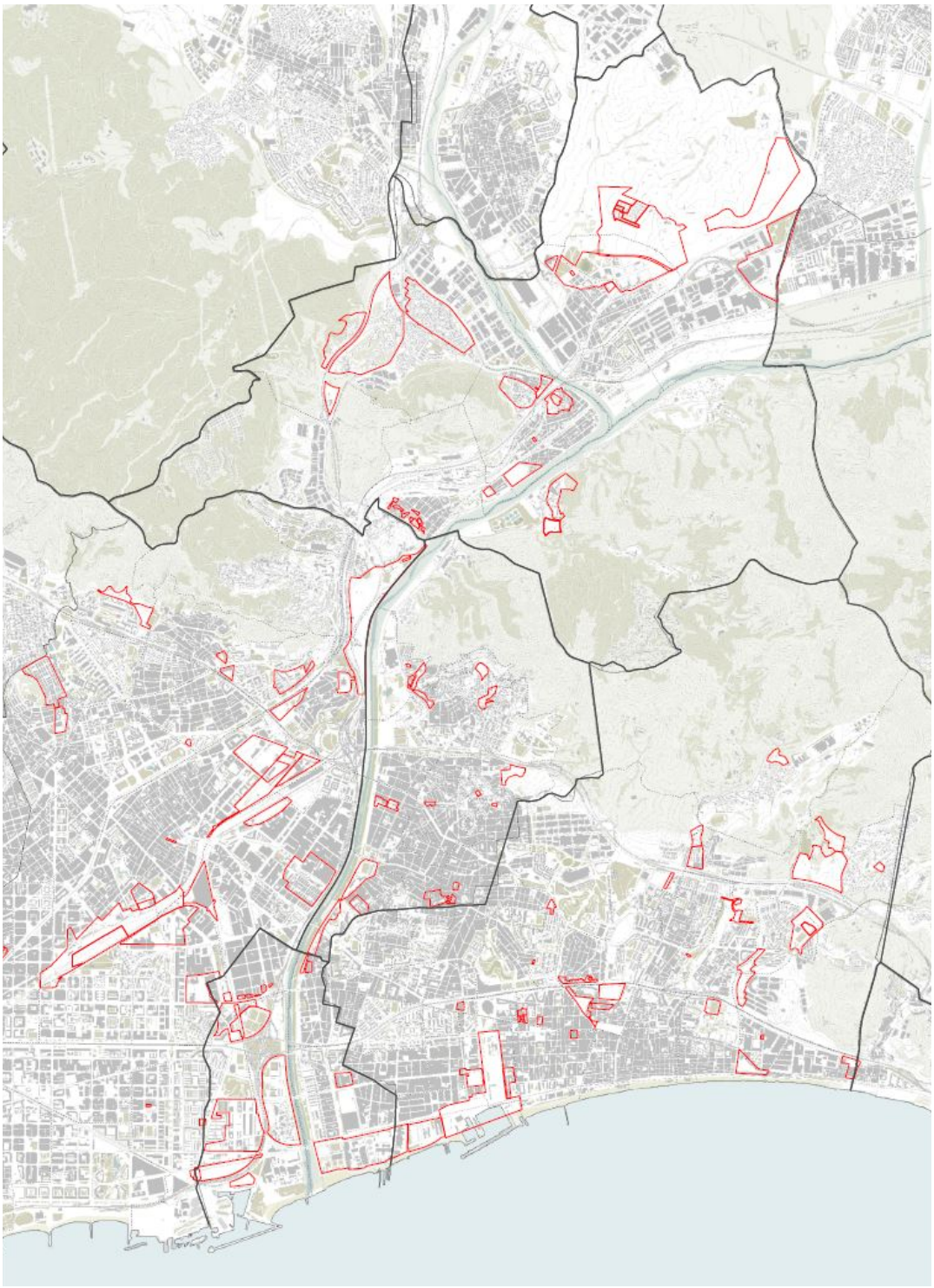
Cal assenyalar que, del municipi de Barcelona s'han refós els àmbits compresos dins els barris de Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí ja que poden tenir un impacte més directe sobre el territori Besòs. No obstant, no s'ha tingut en compte l'àrea del 22@ ni de Glòries atès que es considera que ja tenen una entitat amb característiques pròpies amb baixa influència en aquest territori.

Taula 4.1: Sectors de desenvolupament urbanístic a l´àmbit Besòs

Sectors de desenvolupament		Superfície municipi		Superfície SU+SUD		Superfície Sectors			Núm Sectors
Nou Barris	BCN	804	ha						
Sant Andreu	BCN	657	ha						
Sant Martí	BCN	1,052	ha						
Barcelona - Besòs	BCN	**2,513**	ha	**2,331**	ha	245	ha	10%	30
Montcada i Reixac	MIR	**2,350**	ha	**710**	ha	196	ha	28%	25
Santa Coloma de Gramenet	SCG	**700**	ha	**423**	ha	23	ha	5%	15
Sant Adrià de Besòs	SAB	**380**	ha	**342**	ha	96	ha	28%	11
Badalona	BDN	**2,120**	ha	**1,333**	ha	104	ha	8%	31
Àmbit Besòs		**8,063**	ha	**5,139**	ha	**663**	ha	13%	**112**
Àrees rehabilitació		*Santa Coloma de Gramenet*							*+2*
En estudi, sense tramitació		*Montcada i Reixac, i Sant Adrià de Besòs*							*+3*
Industrial en SUD		*Montcada i Reixac*							*+3*
Total									**120**

Font: Elaboració pròpia

Imatge 4.1: Sectors urbanístics de l´àmbit Besòs



Font: elaboració pròpia

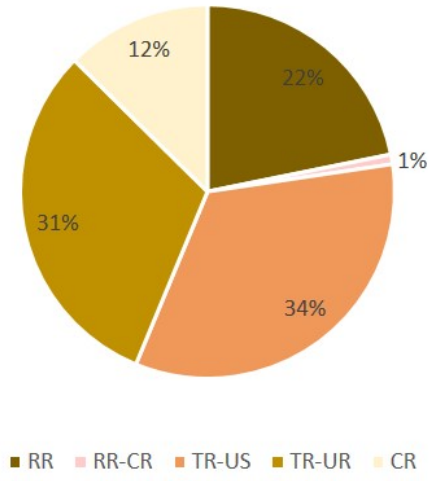
Tipologies dels àmbits previstos

Per tal de poder analitzar el tipus d'actuacions previstes en tots aquests àmbits i sectors, s'ha elaborat una classificació segons els objectius generals:

- Àrees de renovació i rehabilitació urbana (RR) – correspon a aquells teixits consolidats que l'objectiu es basa en operacions de rehabilitació i regeneració del teixit existent, mantenint la configuració urbana.
- Àrees de renovació i rehabilitació i creixements (RR-CR) – són les àrees anteriors que a més inclouen parts de nova creació a desenvolupar
- Àrees de transformació d'usos (TR-US) - són aquells àmbits consolidats on l'objectiu és transformar l'ús existent mantenint l'estructura urbana.
- Àrees de transformació urbana (TR-UR) - es corresponen a aquelles operacions dins la trama consolidada amb la voluntat de transformar l'ordenació vigent per tal de millorar les condicions actuals o obtenir nous sòls per a sistemes públics
- Àrees de creixements urbans (CR) - són aquelles àrees ubicades en el límit del sòl urbà de les poblacions que suposen un creixement o ampliació del teixit existent. Aquestes es corresponen principalment als sòls urbanitzables.

De la imatge 4.2 se n'extreu que la majoria d'àrees de l'àmbit Besòs corresponen a sectors l'objecte dels quals és la transformació urbana i d'usos (un 65%), atès que la majoria d'operacions es troben dins la trama urbana consolidada.

Imatge 4.2: Tipologia de sectors



Font: elaboració pròpia

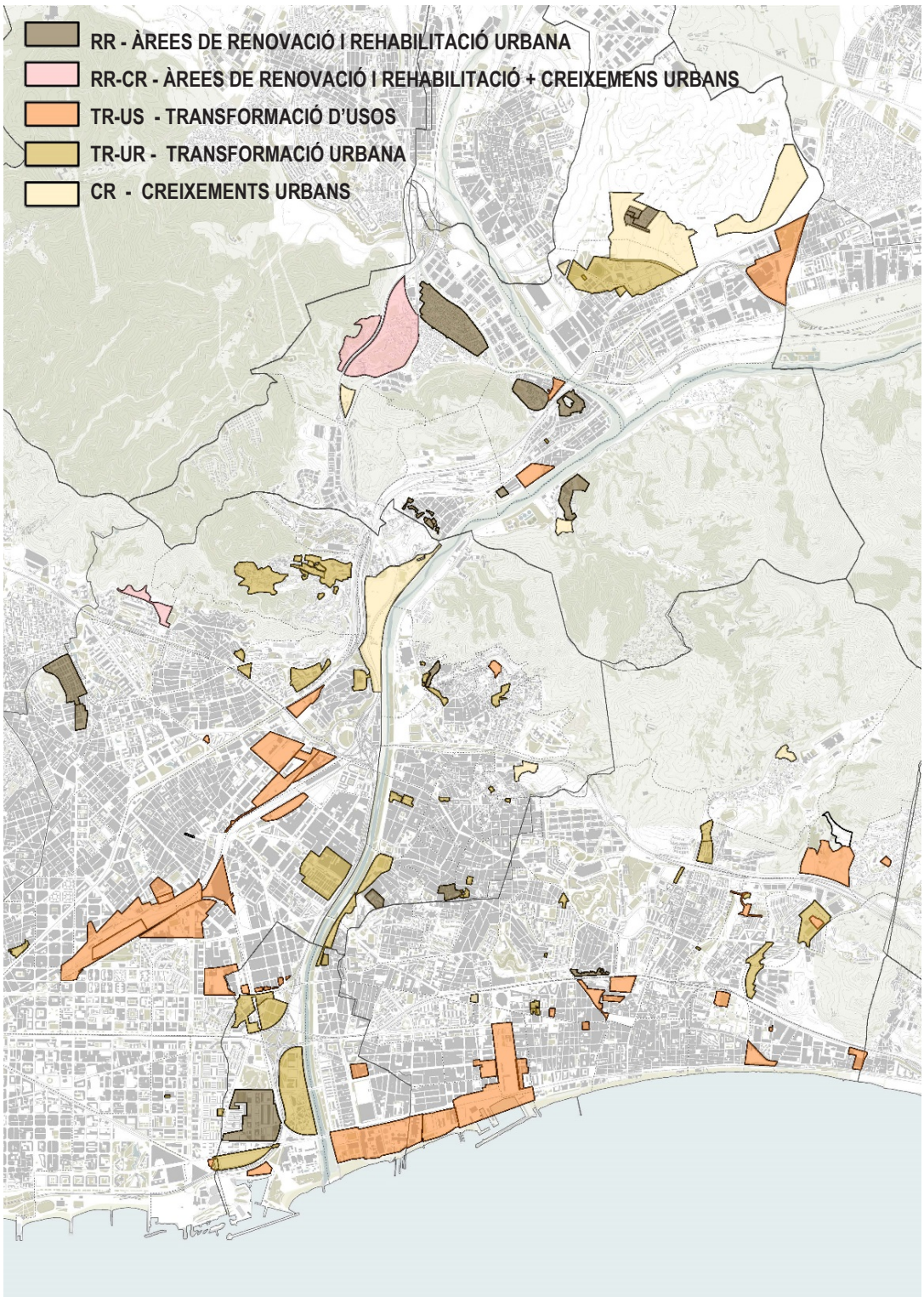
Taula 4.2: Tipologia de sectors

Tipologia de sectors		Superfície		Núm Sectors	
Arees de renovació i rehabilitació urbana	RR	89	ha	22	(+2) *
Arees de renovació i rehabilitació urbana + Creixements urbans	RR-CR	38	ha	3	
Transformació d'usos	TR-US	241	ha	38	
Transformació urbana	TR-UR	187	ha	43	
Creixements urbans	CR	109	ha	6	
Àmbit Besòs		**663**	ha	**112**	

* Àrees de conservació i rehabilitació (Santa Coloma de Gramenet)

Font: Elaboració pròpia

Imatge 4.3: Tipologia de sectors localitzada a l´àmbit Besòs



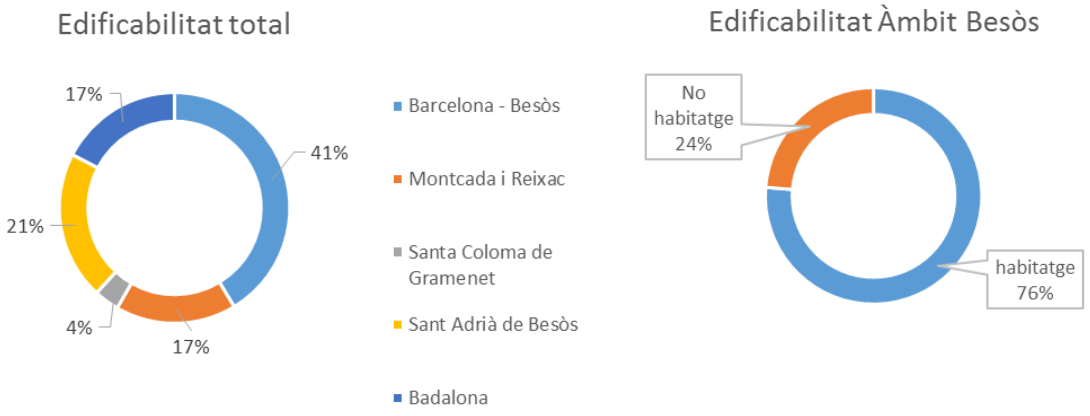
Font: elaboració pròpia

Edificabilitat i usos

Dels sectors de desenvolupament analitzats, globalment en l'àmbit Besòs es computa un potencial d'edificabilitat de 4.658.869 m², dels quals 3.3553.010 m² són d'habitatge i 1.105.860 m² d'altres usos, repartit per municipis de la manera indicada a la imatge 4.4.

Gairebé la meitat d'aquest sostre se situa a l'àmbit Besòs del municipi de Barcelona, però al considerar-lo respecte el territori on es situa s'observa el grau de transformació que suposa pels municipis. Així, Sant Adrià és, proporcionalment, el que més sostre potencial disposa a dia d'avui en relació a la seva superfície.

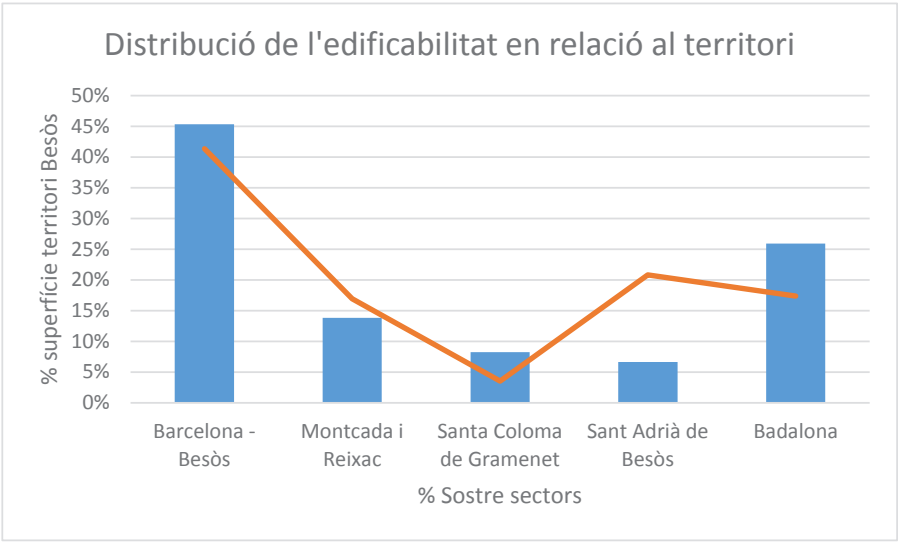
Taula 4.4: Edificabilitat per municipi



Font: Elaboració pròpia

Taula 4.3 i Imatge 4.5: Distribució de l´edificabilitat en relació al territori

Edificabilitat	Edificabilitat total			Superfície SU+SUD		
Barcelona - Besòs	1.926.539	m²	41%	23.307.013	m²	45%
Montcada i Reixac	789.812	m²	17%	7.099.350	m²	14%
Santa Coloma de Gramenet	164.899	m²	4%	4.231.375	m²	8%
Sant Adrià de Besòs	969.497	m²	21%	3.419.031	m²	7%
Badalona	808.122	m²	17%	13.330.155	m²	26%
Àmbit Besòs	**4.658.869**	m²	100%	**51.386.923**	m²	100%

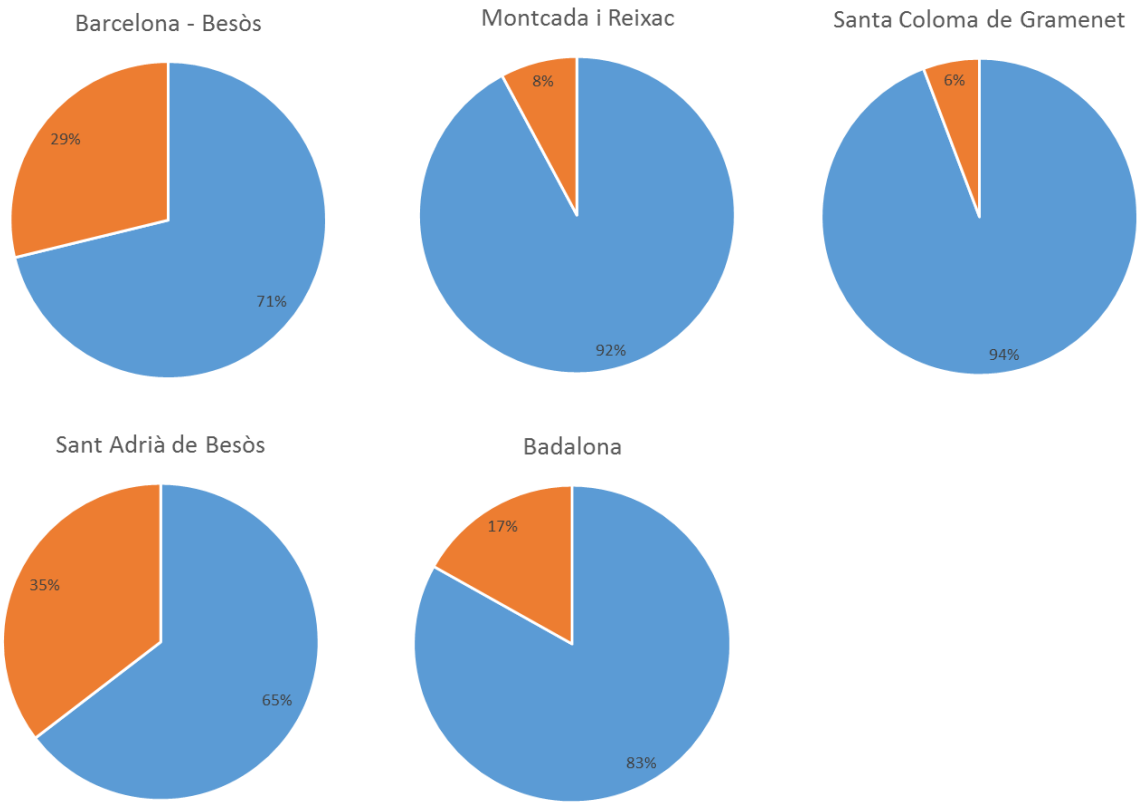


Font: Elaboració pròpia

La majoria dels sectors i àmbits analitzats són principalment d'habitatge i admeten altres usos compatibles com són el comercial, terciari i hoteler majoritàriament. Així doncs el 76% del sostre total està destinat a habitatge i la resta a altres usos. Tot i així, es comprova que aquest repartiment és molt heterogeni segons el municipi (Imatge 4.6).

Analitzant les dades per municipis, es pot apreciar que la proporció major de sostre d'altres usos correspon a Barcelona i Sant Adrià, coincidint amb les àrees de transformació ja indicades pel Pla territorial, mentre que Santa Coloma i Montcada i Reixac són els que disposen de menys sostre per altres usos (tret dels polígons d'activitat econòmica), coincidint amb una manca d'espai destinat a activitat econòmica d'ambdós municipis.

Imatge 4.6: Tipologia de sectors amb ús majoritari habitatge (blau)



Font: Elaboració pròpia

Imatge 4.7: Tipologia de sectors segons els usos.

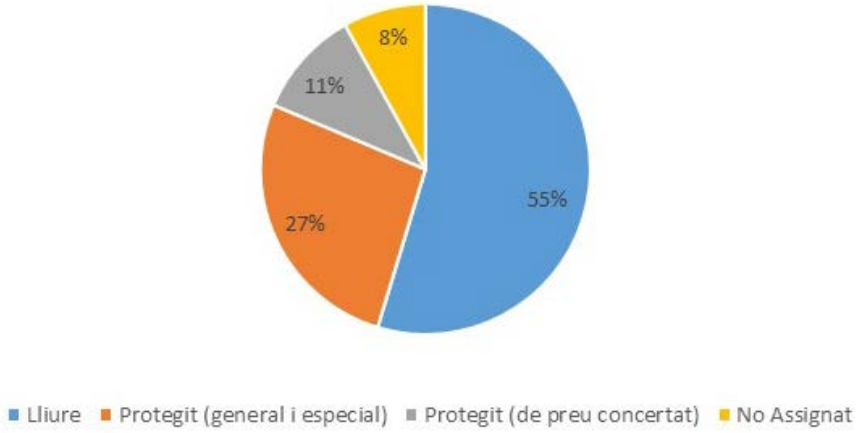


Font: Elaboració pròpia

Tal i com es veu a la imatge 4.8, del sostre d'habitatge, un 38% està destinat a algun règim de protecció (règim general, especial i concertat). El 55% és de règim lliure i la resta, un 11% no queda definit en el planejament, i per tant, podria assignar-se a qualsevol dels 3 règims.

Per municipis, la distribució del sostre segons els diferents règims es desglossa de la manera descrita a la taula 4.4. I el nombre d'habitatges totals segons els diferents règims per cada municipi s´exposa a la taula 4.5.

Imatge 4.8: Percentatge de sostre d´habitatge segons règim.



Font: Elaboració pròpia

Taula 4.4: Distribució de sostre segons règims d´habitatge

Sostre Habitatges	HLL (lliure)	HP (gen. i esp)	HPC (concertat)	No assignat	Total
Barcelona - Besòs	653.980	427.613	137.420	152.662	1.371.675
Montcada i Reixac	451.711	120.982	55.540	99.563	727.795
Santa Coloma de Gramenet	80.046	58.213	17.139	-	155.398
Sant Adrià de Besòs	323.902	192.692	109.787	-	626.381
Badalona	478.197	85.194	29.633	78.736	671.761
Àmbit Besòs	**1.987.835**	**884.694**	**349.519**	**330.961**	**3.553.010**

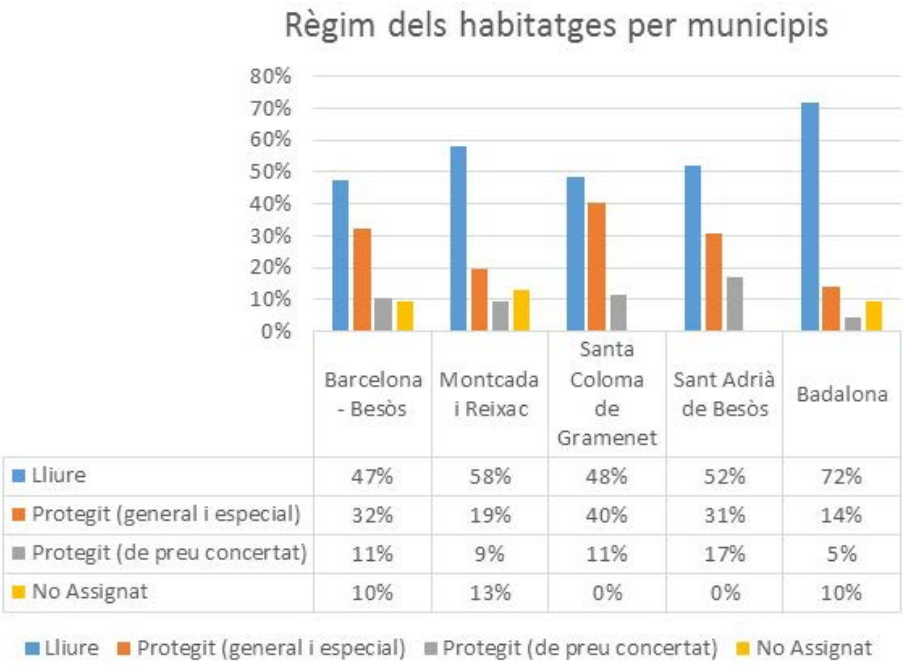
Font: Elaboració pròpia

Taula 4.5: Nombre d´habitatges totals segons règim per cada municipi.

Nombre d'habitatges	HLL (lliure)	HP (gen. i esp)	HPC (concertat)	No assignat	Num total
Barcelona - Besòs	7,633	5,177	1,719	1,553	16,081
Montcada i Reixac	3,948	1,315	633	871	6,767
Santa Coloma de Gramenet	737	617	172	-	1,525
Sant Adrià de Besòs	3,594	2,110	1,189	0	6,894
Badalona	4,996	980	320	669	6,965
Àmbit Besòs	**20,908**	**10,198**	**4,034**	**3,092**	**38,232**

Font: Elaboració pròpia

Imatge 4.9: Règim dels habitatges per municipis



Font: Elaboració pròpia

Taula 4.6: Demanda d´habitatges de protecció a l´àmbit Besòs.

Municipis	Demanda 2015	Habitants 2016	Relació	Adjudicacions 2015	
Nou Barris	7,920	164,971			
Sant Andreu	5,547	146,706			
Sant Martí	9,134	234,329			
Barcelona - Besòs	**22,601**	546,006	4.14%	**793**	**4%**
Montcada i Reixac	**304**	34,802	0.87%		
Santa Coloma de Gramenet	**761**	117,153	0.65%		
Sant Adrià de Besòs	**660**	36,496	1.81%		
Badalona	**2,749**	215,634	1.27%		
Àmbit Besòs	**27,075**	**950,091**	3%		

Font: Elaboració pròpia

El total d'habitatges potencials de l'àmbit Besòs és de 38.232 distribuït segons habitatges en règim lliure, amb algun tipus de protecció i no assignat per el planejament, el que pot pertànyer a qualsevol dels altres règims. Cal assenyalar també, que dins aquest còmput total d'habitatges es troben els de reallotjament calculats aproximadament com un 5% del total.

La gran majoria de reserva d'habitatges de protecció es troba dins el municipi de Barcelona amb un 61% de les reserves totals de l'àmbit Besòs, seguit de Santa Coloma i Sant Adrià. Per tot l'àmbit Besòs hi ha una reserva total de 14.232 habitatges en règim de protecció general, especial o preu concertat, i tenint en compte que resten 3.092 habitatges que no tenen règim assignat.

Si analitzem la proporció per municipi, pot observar-se que l'àmbit de Barcelona quasi iguala les reserves de lliure i protegit, mentre que el municipi de Badalona té unes reserves per sota del 30% que estableix actualment la Llei d'urbanisme, fixat des del Decret Legislatiu 1/2005 pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme. Cal assenyalar que l'aprovació definitiva d'alguns dels planejaments són anteriors a aquest Decret i, per tant, les reserves que es fixaven eren inferiors.Per altra banda, segons dades de la Secretaria de l'habitatge del 2015 i del Pla de l'Habitatge 2016-2025, els municipis amb més persones inscrites al Registre de Sol·licitants d'habitatges de protecció en proporció a la població són Barcelona, Sant Adrià i Badalona.

Si es comparen aquestes demandes d'habitatge de protecció amb les reserves de que disposa cada municipi, s'observa que Sant Adrià del Besòs i Montcada i Reixac (ja que conté l'ARE Can Duran on se'n preveuen 1.020) tenen una reserva molt per sobre de la demanda actual, en canvi Badalona no arriba ni a la meitat. El cas de Barcelona caldria analitzar-lo en conjunt amb tot l'àmbit de Barcelona, ja que en aquests tres barris de l'àmbit Besòs és justament on es concentra la major demanda. També, cal assenyalar que Barcelona compta amb un nombre d'habitatges no assignats molt superior als altres municipis (1.553hab) dels quals com a mínim un 30% haurà de destinar-se al règim de protecció general/especial i concertat.En relació als habitatges dotacionals qualificats com a tal dins del sistema d'equipament (7hd), es compta amb un total de 1.486, ubicats quasi tots a l'àmbit de Barcelona i una petita part a Sant Adrià. Cal destacar doncs la manca d'aquesta reserva en gairebé tots els municipis i per tant en l'àmbit del Besòs, tenint en compte les necessitats de pisos tutelats de gent gran.

Si comptabilitzem els habitatges dotacionals més els de protecció, podem afirmar que en l'actualitat es poden cobrir la meitat de les necessitats de demanda d'habitatge de protecció segons les dades de la Secretaria d'habitatge. Tot això només amb els sectors, sense tenir en compte les àrees dins el sòl urbà consolidat, així com aquells habitatges els quals no s'assigna el règim en el planejament.

Cal destacar i d'acord amb les converses amb els ajuntaments, que en tots els municipis, excepte Barcelona, no hi ha una gestió del parc d'habitatges de protecció a través d'una oficina local.

Taula 4.7: Demanda d´habitatge de protecció (2015) i reserves d´habitatge de cada municipi.

Habitatges	HP (gen. i esp)		Num	HPC (concertat)		Num	TOTAL		Num	Demanda 2015
Barcelona - Besòs	427,613	m²	5,177	137,420	m²	1,719	565,033	m²	**6,896**	22,601
Montcada i Reixac	120,982	m²	1,315	55,540	m²	633	176,522	m²	**1,949**	304
Santa Coloma de Gramenet	58,213	m²	617	17,139	m²	172	75,352	m²	**789**	761
Sant Adrià de Besòs	192,692	m²	2,110	109,787	m²	1,189	302,479	m²	**3,299**	660
Badalona	85,194	m²	980	29,633	m²	320	114,827	m²	**1,300**	2,749
Àmbit Besòs	884,694	m²	10,198	349,519	m²	4,034	**1,234,214**	**m²**	**14,232**	

Font: Elaboració pròpia

4.2. TEIXIT PRODUCTIU

Planejament territorial

A nivell de planejament territorial, el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) de 2010 és l'encarregat de definir les principals directrius, recomanacions i línies d'actuació a les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Sobre els espais i infraestructures per a la nova activitat econòmica, el PTMB planteja un seguit d'objectius:

> *"Fomentar les àrees de caràcter bàsicament industrial amb un alt nivell d'equipament i una composició d'usos compatible quan disposin de connexió directa a la xarxa primària de transport sense interferències amb altres teixits urbans, que disposin d'accés als serveis ferroviaris de mercaderies i als espais propis de les activitats logístiques i quan tinguin la dimensió suficient per tal de garantir una massa crítica que permeti el nivell d'equipament adequat i una dotació eficient de transport col·lectiu.*
>
> *Transformar àrees d'activitat industrial en àrees mixtes de residència i activitat i/o d'activitat intensiva en ocupació en aquells llocs amb posicions centrals i bona integració amb les trames urbanes veïnes, ben dotats de transport col·lectiu de gran capacitat o amb dificultats per al trànsit intensiu de vehicles pesants.*
>
> *Generar noves àrees d'activitat econòmica amb mixtura d'usos i urbanament integrades a les àrees de nova centralitat i les àrees de reforçament nodal metropolità, ja que totes elles han de gaudir de bona accessibilitat a la xarxa viària principal i al transport col·lectiu de gran capacitat."*

Pel que fa a les propostes del PTMB en relació als diferents sistemes d'assentaments, el Pla estableix un seguit d'estratègies urbanes i la definició d'una estructura nodal de referència. Totes elles responen a tres tipus bàsics d'àrees urbanes: els continus urbans intermunicipals, els nuclis i àrees urbanes formades pels nuclis històrics i les seves extensions, i finalment, les àrees especialitzades, resultat d'implantacions aïllades de desenvolupament d'usos específics.

En l'àmbit de l'Eix Besòs es preveu desenvolupar diferents estratègies urbanes que es classifiquen segons àrees de transformació urbana d'interès metropolità, àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar, així com una àrea urbana de polarització que inclou alguns PAE del municipi de Montcada i Reixac. A més a més, en l'àmbit també trobem algun PAE amb proposta de localització d'equipaments inclosa dins les d'estratègies per a àrees especialitzades.

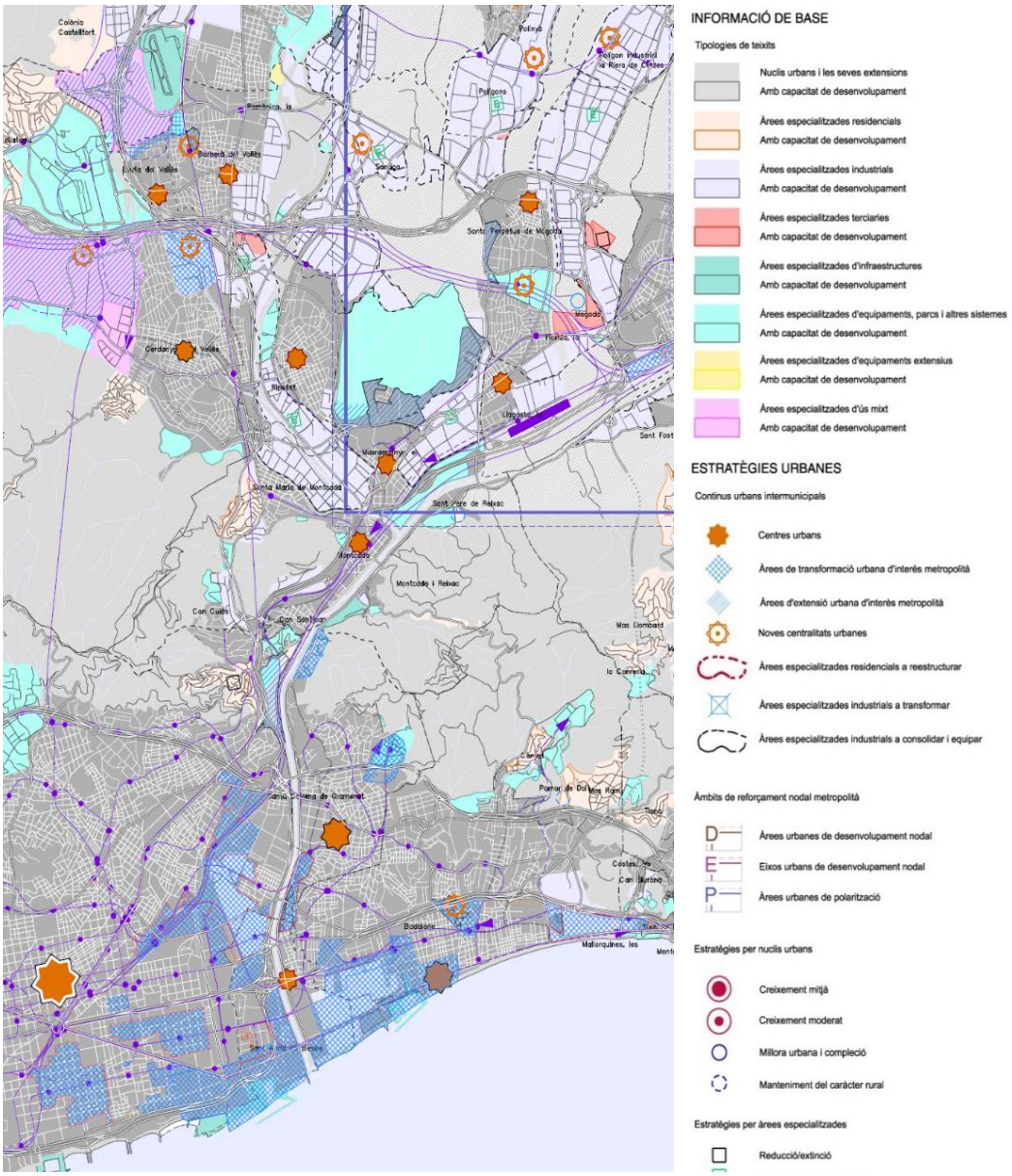
Les estratègies del PTMB tenen caràcter de directrius per al planejament general urbanístic que caldrà concretar a través de delimitacions i ordenacions específiques de sòl urbà i urbanitzable. En aquest sentit, el PTMB preveu que tots els continguts generals tinguin una millor concreció territorial a través del desenvolupament de diversos plans directors urbanístics (PDU), que permetran exposar amb major nivell de detall les característiques específiques de cada àmbit.

Dins les determinacions que el PTMB estableix per al Pla Director Urbanístic de l'AMB (actualment en procés de redacció), a l'Eix Besòs es preveu atendre els següents punts en relació als PAE:

- Concreció i desenvolupament d'estratègies corresponents a les àrees especialitzades industrials a transformar, consolidar i equipar.
- Operacions de renovació i/o extensió urbana amb una dotació suficient de transport públic d'alta capacitat a totes les àrees amb un important contingut terciari, comercial i d'oficines que s'estableixin al territori.

No obstant, fins l'entrada en vigor del PDU de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el planejament urbanístic es regeix pel Pla General Metropolità (PGM) del 1976. El PGM comprèn tota la reglamentació detallada del sòl urbà i especifica a través del règim d'usos les disposicions sobre l'ús industrial. També determina les zones industrials de tota l'AMB.

Imatge 4.10: Sistema urbà. Estratègies urbanes.



Font: Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) 2010, Generalitat de Catalunya.

Planejament urbanístic

Els polígons d'activitat econòmica fonamentalment corresponen amb els teixits urbans que el PGM (1976) va recollir com a sòl de zona industrial 22a, definides en els art. 348 a 352 de les normes urbanístiques del PGM (en endavant NNUU). En aquell moment el PGM va reconèixer els plans parcials aprovats amb anterioritat i també permet la modificació de les condicions de l'edificació mitjançant planejament derivat.

De manera resumida les condicions que va establir el PGM per a les zones industrials són les descrites a la taula 4.8. La delimitació dels PAES no sempre coincideix amb la delimitació d'un expedient urbanístic. En la majoria dels casos, les determinacions venen establertes per dos o més expedients que afecten les determinacions urbanístiques del PAE total o parcialment, el que introdueix certa complexitat a la caracterització dels condicionants urbanístics dels PAES.

A continuació s'analitzen diverses característiques dels PAES des del punt de vista del planejament urbanístic vigent, com son el grau de transformació del planejament, els usos, l´estat d´execució del planejament, l´índex d´edificabilitat bruta i el sostre potencial romanent respecte el planejament.

Grau de transformació del planejament

Es refereix a les modificacions sofertes pel PGM (1976) en els àmbits que inclouen els PAEs. En aquest sentit, s'han classificat els PAEs en tres grans grups (no transformats, modificats amb ús industrial i modificats amb ús parcial o total residencial), extraient-ne les següents conclusions:

El 70% dels PAES no s'han transformat des del seu origen, normalment amb usos industrials anteriors al PGM i que sovint ja comptaven amb un pla parcial aprovat.

Els PAEs restants han sigut objecte de modificacions de planejament urbanístic, però amb diferents condicions d´us. El 25% han sofert modificacions de planejament que han comportat transformacions de l'estructura urbana, per introduir altres activitats econòmiques diferents de la industrial i magatzem (sobretot del tipus terciari, comercial o serveis), derivades de les necessitats de les darreres dècades, com ja s'ha explicat anteriorment.

En canvi, el 5% restant ha sofert una transformació urbana parcial o global a usos residencials. Respecte aquest grup, cal especificar s'hi troben casuístiques diferenciades.

Taula 4.8: Condicions establertes pel PGM als Polígons d'Activitat Econòmica (PAE)

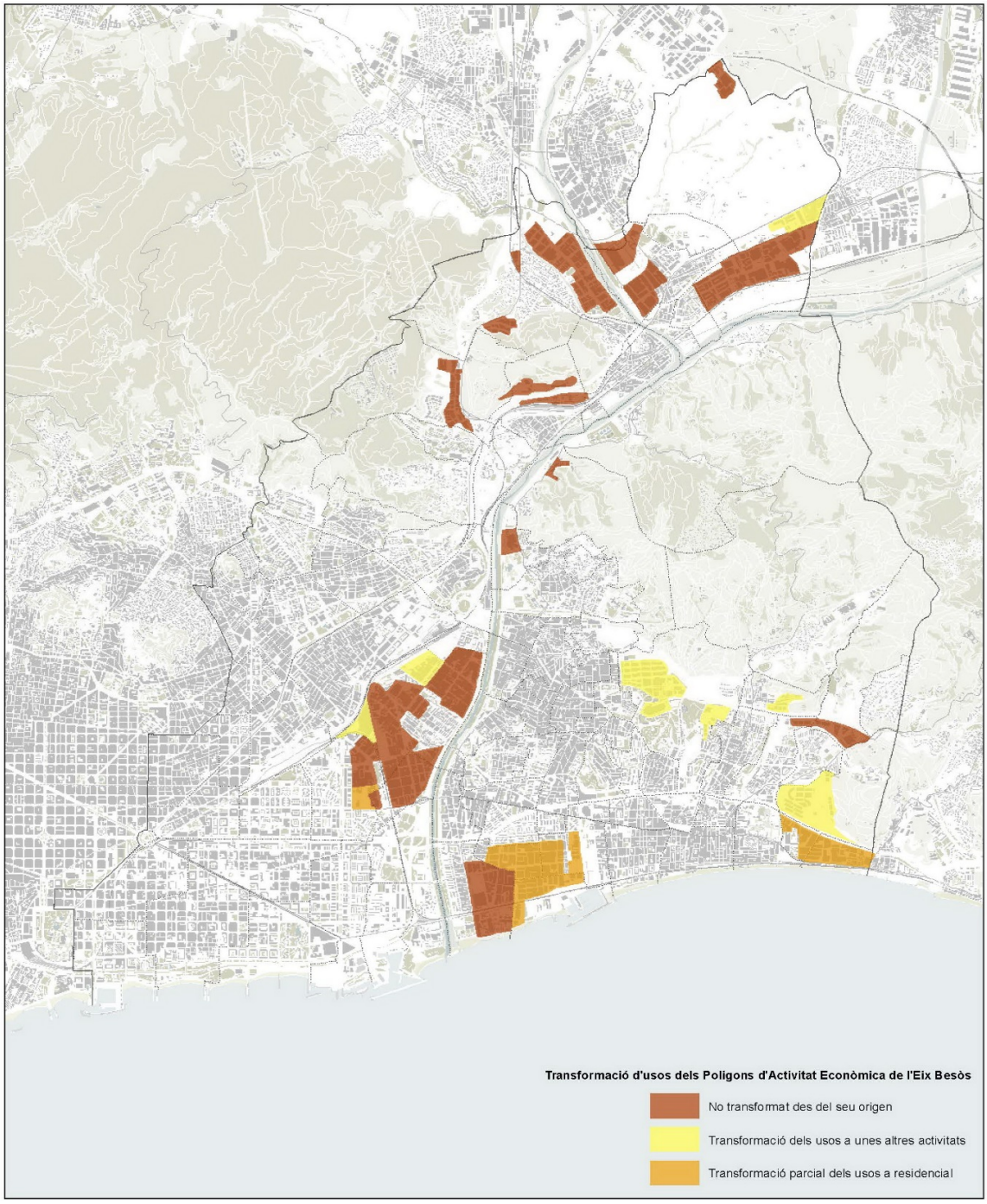
	Principals condicons Zona Industrial (22a) del PGM						
Definició							
	Es qualifica de sòl industrial el sòl urbà destinat principalment a la ubicació d'indústries i magatzems que, per la naturalesa de l'activitat o dels materials o productes que tractin, o dels elements tècnics emprats, no generin situacions de risc per a la salubritat o la seguretat o no siguin susceptibles de mesures correctores que eliminin tot risc a la salut i a la seguretat, tant per-sonal com ambiental o de degradació del medi ambient.						
Tipus ordenació							
	la del PP aprovat anteriorment						
	alineació a vial						
	aïllada (mitjançant PE)						
Condicions edificació		IEN (m^2st/m^2s)	ocupació màxima	alçada màxima	num. plantes	sup. mín parcel·la	long. façana
Amb PP	alineació a vial	2	90%				
	edificació aïllada	2	70%				
Sense PP		2	90%			300 m^2	10 m
	vial < 8 m			9 m	PB + 1P		
	8 m < vial > 11 m			13 m	PB + 2P		
	vial > 11 m			17 m	PB + 3P		

Font: elaboració pròpia

Així com en el cas de COBEGA es tracta d'una transformació dels usos en la seva pràctica totalitat (fet que obligaria a la revisió de la delimitació del PAE en qüestió), a Badalona sud s'ha transformat un sector més concret proper al límit de la gran transformació del Gorg, i per altra banda, a Badalona Nord es tracta del reconeixement dels usos residencials ja existents.

A més, cal esmentar que, tot i que no formen part dels PAEs, en l'àmbit Besòs resta la reserva de dues peces de sòl industrial sense transformar qualificades de 22b (desenvolupament industrial en sòl urbanitzable) que, en cas de desenvolupar el planejament, representarien un augment del sòl industrial d'unes 4,6 ha.

Imatge 4.11: Transformació d'usos dels Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de l'Eix Besòs



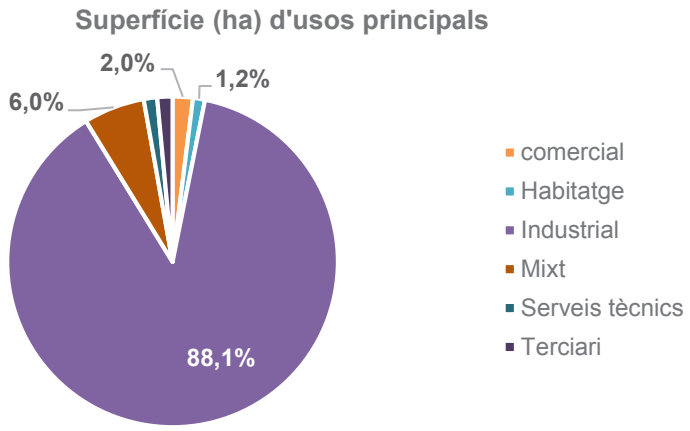
Font: elaboració pròpia

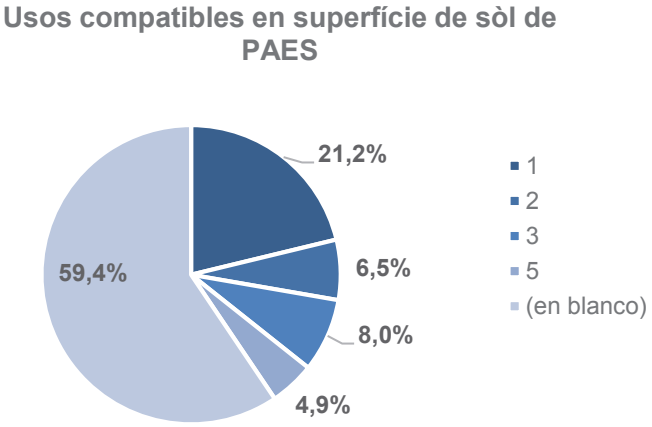
Usos principals i usos compatibles segons el planejament

Originalment, la clau 22a es refereix als sòls industrials, definits a l'article 280, i 286-293 de les NNUU. Les successives modificacions de PGM han introduït altres usos d'activitats econòmiques compatibles amb els primers, mostrant una tendència de major complexitat en aquells PAEs més integrats als nuclis urbans[1]. Tot i així, hi ha excepcions com els PAEs del Sot o Badalona Sud, que tot i trobar-se plenament integrats a la trama urbana i pràcticament a primera línia de la costa, han mantingut el seu caràcter industrial original.

Així doncs, del total de 701 ha, el 88% de la superfície de PAEs del territori Besòs segueix tenint l'ús industrial com a principal i en el 59,4 % del sòl de les PAEs aquest és l'únic compatible.

Imatge 4.12: Usos principals i usos compatibles dels Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de l'Eix Besòs

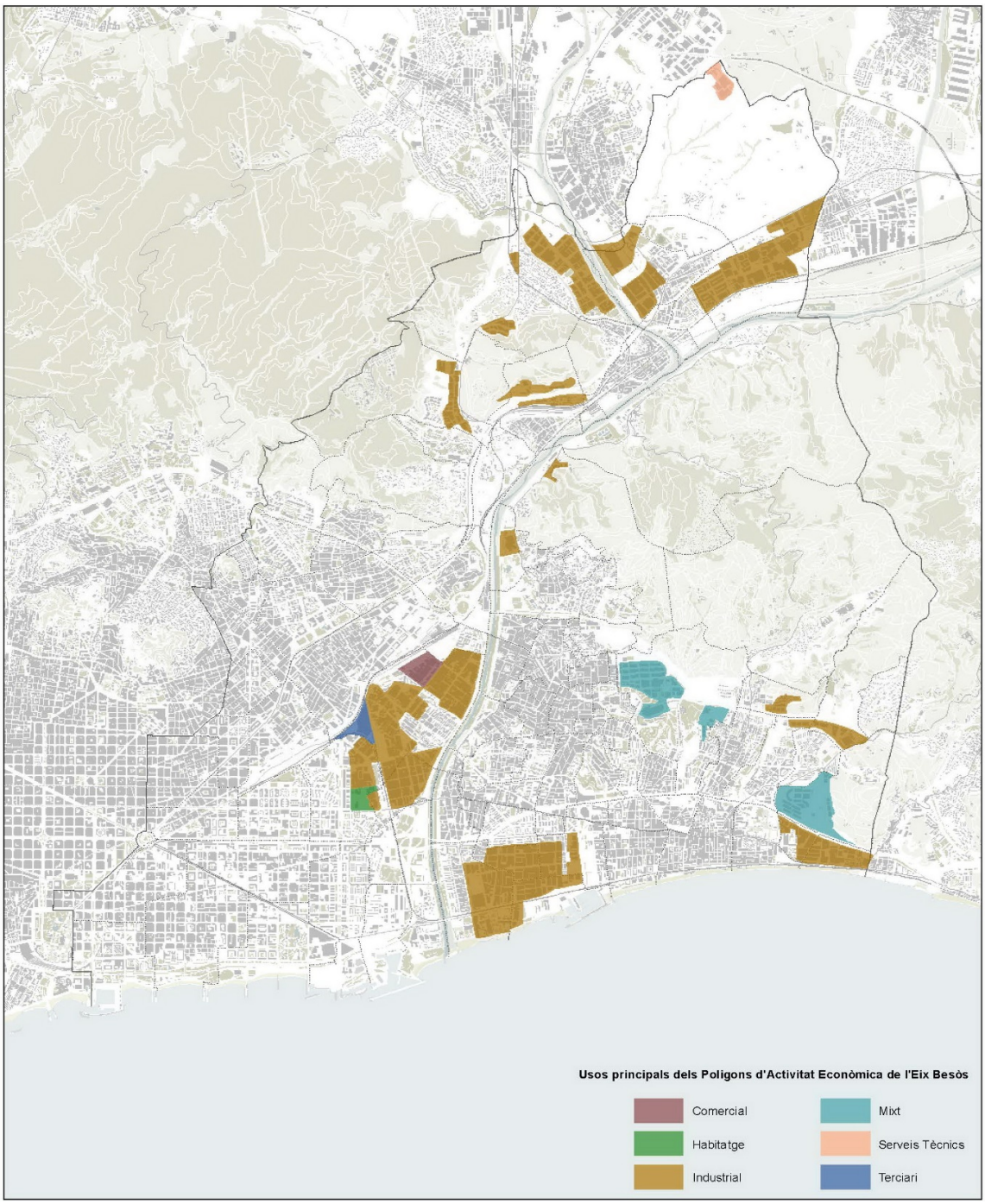




Font: Elaboració pròpia

[1] Actualment, a Badalona hi ha en tràmit una Modificació del PGM per a l'ampliació d'usos als barris del Gorg, la Mora i Montigalà, en aprovació inicial amb data setembre de 2014, que afecta els PAES de Badalona Sud i Montigalà. Aquesta modificació té per objecte l'ampliació d'oferta a usos terciaris com el comercial, l'esportiu, el recreatiu, el cultural i el d'oficines.

Imatge 4.13: Usos principals dels Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de l'Eix Besòs



Font: elaboració pròpia

Imatge 4.14: Intensitat d'usos als Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de l'Eix Besòs



Font: elaboració pròpia

Estat d'execució del planejament i parcel·les buides

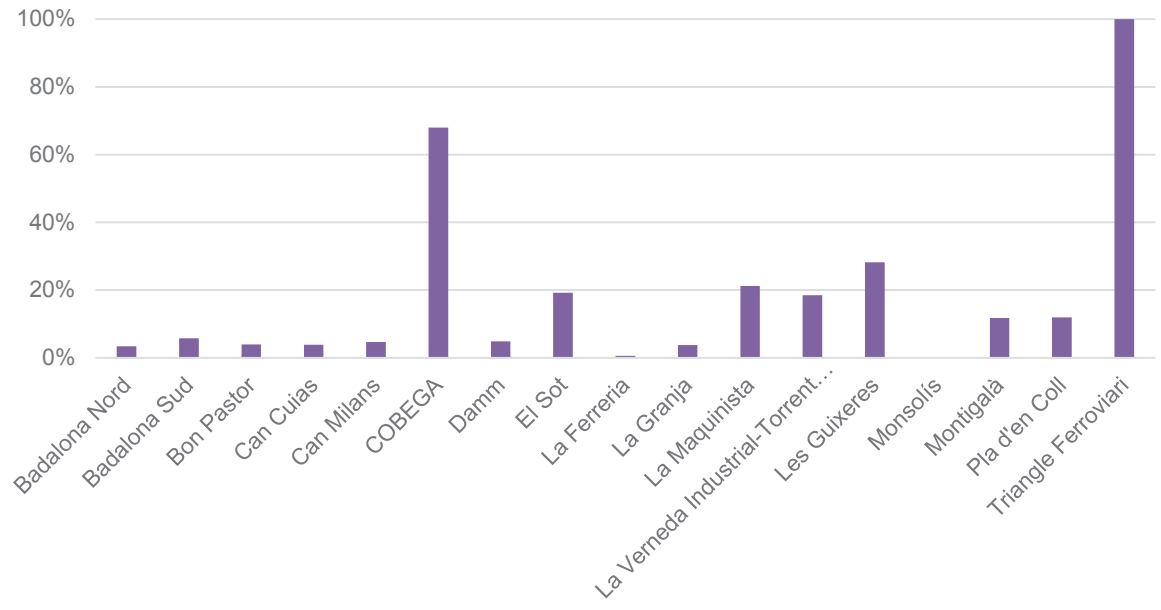
La major part dels PAEs tenen el planejament urbanístic executat, només amb tres excepcions. Es troben parcialment executats, el polígon "Industrial 22 S.16" de Montcada i Reixac i el "Triangle Ferroviari" de Barcelona. També pendent de transformar i en aprovació definitiva i hi ha el polígon de "COBEGA" de Barcelona. Es pot concloure que destaca la poca disponibilitat de sòl d'activitat econòmica dins els PAEs.

Sense que es pugui establir una relació directa amb el grau de transformació del planejament urbanístic, per altra banda, s'ha fet una estimació dels sòls vacants a partir de les dades del cadastre 2016 i del reconeixement visual a partir de l'ortofotoplànol (Google 2017).

Aquesta anàlisi complementària confirma que, en el conjunt del territori Besòs, hi ha molt poca disponibilitat de parcel·les buides. A més, s'ha de tenir en compte que, degut als requeriments que sovint porten implícites determinades activitats econòmiques, freqüentment no s'explota l'ocupació màxima permesa, que podria donar una falsa idea de disponibilitat (com podria ser el cas de Can Tapioles o Les Valls del Bosc Llarg i les Canyes).

La taula següent mostra el percentatge de superfície de sòl urbà consolidat que no compta amb sostre sobre rasant, i no s'han representat els PAEs que es troben al 100% d'ocupació.

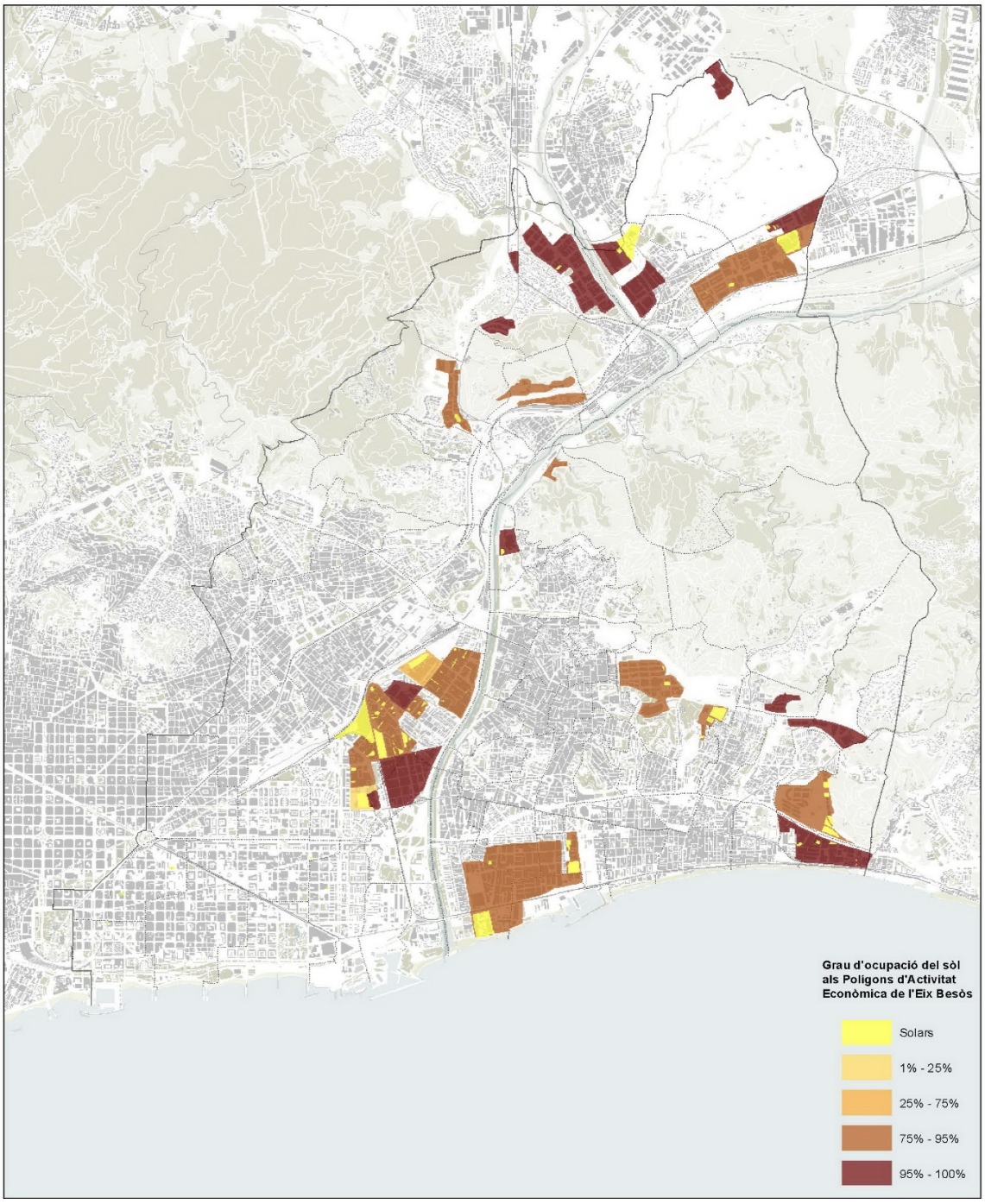
Imatge 4.15: Superfície de parcel·les buides (en %)



Font: elaboració pròpia a partir de Cadastre 2016

Destaquen dos sectors, COBEGA i Triangle Ferroviari. En el cas de COBEGA, com ja s'ha comentat, resta pendent d'execució el sector que transforma aquest teixit en residencial. En canvi, el Triangle Ferroviari té una peça de terciari pendent vinculada a la transformació de sector de La Sagrera.

Imatge 4.16: Grau d'ocupació del sòl als Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de l'Eix Besòs

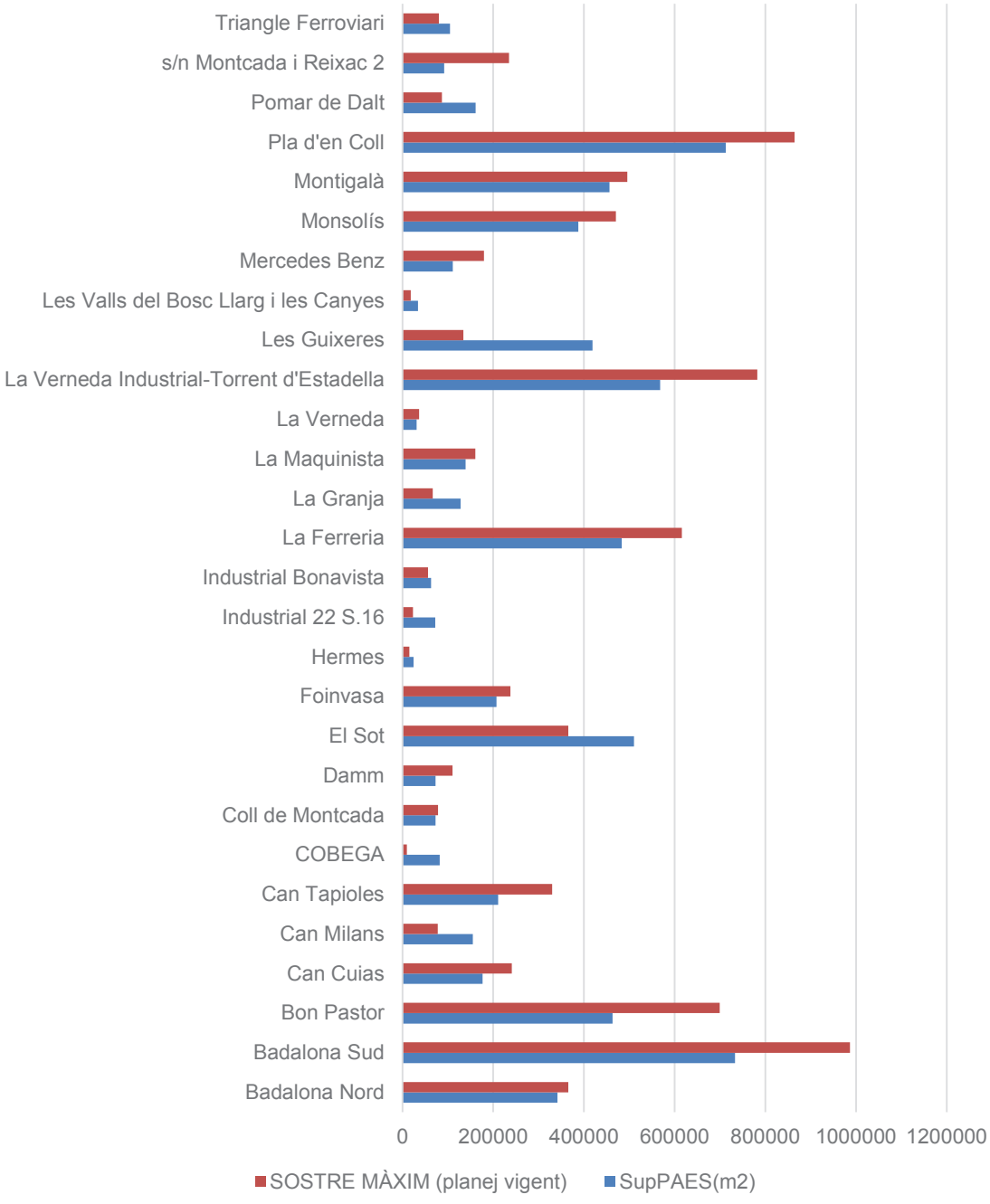


Font: elaboració pròpia

Índex d'edificabilitat bruta i sostre potencial romanent respecte el planejament

Per un costat, s'ha analitzat l'edificabilitat determinada pel planejament en relació a l'àmbit de cada PAE, la qual cosa dóna una idea de densitat dels teixits d'activitat econòmica en el supòsit que es desenvolupés la totalitat del seu potencial.

imatge 4.17: Relació entre sostre màxim i superfície de l'àmbit

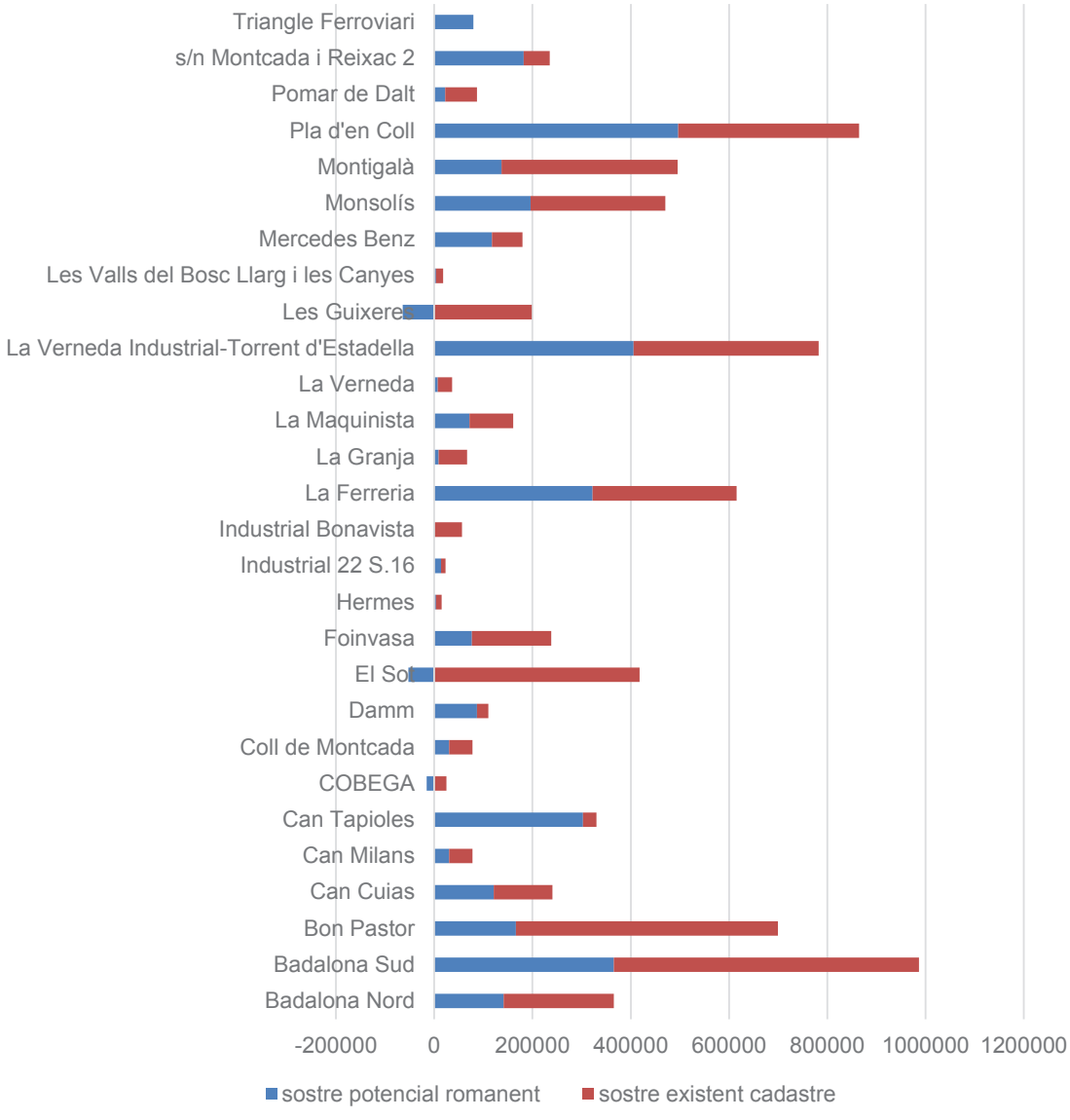


Font: elaboració pròpia

Els àmbits més densos es corresponen a aquells que han sofert menys modificacions i per tant conserven l'índex edificatori inicial així com l'estructura morfològica. Aquells altres, en canvi, menys densos són aquells que a través de modificacions de planejament han variat el seu índex, la intensitat dels seus usos i, fruit d'això, noves cessions per a sistemes generals.

Per altra banda, s'ha comparat el sostre reconegut pel cadastre (2016) dins l'àmbit de cada PAE amb l'edificabilitat total que li assigna el planejament urbanístic. D'aquesta anàlisi es conclou l'important quantitat de sostre atorgat pel planejament pendent d'executar, tot i que, com s'ha vist anteriorment, la major part de les parcel·les es troben ocupades. De tots els àmbits, només 4 han esgotat el sostre previst per el planejament (Industrial Bonavista, COBEGA, Les Guixeres i el Sot), mentre que a la majoria els hi resta gairebé la meitat de sostre per esgotar.

Imatge 4.18: Sostre total segons planejament

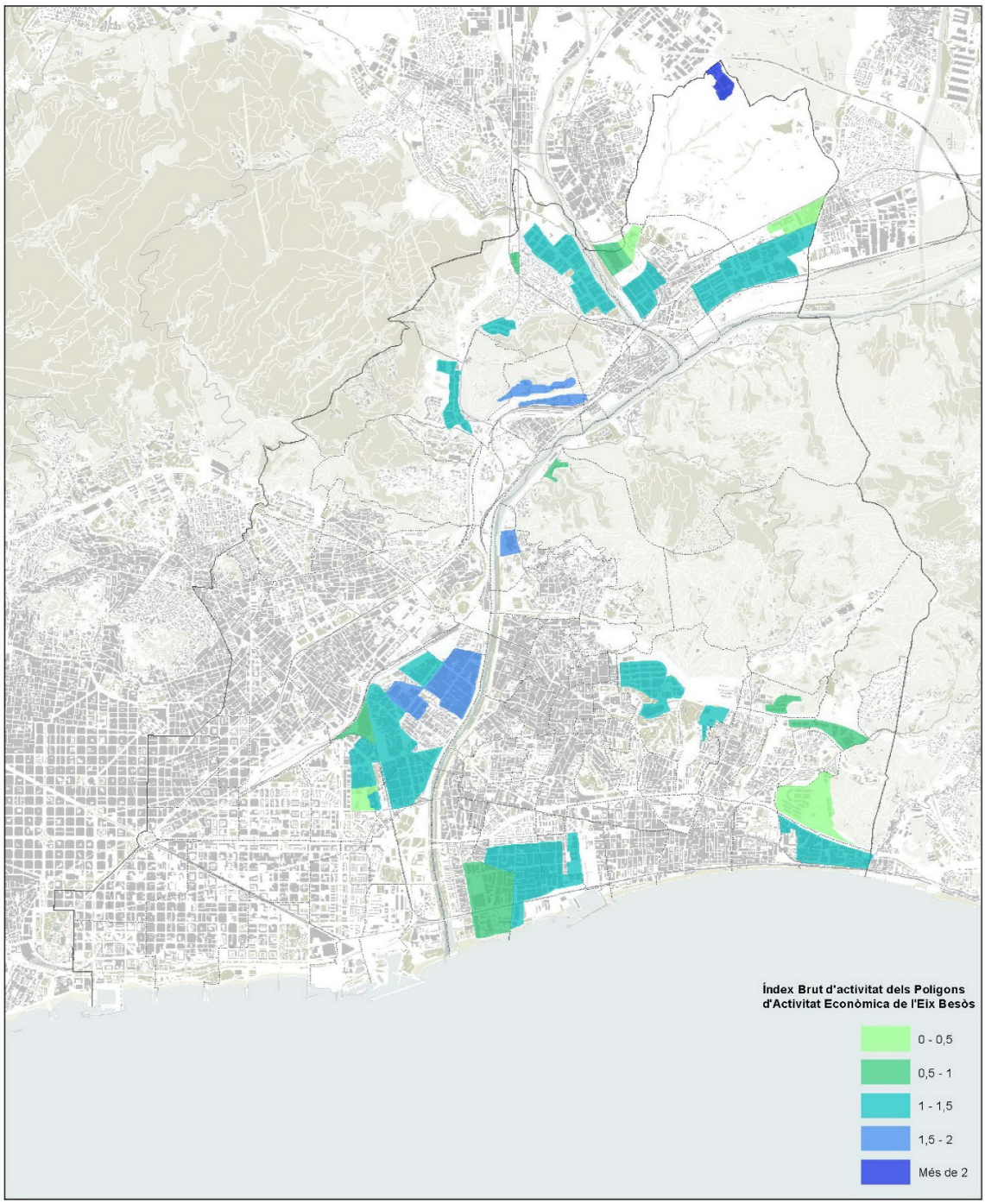


Font: elaboració pròpia

Aquest fet s'explica, com s'ha vist anteriorment, pels requeriments i les característiques de les activitats econòmiques, els quals dificulten esgotar els índexs establerts amb els usos d'activitat econòmica (en la clau 22a original del PGM és de 2 m²st/m²sòl).

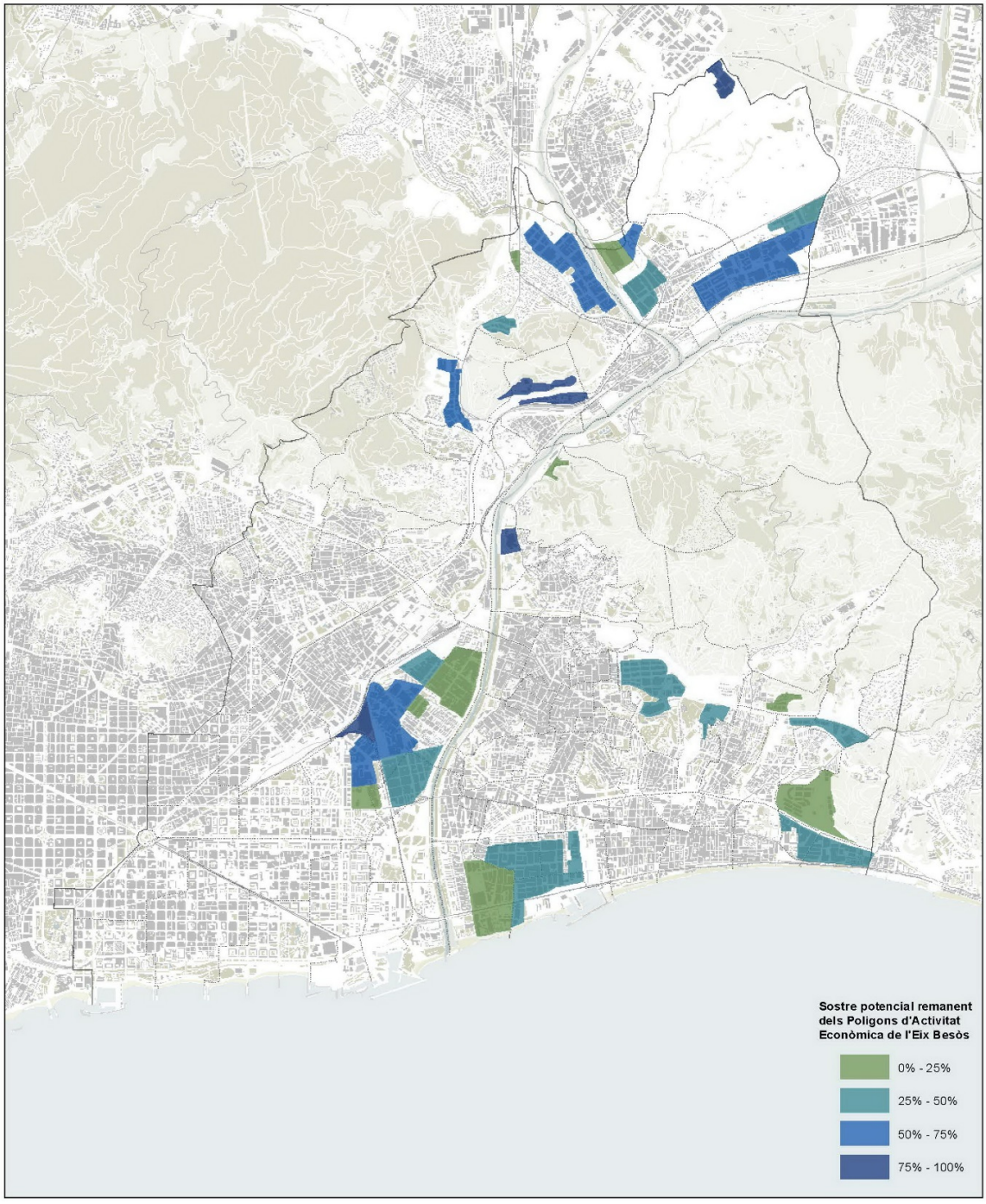
Per tant, aquest potencial edficatori difícilment arribarà a esgotar-se, ja que la majoria de tipologies no superen les dues plantes. Cal assenyalar, però, que, de l'àmbit del PAE de COBEGA, es té en compte només la part relativa a activitat productiva i no a la futura transformació en habitatge.

Imatge 4.19: Índex brut d'activitat dels Polígons d'Activitat Econòmica de l'Eix del Besòs



Font: elaboració pròpia

Imatge 4.20: Sostre potencial romanent dels Polígons d'Activitat Econòmica de l'Eix Besòs



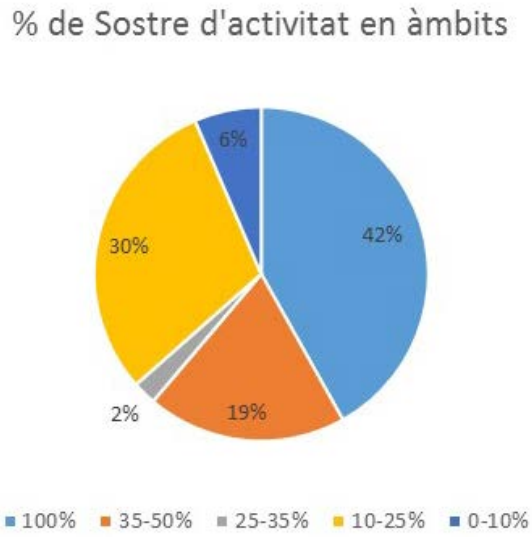
Font: elaboració pròpia

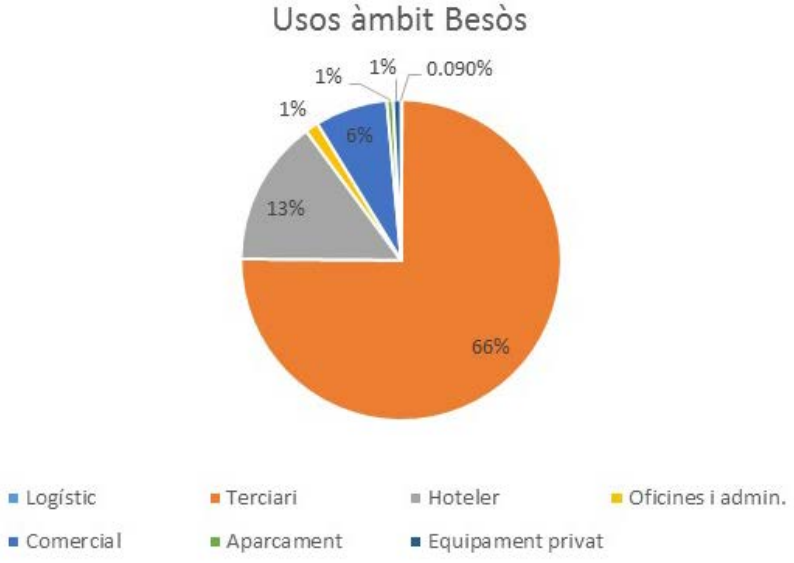
Activitat econòmica (fora PAEs)

Respecte el sostre no residencial, equivalent al 24% del sostre de tot l'àmbit Besòs, s'ha extret una classificació segons el percentatge d'activitat dins de cada sector.Els sectors més especialitzats es consideren aquells a partir d'un 35% del sostre d'activitat i es situen bàsicament a l'àmbit de la Sagrera (Barcelona) i de Sant Adrià, coincidint amb les àrees de transformació que apunta el Pla Territorial, ja assenyalat anteriorment. Aquests sectors contenen el 61% del sostre no residencial total de l'àmbit Besòs. Els usos principals són majoritàriament terciaris, seguit d'hoteler i comercial.

Taula 4.9 i imatges 4.21 i 4.22: Sostre d´activitat econòmica als sectors pendents de desenvolupament.

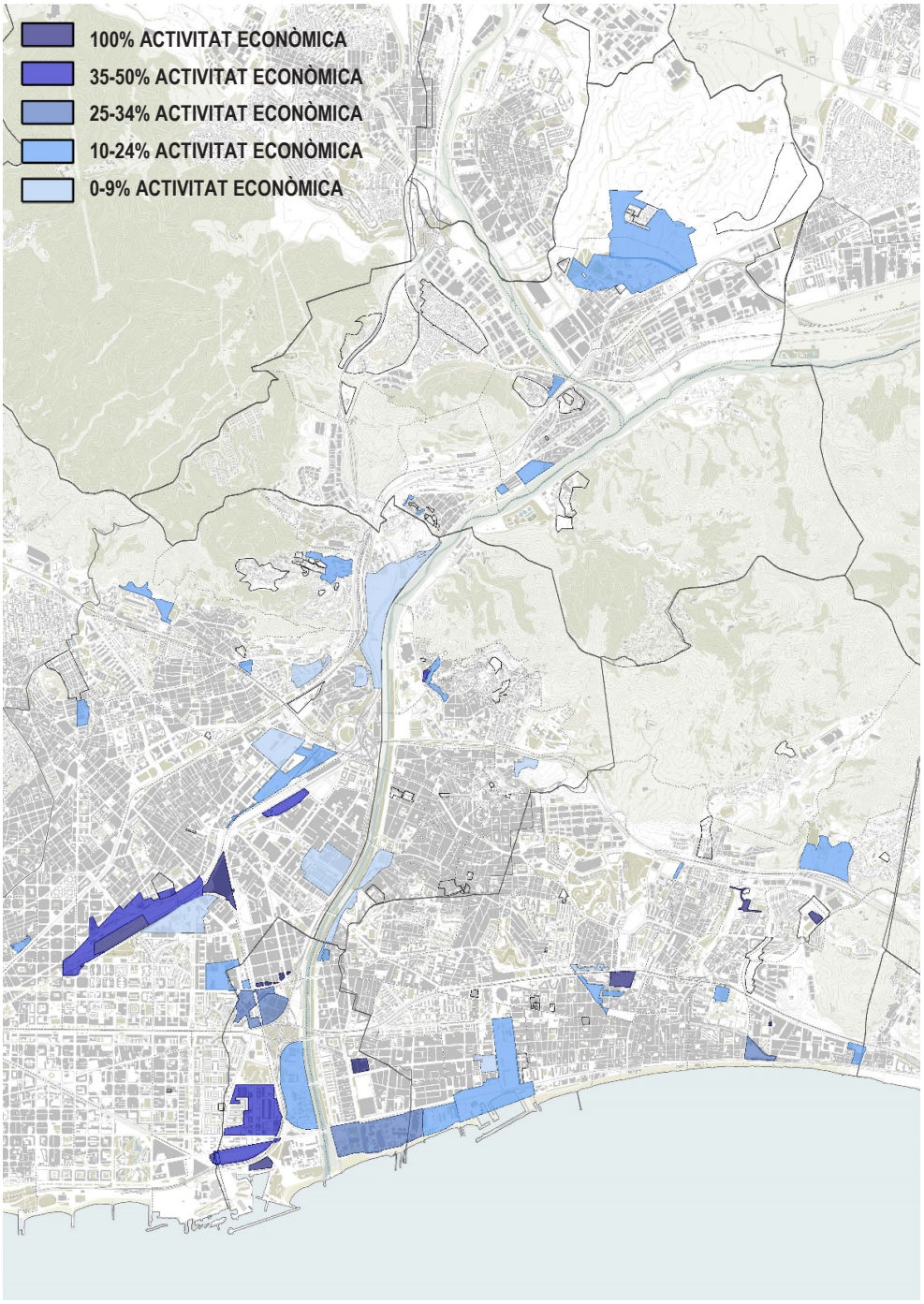
Sostre Activitat Econòmica	Total		100%		35-50%		25-35%		10-25%		0-10%	
Barcelona - Besòs	554,864	50.2%	270,000	24%	154,933	14%	-	0%	65,069	6%	64,862	6%
Montcada i Reixac	62,016	5.6%	-	0%	-	0%	-	0%	62,016	6%	-	0%
Santa Coloma de Gramenet	9,501	0.9%	-	0%	1,383	0%	-	0%	3,627	0%	4,491	0%
Sant Adrià de Besòs	343,116	31.0%	139,766	13%	57,494	5%	25,261	2%	120,595	11%	-	0%
Badalona	136,361	12.3%	53,319	5%	-	0%	-	0%	80,675	7%	2,368	0%
Àmbit Besòs	**1,105,860**	**100%**	**463,085**	**42%**	**213,810**	**19%**	**25,261**	**2%**	**331,982**	**30%**	**71,721**	**6%**





Font: elaboració pròpia

Imatge 4.23: Percentatge de superfície d´activitat econòmica als sectors en desenvolupament



Font: elaboració pròpia

4.3. RESERVES D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

En aquest apartat s'ha fet una anàlisi de les reserves sistemes d'espais lliures i equipaments encaminada a valorar l'efecte que tenen els sectors de desenvolupament en la variació dels estàndards generals d'aquests sistemes del territori Besòs.

Com a actuals s'han considerat les claus 6a, 6b, 6c, 7a, 7b i 7c, les claus de transformació tipus 17/6, 17/7, entre d'altres, així com les claus 6a i 7a dins dels sectors, que corresponen a peces existents.

Les claus d'espais lliures es veurien incrementades en un 15,54% aproximadament, i tenint en compte l'increment de població, el rati d'espais lliures per habitant s'incrementaria en un 4,44% en el conjunt de l'àmbit Besòs. Tot i així, per a un càlcul més precís, s'hauria de considerar el sostre d'activitats econòmiques en tant que incrementa la població flotant dels municipis. S'ha realitzat una estimació de l'increment de la població que pot representar l'augment d'habitatges previstos en els sectors de planejament, a partir de l'ocupació mitjana dels habitatges principals[2].

S'observa que el municipi que incrementa en major grau l'estàndard d'espais lliures és Sant Adrià de Besòs, pels importants sectors que té en desenvolupament o pendents de redacció, sobretot al front litoral. Barcelona també incrementa significativament el rati d'espais lliures per habitant en els tres districtes de l'àmbit Besòs, que es valora positivament atès que és el municipi amb menor proporció d'espais lliures per habitant. Santa Coloma de Gramenet i Badalona no modifiquen els estàndards globals, i fins i tot Badalona els redueix sensiblement. Per altra banda, destaca la disminució d'espais lliures de Montcada i Reixac, que requeriria una diagnosi més detinguda, ja que si bé és de llarg el municipi amb un rati d'espais lliures per habitant més elevat, també és cert que algunes d'aquestes qualificacions responen a sòls que no compleixen amb els requeriments dels espais lliures pel que fa a l'ús i gaudi ciutadà. Així, a Montcada i Reixac trobem per exemple espais de sistemes 6c en sòl no urbanitzable o bé situats en llocs aïllats i poc accessibles.

Taula 4.10: Reserves d´espais lliures en superfície i per població

HAB/LLAR	2011
Barcelona - Besòs	2,50
Montcada i Reixac	2,63
Santa Coloma de Gramenet	2,65
Sant Adrià de Besòs	2,62
Badalona	2,69

	ACTUAL					SECTORS		SITUACIÓ FINAL		
SUPERFÍCIE ESPAIS LLIURES	**Existents 6a+6b+6c**	**6a en Sectors**	**Claus transformació**	**Total sòl actual**		**6b**		**Total sòl ELL**		**Increment ELL**
Barcelona - Besòs	3.495.964 m²	12.236 m²	196.562 m²	**3.704.762** m²	32%	**576.511** m²	32%	**4.281.273** m²	32%	**15,56%**
Montcada i Reixac	2.235.830 m²	0 m²	969 m²	**2.236.800** m²	19%	**576.510** m²	32%	**2.813.310** m²	21%	**25,77%**
Santa Coloma de Gramenet	1.892.542 m²	4.178 m²	6.439 m²	**1.903.158** m²	16%	**70.003** m²	4%	**1.973.161** m²	15%	**3,68%**
Sant Adrià de Besòs	334.386 m²	0 m²	64.670 m²	**399.056** m²	3%	**292.161** m²	16%	**691.217** m²	5%	**73,21%**
Badalona	3.374.960 m²	0 m²	16.891 m²	**3.391.851** m²	29%	**292.466** m²	16%	**3.684.317** m²	27%	**8,62%**
Àmbit Besòs	11.333.683 m²	**16.414** m²	285.530 m²	**11.635.627** m²	100%	**1.807.651** m²	100%	**13.443.278** m²	100%	**15,54%**

	ACTUAL			SECTORS				SITUACIÓ FINAL	
ESPAIS LLIURES / POBLACIÓ	**Població actual (h)**	**sòl ELL actuals**	**Rati / hab**	**Número nous habitatges**	**Nova població (h)**	**sòl ELL sectors**	**Rati /hab**	**Rati /hab**	**Increment Rati**
Barcelona - Besòs	546.006	3.704.762 m²	**6,79**	16.081	40.203	576.511 m²	**14,34**	**7,30**	**7,09%**
Montcada i Reixac	34.802	2.236.800 m²	**64,27**	6.767	17.798	576.510 m²	**32,39**	**53,48**	**-20,17%**
Santa Coloma de Gramenet	117.153	1.903.158 m²	**16,25**	1.525	4.042	70.003 m²	**17,32**	**16,28**	**0,22%**
Sant Adrià de Besòs	36.496	399.056 m²	**10,93**	6.894	18.062	292.161 m²	**16,18**	**12,67**	**13,70%**
Badalona	215.634	3.391.851 m²	**15,73**	6.965	18.735	292.466 m²	**15,61**	**15,72**	**-0,06%**
Àmbit Besòs	**950.091**	**11.635.627** m²	**12,25**	**38.232**	**98.840**	**1.807.651** m²	**18,29**	**12,82**	**4,44%**

Font: elaboració pròpia

[2] Dades cens 2011 per tots els municipis excepte els districtes de l'àmbit Besòs de Barcelona, pels quals s'ha extret del portal d'Estadística de l'Ajuntament

Les claus de dotacions es veurien incrementades en un 9,59%, que tenint en compte l'increment de població, no seria suficient per mantenir els estàndards actuals, ja que el rati d'equipaments per habitant disminuiria en un 0,74% en el conjunt de l'àmbit Besòs. Així doncs, si bé és una reducció moderada, seria important analitzar la cobertura dels equipaments actuals per fer una valoració més acurada.

Pel que fa els equipaments igual que amb els espais lliures, Sant Adrià de Besòs és també el que més incrementaria les reserves amb un 61,85%, seguit de Barcelona, que és el que actualment té menys reserves d'aquest tipus de sòl per habitant. Santa Coloma de Gramenet i Badalona reduirien sensiblement el rati de sòl d'equipament per habitant, igual que Montcada i Reixac, tot i que en aquest cas cal destacar l'important dotació de les reserves actuals (85,28 m² s/ hab) i que compta amb una peça d'equipament metropolità (clau 7c) d'aproximadament 200 ha situada al Pla de Reixac. Per tant, caldria analitzar la naturalesa dels sòls qualificats d'equipament en aquest municipi. Analitzant conjuntament les reserves del planejament urbanístic d'espais lliures i equipaments, s'observa una tendència similar al

Taula 4.11: Reserva d´equipaments en superfície i per població

	ACTUAL				SECTORS			SITUACIÓ FINAL	
EQUIPAMENTS	Existents 7a+7b+7c	7a en Sectors	Claus tranformació	Total sòl actual	7b	7c	Nou sòl equipaments		Increment EQ
Barcelona - Besòs	1.859.031 m²	52.404 m²	342 m²	**1.911.776** m² 24%	287.221 m²	0 m²	**287.221** m² 37%	**2.198.997** m² 25%	**15,02%**
Montcada i Reixac	2.968.041 m²	0 m²	0 m²	**2.968.041** m² 36%	184.054 m²	0 m²	**184.054** m² 24%	**3.152.095** m² 35%	**6,20%**
Santa Coloma de Gramenet	832.294 m²	23.122 m²	0 m²	**855.415** m² 11%	20.789 m²	0 m²	**20.789** m² 3%	**876.204** m² 10%	**2,43%**
Sant Adrià de Besòs	185.610 m²	32.280 m²	417 m²	**218.308** m² 3%	118.745 m²	16.270 m²	**135.015** m² 17%	**353.323** m² 4%	**61,85%**
Badalona	2.178.115 m²	0 m²	1.168 m²	**2.179.282** m² 27%	153.264 m²	0 m²	**153.264** m² 20%	**2.332.546** m² 26%	**7,03%**
Àmbit Besòs	8.023.090 m²	107.806 m²	1.927 m²	**8.132.823** m² 100%	764.073 m²	16.270 m²	**780.343** m² 100%	**8.913.165** m² 100%	**9,59%**

	ACTUAL			SECTORS				SITUACIÓ FINAL	
EQUIPAMENTS / POBLACIÓ	Població actual (h)	sòl EQ actuals	Rati / hab	Número nous habitatges	Nova població (h)	sòl EQ sectors	Rati /hab	Rati /hab	Increment Rati
Barcelona - Besòs	546.006	1.911.776 m²	**3,50**	16.081	40.203	287.221 m²	**7,14**	**3,75**	**6,66%**
Montcada i Reixac	34.802	2.968.041 m²	**85,28**	6.767	17.798	184.054 m²	**10,34**	**59,93**	**-42,32%**
Santa Coloma de Gramenet	117.153	855.415 m²	**7,30**	1.525	4.042	20.789 m²	**5,14**	**7,23**	**-1,00%**
Sant Adrià de Besòs	36.496	218.308 m²	**5,98**	6.894	18.062	135.015 m²	**7,47**	**6,48**	**7,63%**
Badalona	215.634	2.179.282 m²	**10,11**	6.965	18.735	153.264 m²	**8,18**	**9,95**	**-1,55%**
Àmbit Besòs	**950.091**	**8.132.823** m²	**8,56**	**38.232**	**98.840**	**780.343** m²	**7,90**	**8,50**	**-0,74%**

Font: elaboració pròpia

Taula 4.12: Reserva d´espais lliures i equipaments

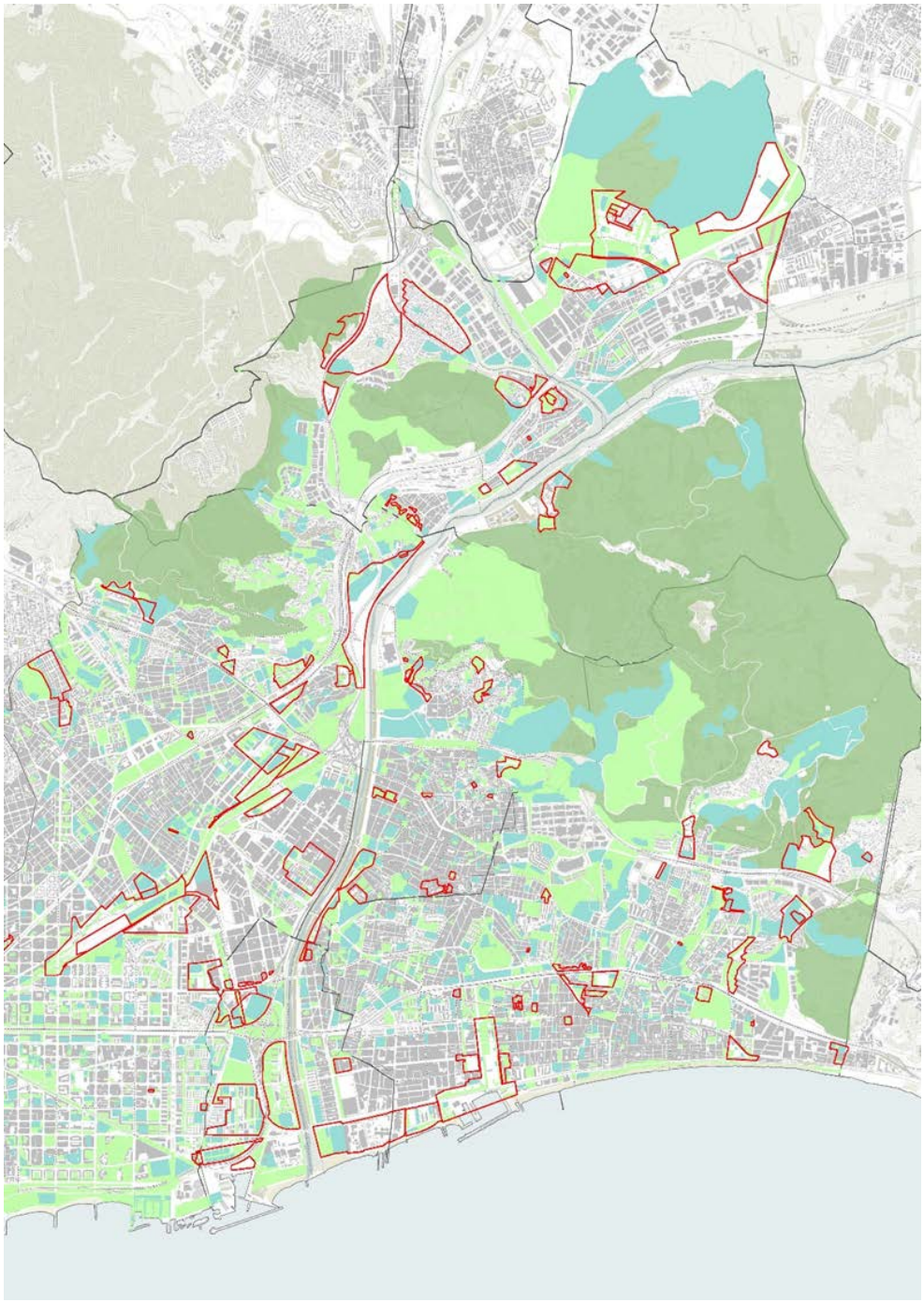
	ACTUAL			SECTORS			
SISTEMES	Espais lliures	Equipaments	Sòl sistemes existent	Espais lliures	Equipaments	Nou sòl sistemes	Increment SISTMES
Barcelona - Besòs	3.704.762 m²	1.911.776 m²	**5.616.538** 28%	576.511 m²	287.221 m²	**863.732** m² 33%	**15,38%**
Montcada i Reixac	2.236.800 m²	2.968.041 m²	**5.204.841** 26%	576.510 m²	184.054 m²	**760.564** m² 29%	**14,61%**
Santa Coloma de Gramenet	1.903.158 m²	855.415 m²	**2.758.574** 14%	70.003 m²	20.789 m²	**90.792** m² 4%	**3,29%**
Sant Adrià de Besòs	399.056 m²	218.308 m²	**617.364** 3%	292.161 m²	135.015 m²	**427.176** m² 17%	**69,19%**
Badalona	3.391.851 m²	2.179.282 m²	**5.571.133** 28%	292.466 m²	153.264 m²	**445.730** m² 17%	**8,00%**
Àmbit Besòs	11.635.627 m²	8.132.823 m²	**19.768.450** 100%	1.807.651 m²	780.343 m²	**2.587.993** m² 100%	**13,09%**

	ACTUAL			SECTORS				SITUACIÓ FINAL		
EQUIPAMENTS / POBLACIÓ	Població actual (h)	sòl SISTEMES actuals	Rati / hab	Nous habitatges	Nova població	sòl SISTEMES sectors	Rati /hab	Total SISTEMES	Rati /hab	Increment Rati
Barcelona - Besòs	546.006	5.616.538 m²	10,29	16.081	40.203	863.732 m²	21,48	**6.480.270** m² 29%	**11,05**	**6,95%**
Montcada i Reixac	34.802	5.204.841 m²	149,56	6.767	17.798	760.564 m²	42,73	**5.965.405** m² 27%	**113,41**	**-31,87%**
Santa Coloma de Gramenet	117.153	2.758.574 m²	23,55	1.525	4.042	90.792 m²	22,46	**2.849.365** m² 13%	**23,51**	**-0,15%**
Sant Adrià de Besòs	36.496	617.364 m²	16,92	6.894	18.062	427.176 m²	23,65	**1.044.540** m² 5%	**19,15**	**11,64%**
Badalona	215.634	5.571.133 m²	25,84	6.965	18.735	445.730 m²	23,79	**6.016.863** m² 27%	**25,67**	**-0,64%**
Àmbit Besòs	**950.091**	**19.768.450** m²	**20,81**	**38.232**	**98.840**	**2.587.993** m²	**26,18**	**22.356.443** m² 100%	**21,31**	**2,38%**

Font: elaboració pròpia

comentat anteriorment. L'execució de la totalitat dels sectors significaria un increment dels estàndards del 13% aproximadament, i un rati d'estàndards per habitant de 21,31 m²/hab. Aquests desenvolupaments permetrien corregir les deficiències d'alguns municipis, com Sant Adrià de Besòs o els districtes Besòs de Barcelona. Montcada i Reixac, tot i la reducció global de les reserves, seguiria sent el municipi de l'àmbit Besòs amb major rati de sòl d'estàndards per habitant. D'altra banda, Santa Coloma i Badalona tendirien a disminuir aquests estàndards, fet que caldria contrastar amb l'anàlisi de la cobertura actual.

Imatge 4.24: Sectors pendents de desenvolupament i espais verds i equipaments existents



Font: elaboració pròpia

4.4. GRAU D'EXECUCIÓ DELS ÀMBITS

Per tal de poder fer una previsió a llarg termini del desenvolupament de tots els àmbits, s'ha analitzat en primer pla el grau d'execució de cada sector establint 6 fases segons:

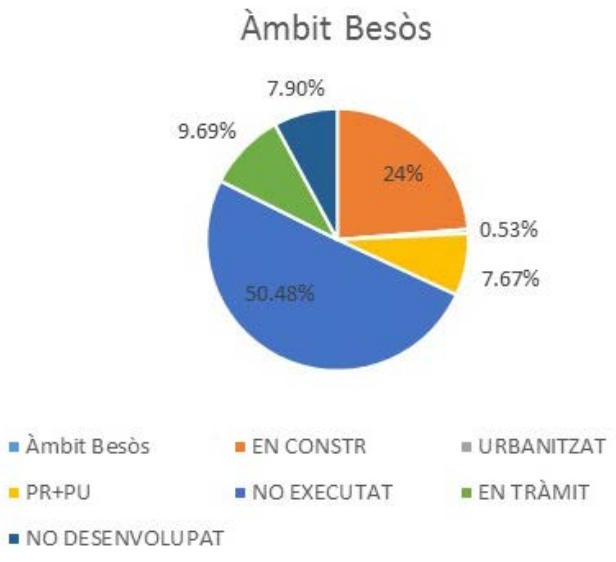
- Aquells que estan en construcció i pertanyen al sòl urbà consolidat
- Aquells que estan urbanitzats i pertanyen al sòl urbà consolidat però que encara no han demanat les llicències d'obra o no han iniciat el procés constructiu.
- Aquells que tenen el Projecte de reparcel·lació i urbanització aprovat però encara no l'han executat
- Aquells que tenen el planejament aprovat però no han executat la gestió (proj. reparcel·lació)
- Aquells que estan redactant el planejament urbanístic, per tant estan en tràmit
- Aquells que no han desenvolupat el planejament que determinava el PGM, la majoria dels quals des del 1976 no han realitzat cap tràmit.

De la Taula 4.13 se'n extreu que 9.276 habitatges corresponent a les fases 1ª i 2ª (en construcció i urbanitzat) es podrien incorporar al parc d'habitatges de forma immediata, al requerir només de la llicència d'obres. Per altra banda, el 50% dels àmbits tenen el planejament aprovat però no han executat la gestió. Aquests podrien reactivar-se amb certa rapidesa si es té la voluntat de la seva execució.

Per municipis, on hi ha més dinàmica constructiva és a Badalona on gairebé la meitat de les reserves previstes s'estan construint, seguit de Sant Adrià. Per contra, els municipis amb menys dinàmica són Montcada i Reixac i Santa Coloma.

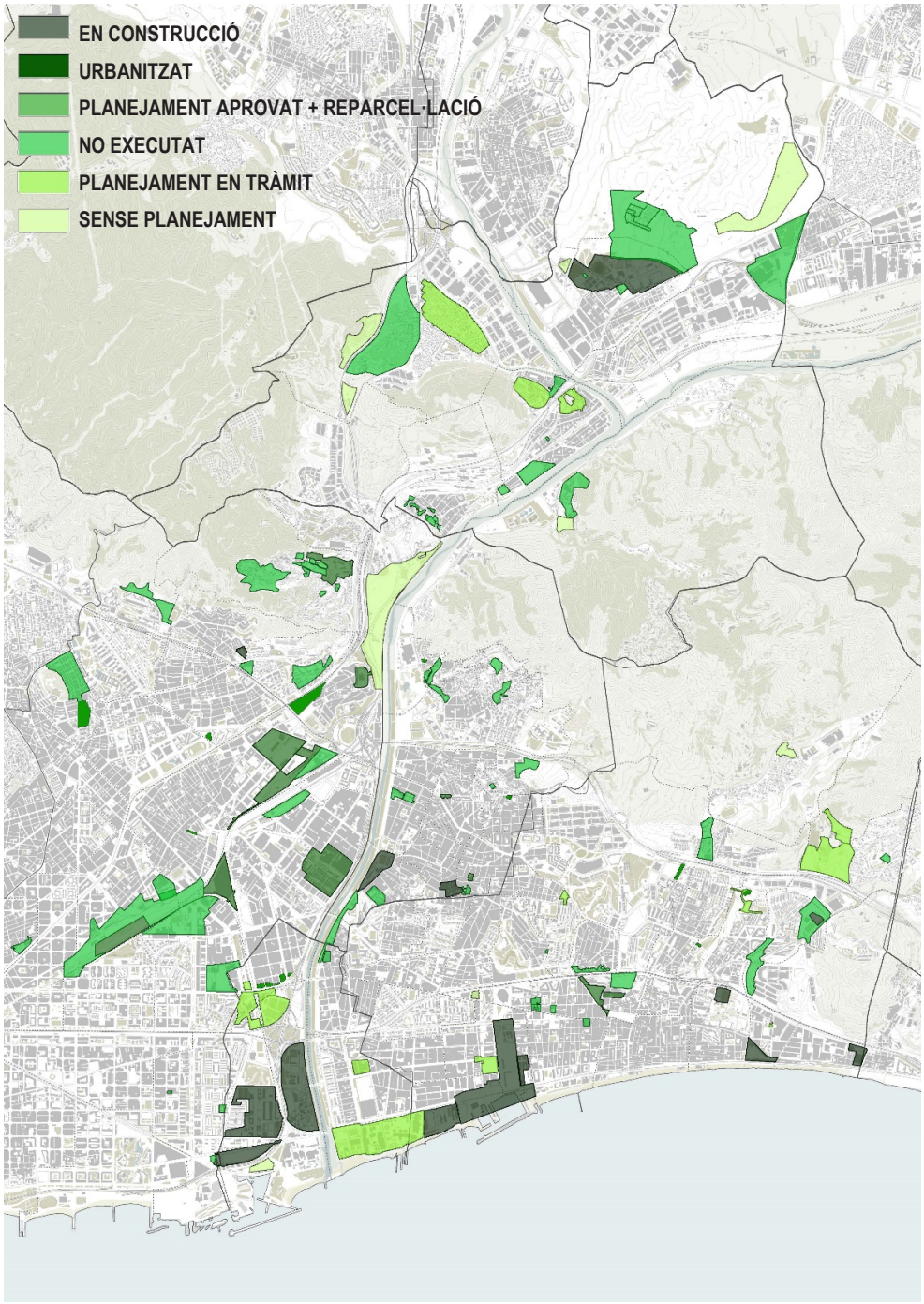
Taula 4.13 i imatge 4.25: Grau d´execució dels àmbits

Grau d'execució Besòs habitatges	EN CONSTR		URBANITZAT		PR+PU		NO EXECUTAT		EN TRÀMIT		NO DESENVOL		TOTAL MUNICIPI
Barcelona - Besòs	596	u	0	u	1908	u	11457	u	0	u	2120	u	**16,081**
Montcada i Reixac	1,833	u	0	u	0	u	4185	u	0	u	750	u	**6,767**
Santa Coloma de Gramenet	400	u	25	u	98	u	1003	u	0	u	0	u	**1,525**
Sant Adrià de Besòs	2,477	u	0	u	0	u	983	u	3434	u	0	u	**6,894**
Badalona	3,766	u	178	u	926	u	1672	u	271	u	151	u	**6,965**
Àmbit Besòs	**9,073**	u	**203**	u	**2932**	u	**19299**	u	**3705**	u	**3021**	u	**38,232**



Font: elaboració pròpia

Imatge 4.26: Grau d´execució dels àmbits



Font: elaboració pròpia

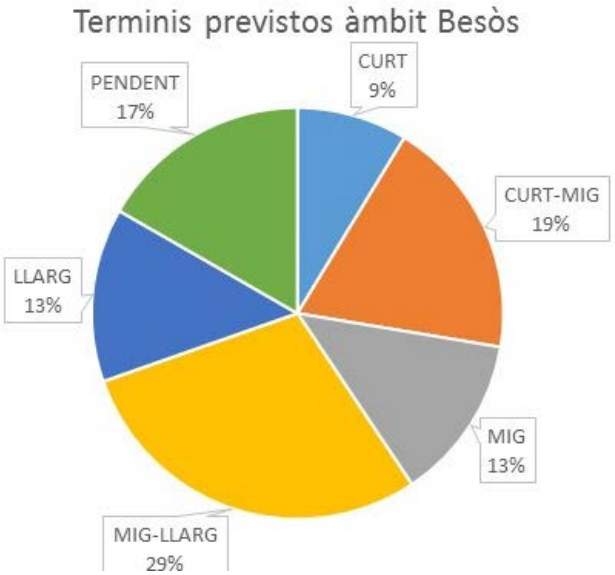
4.5. PREVISIONS A CURT, MITJÀ I LLARG TERMINI

D'acord amb l'anàlisi anterior i tenint en compte les reunions amb els ajuntaments on s'han pogut conèixer amb més precisió les voluntats, s'ha elaborat un mapa de terminis a curt, mig i llarg termini, establint uns períodes intermitjos de 5 anys que marcarien les fases d'execució. Així doncs, els períodes curt-mig i mig-llarg es correspon a les diferents fases d'execució dels àmbits, ja que es preveu que alguns es desenvoluparan al llarg d'un període que pot oscil·lar entre 5 i 10 anys. També s'ha establert un termini pendent, per aquells sectors que cal replantejar i repensar el seu desenvolupament.

A partir de la ocupació mitjana dels habitatges principals per cada municipi calculat en el punt 4.2.5 de la present

Taula 4.14 i imatge 4.27: Previsions a curt, mitjà i llarg termini

Terminis general Besòs		Superfície Sectors		Núm Sectors		Num d'habitatges		Increment habitants	
CURT	2019	58	ha	15	ha	4,077	u	10,682	hab
CURT-MIG	2022	125	ha	15	ha	8,316	u	21,788	hab
MIG	2027	86	ha	29	ha	6,344	u	16,621	hab
MIG-LLARG	2032	192	ha	27	ha	7,206	u	18,879	hab
LLARG	2037	91	ha	20	ha	7,062	u	18,501	hab
PENDENT		111	ha	6	ha	5,228	u	13,699	hab
Àmbit Besòs		**663**	ha	**112**	ha	**38,232**	u	**100,168**	**hab**



Font: elaboració pròpia

Taula 4.14: Resum de les previsions a curt, mitjà i llarg termini

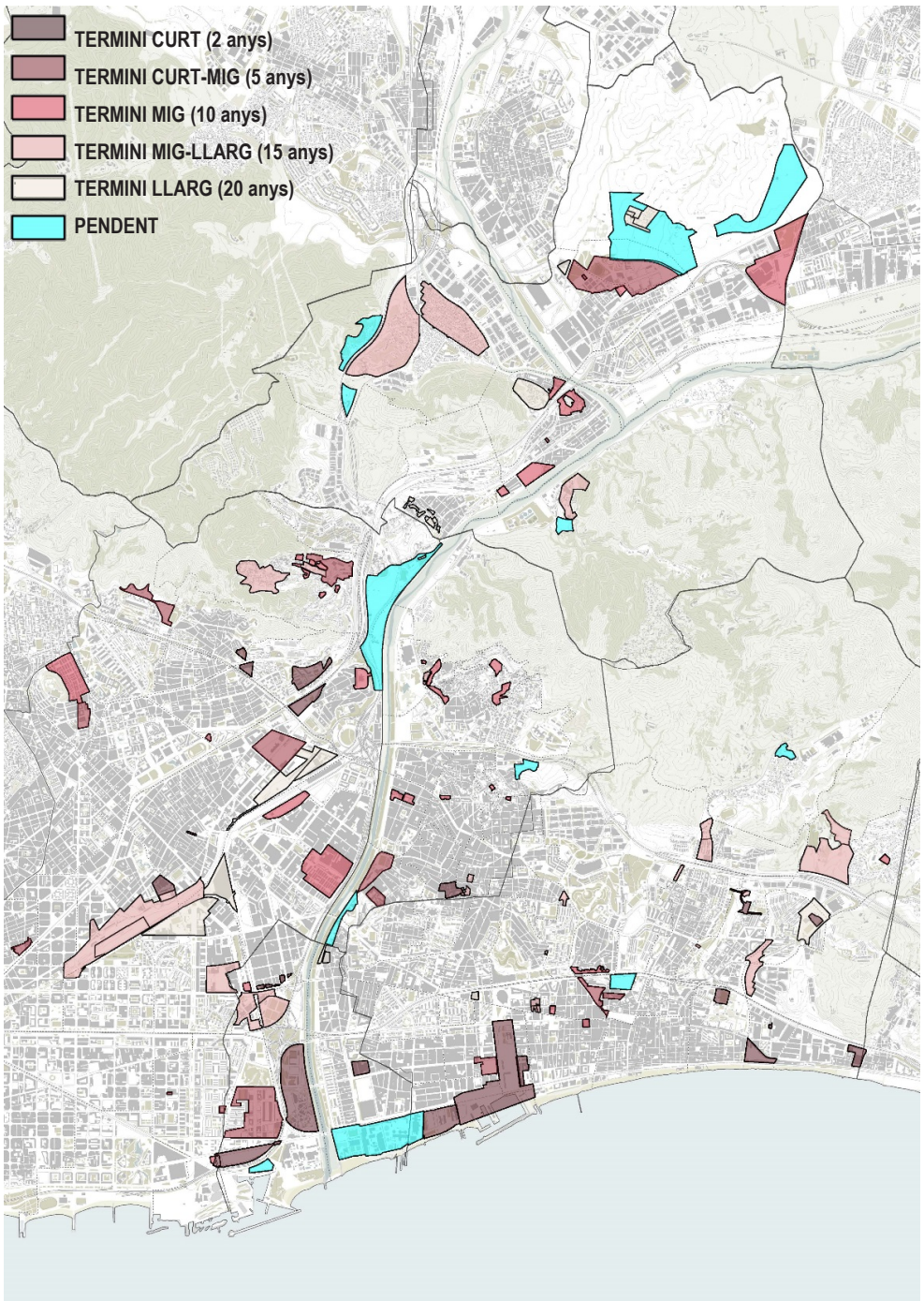
Terminis general Besòs		Superfície Sectors		Núm Sectors		Num d'habitatges		Increment habitants	
CURT	2019	58	ha	15	ha	4,077	u	10,682	hab
CURT-MIG	2022	125	ha	15	ha	8,316	u	21,788	hab
MIG	2027	86	ha	29	ha	6,344	u	16,621	hab
Horitzó 10 anys		**269**	ha	**59**	ha	**18,737**	u	**49,090**	**hab**
% terminis generals		41%		53%		49%		49%	

Font: elaboració pròpia

memòria, s'ha calculat la mitjana correspon a 2,62 , que aplicat als habitatges totals de cada termini, dona com a resultat el potencial de població que suposaria l'increment d'aquests habitatges per cada termini.

Aquestes dades, distribuïdes per municipis coincideixen amb els anàlisis anteriors, és a dir, els sectors previstos d'executar a curt i mig termini s'ubiquen en els municipis amb més dinàmica de transformació, és a dir, Badalona, Barcelona i Sant Adrià, mentre que Montcada i Reixac i Santa Coloma no presenten unes necessitats immediates de creixements.En una previsió per els pròxims 10 anys es podrien executar la meitat de les previsions, corresponent a un 53% dels sectors amb una superfície d'un 41% i un 49% dels habitatges previstos.

Imatge 4.28: Mapa de previsió de desenvolupament de sectors a curt, mitjà i llarg termini



Font: elaboració pròpia

4.6. CONCLUSIONS

Respecte les reserves d'habitatge de protecció podria afirmar-se que són suficients per abastir el territori, malgrat que hi ha una manca generalitzada de la seva gestió des de les administracions locals, a excepció de Barcelona. Pel que fa l'habitatge dotacional hi ha una manca absoluta d´oferta en tots els municipis excepte Barcelona i en Sant Adrià, malgrat que hi ha una demanda generalitzada de pisos tutelats per a gent gran sobretot.

En relació a l'execució dels sectors, en un termini mig-curt de màxim 10 anys podria executar-se gairebé la meitat del potencial previst d'habitatges i sostre (uns 18.737 habitatges, el que equivaldria a uns 49.090 nous habitants).

Pel que fa als sistemes d'espais lliures i equipaments, aquests desenvolupaments permetrien corregir les deficiències d'alguns municipis, com Sant Adrià de Besòs o els districtes Besòs de Barcelona. Montcada i Reixac, tot i la reducció global de les reserves, seguiria sent el municipi de l'àmbit Besòs amb major rati de sòl d'estàndards per habitant. D'altra banda, Santa Coloma tindria un creixement moderat, mentre que Badalona mantindria la seva situació actual, fet que caldria contrastar amb l'anàlisi de la cobertura actual.

Cal assenyalar que per a poder tenir una visió més completa del potencial de l'àmbit Besòs, caldria afegir a aquesta anàlisi un estudi dels sòls urbans consolidats no inclosos en àmbits ni sectors de planejament, per determinar el potencial de colmatació o no esgotat, així com els habitatges i solars buits. També cal tenir en compte que les dades introduïdes dels 3 districtes de Barcelona inclosos dins l'àmbit, s'han de considerar també dins l'àmbit de tot el municipi de Barcelona i que, per tant l'impacte sobre el territori Besòs serà parcial. En aquest sentit, la influència de la capital, amb una major capacitat de gestió i planificació, serà forçosament compartida amb la resta de municipis.

En quant a l´anàlisi del teixit productiu, al territori Besòs hi ha un dèficit de llocs de treball localitzats respecte al número de treballadors ocupats. Per això, cal qüestionar la diagnosi del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) de transformar alguns PAEs en àrees residencials i prioritzar el manteniment del teixit productiu com a tal, amb les actualitzacions o flexibilitzacions que siguin adients per cada àmbit. A partir de l´estudi del planejament urbanístic es conclou que existeix una important quantitat de sostre atorgat pel planejament pendent d'executar, tot i que, com s'ha vist anteriorment, la major part de les parcel·les es troben ocupades. De tots els àmbits, només 4 han esgotat el sostre previst per el planejament (Industrial Bonavista, COBEGA, Les Guixeres i el Sot), mentre que a la majoria els hi resta gairebé la meitat de sostre per esgotar. Per tant, aquest potencial edficatori difícilment arribarà a esgotar-se, ja que la majoria de tipologies no superen les dues plantes.

consorcibesòs

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ